

## **СОСТОЯНИЕ И ПРОБЛЕМЫ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В КОНТЕКСТЕ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ СИБИРИ**

**В.И. Псарев**

*Межрегиональная ассоциация экономического взаимодействия  
субъектов Российской Федерации «Сибирское соглашение»*

**Т.В. Псарева**

*ИЭОПП СО РАН*

**И.А. Гончаров**

*Аппарат Полномочного представителя Президента Российской  
Федерации в Сибирском федеральном округе*

### **Аннотация**

Анализируя ход, проблемы и перспективы развития транспортного сектора Сибири как одного из важнейших факторов, определяющих успех реализации Стратегии социально-экономического развития Сибири до 2020 года, авторы делают вывод о несоответствии инфраструктуры требованиям текущего состояния и перспективам развития экономики региона и страны. Предлагается ускорить реализацию инфраструктурных проектов, качественно изменив подходы к их сопровождению и организации финансирования. Приводятся оценки инвестиций, требуемых для модернизации инфраструктуры Сибирского федерального округа.

**Ключевые слова:** Сибирский федеральный округ, стратегия, транспортная инфраструктура, эффективность, Транссиб, БАМ, направления грузопотоков

## **Abstract**

Having analyzed the course, problems, and prospects of the development in the Siberian transportation sector which we consider as one of the most important factor of the successful implementation of the Siberian Socio-Economic Development Strategy up to 2020, we can conclude that the infrastructure failed to meet the current requirements and prospects of future development of the region and country. Our proposals are to speed up the implementation of the infrastructural projects and change the approaches to their management and financing. We also present our assessment of the volumes of investments required for modernization of the Siberian Federal District infrastructure.

**Keywords:** Siberian Federal District, strategy, transportation infrastructure, efficiency, Trans-Siberian Railroad, Baikal-Amur Railway, routing schemes

Для того чтобы закрепить за Сибирью позиции ведущего игрока на рынках Западной Европы по углю, углеводородам, черным и цветным металлам, металлоконструкциям, удобрениям, ряду других товаров первого – третьего переделов и одновременно расширить присутствие на рынках стран Азиатско-Тихоокеанского региона высокотехнологичных изделий сибирской промышленности [1, 2], а также продукции промышленности Урала и Европейской России, необходимо как минимум модернизировать действующую транспортную инфраструктуру Сибири. Она должна не только удовлетворять текущие потребности отечественной экономики, но и надежно обеспечивать доставку конкурентоспособных российских товаров на внешние рынки.

Площадь регионов Сибирского федерального округа составляет 30% территории России. Географические условия, исторически сложившиеся особенности хозяйственного освоения Сибири предопределили ее систему расселения, размещения производства и транспортный каркас. В Сибири расположено 17% российских железных дорог, на долю которых приходится 31% грузооборота страны. Основными железными дорогами Сибири, проходящими по регионам СФО, являются Транссибирская, Туркестано-Сибирская и Байкало-Амурская магистрали. При этом плотность железных дорог общего пользования составляет 14 км на 10 тыс. кв. км территории (в среднем по России – 50 км).

Больше половины населения СФО (10 млн чел.) проживает в городах и поселениях, расположенных на Транссибе и в автомобильной

доступности от него в пределах 150 км. На остальной территории, за небольшим исключением (например, на территории, прилегающей к Барнаулу, Норильску, на юге Кузбасса, в районе Абакана – Минусинска), плотность населения мала и, как правило, не позволяет поддерживать промышленный, культурный и научно-образовательный потенциал, необходимый для дальнейшего комплексного освоения ее природных богатств.

После железных дорог второй по значимости воздействия на экономическое и социальное развитие сибирских регионов является автодорожная инфраструктура. Особенность автодорожной инфраструктуры СФО – низкий удельный вес федеральных дорог. Плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием в округе составляет 28 км на 1 тыс. кв. км территории. Отметим, что за 1990–2011 гг. этот показатель вырос в 2 раза (в Российской Федерации плотность – 46 км и рост – тоже в 2 раза).

