

РОЛЬ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ФАКТОРОВ В ОБЕСПЕЧЕНИИ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РОСТА

Аннотация. Объектом исследования выступают инфраструктурные факторы, которые в своем взаимодействии с ресурсными и институциональными факторами определяют условия и возможности для экономического роста. Предмет исследования составляют экономические связи, возникающие в процессе реализации инновационного потенциала инфраструктурных факторов, создающем условия для экономического роста в современной России. Авторы на основании анализа ресурсных, институциональных и инфраструктурных факторов экономического развития дают характеристику их функциональной роли в обеспечении экономического роста и обосновывают необходимость приоритетного развития инфраструктурных факторов, среди которых особая роль отводится развитию логистической инфраструктуры, обладающей высоким инновационным потенциалом. В рамках фундаментального системно-функционального подхода к исследуемому объекту были применены следующие аналитические методы: структурный, комплексный, сравнительный и монографический. Выводы работы основываются на результатах использования таких частных методов анализа, как типологизация, структурирование, сопоставление и графическая экстраполяция. Новизна исследования заключается в теоретическом обосновании механизма взаимодействия ресурсных, институциональных и инфраструктурных факторов в обеспечении экономического роста в современной России. В работе на основе анализа инновационной активности отраслей отечественной промышленности и сферы услуг обосновывается необходимость приоритетного развития логистической инфраструктуры, которая, исходя из своей роли в инновационном процессе, способна выполнять функцию драйвера экономического роста. Степень влияния логистической инфраструктуры на экономический рост также обосновывается посредством реализации бинарного подхода к построению модели экономического роста инновационного типа, основанной на взаимодействии инновационных и неинновационных элементов в структуре социально-экономической системы. В практическом аспекте применение этой модели позволяет не только формировать прогнозный расчет темпов экономического роста и определять необходимую для их ускорения структуру экономики, но и выявлять степень влияния логистической инфраструктуры на экономический рост.

Ключевые слова: экономический рост, кризисная неустойчивость, рыночная инфраструктура, темпы экономического роста, ресурсные факторы, институциональные факторы, инфраструктурные факторы, результирующие факторы, функции инфраструктурных факторов, драйверы экономического роста.

Abstract. The object of this research is the infrastructure factors, which in their interaction with the resource and institutional factors determine the circumstances and opportunities for the economic growth. The subject of this research is the economic connections emerging in the process of realization of the innovation potential of infrastructure factors that create conditions for economic growth in modern Russia. Based on analysis of the resource, institutional, and infrastructure factors of economic development, the authors give characteristic to their functional in ensuring the economic growth, as well as explain the necessity of the prioritized development of the infrastructure factors, among which special role belongs to the development of logistics infrastructure with high innovation potential. The scientific novelty consist in theoretical substantiation of the mechanism of interaction between the resource, institutional, and infrastructure factors in ensuring the economic growth in modern Russia. Based on the analysis of innovation activity of the branches of local manufacturing and service industries justifies the need for prioritized development of logistics infrastructure, which considering its role in the innovation process, is capable of performing the function of the driver of economic growth. The level of impact of the logistics infrastructure upon the economic growth is also explained by means of realization of the binary approach towards establishment of the model of economic growth of innovation type, which is based on interaction between the innovative and non-innovative elements within the structure of socioeconomic system. The implementation of this model allows forming the forecasting calculation of the economic growth rates, determine the necessary for the economic growth structure of economy, as well as reveal the level of impact of the logistics infrastructure upon the economic growth.

Keywords: functions of the infrastructure factors, resulting factors, infrastructure factors, institutional factors, resource factors, economic growth rates, market infrastructure, crisis instability, economic growth, drivers of economic growth.

