

УДК 658.3
JEL: O11, E60

DOI: 10.18184/2079-4665.2017.8.2.196-202

Модернизация дорожного хозяйства России на основе инновационных технологий

Евгений Алексеевич Жуков¹, Сергей Владимирович Ильин²¹Московская международная высшая школа бизнеса «МИРБИС» (Институт), г. Москва, Россия²Государственная компания «Российские автомобильные дороги», г. Москва, Россия

E-mail: evgenii.zhukov@mail.ru

Аннотация

Цель: Показать реальность выполнения поставленной Президентом Российской Федерации В.В. Путиным перед транспортными строителями актуальной задачи удвоения темпов автодорожного строительства и обосновать концептуальные основы модернизации дорожного хозяйства России до уровня, полностью отвечающего требованиям, предъявляемым к автомобильным дорогам со стороны подвижных автотранспортных средств.

Методология проведения работы: Методология проведения исследования основана на сборе и анализе исходных данных и информации, в статье использованы методы: системный подход, методы социальной диагностики, сравнительный анализ, метод экспертных оценок, метод статистической обработки информации.

Результаты работы: В статье дана краткая характеристика современного уровня развития и технического состояния сети автомобильных дорог России как важнейшей составляющей материально-технической базы (МТБ) дорожного хозяйства и Единого транспортного комплекса страны. Проанализирован ход выполнения поручения Президента Российской Федерации транспортным строителям об удвоении темпов строительства автомобильных дорог общего пользования в течение 2013–2022 гг., по сравнению с предыдущим десятилетием. Научно обоснована реальность выполнения поручения Президента РФ путем модернизации МТБ дорожного хозяйства России на основе внедрения в отрасли инновационных технологий и прогрессивного мирового опыта дорожного строительства.

Выводы: Несмотря на имеющее место на сегодняшний день отставание от графика выполнения транспортными строителями поручения Президента РФ еще остаются реальные возможности достижения поставленной им цели: удвоить темпы строительства автомобильных дорог общего пользования в течение 2013–2022 гг., по сравнению с предыдущим десятилетием, путем научно обоснованной модернизации МТБ дорожного хозяйства на основе внедрения инновационных технологий и использования прогрессивного отечественного и зарубежного опыта в дорожном строительстве.

Ключевые слова: единый транспортный комплекс, дорожное хозяйство, модернизация, материально-техническая база, инновационные технологии, строительство автомобильных дорог, сеть автомобильных дорог

Для цитирования: Жуков Е. А., Ильин С. В. Модернизация дорожного хозяйства России на основе инновационных технологий // МИР (Модернизация. Инновации. Развитие). 2017. Т. 8. № 2. С. 196–202. DOI: 10.18184/2079-4665.2017.8.2.196-202

© Жуков Е. А., Ильин С. В., 2017

Modernization of the Russian Automobile Road Network on the Base of Innovative Technologies

Evgeny A. Zhukov¹, Sergey V. Ilyin²¹Moscow International higher business school MIRBIS, Moscow, Russian Federation²State Company "Russian automobile roads", Moscow, Russian Federation

E-mail: evgenii.zhukov@mail.ru

Abstract

Purpose: the main goal of the article is to build a conceptual model for the organization of effective functioning of the points of economic and innovative growth of the region in modern conditions, taking into account regional

and municipal limitations of internal and external nature, with the aim of ensuring economic security, effective interaction of subjects of the "business-power" system Taking into account the influence of institutional factors.

Methods: in the present study the following methods were used: systemic approach, methods of social diagnosis, comparative analysis, method of expert evaluations, and method of statistical processing of information.

Results: the short characteristic of modern development and technical level of the Russian automobile roads network as the important part of the automobile roads material-technical base is presented. Realization process of the actual task putted by Russian President V.V. Putin to transport builders: two times increasing construction of automobile roads is analyzed. The reality of decision this task due to modernization roads economy material-technical base on the base of innovative technologies and progressive world experience in the field of roads construction is scientifically proved.