Большинство автомобильных дорог округа, за небольшим исключением, имеют региональный и муниципальный характер и служат либо для междугородних перевозок внутри субъектов Федерации, либо для организации логистики между железной дорогой и находящимися на территории сибирских регионов немногочисленными речными портами. Это определяет крайне низкие темпы их развития.

Между тем по показателям загруженности железнодорожной и автомобильной инфраструктуры СФО традиционно является лидером. В 2011 г. железнодорожным транспортом было отправлено 428,6 млн т грузов, а автомобильным – перевезено около 486 млн т. Это больше соответственно на 217,6 и 28,2 млн т, чем перевезено грузов автомобильным и железнодорожным транспортом, например, в самом инфраструктурно развитом Центральном федеральном округе, где плотность автомобильных дорог с твердым покрытием в 8,6 раза, а железных – в 11 раз выше, чем в Сибири.

В сфере железнодорожного транспорта ключевыми проблемами остаются

- наличие множества «узких мест», т.е. участков с низкой пропускной способностью, на основных железнодорожных магистралях;

- слабая сеть грузовых логистических центров;
- низкое качество управления вагонным парком;
- низкий уровень диспетчеризации.

Согласно опубликованным данным [3], в целом по России около 90% «узких мест» приходится на направления, выполняющие до 80% грузооборота. Значительная часть из них – в Сибири и на Дальнем Востоке. Практически 60% Транссиба и БАМа по своей пропускной способности не отвечают современным реалиям (рис. 1). И если в европейской части России возможны варианты обходов проблемных участков, то в Сибири такая альтернатива отсутствует.

Настораживают динамика и направления развития негативных процессов на железнодорожном транспорте. Спрос в странах Северо-Восточной Азии на товары предприятий Сибири и Урала диктует необходимость существенно увеличивать объемы отгрузок через дальневосточные морские терминалы. При их соответствующей реконструкции и модернизации это можно было бы сделать. Однако экспортный потенциал промышленности Сибири сегодня ограничен пропускными мощностями железной дороги и увеличивающимися по ряду объективных и субъективных причин дефицитом подвижного состава и стоимостью железнодорожных перевозок.

В результате реформ железнодорожного хозяйства ОАО «РЖД» (см., например, работы [3, 4]) компания устранилась от управления вагонным парком. Он был передан в основном двум крупным акционерным обществам, которые были ориентированы на формирование цивилизованных рыночных отношений в системе железнодорожных перевозок. Возможно, так бы и было сделано, если бы действующее законодательство дало им время для адаптации и формирования совместно с предприятиями-грузоотправителями основных «правил игры», ограничив на два-три года выход на рынок железнодорожных перевозок других игроков. Однако такого не произошло, на рынок железнодорожных перевозок вышло одновременно несколько сотен коммерческих структур, которые стали оказывать услуги избирательно, делая ставку на наиболее доходные сегменты рынка перевозок.