Одной из определяющих характеристик российской экономики за последние два десятилетия является ее нестабильность, вызванная кризисной неустойчивостью, причиной которой является высокая подверженность деформациями циклического развития рыночной экономики. С 1990 г. по 1998 г. (с некоторым оживлением экономики в 1997 г.) темпы роста ВВП принимали устойчиво отрицательное значение, с 1999 г. по 2008 г. среднегодовые темпы роста составляли 6%, в 2009 г. ВВП сократился по сравнению с 2008 г. на 8%, с 2010 г. начался восстановительный процесс, который, к сожалению, продолжался всего в течение двух лет, так как уже в 2012 г. началось снижение темпов роста ВВП с 4% в 2010 и 2011 гг., до 3% в 2012 г., 1% в 2013 г., 0,6% в 2014 г. В 2015 г. темпы роста ВВП приняли отрицательное значение (- 4%) (рис. 1), по итогам первого полугодия 2016 г. ВВП сократился на 0,9 процента в годовом выражении [1].

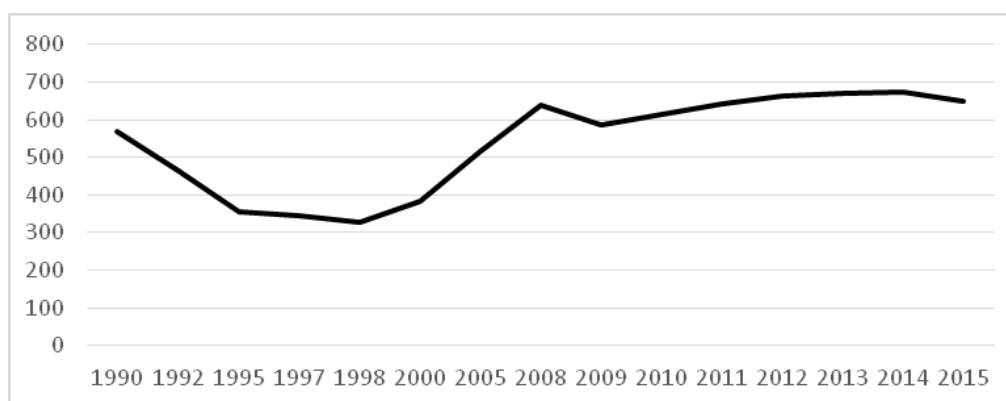


Рис. 1. Динамика ВВП в постоянных ценах [2, с. 279]

Согласно сценарному прогнозу на 2017 – 2019 гг., подготовленному Минэкономразвития РФ, обеспечение темпов экономического роста не ниже среднемировых возможно за счет реализации частным капиталом в инновационных секторах экономики системообразующих и эффективных инвестиционных проектов при активной поддержке со стороны государства [3].

В числе подобных проектов, на наш взгляд, прежде всего необходимо реализовывать проекты, обеспечивающие формирование инфраструктурных элементов рыночной экономики, поскольку от степени развитости последних в

значительной степени зависит скорость движения материальных и нематериальных потоков, а, следовательно, и темпы экономического роста.

Подтверждение этого тезиса можно найти в работах одного из признанных отечественных исследователей рыночной инфраструктуры В.Б. Кондратьева, по мнению которого в условиях избыточных мощностей в обрабатывающей промышленности в качестве важнейшего инструмента создания условий для экономического развития должны рассматриваться инфраструктурные инвестиции, поскольку они являются идеальным вариантом «перераспределения ресурсов и рабочей силы из стагнирующих секторов экономики в отрасли, способные обеспечить долгосрочный экономический рост. Согласно широко признанным расчетам Марка Занди – главного экономиста компании Moody’s Economy, государственные капиталовложения в инфраструктуру стимулируют частные инвестиции:

каждый доллар, потраченный на инфраструктурные проекты, вызывает мультипликационный эффект в размере 1,59 долл. Кроме того, бизнес в целом выигрывает вследствие сокращения издержек – транспортных, коммуникационных, энерго- и водоснабжения» [4].

Подтвердить значимость инфраструктуры в обеспечении темпов экономического роста возможно при помощи анализа, направленного на выявление факторов, определяющих возможности и условия экономического роста, а также на определение их функциональных ролей в реализации этих возможностей.