Conclusions and Relevance: in spite of losing now in decision of the actual task putted by Russian President V.V. Putin to transport builders: two times increasing construction of automobile roads, nevertheless the real possibilities to reach the important aim still remain. It may be done only due to scientifically grounded modernization of the roads economy material-technical base on the base of innovative technologies and progressive world experience in the field of roads construction

Keywords: transport complex, road economy, modernization, material-technical base, innovative technologies, automobile roads construction, automobile roads network.

For citation: Zhukov E. A., Ilyin S. V. Modernization of the Russian Automobile Road Network on the Base of Innovative Technologies. *MIR (Modernizatsiia. Innovatsii. Razvitie) = MIR (Modernization. Innovation. Research)*. 2017; 8(2(30)):196–202. DOI: 10.18184/2079–4665.2017.8.2.196–202

Введение

*«Государство с дорогами – это Держава,
а без них – лишь территория».*

*А. А. Николаев
(Первый Министр автомобильных дорог России)*

Огромные просторы нашей необъятной страны без наличия разветвленной сети автомобильных дорог останутся лишь недоступной и неосвоенной как в экономическом, так и в социально-культурном отношении территорией, не приносящей никакой пользы нашему обществу.

Алексей Александрович Николаев, в свою бытность Министром автомобильных дорог Российской Федерации, открывая заседания Коллегии Минавтодора РФ или выступая на различного ранга отраслевых международных или отечественных форумах, обычно обращал внимание участников указанных мероприятий на то, что «везет не автомобиль, а - дорога».

Приступая к написанию настоящей статьи, авторы дополнительно к своим познаниям внимательно ознакомились с мнением реальных пользователей дорогами России (водителями подвижных автотранспортных средств) о современном состоянии сети автомобильных дорог страны и, невольно, к нам пришли на память строки из написанного в 1979 году, т.е. почти сорок лет назад (!!!), Робертом Рождественским стихотворения: «Нелирическое отступление о дорогах»: «Вы прислушайтесь: души людские томя, в чернозёмах и в глинистой жиге стонут в голос, воют, режут ревя на конкретных дорогах машины! Даже если какая беда пришла, то доехать в середине марта от села одного до другого села – ни рессор не хватит, ни мата!... Не хочу, торопясь, предвещать закон, сгоряча городить напраслину, но в Державе такой, в Государстве таком бездорожье – уже безнравственно!» [1].

Как убедительно свидетельствуют сообщения от водителей, за истекшие с момента написания при-

веденных выше строк сорок лет (!!!), безусловно, и в протяженности, и в качественном состоянии сети автомобильных дорог России, особенно это касается магистральных скоростных федеральных трасс, произошли достаточно внушительные положительные перемены. Тем не менее, развитие и качественное состояние сети региональных, и особенно местных и муниципальных дорог, оставляет желать много лучшего. Более того, десятки тысяч населенных пунктов страны до сих пор не имеют постоянной круглогодичной наземной транспортной связи с центральными районами России и областными центрами.

При этом за гораздо менее продолжительный период времени (буквально, за последние один-два десятка лет) большинство стран – основных мировых экспортеров нефти превратили свои безжизненные пустыни в цветущие сады, ликвидировали бедность, обеспечили благоустроенным жильем свое население, резко повысили уровень благосостояния своих народов и в основном решили задачи необходимого количественного и качественного развития транспортной инфраструктуры. Образцом в этом отношении является Китай, который, практически, уже успешно завершает свою государственную программу разумного обеспечения страны транспортной инфраструктурой, достигая темпов строительства автомобильных дорог в среднем до 100 км в сутки, а в обеспечении государства скоростными железными дорогами уже превзошел даже Японию и США. Этим на практике подтверждена реальность уверенности Р. Рождественского в том, что «Недоступного нет, невозможного нет, если только всем миром навалимся! Если только – с сердцем, с умом, с душой... И Дорога наша сквозь время, та, которая пишется с буквы большой, станет к нашим потомкам добрее!» [1].