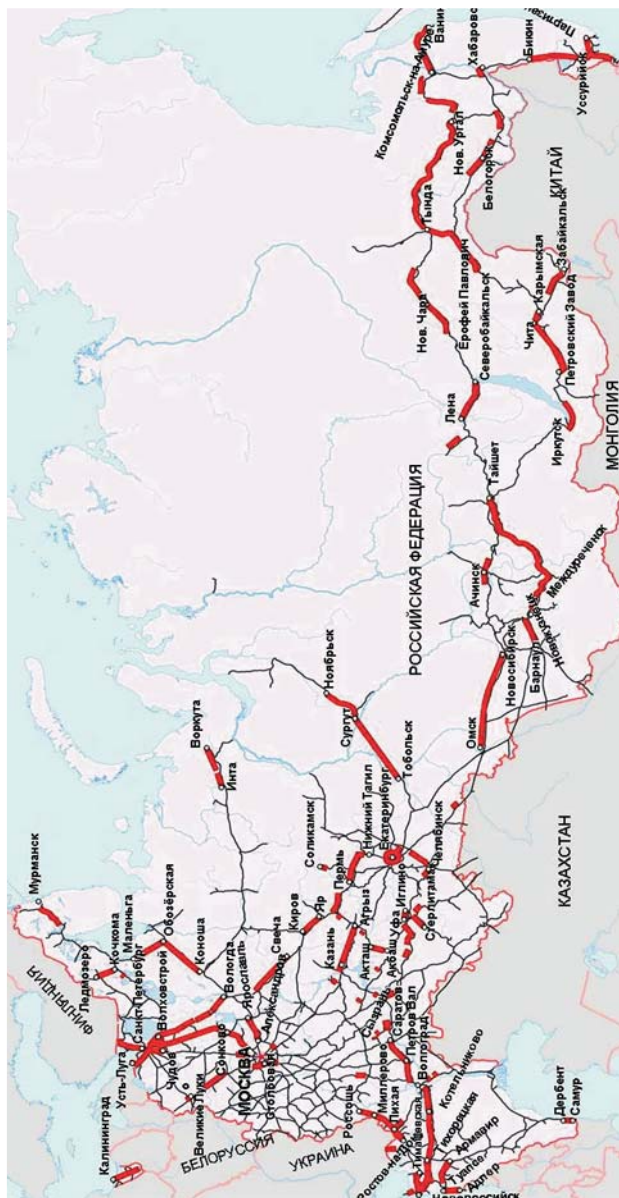


Рис. 1. «Узкие места» на железнодорожных магистралях России  
Источник: [3]

Так как в начале реформы не была учтена необходимость адаптации системы государственного регулирования к новым реалиям, система диспетчеризации железнодорожных перевозок оказалась не готовой к работе в условиях их полной либерализации. Как следствие, был утрачен основополагающий принцип – принцип равноправного доступа к услугам железнодорожной инфраструктуры для всех грузоотправителей. При значительном удельном весе простоя и порожнего пробега вагонов, полувагонов, платформ и цистерн производители столкнулись с острым дефицитом подвижного состава. Появилась неритмичность в обеспечении вагонами. Сроки доставки грузов по железной дороге по сравнению с дореформенным периодом возросли, по различным оценкам, в 1,2–1,5 раза.

Побочным результатом реформ в РЖД стал рост логистических издержек. Как показывают наши укрупненные оценки, за последние три года по отдельным регионам Сибири они увеличились на 25–40%. Так, например, рост логистических издержек в цене нефти при транспортировке по железной дороге составил не менее 5–6%, в цене угля и цемента – до 30%, а в цене щебня, являющегося основой крупнопанельного домостроения, строительства и ремонта дорог, – до 60%.

Рост стоимости транспортировки (с учетом автотранспортных издержек доставки до места погрузки) продаваемого за пределы Сибири зерна на 1 января 2012 г. достигал в хозяйствах Сибирского федерального округа 35–80% стоимости самого товара. До реформы логистические издержки не превышали 30–40%.

Сегодня уже можно достаточно уверенно говорить, что если не будет найдено оптимальное сочетание государственного регулирования и рыночных саморегуляторов процесса железнодорожных перевозок, то конкурентоспособность российской экономики существенно снизится. Под вопросом окажется дальнейшее развитие ряда отраслей промышленности, ориентированных на выпуск традиционной материалоемкой продукции: энергомашиностроения, черной, цветной металлургии, угольной промышленности, производства и переработки продовольственного зерна и т.д. Для Сибири это может иметь крайне негативные последствия, так как повлечет за собой уже в ближайшие годы реальное сокращение населения, занятого в сфере

производства и обеспечивающих его услуг, т.е. дальнейшее сокращение реального присутствия россиян на территории восточнее Урала. В этих условиях может получиться так, что к моменту перехода Сибири на инновационный путь развития человеческий капитал этого богатейшего и важнейшего для России региона будет в значительной степени утрачен.

К основным инфраструктурным проектам в сфере железнодорожного транспорта, которые являются ключевыми для реализации целей и приоритетов Стратегии социально-экономического развития Сибири до 2020 г., на наш взгляд, следует отнести

- увязку развития участка Междуреченск – Тайшет с реализацией проекта строительства новой железнодорожной линии Кызыл – Курагино, обеспечивающей освоение минерально-сырьевой базы Республики Тывы;
- электрификацию участка БАМа Таксимо – Советская Гавань с одновременным усилением внешнего электроснабжения;
- развитие транспортной инфраструктуры зоны БАМа в Забайкальском крае;
- строительство скоростной железной дороги Новосибирск – Томск;
- строительство железнодорожного обхода горно-перевального участка Иркутск – Слюдянка;
- восстановление участка Мереть – Среднесибирская, демонтированного в начале 1990-х годов.