В структуре факторов, обеспечивающих экономический рост, следует выделить:

- ресурсные факторы, характеризующие потенциальные возможности экономической системы к росту;
- институциональные факторы, определяющие готовность и способность субъектов экономики реализовывать потенциальные возможности к росту;
- инфраструктурные факторы, влияющие скорость и качество осуществляемых транзакций;
- результирующие факторы, отражающие степень реализации ресурсных факторов, происходящую под воздействием институциональных и инфраструктурных факторов (рис. 2).

Реализация потенциала взаимодействия ресурсных, институциональных и инфраструктурных факторов в процессе их использования определяет степень их влияния на экономическое развитие, что можно проиллюстрировать при помощи рисунка 3.

Следует обратить внимание на различия в функциональной роли указанных факторов в обеспечении экономического роста: ресурсные факторы создают экономическую, технологическую и кадровую основы для роста; институциональные факторы определяют нормативно-пра-

вовое поле для экономического роста, а результирующие факторы характеризуют достижение целевых установок при реализации потенциала роста, заложенного в экономике.

Что же касается функций инфраструктурных факторов в обеспечении экономического роста, то среди них можно выделить следующие:

- функция прямого фактора производства, реализация которой связана с использованием инфраструктурных объектов в качестве непосредственных факторов производства, обеспечивающих прямой вклад в рост ВВП;
- функция вспомогательного фактора производства, от реализации которой зависит эффективность (или неэффективность) использования других факторов производства;
- функция стимулирования накопления факторов производства, способствующая созданию условий для количественного увеличения и (или) качественного улучшения факторов производства;
- функция стимулирования совокупного спроса, суть которой выражается в мультипликативном эффекте, возникающем при создании новых инфраструктурных объектов и проявляющемся в увеличении спроса на продукцию и услуги в смежных отраслях;
- функция инструмента экономической политики, обусловленная способностью инф-

