

Пассажирский транспорт в Израиле - состояние и проблемы

© Бизяев А.И.^{a,b}, 2022^a Институт Востоковедения РАН, Москва, Россия;^b МГУ им. М.В.Ломоносова, Москва, Россия;

ORCID ID: 0000-0003-1492-8734; abizyaev@ya.ru

Резюме. В данном исследовании рассматривается экономическое состояние современного пассажирского транспорта в Израиле. Выделены три проблемные области: спрос на личный автотранспорт, предложение транспортной инфраструктуры и рынок общественного транспорта. Анализ рынка личных автомобилей показал, что сегодня личные автомобили воспринимаются израильтянами как основной вид транспорта. Ввиду острой проблемы транспортных заторов в Израиле государство стремится ограничивать спрос на автомобили с помощью крайне высоких налогов на приобретение и содержание машины. Межстрановой сравнительный анализ выявил проблему дефицита транспортной инфраструктуры в Израиле. Относительно низкий уровень автомобилизации населения в Израиле и устойчивый тренд на увеличение числа личных авто на км автодорог в сочетании с нехваткой транспортной инфраструктуры говорят о том, что проблема транспортных заторов в будущем с большой вероятностью будет усугубляться, негативно влияя на всю экономику страны. Анализ рынка общественного транспорта выявил положительные эффекты, связанные с повышением конкурентности автобусных перевозок в ходе транспортной реформы 1990-х гг. С другой стороны, отмечаются такие потенциальные проблемные места, как относительно низкая обеспеченность железнодорожными перевозками и высокая степень централизации транспортного планирования. В заключение выделяется комплементарность и взаимозависимость трех рассматриваемых областей израильского пассажирского транспорта и подчеркивается важность комплексного анализа экономики пассажирского транспорта.

Ключевые слова: Израиль, общественный транспорт, личные авто, транспортная инфраструктура, экономика

Для цитирования: Бизяев А.И. Пассажирский транспорт в Израиле - состояние и проблемы. *Азия и Африка сегодня*. 2022. № 1. С. 55-61. DOI: 10.31857/S032150750018299-0

Passenger transport in Israel - current state and related problems

© Bizyaev A.I.^{a,b}, 2022^a Institute of Oriental Studies, Russian Academy of Science, Moscow, Russia;^b Lomonosov Moscow State University, Moscow, Russia;

ORCID ID: 0000-0003-1492-8734; abizyaev@ya.ru

Abstract. This article studies economics of contemporary passenger transport market in Israel. Three key problem areas have been identified: private cars demand, supply of transport infrastructure and public transport market. Analysis of private cars market has shown that private cars are perceived as the main mode of transportation by today's Israelis. Due to acute transport congestion issues Israeli government aims to reduce the demand for cars by introducing extremely high taxes on car purchase and maintenance. International comparative analysis has revealed the issue of transport infrastructure deficit in Israel. Relatively low level of motorization in Israel and a stable trend for increase of number of private cars per kilometer of roads are highlighted. Together with transport infrastructure deficit this implies higher likelihood of deterioration of transport congestion issues in the future which will negatively affect Israeli economy. Analysis of public transport markets has revealed some positive effects following the increase in competition in bus transit markets introduced by Israeli public transport reform in 1990s. These include increase in output, quality, and efficiency of bus companies. The reform has also led to revitalization of railroad passenger transport in Israel, making trains a feasible alternative for buses. On the other hand, some potential issues have been outlined, such as relatively low level of railroad-passenger kilometers per capita and relatively highly centralized system of transport planning in Israel. The study concludes with underlining complementarity and interconnectivity between the three areas of Israeli passenger transport, thus stressing the importance of integrated approach to passenger transport economics analysis.

Keywords: Israel, public transport, private cars, transport infrastructure, economy

For citation: Bizyaev A.I. Passenger transport in Israel - current state and related problems. *Asia and Africa today*. 2022. № 1. Pp. 55-61. (In Russ.). DOI: 10.31857/S032150750018299-0

ВВЕДЕНИЕ

Израиль обычно ассоциируется с высокими технологиями и эффективной системой стимулирования инноваций [1], для которых требуется немалый человеческий капитал [2]. Можно ли утверждать, что Израиль, будучи «страной стартапов», обладает также и эффективной системой пассажирского транспорта, которая этот человеческий капитал перевозит и распределяет?