Очевидно, что «расшивка узких мест» на железнодорожном транспорте не должна осуществляться только экстенсивными методами. Необходимо прежде всего коренным образом перестроить диспетчеризацию на железнодорожных магистралях России. В качестве основы можно было бы взять действующую систему, дополнив ее отдельными фрагментами организации диспетчеризации в энергетике и надстроив элементами диспетчеризации доставки, погрузки и разгрузки договорных грузов.

Необходим также переход на использование более тяжеловесных составов, на перевоз грузов и пассажиров на качественно новых скоростях и в сроки, обеспечивающие существенное сокращение време-

ни в пути и в целом конкурентоспособность российского железнодорожного транзита. Это потребует появления более мощных и экономичных локомотивов, новых крупнотоннажных вагонов, контейнеров, построенных из облегченных материалов. Надо будет ускорить реконструкцию путей лимитирующих участков с заменой рельсов на 50–100-метровые, сократить нерегулируемые автотранспортные переезды, усилить пропускные способности станций и узлов Транссиба и БАМа за счет реконструкции и модернизации инфраструктуры, включая автодорожную, на станциях примыкания крупных грузоотправителей.

Нельзя не упомянуть еще один существенный момент – необходимость синхронизации развития железнодорожной и автотранспортной инфраструктур. Здесь можно выделить две проблемы, требующие решения. Первая – строительство дорог и мостовых переходов, либо обеспечивающих ускорение доставки грузов к местам погрузки на железнодорожный транспорт, либо решающих вопрос «расширки узких мест» на железнодорожных магистралях за счет организации параллельных автомобильно-транспортных потоков. Сюда можно отнести

- первоочередное строительство и реконструкцию автомобильных дорог, обеспечивающих развитие зон опережающего экономического роста сибирских регионов;
- завершение строительства автодороги Абакан – Большой Ортон – Таштагол;
- завершение строительства четвертого мостового перехода через р. Обь;
- строительство автомобильного обхода г. Кемерово;
- расширение федеральных автодорог Омск – Новосибирск и Новосибирск – Иркутск на всем их протяжении;
- реконструкцию Чуйского тракта и автомобильных дорог Улан-Удэ – Кяхта до границы с Монголией.

Вторая проблема – унификация первичных модулей перевозки грузов автомобильным и железнодорожным транспортом, обеспечивающая минимальные затраты времени на погрузку, разгрузку и изменение трафика их движения. Это прежде всего относится к лесу, лесо-



материалам, инертным и сыпучим грузам, включая продукцию сельского хозяйства. В качестве примера возможности такой унификации можно вспомнить эксперимент, проведенный Межрегиональной ассоциацией экономического взаимодействия субъектов Российской Федерации «Сибирское соглашение» совместно с ОАО «РЖД», агрохолдингами «САХО» и «ГРАНА» при поддержке ОАО «Трансконтейнер», по экспорту зерна и муки в возвратных контейнерах в Японию и Новую Зеландию. В ходе этого эксперимента была доказана не только возможность включения в экспортную деятельность небольших сельскохозяйственных предприятий и сокращения логистических издержек почти на 30%, но и возможность сокращения времени прохождения груза от склада грузоотправителя до склада грузополучателя более чем в 1,4 раза.

Для развития автотранспортной инфраструктуры, находящейся в зоне ответственности субъектов Федерации и муниципальных образований, необходимы формирование полноценной современной логистической инфраструктуры, сооружений автовокзальных комплексов междугородних и международных перевозок и обеспечение должного уровня сервиса и безопасности пассажиров.