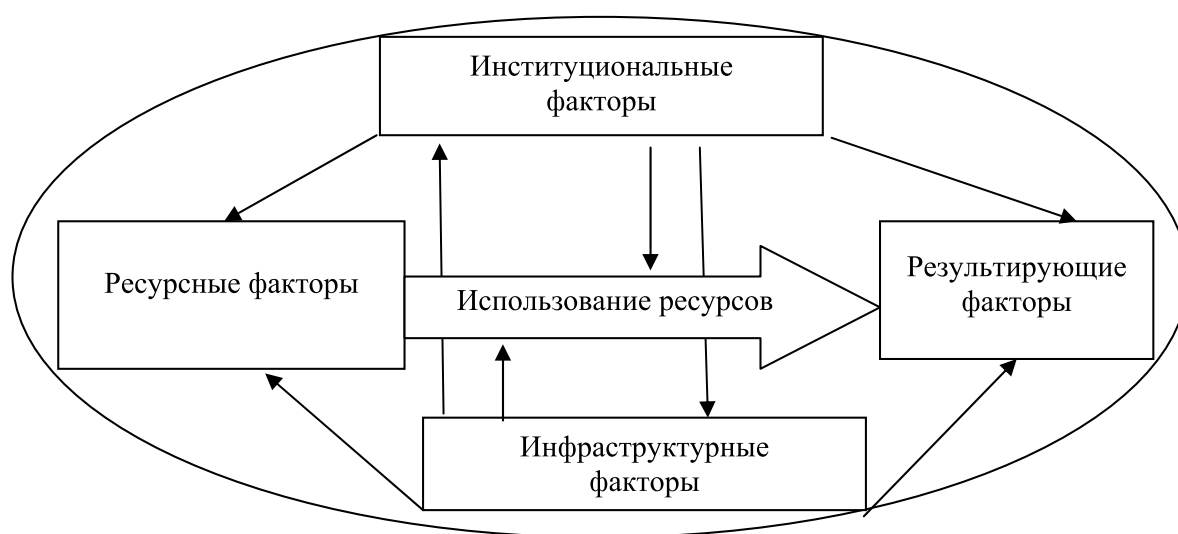


Рис. 2. Факторная структура обеспечения экономического роста

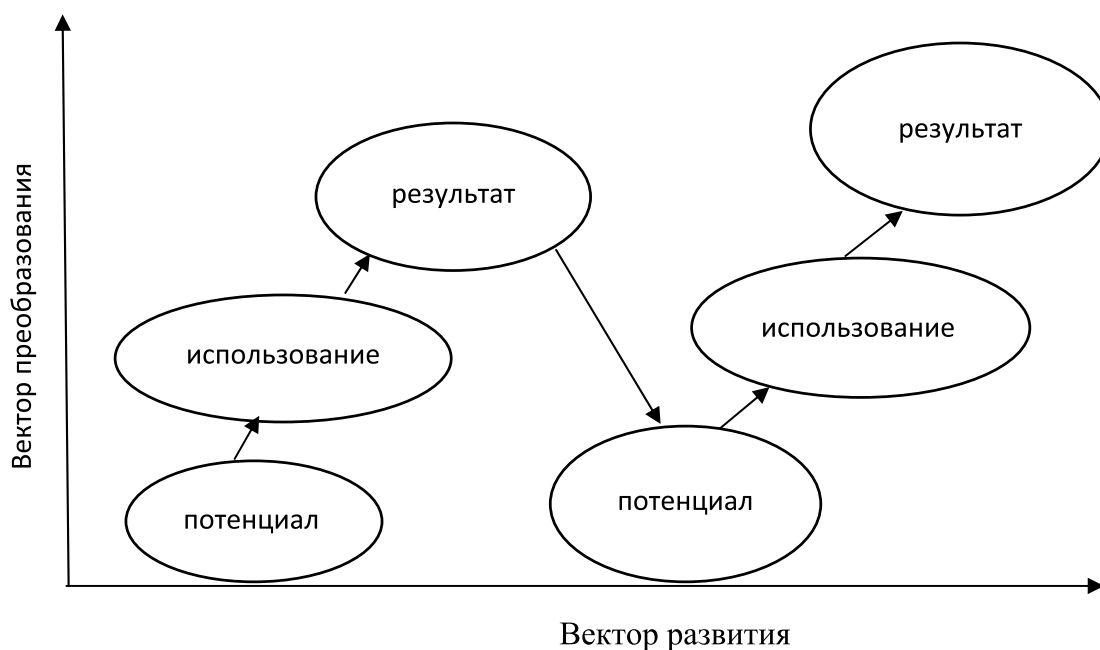


Рис. 3. Динамическая модель реализации потенциала взаимодействия ресурсных, институциональных и инфраструктурных факторов

раструктурных объектов обеспечивать интеграцию субъектов в рамках региональной, национальной и мировой хозяйственных систем.

Еще одной весьма важным аспектом при анализе взаимодействия факторов, оказывающем влияние на экономический рост, является выбор приоритетов в реализации инвестиционных проектов, направленных на формирование и (или) развитие ресурсных, институциональных и инфраструктурных факторов. Наличие данной проблемы обусловлено прежде всего разной степенью влияния указанных факторов на экономический рост.

Для определения движущих сил и детерминант инновационной деятельности на примере российской экономики используем матричный подход в рамках кластерного анализа к исследованию инновационной системы, который позволит выявить инновационно активные отрасли и сферы национальной экономики, способные выполнять функции драйвера экономического роста.

При составлении инновационных матриц российской экономики были использованы такие показатели инновационности предприятий, как

доля инновационно активных предприятий в общей численности предприятий, удельный вес затрат на технологические инновации в общем объеме отгруженных товаров, работ и услуг и удельный вес инновационных товаров, работ и услуг (см. таб. 1).

Приняв за среднее значение показатели инновационной деятельности российской промышленности в целом, можно воспользоваться следующей градацией показателей инновационной активности:

- меньше среднего по промышленности – низкий;
- примерно равен среднему по промышленности – средний;
- выше среднего по промышленности – высокий.