«ПРОБКИ» НА ПУТИ РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИКИ

Для ответа на данный вопрос требуется критерий, по которому можно судить о системе пассажирского транспорта в целом. Наиболее общий, репрезентативный и в то же время интуитивно понятный критерий - интенсивность транспортных заторов («пробки»). По этому показателю израильская транспортная система демонстрирует неутешительные результаты: по уровню транспортной загруженности дорог Израиль со значительным опережением занимает 1-е место среди стран ОЭСР¹. При этом размер ущерба огромен - каждый год израильская экономика теряет из-за «пробок» 6,99% ВВП [3].

Конечно, такую транспортную систему нельзя назвать в полном смысле эффективной, и израильские специалисты и специалисты МВФ и ОЭСР давно указывают на эту проблему². Естественно, возникает вопрос о причинах ее возникновения. В настоящем исследовании сделана попытка проанализировать самые важные составляющие в системе пассажирского транспорта в Израиле, которые определяют ее способность эффективно перевозить пассажиров.

Для анализа необходимо разделить транспортную отрасль на три основные составляющие. Первая - личный автомобильный транспорт, основное средство передвижения для израильтян. Вторая составляющая - транспортная инфраструктура, от которой зависит провозная способность системы. Наконец, третья часть - общественный транспорт, который по сравнению с личными автомобилями позволяет гораздо эффективнее использовать дорожное полотно [4]. Взаимодействие спроса на личные авто и предложения автотранспортной инфраструктуры в сочетании с предложением общественного транспорта формирует равновесный уровень транспортной загруженности дорог.

Таким образом, работа этих трех факторов определяет положение дел в израильской системе пассажирского транспорта. Рассмотрим каждый из них.

ЛИЧНЫЕ АВТО - НЕ БЛАГО?

В качестве одного из показателей роли личных авто в Израиле можно рассмотреть динамику доли километража личных авто от суммарного километража личных авто, такси и автобусов. В 1961 г. на личные автомобили приходилось 65% километража. К 1970 г. их доля возросла до 80%. С 1981 г. доля километража личных авто превышает 90%, а в 2015 г. достигла рекордных 95%³. Личные автомобили сегодня стали основным средством передвижения для израильтян, стремительно вытесняя общественный транспорт. Уровень автомобилизации населения в Израиле в 2016 г. составил 319 личных авто на 1000 человек: очень низкий показатель по сравнению с другими странами ОЭСР. Например, в Италии степень моторизации - 624 личных автомашины на 1000 населения, в Германии - 548, в США - 417, в Великобритании - 478, в Финляндии - 610⁴. Получается, что личные авто прочно завоевали популярность среди израильтян, но уровень моторизации населения в стране еще не достиг своего предела.

Что побуждает израильтян приобретать автомобили, даже несмотря на усугубление проблемы «пробок»?

Рост популярности личных авто в Израиле объясняют несколько факторов. Во-первых, возросли реальные доходы населения, в т.ч. домохозяйств из наиболее бедных децилей, тогда как стоимость покупки и расходы на обслуживание машины снизились. Поскольку личные авто традиционно относят к нормальным благам, то рост доходов населения приводит к увеличению спроса на автомобили [5; 6].

В Израиле стабильно высок прирост численности населения, что также приводит к увеличению спроса на личные авто. Темпы прироста населения в Израиле превышают средние по ОЭСР в 3 раза⁵.

Наконец, неудачные реформы середины 1980-х гг. сделали общественный транспорт менее привлекательной альтернативой по сравнению с личными авто [7]. И хотя общественный транспорт в Израиле сегодня гораздо комфортнее и эффективнее по сравнению с 1980-ми гг., те, кто приобрели машину в то время, уже вряд ли согласятся пересесть на общественный транспорт.