Является очевидным тот факт, что в развитых странах и руководство, и население уже давно поняли, что без должного развития материально-техниче-

ской базы (далее – МТБ) национальных транспортных систем невозможно обеспечить эффективное развитие их национальных экономик, безопасность и благополучие граждан. Нам же еще только предстоит осознать это, и на основе безотлагательной разработки действительно научно обоснованной государственной транспортной стратегии на основе инновационных технологий и прогрессивного отечественного и зарубежного опыта осуществить в кратчайшие сроки модернизацию МТБ транспортной отрасли как единого транспортного комплекса страны до уровня, полностью обеспечивающего решение ее главной задачи: своевременно, полностью и качественно обеспечивать потребности экономики и населения страны в грузовых, пассажирских и специальных перевозках, причем с минимально возможными для современного уровня мирового научно-технического прогресса в отрасли удельными совокупными общественными транспортными затратами на это и минимумом негативного влияния транспорта на человека и окружающую среду.

4 октября 2016 года, принимая участие в пленарном заседании XIII Форума межрегионального сотрудничества Казахстана и России, посвященном развитию транспортно-логистического потенциала Евразийского пространства, Президент Казахстана Н. Назарбаев подчеркнул: «Сегодня на повестку дня мы вынесли актуальные вопросы транспорта и логистики. Особенности Казахстана и России являются их обширная территория и географическое расположение, что следует превратить в конкурентные преимущества. В частности, у наших стран имеется большой потенциал в сфере транзитных перевозок. Хочу особо отметить, что в этом направлении мы являемся стратегическими партнерами, а не конкурентами. Поэтому необходимо совместно развивать транспортно-логистическую систему. Транспортная отрасль должна стать одним из драйверов роста наших экономик» [2].

Понимая всю важность для успешного социально-экономического прогресса России, обеспечения ее безопасности и благополучия всех ее граждан развития и состояния сети автомобильных дорог в стране, Президент Российской Федерации В.В. Путин 22 декабря 2012 года поставил перед Правительством Российской Федерации задачу удвоения в 2013–2022 годах, т.е. за 10 лет, объемов¹ строительства и реконструкции автомобильных дорог общего пользования по сравнению с предыдущим десятилетием (перечень поручений № Пр-3410).

Обеспечение достижения поставленной цели возложено на Министерство транспорта РФ, а конкретно на его структурные подразделения, ответственные за развитие и состояние автодорожного хозяйства страны, являющегося одним из важнейших составных элементов материально-технической базы единого транспортного комплекса России, обеспечивающего единое социально-экономическое пространство Российской Федерации и ее национальную безопасность.

Известно, что любая цель достижима, если к ней идти правильным путем. Внести свой посильный вклад в анализ и оценку хода выполнения поручения Президента за истекшее с 2013 года время и отыскание научно обоснованного пути в создании сети автомобильных дорог России, полностью отвечающей требованиям, предъявляемым к дорогам со стороны автомобильного транспорта, авторы и видят свой посильный вклад в обязательное выполнение указанного выше поручения Президента Российской Федерации.

Обзор литературы и источников

В отечественной и зарубежной как научной, так и художественной литературе, вплоть до поэзии, с давних времен уделялось и уделяется достаточно много внимания развитию и состоянию сети транспортных коммуникаций, именуемых дорогами. Так, еще А.С. Пушкин в своем известном всему миру романе в стихах «Евгений Онегин» предсказывал: «Когда благому просвещенью отодвинем более границ, со временем (по расчисленью Философических таблиц, лет чрез пятьсот) дороги, верно, у нас изменятся безмерно: шоссе Россию здесь и тут, соединив, пересекут». Очень не хотелось бы, чтобы А.С. Пушкин оказался пророком во временном отношении решения одной из двух главных проблем России. Отношение к рассматриваемой проблеме одного из выдающихся поэтов недалекого прошлого (Р. Рождественского) авторы достаточно полно показали во введении.

Использованные в работе многочисленная нормативно-правовая документация, источники статистических данных и научная литература с ее критическим анализом авторами, содержатся в тексте разделов по результатам исследования и в приведенном списке литературы.