Одной из острых проблем на внутренних водных путях является состояние портовых перегрузочных комплексов. Большинство причальных сооружений, действующих в восточных районах страны, эксплуатируется 50–70 и более лет. Проведенное техническое обследование существующих портовых перегрузочных комплексов выявило, что на 1 января 2012 г. только около 21% сооружений имели нормальный уровень безопасности, а остальные – либо пониженный (61%), либо неудовлетворительный (14%), либо опасный (4%).

На первый взгляд, для Сибири эта проблема должна быть менее острой. Средний срок службы причалов в Сибирском регионе составляет около 32 лет. Однако если сопоставить их энерговооруженность, плотность расположения на тысячу километров, количество и состояние объектов речного флота, то картина получается достаточно неприглядная. Протяженность эксплуатируемых водных путей на территории СФО составляет 28 тыс. км – это 27% российских водных магистралей. Анализ состояния основных фондов портов, расположен-

**Структура перевозок грузов внутренним водным транспортом в Сибирском федеральном округе**

Наименование грузов	Перевезено грузов, тыс. т	Доля перевозок по номенклатуре, %
Нефть и нефтепродукты	959,3	7,2
Лес в плотках	1523,9	11,5
Сухогрузы	10207,0	77,0
Прочие грузы	569,0	4,3
<b>В с е г о</b>	<b>13259,2</b>	<b>100,0</b>
Сухогрузы	10207,0	100,0
В том числе:		
каменный уголь	589,8	5,5
лес в судах	811,2	8,0
строительные материалы	8043,0	79,0
остальные грузы	763,0	7,5

ных на реках Обь, Иртыш, Енисей, Лена и их притоках, показывает, что значительная часть портовых гидротехнических сооружений либо пришла в ветхое состояние, либо морально устарела. Основными причинами этого явились эксплуатация в тяжелых климатических условиях, значительное превышение нормативных сроков службы портовых сооружений и отрицательная динамика строительства новых современных причальных набережных. Если в 1980 г. ввод причальных фронтов составил более 5500 м, то в 2005 г.\* – около 1100 м.

Между тем для северных территорий водные магистрали – единственные транспортные пути для перевозки массовых грузов (см. таблицу). Это определяет основные задачи развития внутреннего водного транспорта Сибири.

По мнению экспертов Межрегиональной ассоциации экономического взаимодействия субъектов Российской Федерации «Сибирское

\* Нам не удалось найти в открытой печати данные по строительству причальных набережных за 2006–2012 гг., но, судя по капиталовложениям в объекты водного транспорта, ситуация в лучшую сторону не изменилась.

соглашение», для успешного освоения сибирского сектора Севера и Арктики в первоочередном порядке должны быть реализованы следующие инвестиционные проекты:

- комплексная реконструкция внутренних водных путей и гидротехнических сооружений Обь-Иртышского и Енисейского бассейнов, включая реконструкцию новосибирского шлюза, судоподъемника Красноярской ГЭС;
- увеличение протяженности внутренних водных путей Сибири с гарантированными габаритами судовых ходов и освещаемой обстановкой;
- создание терминальных комплексов многоцелевого назначения на базе речных портов Томска, Омска, Барнаула, Бийска, Осетрово и Красноярска;
- формирование в Новосибирской области нового транспортно-логистического узла «порт Ташара – станция Мошково»;
- восстановление на технологически новой основе ремонтно-эксплуатационных баз речного флота.

В целом перспективы развития водного транспорта в Сибири должны быть более тесно увязаны с перспективными проектами освоения сибирской Арктики и дальнейшим освоением Северного морского пути.

Достаточно сложно обстоят дела и с сибирским воздушным транспортом. В ходе рабочего визита в Новосибирск в августе 2012 г. Председатель Правительства Российской Федерации Д.А. Медведев рассмотрел вопросы эффективности авиационного комплекса Сибири и дал ряд поручений. Прежде всего они касались региональных авиационных перевозок в части безопасности, модернизации инфраструктуры, развития маршрутной сети и поддержки малой авиации. Это вызвано тем, что в Сибири для отдаленных и труднодоступных населенных пунктов и местностей авиация – единственный вид транспорта, обеспечивающий связь с остальной территорией страны. Над Сибирью проходит 225 воздушных трасс, из них 158 – международные и только 67 имеют статус внутренних. В существующей сети аэропортов 10 имеют статус международных.