Что можно сделать для того, чтобы ограничить растущий спрос на личные автомобили? Во-первых, можно сделать более привлекательным общественный транспорт. Эта политика долгосрочная и часто требует значительных бюджетных средств. В последние годы в Израиле наблюдается увеличение объемов средств, выделяемых правительством на нужды транспорта, что свидетельствует о намерениях государст-

¹ OECD Economic Surveys: Israel, 2018. OECD. 2018. https://read.oecd-ilibrary.org/economics/oecd-economic-surveys-israel-2018_eco_surveys-isr-2018-en#page119 (accessed 11.01.2020)

² OECD & IMF: Israel has West's worst traffic jams. *Globes Israel*. 2018. <https://en.globes.co.il/en/article-oecd-imf-israel-has-worst-worst-traffic-jams-1001227824> (accessed 26.02.2019)

³ Israel Central Bureau of Statistics database. <https://www.cbs.gov.il> (accessed 18.10.2018)

⁴ Ibidem.

⁵ Population and migration. OECD. 2012. http://www.oecd.org/sdd/01_Population_and_migration.pdf (accessed 05.04.2019)

ва активнее приступить к решению транспортных проблем. В частности, очевидна тенденция к увеличению субсидий общественному транспорту и расходов на развитие его и соответствующей инфраструктуры [8].

Во-вторых, можно сделать относительно более дорогим приобретение и содержание личного автомобиля. В Израиле налог на покупку машины в 2017 г. составлял, в среднем, 60% стоимости машины и был одним из самых высоких в мире [8]. Кроме того, все личные автомобили в Израиле импортные и поэтому облагаются таможенным сбором [9]. В стране применяется акциз на автомобильное топливо: в 2017 г. он составлял почти половину стоимости литра бензина. Наконец, применяются лицензионные сборы за обслуживание и ремонт личных авто.

Но, несмотря на всю жесткость налоговой политики в отношении приобретения и использования личных автомобилей, израильтяне продолжают приобретать автомашины опережающими темпами. Можно предположить, что для разных уровней доходов населения существует некоторый «естественный» уровень моторизации, к которому сходятся все страны внутри своих экономических групп, и Израиль, в силу исторических обстоятельств, просто еще не достиг этого уровня, но к нему стремится.

Другими словами, возможно, что проблема не в том, что в Израиле много машин, а в том, что в стране мало дорог? Рассмотрим подробнее состояние транспортной инфраструктуры в Израиле.

ПО АСФАЛЬТУ ИЛИ ПО РЕЛЬСАМ?

Начнем с динамики объемов транспортной инфраструктуры. Если в 1961 г. суммарная протяженность автодорог в Израиле составляла 6675 км, то в 2016 г. она достигла 19362 км, продемонстрировав трехкратное увеличение. Что касается железных дорог, то в 1950 г. их протяженность составляла 290 км, тогда как в 2018 г. - 1462 км, увеличившись в 5 раз⁶.

Безусловно, темпы роста израильской транспортной сети впечатляют, однако динамика сама по себе не может говорить о достаточности данного объема инфраструктуры для нужд страны. По этой причине наиболее рациональным представляется сравнение Израиля с другими странами, о которых принято считать, что их обеспеченность транспортной инфраструктурой достигла некоторой «точки насыщения» [10].

Для сравнения с Израилем взяты следующие страны: Бельгия, Франция, Германия, Нидерланды, Швеция и Великобритания. Эти страны обладают высоким уровнем моторизации населения и достаточно развитой системой пассажирского транспорта, но при этом имеют различные модели организации общественного транспорта.

Чтобы провести сравнение, обеспеченность автодорожной и железнодорожной инфраструктурой нами были измерены как число км автомобильных дорог на 1000 человек населения и число км железных дорог на 1 млн населения, соответственно (см. *диагр.* 1). Видно, что Израиль имеет самые низкие показатели обеспеченности транспортной инфраструктурой среди выбранных стран. При этом инфраструктурный дефицит отрицательно влияет на израильский экономический рост [11].