Материалы и методы

В статье использован системный подход к исследованию проблемы модернизации материально-технической базы автодорожного хозяйства

¹ В рамках исполнения указанного поручения прирост объемов определяется исходя из протяженности построенных или реконструированных дорог.

России как неотъемлемой составляющей единого транспортного комплекса страны и генерального направления в достижении поставленной Президентом РФ Путиным В.В. цели: удвоить объемы строительства автомобильных дорог в России в течение 2013–2022 гг., по сравнению с предыдущим десятилетием.

Результаты исследования

1. Краткая характеристика современного состояния дорожного хозяйства России

Дорожное хозяйство России – это многоотраслевой единый производственно-хозяйственный комплекс, в котором задействованы как юридические, так и физические лица, осуществляющие изыскание, проектирование, строительство, реконструкцию, ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования, отраслевые научные исследования, подготовку кадров, производство дорожно-строительной и дорожно-эксплуатационной техники, добычу, переработку и изготовление дорожно-строительных материалов и мостовых конструкций и другие виды деятельности, обеспечивающие технически инновационное и экономически рациональное развитие, совершенствование и функционирование сети автомобильных дорог страны.

Организационно-правовые основы осуществления государственной транспортной политики в современной России возложены Постановлением Правительства РФ № 398 от 30 июля 2004 г. [3] на Министерство транспорта РФ (Минтранс России) как, согласно Положению о нем [4], на Федеральный орган исполнительной власти. В ведении Министерства транспорта Российской Федерации находится Федеральное дорожное агентство (ФДА «РОСАВТОДОР»), на которое как Федеральный орган исполнительной власти возложены функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, в том числе и в области учета и классификации автомобильных дорог. Оно же осуществляет и полномочия государственного органа в области автомобильного транспорта и дорожного хозяйства по исполнению обязательств, вытекающих из международных соглашений и договоров Российской Федерации в рассматриваемой области.

Значительную роль в развитии и совершенствовании МТБ дорожного хозяйства стала играть и созданная в 2009 году в структуре дорожного хозяйства Государственная компания «Российские автомобильные дороги» (ГК «Автодор»), в управление которой передан ряд участков дорог, в том числе входящих в состав международных транспортных коридоров, с большой интенсивностью движения и значительным объемом грузовых

перевозок. Помимо инвестиций из федерального бюджета, ГК «Автодор» даны полномочия направлять на строительство, реконструкцию, ремонт и содержание автомобильных дорог финансовые средства, получаемые от эксплуатации платных участков дорог, а также взимаемые за размещение рекламы и коммерческих объектов сервиса в районе полосы отвода под переданные в их ведение автомобильные дороги.

Законодательными актами предоставлено ГК «Автодор» право привлекать для развития и совершенствования сети федеральных дорог на основе государственно-частного партнерства средства частных инвесторов. При этом, автомобильные дороги, как переданные во временное доверительное управление, так и вновь построенные ГК «Автодор», останутся в собственности государства.

8 ноября 2007 года Президент Российской Федерации В.В. Путин подписал Федеральный закон № 257-ФЗ [5]. Этим законом и актуальным на сегодняшний день Постановлением Правительства РФ № 767 от 28 сентября 2009 года «О классификации автомобильных дорог в Российской Федерации», утвердившем правила классификации автомобильных дорог в Российской Федерации и их отнесения к категориям автомобильных дорог, определен порядок классификации автомобильных дорог или их участков и их отнесения к категориям автомобильных дорог в зависимости от транспортно-эксплуатационных характеристик и потребительских свойств.

По условиям движения все автомобильные дороги подразделяются на три класса: автомагистрали (категория 1А); скоростные автомобильные дороги (категория 1Б) и обычные (нескоростные) автомобильные дороги, которым могут устанавливаться категории 1В; II; III; IV и V. Классификация и отнесение автомобильной дороги к определенной категории происходит на основе оценки технического состояния автомобильной дороги, проводимой в порядке, установленном Министерством транспорта Российской Федерации, и осуществляется в течение 30 дней со дня утверждения в установленном порядке результатов работ по оценке технического состояния автомобильной дороги.