Используя классификацию видов экономической деятельности на три группы по двум показателям (1 – уровень затрат на технологическое развитие и уровень инновационной активности, 2 – уровень производства инновационной продукции и уровень затрат на инновации) можно построить инновационные матрицы, в которых все виды экономической деятельности будут располагаться на пересечении соответствующих групп, разбивая тем самым все виды экономической деятельности на

Доля инновационного сектора в промышленности и в сфере услуг России

	Удельный вес организаций, осуществлявших технологические инновации, в общем числе организаций, %		Удельный вес затрат на технологические инновации в общем объеме отгруженных товаров, выполненных работ, услуг, %		Удельный вес отгруженных инновационных товаров, работ и услуг в объеме отгруженных товаров, выполненных работ, услуг		Коэффициент эффективности затрат на инновации*
	2013	2014	2013	2014	2013	2014	
Всего	8,9	8,8	5,9	5,9	17,2	15,8	
1. Добыча топливно-энергетических полезных ископаемых	7,2	7,4	1,9	2,3	10,8	12,6	5,5
2. Добыча других полезных ископаемых	5,4	5,1	3,1	2,9	6,7	3,3	1,1
3. Производство пищевых продуктов	9,0	10,3	4,3	3,1	16,2	16,5	5,3
4. Текстильное и швейное производство	7,0	7,5	3,2	4,5	15,9	21,6	4,8
5. Производство кожи и изделий из кожи	10,8	11,7	2,6	1,1	7,6	11,7	10,6
6. Обработка древесины и производство изделий из дерева	5,1	6,0	2,4	9,3	14,4	21,7	2,3
7. Целлюлозно-бумажное производство, издательская и полиграфическая деятельность	3,2	2,8	7,2	3,0	4,2	13,5	4,5
8. Производство кокса и нефтепродуктов	27,1	23,0	5,6	5,0	20,5	12,4	2,5
9. Химическое производство	23,0	21,4	6,9	6,2	15,4	13,2	2,1
10. Производство резиновых и пластмассовых изделий	10,0	9,7	6,2	3,8	20,1	16,5	4,3
11. Производство прочих неметаллических минеральных продуктов	8,2	7,9	4,0	5,9	13,0	19,3	3,3
12. Metallургическое производство и производство готовых металлических изделий	13,0	13,0	2,6	2,0	10,9	11,7	5,9
13. Производство машин и оборудования	14,9	14,6	3,5	5,5	15,6	15,4	2,8
14. Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования	25,9	27,0	8,2	8,5	19,3	21,6	2,5

	Удельный вес организаций, осуществлявших технологические инновации, в общем числе организаций, %		Удельный вес затрат на технологические инновации в общем объеме отгруженных товаров, выполненных работ, услуг, %		Удельный вес отгруженных инновационных товаров, работ и услуг в объеме отгруженных товаров, выполненных работ, услуг		Коэффициент эффективности затрат на инновации*
	2013	2014	2013	2014	2013	2014	
15. Производство транспортных средств и оборудования	20,4	19,4	5,7	5,0	40,0	36,7	7,34
16. Прочие производства, не включенные в другие группировки обрабатывающих производств	14,2	14,7	6,3	5,6	22,4	20,6	3,7
17. Производство и распределение электроэнергии, газа и воды	4,7	4,5	5,9	5,6	2,4	1,6	0,3
18. Связь	11,8	10,7	9,0	10,0	5,1	5,7	0,57
19. Деятельность, связанная с использованием вычислительной техники и информационных технологий	8,4	8,0	30,1	13,0	48,4	47,2	3,6
20. Научные исследования и разработки	29,6	31,6	40,8	44,5	46,3	48,3	1,1

* Рассчитано авторами [5, с. 19-20].

Источник: Статистика науки и образования. Выпуск 7. Инновационная деятельность в Российской Федерации. - М., 2015. - С. 25.

девять кластеров. Причем инновационная матрица-1 (таб. 2) будет характеризовать спрос и предложение инноваций, а инновационная матрица-2 (таб. 3) – результативность затрат на инновации.