В последнее время были приняты важные государственные решения по поддержке региональных авиаперевозок (субсидирование перевозок отдельных категорий пассажиров, субсидирование лизинга по приобретению судов для региональной авиации и ряд других мер). Это позволило авиакомпаниям Сибирского федерального округа в 2012 г. перевезти более 8 млн чел. и около 74 млн т грузов. Однако, как показывает анализ, общий рост объемов работ в последние годы не означает, что удалось переломить негативные тенденции, сформировавшиеся в последнем десятилетии предыдущего и первом десятилетии текущего столетия. В качестве основных негативных тенденций можно выделить следующие:

- прогрессирующее снижение финансовой доступности авиатранспорта для массового пассажира;
- продолжающийся процесс морального старения и увеличения физического износа инфраструктуры аэропортов;
- медленные темпы обновления парка воздушных судов третьего и четвертого классов;
- снижение уровня авиационного обеспечения в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях;
- медленные темпы решения вопросов организации массовых перевозок пассажиров и грузов кроссполярными рейсами отечественной и зарубежной авиации.

Очевидно, что решить проблему восстановления внутрирегиональных авиаперевозок можно только восстановив систему опорной региональной аэропортовой инфраструктуры. Требуется первоочередное восстановление или реконструкция взлетно-посадочных полос и аэровокзальных комплексов в 21 аэропорте (рис. 2). Без их запуска развитие значительного количества территорий темпами, определенными Стратегией социально-экономического развития Сибири до 2020 г., вряд ли будет возможным.

Ускоренное развитие территорий сибирской Арктики и северной широтной зоны хозяйственного освоения Сибири требует создания как минимум двух новых постоянно действующих авиатрасс: по линии Диксон – Норильск – Туруханск – Енисейск – Кемерово и по линии



Рис. 2. Опорная региональная инфраструктура авиационного транспорта

Хатанга – Тура – Кежма – Братск – Иркутск – Улан-Удэ. Это возможно только при сооружении на территории Сибири трех новых аэропортов: одного основного (Хатанга) и двух запасных (Игарка и Енисейск).

Очевидно, что силами только регионов и бизнеса данные задачи выполнить нельзя. Нужны серьезные государственные инвестиции, направленные прежде всего на строительство, реконструкцию и обустройство взлетно-посадочных полос, тем более что согласно дей-

ствующему законодательству они не могут принадлежать коммерческим структурам и частным лицам.

Научное и проектное обоснование новых инфраструктурных решений и проектов (в том числе в области транспортной инфраструктуры) должно содержаться в схемах территориального планирования. В настоящее время завершается разработка таких схем для муниципальных образований, регионов и Российской Федерации в целом. Схемы представят пространственную проекцию текущего состояния социально-экономического развития территорий, определяют конкретные объекты перспективных инвестиций, зоны их размещения, сроки проектирования, строительства и ввода в эксплуатацию новых объектов промышленного и гражданского строительства. Согласно Градостроительному кодексу на них должны основываться формирование целевых государственных, региональных и муниципальных программ, выделение для их реализации бюджетных средств.

Однако следует отметить, что и на федеральном, и на региональном уровне работа над схемами территориального планирования ведется крайне формально. Федеральный центр зачастую не учитывает тенденции развития экономической ситуации в регионах, а регионы слабо обосновывают необходимость учета приоритетов их развития на федеральном уровне. Не везде актуализированы стратегии и программные документы социально-экономического развития субъектов Федерации и муниципальных образований в соответствии с основными приоритетами, задачами и этапами реализации стратегии развития Сибири. Та же картина наблюдается и на уровне взаимодействия «субъект Федерации – муниципальный район».

Все это говорит о том, что и в системе научно-планировочных обоснований модернизации транспортной инфраструктуры в регионах Сибири имеются определенные проблемы, требующие скорейшего разрешения.

Анализ потенциала транспортной инфраструктуры Сибирского федерального округа позволяет сделать вывод о его несоответствии требованиям текущего состояния и перспективам развития отечественной экономики. Чтобы обеспечить комплексное развитие ресурсного потенциала сибирских регионов в соответствии с темпами, опре-

деленными в Стратегии социально-экономического развития Сибири до 2020 г., необходимо значительно ускорить реализацию инфраструктурных проектов, качественно изменив подходы к их сопровождению и организации финансирования.