Что касается качества инфраструктуры, государство проводило и продолжает осуществлять активное инвестирование в развитие автодорожной инфраструктуры, в результате чего удалось добиться значительного улучшения качества и комфорта вождения личного авто. Сегодня по качеству автодорог Израиль занимает 33-е место в мире по рейтингу Всемирного экономического форума (ВЭФ), что выше показателей, например, Саудовской Аравии и России, но ниже, чем в США и ОАЭ⁷. Повысилась безопасность вождения, о чем говорит значительное снижение числа автоаварий со смертельным исходом. Однако необходимо отметить, что уровень смертности на дорогах в Израиле занимает средние позиции среди стран ОЭСР⁸.

Таким образом, Израиль обладает низкими значениями обеспеченности транспортной инфраструктуры и средними - по ее качеству. Это говорит о том, что транспортная инфраструктура - действительно «узкое место» в развитии израильского пассажирского транспорта, причем влияние инфраструктурного дефицита распространяется не только на саму транспортную отрасль, но и на всю экономику страны. В то же время число личных автомобилей на 1 км автодорог в Израиле устойчиво растет с 1961 г. и по настоящее время (см. *диагр.* 2). Сохранение этого тренда приведет к дальнейшему усугублению проблемы транспортных заторов.

⁶ Israel Central Bureau of Statistics database. <https://www.cbs.gov.il> (accessed 18.10.2018)

⁷ The Global Competitiveness Report, 2016-2017. World Economic Forum. 2016. <https://www.weforum.org/reports/the-global-competitiveness-report-2016-2017-1> (accessed 21.04.2018)

⁸ השנתון הסטטיסטי לישראל (Statistical Abstract of Israel). Israel Central Bureau of Statistics. 2018. (In Hebr.) <https://www.cbs.gov.il/he/publications/Pages/2018/%D7%94%D7%A9%D7%A0%D7%AA%D7%95%D7%9F-%D7%94%D7%9E%D7%9C%D7%90-2018.aspx> (accessed 20.11.2019)

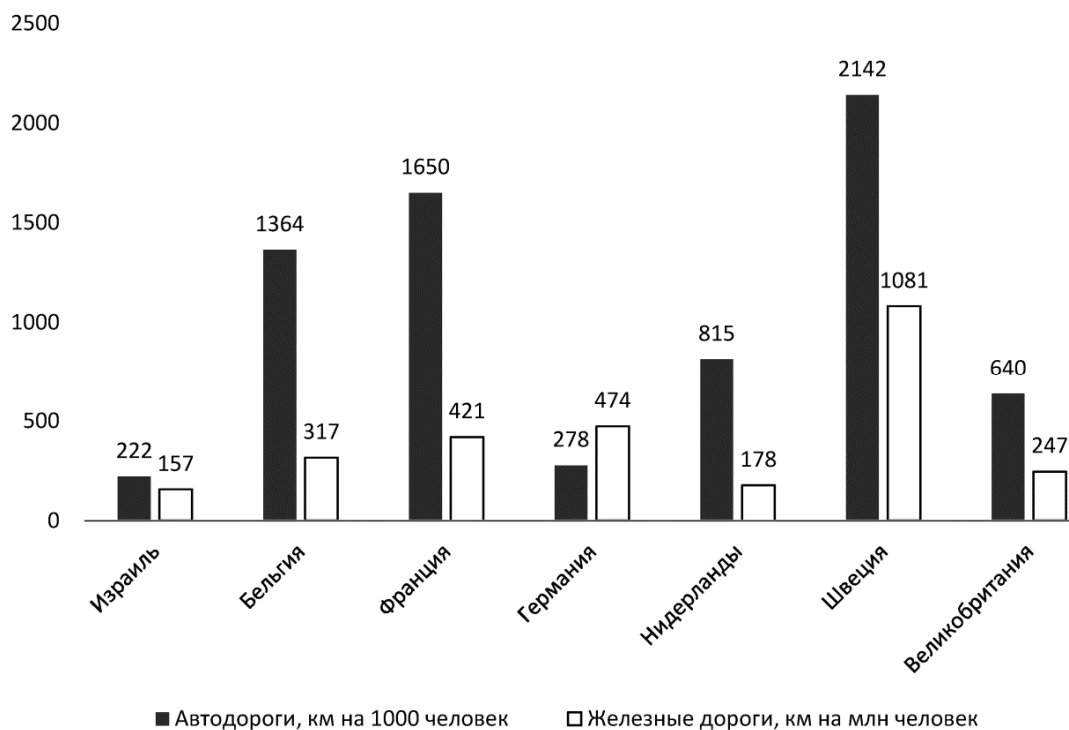


Диаграмма 1. Обеспеченность транспортной инфраструктурой. Сравнение Израиля и шести европейских стран. 2017 г.