По мнению авторов, столь многочисленная дифференциация автомобильных дорог России на технические категории в период развертывания четвертой научно-технической революции и перехода развитых постиндустриальных стран к шестому технологическому укладу выглядит архаично и серьезно усложняет для заказчиков, изыскателей и проектировщиков процесс обоснования выбора экономически рациональной категории дороги. Необходимо пересмотр действующей системы классификации дорог в сторону сокращения количества

их технических категорий, которые должны определяться на основе не только технических критериев, но и административной и социально-культурной значимости соединяемых ими населенных пунктов.

Поскольку по своему статусу все населенные пункты в России делятся на города (столичные, областные и районные центры), поселки и села (деревни), то в соответствии с таким их делением, по мнению авторов, в технической классификации дорог достаточно пяти категорий: автомагистрали (категория 1А), соединяющие столичные и областные центры с миллионным населением и входящие в международные транспортные коридоры; скоростные автомобильные дороги (категория 1Б), соединяющие крупные столичные, областные и промышленные города; автомобильные дороги общего пользования (категория 1В), соединяющие прочие областные центры; автомобильные дороги общего пользования (категория II), соединяющие районные центры и автомобильные дороги общего пользования (категория III), соединяющие районные центры с поселками, селами (деревнями) и поселки и села (деревни) между собой. Такой подход к классификации дорог обусловит в перспективе равные уровни транспортных услуг во всех регионах страны, к чему, несомненно, должна стремиться транспортная политика в социальных государствах, не желающих (по определению Р. Рождественского) быть «безнравственными».

Кроме этого, все составляющие общую сеть страны автомобильные дороги классифицируются как дороги общего пользования и ведомственные, включая частные дороги. В свою очередь, дороги общего пользования подразделяются по их значению на федеральные и территориальные, соответственно относящиеся к собственности и ответственности за их состояние и развитие к федеральному центру или территориальным органам государственного или муниципального управления.

По состоянию на 1 января 2017 года общая протяженность всех классификационных категорий автомобильных дорог России общего пользования составляет 1481 тыс. км, из которых 52 тыс. км приходится на дороги федерального значения и 1429 тыс. км – на дороги регионального значения (табл. 1).

Таблица 1

Состояние сети автомобильных дорог общего пользования в Российской Федерации в 2003–2016 гг. (на начало года, в тыс. км)

Table 1

Extension of the Russian common using automobile roads network (thousands km at the beginning of the year)

Наименование показателей	2003 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.
Общая протяженность дорог общего пользования, всего:	592,6	927	1278	1396	1451	1481
из них:						
Федеральные	46,8	51	51	51	52	52
Территориальные	545,8	876	1227	1345	1399	1429

Из данных, приведенных в табл. 1, вытекает, что по важнейшему показателю – плотности протяженности автомобильных дорог на единицу площади территории страны и на 1000 человек населения Россия значительно (от 5 до 30 раз) отстает от большинства зарубежных стран мира. Столь низкий уровень обеспеченности автомобильными дорогами, особенно в восточных регионах страны, не позволяет свободно выбирать гражданам России место жительства и приложения их трудовых способностей и возможностей, эффективно использовать богатейшие природные ресурсы, обеспечивать надежную круглогодичную наземную транспортную связь между всеми населенными пунктами Российской Федерации и др.

Такое состояние дорожного хозяйства страны обуславливает очень высокий удельный вес транспортных издержек в себестоимости конечной натурально-вещественной продукции, порой превышающий 25% и более, тогда как во всех развитых странах этот показатель не выше 10%. Следовательно, современное развитие и эксплуатационное состояние сети автомобильных дорог России требует неотложного развития и совершенствования путем модернизации МТБ дорожного хозяйства на основе современных инновационных технологий и мирового прогрессивного опыта.