Во-первых, следует внести корректировки в отраслевые стратегии и программы, определяющие этапы формирования территориальных фрагментов национальной транспортной системы, синхронизировав сроки их реализации с графиками ввода в эксплуатацию новых месторождений полезных ископаемых, предприятий по их переработке и иных объектов, сооруженных в рамках крупных инвестиционных проектов.

Во-вторых, этапы развития территориальных фрагментов национальной системы транспорта должны быть синхронизированы со сроками строительства крупных, средних и мелких логистических центров, авиационных хабов, морских терминалов и региональных транспортных коридоров, которые могли бы обеспечить надежность, гибкость и экономическую рациональность функционирования системы перемещения грузов и пассажиров по стране. Это потребует возврата к практике составления сетевых графиков либо формирования «дорожных карт» реализации крупных проектов, согласованных на федеральном, региональном и отраслевом уровнях.

По оценкам Института экономики и организации промышленного производства СО РАН [5], общая величина годовых инвестиций в экономику Сибири за счет бюджетов всех уровней может достигнуть к 2015 г. 120 млрд руб., а к 2020 г. – 210 млрд руб. Примерно столько же можно привлечь при существующей практике государственно-частного партнерства от частных инвесторов. При этом ожидаемая доля инвестиций в инфраструктурные проекты в общем объеме капиталовложений будет расти темпом, меньшим, чем темп роста инвестиций в среднем по Сибири, и, по нашим предварительным оценкам, составит при инерционном варианте развития событий к 2020 г. не более 14–16% от среднегодовых капиталовложений. Для решения назревших проблем в области инфраструктурного обеспечения развития экономики Сибири этого явно недостаточно.

Учитывая, что Сибирь уже многие годы является нетто-донором федерального бюджета, следует, на наш взгляд, усилить роль государства в решении таких вопросов, как «расшивка узких мест» на железнодорожных магистралях и федеральных автодорогах Сибири, строительство взлетно-посадочных полос, строительство и оборудование пограничных переходов и таможенных терминалов.

Недостаток бюджетных средств для инвестирования крупных инфраструктурных проектов может быть восполнен институтами развития, банковским капиталом и коммерческими структурами, если будет принят Федеральный закон «О государственно-частном партнерстве в Российской Федерации». При наличии законодательно оформленного алгоритма взаимодействия власти и бизнеса на всех стадиях реализации инвестиционных проектов бизнес был бы заинтересован в решении таких насущных для Сибири задач, как строительство логистических центров, авиационных хабов, развитие среднемагистральных авиалиний, трансконтинентальных и межрегиональных грузовых перевозок автомобильным и речным транспортом и т.п.

## **Литература**

1. **Ковалева Г.Д., Суспицин С.А., Псарева Т.В., Сушенцева Н.В.** Сибирь в едином экономическом пространстве России и системе международных хозяйственных связей // ЭКО. – 2010. – № 7. – С. 107–127.
2. **Распоряжение** Правительства Российской Федерации от 05.07.2010 «Стратегия социально-экономического развития Сибири до 2020 года» // Собрание законодательства РФ. – 2010. – № 33. – Ст. 4444.
3. **Ступин И.** Дайте дорогу экономике // Эксперт. – 2012. – № 25 (808). – С. 38–47.
4. **Кибалов Е.Б., Кин А.А.** Реформа железнодорожного транспорта России: теория, практика, перспективы // Регион: экономика и социология. – 2011. – № 2. – С. 175–192.
5. **Клисторин В.И.** Роль финансовой системы в активизации инвестиционной деятельности в регионах СФО // Сибирь в первые десятилетия XXI века / Отв. ред. В.В. Кулешов. – Новосибирск: Изд-во ИЭОПП СО РАН, 2008. – С. 648–654.

*Рукопись статьи поступила в редколлегию 11.02.2013 г.*

© Псарев В.И., Псарева Т.В., Гончаров И.А., 2013