Таблица 2

Инновационная матрица предприятий по видам экономической деятельности-1*

Технологический уровень	Инновационная активность		
	низкий	средний	высокий
низкий	1, 2, 4, 7,	10,	3, 5, 8, 12,
средний	17	11,	13, 15, 16
высокий	6,	9, 19	14, 18, 20

* Цифры, помещенные в ячейки, отражают нумерацию видов экономической деятельности из таблицы 1.

Составлена авторами [5, с. 20].

Таблица 3

Инновационная матрица предприятий по видам экономической деятельности-2*

Удельный вес инновационных товаров, работ, услуг в общем объеме отгруженных товаров, выполненных работ, услуг	Удельный вес затрат на технологические инновации в общем объеме отгруженных товаров, выполненных работ, услуг,		
	низкий	средний	высокий
низкий	1, 2, 5, 7, 12,	8, 9, 17	18
средний	3, 10,	13	
высокий	4, 6,	11, 15, 16	14, 19, 20

* Цифры, помещенные в ячейки, отражают нумерацию видов экономической деятельности из таблицы 1.

Составлена авторами [5, с. 21].

На основании анализа данных, представленных в таблицах 1 – 3 можно сделать вывод о том, что «прорывными» отраслями российской промышленности являются: производство транспортных средств и оборудования, деятельность, связанная с использованием вычислительной техники и информационных технологий (ВТиИТ) и научные исследования и разработки, которые не только имеют более высокий удельный вес инновационно-активных предприятий, чем в среднем по промышленности, но и производят значительное количество инновационной продукции.

Совокупный потенциал указанных отраслей реализуется посредством формирования логистической инфраструктуры, играющей особую роль в обеспечении экономического роста в Российской Федерации, так как: логистическая инфраструктура способствует активизации транзитного потенциала страны, обусловленного ее экономическим и географическим положением, и обеспечивает пространственное обустройство территорий Российской Федерации с учетом инфраструктурных и производственно-ресурсных потребностей проживающего на территориях населения [6, с. 23].

Определение степени влияния логистической инфраструктуры на экономический рост возможно в результате анализа модели экономического роста инновационного типа, построенной на основе использования бинарного подхода к анализу социально-экономической системы, суть которого заключается в разделении отраслей экономики по степени их инновационности на две группы [7, с. 280-282].

В целях построения данной модели воспользуемся теоретическими исследованиями Г.А. Фельдмана [8, 9], которые содержат ценную методологическую базу для выявления источников и факторов экономического роста в экономике инновационного типа.

Для построения модели экономического роста инновационного типа, используя методологический подход Г.А. Фельдмана, предположим, что отраслевую структуру современной экономики можно представить в виде совокупности двух взаимодействующих групп: инновационной (i – innovative) и неинновационной (ai – aninnovative). К инновационной группе будем относить

отрасли, обладающие более высокой степенью инновационной активности (отрасли, составляющие логистическую инфраструктуру современной экономики), к неинновационной – отрасли, характеризующиеся как инновационно неактивные.

Тогда, если продукт, производимый в инновационной группе отраслей определяется как $P_i = P_{i1} + P_{i2}$ (P_{i1} – стоимость инновационных ресурсов для инновационных отраслей; P_{i2} – стоимость инновационных ресурсов, необходимых неинновационным отраслям), а продукт, производимый в неинновационной группе – $P_{ai} = P_{ai1} + P_{ai2}$ (P_{ai1} – стоимость средств производства и предметов труда для инновационных отраслей; P_{ai2} – стоимость средств производства и предметов труда для неинновационных отраслей), то темп развития общественного производства будет зависеть от следующего отношения:

$$\frac{P_{i1} + P_{ai1}}{P_{i2} + P_{ai2}} = \frac{I_1}{I_2}. \quad (1)$$

Числитель определяет то, на основе чего совершается инновационное развитие, а знаменатель – то, что обслуживает неинновационную группу отраслей. Причем износ в неинновационной группе восстанавливается в этой же группе отраслей.