2. Ход выполнения поручения Президента РФ

Как было указано выше, поставленная Президентом Российской Федерации 22 декабря 2012 года на заседании Государственного совета по транспорту перед Правительством Российской Федерации задача удвоения в 2013–2022 годах объемов² строительства и реконструкции автомобильных дорог, по сравнению с предыдущим десятилетием,

²В рамках исполнения указанного поручения прирост объемов определяется исходя из протяженности построенных или реконструированных дорог.



Источник: Федеральное казначейство, исследование Газпромбанка

Рис. 1. Объем финансирования: плановые и фактические данные

Resource: Federal Treasury Office

Fig. 1. Plan and real financing

означает следующее. Поскольку за 2003–2012 годы в России было построено и реконструировано 3,8 тыс. км федеральных трасс и 21 тыс. км автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального и местного значения, то в 2013–2022 годы необходимо ввести в эксплуатацию не менее 7,6 тыс. км федеральных (в среднем не менее 760 км в год) и 42 тыс. км региональных автодорог (в среднем не менее 4200 км в год).

В течение четырех уже истекших лет из установленного контрольного десятилетия (2013–2022 гг.) на начало 2017 года построено 1,7 тыс. км федеральных автодорог, т.е. в среднем по 425 км в год, и до 2020 года запланировано построить еще 4,5 тыс. км, т.е. в среднем по 1,5 тыс. км в год. Однако, если в 2014 году были введены в эксплуатацию 581,7 км федеральных автодорог при плановом значении 566,2 км³, то в 2015 году – только 422,8 км при плановом значении 652,5 км, а в 2016 году – 360,3 км федеральных трасс при ранее установленном целевом показателе – 734,2 км. Такая нежелательная динамика убедительно свидетельствует о создавшейся серьезной угрозе невыполнения поручения Президента РФ.

Более того, из-за снижения в последние годы объема ассигнований из дорожных фондов (рис. 1) на финансирование деятельности дорожного хозяйства (например, бюджет ФДА «Росавтодор» в 2015 г. составил около 530 млрд. рублей при изначально запланированной сумме 573,9 млрд. рублей. Из них на ремонт и содержание федеральных дорог выделялось 219,6 млрд. рублей, на строительство и реконструкцию федеральных дорог – 93,3 млрд. рублей, что на 37% меньше, чем в 2014 году и на 44% меньше, чем в 2013 году) в настоящее время происходит отказ от начала строительства и реконструкции новых дорожных объек-

тов, что, если не принять срочных действенных мер к изменению ситуации с финансированием, неизбежно приведет к еще большему снижению объемов ввода автомобильных дорог и невыполнению поручения Президента Российской Федерации.

К тому же, выделяемые ежегодно на содержание и ремонт дорог общего пользования хоть и очень значительные средства, как из федерального бюджета, так и из бюджетов регионов, тоже недостаточны для обеспечения финансирования технологически обоснованных потребностей поддержания уже находящихся в эксплуатации автомобильных дорог в качественном состоянии, полностью отвечающем требованиям со стороны современных подвижных автотранспортных средств. Как объективное следствие, недофинансирование строительно-эксплуатационных дорожных работ неизбежно приводит к еще большему ухудшению качественного состояния и сокращению сроков службы автомобильных дорог, что, в свою очередь, обуславливает в итоге значительное нарастание общих совокупных затрат на их содержание и ремонт, а также значительное повышение себестоимости грузовых и пассажирских перевозок автомобильным транспортом (эффект нарастания снежного кома).

(Продолжение в следующем номере журнала.)