Исходя из уравнения (1), можно установить соотношение между инновационной и неинновационной частями национального дохода, что является показателем производственной структуры экономики:

$$I = \frac{I_i}{I_{ai}} = \frac{I_1}{I_2}. \quad (2)$$

Числитель и знаменатель этого уравнения играют разные роли в зависимости от того, о каком варианте развития экономики идет речь. При выборе неинновационного варианта первая группа играет пассивную, а вторая – активную роль. Но в условиях ускоренного инновационного варианта развития их роли меняются, и первая группа становится драйвером развития экономики в целом, создающим потенциал роста.

Следуя логике исследования Г.А. Фельдмана, можно определить факторы, влияющие на темпы экономического роста.

К числу таких факторов относятся:

- темповая структура экономики, определяемая соотношением (2) и характеризующая распределение национального дохода между группами инновационных и неинновационных отраслей, причем, чем выше значение Y_i , тем выше темпы развития экономики;
- пропорция, в которой капитальный фонд меняется в пользу инновационных отраслей:

$$I_k = \frac{K_i}{K_{ai}}, \quad (3)$$

где I_k – «темповая» структура фондов; K_i – капитал, авансированный в инновационную группу; K_{ai} – капитал, авансированный в неинновационную группу.

Данное отношение характеризует способность экономики к инновационному развитию и является основным показателем структуры производственных фондов национальной экономики;

- коэффициенты капиталоемкости и капиталоотдачи:

$$\text{Капиталоемкость} - v = \frac{K}{I} = \frac{K}{Y}. \quad (4)$$

$$\text{Капиталоотдача} - C = \frac{I}{K}. \quad (5)$$

Зависимость роста национального дохода от коэффициента капиталоемкости (v) можно определить при помощи следующих уравнений:

$$I = \frac{K}{v}, \quad I_1 = \frac{K_1}{v_1}, \quad I_2 = \frac{K_2}{v_2}. \quad (6)$$

В долгосрочном периоде темп инновационного развития экономики зависит от «темповой» структуры экономики (2) и «темповой» структуры фондов (3). В краткосрочном периоде он зависит от эффективного использования капитала в отраслях инновационной группы.

Исходя из вышесказанного, общее уравнение темпов инновационного развития можно представить в следующем виде:

$$r = f\left(\frac{I_i}{I}; \frac{K_i}{K_{ai}}; \frac{K}{I}\right). \quad (7)$$

Представленная интерпретация модели Г.А. Фельдмана применительно к определению инновационных перспектив экономического роста в современной России позволяет осуществлять количественную и качественную характеристику инновационного потенциала, заложенного в уровне развития и использования логистической инфраструктуры. Применение этой модели позволяет не только делать прогнозный расчет темпов роста, но и определять необходимую для их ускорения структуру экономики.

Ускоренная реализация инновационного пути развития, обеспечивающего высокие темпы экономического роста, зависит, таким образом, от функционирования именно логистической инфраструктуры, которая способствует:

- оптимизации и интеграции бизнес-процессов с целью снижения издержек;
- уменьшению транзакционных издержек при продвижении материального потока до конечного потребителя;
- повышению инвестиционной привлекательности как отдельных регионов, так и национальной экономики в целом;
- возможности получать выгоду от включенности в глобальную цепочку создания добавленной стоимости;
- увеличению количества рабочих мест.

В этой связи, логистическая инфраструктура обладает высоким потенциалом, позволяющим в полной мере задействовать инновационную природу производительных сил, которая, в конечном итоге, определяет динамику экономического роста, а также обеспечивает его устойчивый характер и ускоренные темпы.