Список литературы

1. Рождественский Р.И. 210 шагов: Поэма. М.: Молодая гвардия, 1979.
2. Назарбаев Н.А. Транспортная отрасль должна стать одним из драйверов роста наших экономик. URL: https://i-news.kz/news/2016/10/04/8390092-transportnaya_otrasl_dolzha_stat_odnim.html
3. Горизонты транспорта: Эффективная транспортная политика / Экспертный совет Комитета СФ по промышленной политике. Челябинск: Социум, 2008. URL: <http://mybrary.ru/users/personal/read/gorizontyi-transporta-effektivnaya-transportnaya-politika/>

4. Прогноз развития автомобильного транспорта и дорожного хозяйства // НЦ КТП. М., 2009.
5. Состояние автомобильного транспорта и дорожного хозяйства // ГП РосдорНИИ. М., 2009.
6. Кузык Б.Н., Яковец Ю.В. Россия – 2050: стратегия инновационного прорыва. 2-е изд. М.: Экономика, 2005. 624 с.
7. Гужов В.В. Стратегические направления совершенствования инновационной политики в транспортной отрасли // Транспортное дело России. 2013. № 3. С. 5–8. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=20173204>
8. Tursunov I. Developing Innovative Entrepreneurship On The Base Of The Modernization Of The Economics. European Journal of Business and Economics, volume 3. DOI: <http://dx.doi.org/10.12955/ejbe.v3i0.108>

Поступила в редакцию: 15.05.2017; одобрена: 12.06.2017; опубликована онлайн: 26.06.2017

Об авторах:

Жуков Евгений Алексеевич, советник ректора, Московская международная высшая школа бизнеса «МИРБИС» (Институт) (109147, г. Москва, ул. Марксистская, 34, кор. 7), доктор экономических наук, evgenii.zhukov@mail.ru

Ильин Сергей Владимирович, заместитель директора департамента проектирования, технической политики и инновационных технологий, Государственная компания «Российские автомобильные дороги», (127006, Москва, Страстной бульвар, 9), кандидат технических наук, info@russianhighways.ru

Авторы прочитали и одобрили окончательный вариант рукописи.

References

1. Rozhdestvenskiy R. "210 steps": Poem. M.: Molodaya Gvardiya, 1979. (In Russ.)
2. Nazarbaev N. Transportnaya_otrasl_dolzha_stat_odnim_iz_draiverov_rosta_nashih URL: <https://i-news.kz/news/2016/10/04/8390092.html> (In Russ.)
3. Gorizonty transporta: Effektivnaya transportnaya politika. *Ekspertnyj sovet Komiteta SF po promyshlennoi politike*. Chelaybinsk: Socium, 2008. URL: <http://mybrary.ru/users/personal/read/gorizontyi-transporta-effektivnaya-transportnaya-politika/> (In Russ.)
4. Prognoz razvitiyav avtomobilnogo transporta I dorozhnogo hozayistva. *NC KTP*. М., 2009. (In Russ.)
5. Sostoyaniye avtomobilnogo transporta I dorozhnogo hozayistva. *GP Rosdornii*. М., 2009. (In Russ.)
6. Kuzyk B.N., Yakovets Yu.V. Russia 2050: Strategy of Innovative Break-Through. Moscow, Izdatelstvo VES MIR, 2005. 562 p. URL: <http://misk.inesnet.ru/2005/03/russia-2050-strategy-of-innovative-break-through/> (In Russ.)
7. Guzhov V.V. Strategic directions of perfection an innovative policy in transport branch. *Transport business of Russia*. 2013, 3:5-8. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=20173204> (In Russ.)
8. Tursunov I. Developing Innovative Entrepreneurship On The Base Of The Modernization Of The Economics. *European Journal of Business and Economics*, volume 3. DOI: <http://dx.doi.org/10.12955/ejbe.v3i0.108> (In Eng.)

Submitted 15.05.2017; revised 12.06.2017; published online 26.06.2017

About the authors:

Evgeny A. Zhukov, Advisor to the rector, Moscow International High Business School "MIRBIS" (34, Marksistskaya street, Moscow, 109147), Moscow, Russian Federation, Doctor of Economic Sciences, evgenii.zhukov@mail.ru

Sergey V. Ilyin, State Company "Russian automobile roads" (9, Strastnoy Boulevard, Moscow, 127006), Moscow, Russian Federation, Candidate of Technical Sciences, info@russianhighways.ru

All authors have read and approved the final manuscript.