**Работа выполнена при финансовой поддержке
Российского гуманитарного научного фонда (проект № 16-12-34015)**

Библиография

1. Росстат оценил спад ВВП России за второй квартал 2016 года. [Электронный ресурс]. URL: <https://rg.ru/2016/08/11/rosstat-ocenil-spad-vvp-rossii-za-vtoroj-kvartal-2016-goda.html>
2. Российский статистический ежегодник. 2015: Стат. сб. / Росстат. М., 2015. 728 с.
3. Сценарные условия, основные параметры прогноза социально-экономического развития Российской Федерации и предельные уровни цен (тарифов) на услуги компаний инфраструктурного сектора на 2017 год и на плановый период 2018 и 2019 годов. [Электронный ресурс]. URL: <http://economy.gov.ru/>
4. Кондратьев В. Инфраструктура как фактор экономического роста. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.perspektivy.info/>
5. Логинова Е.В., Мирецкий И.Ю., Попов П.В. Развитие логистической инфраструктуры как фактор формирования инновационной модели экономики в условиях нестабильности // Новости науки и технологий. 2016. №3(38). С. 16-23.
6. Татаркин А.И. Региональная направленность экономической политики Российской Федерации как института пространственного обустройства территорий // Экономика региона. 2016. Т. 12. Вып. 1. С. 9-27.
7. Логинова Е.В. Сетевая экономика как инновационный фактор модернизации современного российского общества: дис. д-ра экон. наук. Волгоградский государственный университет, Волгоград. 2012. 365 с.
8. Фельдман Г.А. Аналитический метод построения перспективных планов // Плановое хозяйство. 1929. №12. С. 54.
9. Фельдман Г.А. Соображения о структуре и динамике народного хозяйства США с 1850 по 1925 гг. и СССР с 1926/27 по 1940/41 гг. // Плановое хозяйство. 1927. №2. С. 67.
10. Скрынник А.М. Мониторинг обеспечения транспортной безопасности в России // Право и политика. 2013. №5. С. 667-672. DOI: 10.7256/1811-9018.2013.05.9.

References (transliterated)

1. Rosstat otsenil spad VVP Rossii za vtoroi kvartal 2016 goda. [Elektronnyi resurs]. URL: <https://rg.ru/2016/08/11/rosstat-ocenil-spad-vvp-rossii-za-vtoroj-kvartal-2016-goda.html>
2. Rossiiskii statisticheskii ezhegodnik. 2015: Stat. sb. / Rosstat. M., 2015. 728 s.
3. Stsenarnye usloviya, osnovnye parametry prognoza sotsial'no-ekonomicheskogo razvitiya Rossiiskoi Federatsii i predel'nye urovni tsen (tarifov) na uslugi kompanii infrastruktornogo sektora na 2017 god i na planovyi period 2018 i 2019 godov. [Elektronnyi resurs]. URL: <http://economy.gov.ru/>
4. Kondrat'ev V. Infrastruktura kak faktor ekonomicheskogo rosta. [Elektronnyi resurs]. URL: <http://www.perspektivy.info/>
5. Loginova E.V., Miretskii I.Yu., Popov P.V. Razvitie logisticheskoi infrastruktury kak faktor formirovaniya innovatsionnoi modeli ekonomiki v usloviyakh nestabil'nosti // Novosti nauki i tekhnologii. 2016. №3(38). S. 16-23.
6. Tatarkin A.I. Regional'naya napravlennost' ekonomicheskoi politiki Rossiiskoi Federatsii kak instituta prostranstvennogo obustroistva territorii // Ekonomika regiona. 2016. T. 12. Vyp. 1. S. 9-27.
7. Loginova E.V. Setevaya ekonomika kak innovatsionnyi faktor modernizatsii sovremennogo rossiiskogo obshchestva: dis. d-ra ekon. nauk. Volgogradskii gosudarstvennyi universitet, Volgograd. 2012. 365 s.
8. Fel'dman G.A. Analiticheskii metod postroeniya perspektivnykh planov // Planovoe khozyaistvo. 1929. №12. S. 54.
9. Fel'dman G.A. Soobrazheniya o strukture i dinamike narodnogo khozyaistva SShA s 1850 po 1925 gg. i SSSR s 1926/27 po 1940/41 gg. // Planovoe khozyaistvo. 1927. №2. S. 67.
10. Skrynnik A.M. Monitoring obespecheniya transportnoi bezopasnosti v Rossii // Pravo i politika. 2013. №5. С. 667-672. DOI: 10.7256/1811-9018.2013.05.9.