Diagram 1. Transport infrastructure supply. Comparison of Israel and six European countries. 2017.

Составлено автором по: Eurostat database. <https://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/overview> (accessed 03.03.2020); Israel Central Bureau of Statistics database. <https://www.cbs.gov.il> (accessed 18.10.2018); World Bank Databank. <https://data.worldbank.org/> (accessed 03.03.2020)

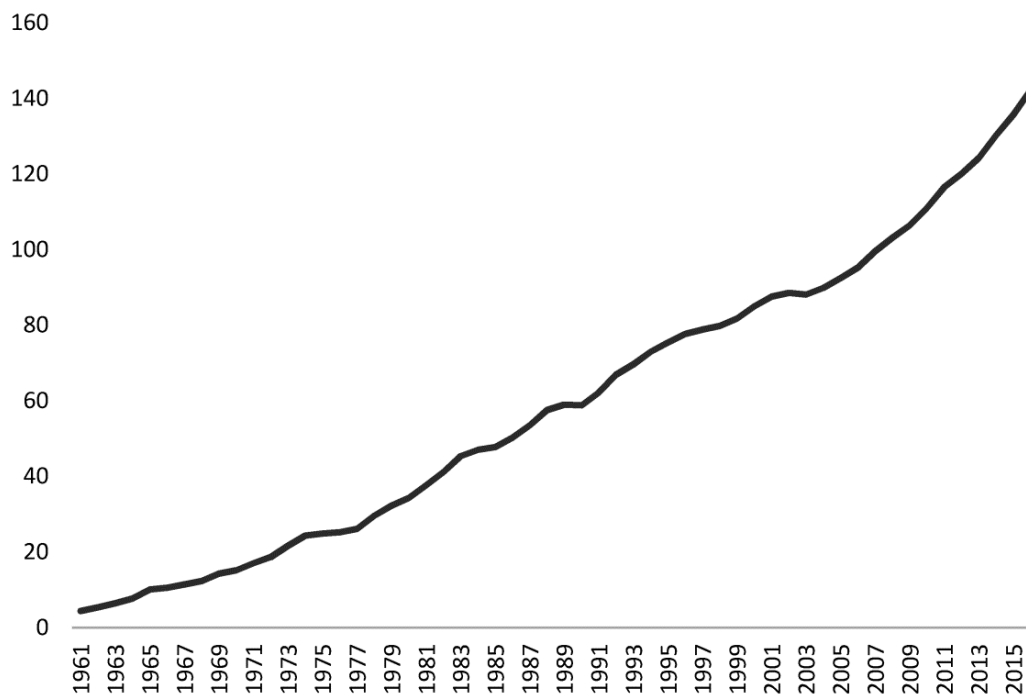


Диаграмма 2. Динамика интенсивности использования автодорог личными автомобилями в Израиле. 1961-2016 гг.

Diagram 2. Road use intensity by private cars in Israel. 1961-2016.

Составлено автором по: Israel Central Bureau of Statistics database. <https://www.cbs.gov.il> (accessed 18.10.2018).

ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ. ОТ СТАГНАЦИИ К ЭФФЕКТИВНОСТИ.

Здесь и далее под «общественным транспортом» подразумеваются автобусные и железнодорожные перевозки, поскольку авиа- и морские перевозки занимают крайне небольшую долю рынка пассажирских перевозок в Израиле, а по рынку такси - данных недостаточно.

Исторически главный вид общественного транспорта в Израиле - автобусы, и до конца 1950-х гг. на этом рынке функционировало несколько автобусных кооперативов, разделивших между собой рынок по географическому принципу. Постепенно процессы укрупнения отрасли, активно поддерживаемые государством, привели к возникновению дуополии на рынке автобусных перевозок. Состояние дуополии, защищаемой государством, продлилось с 1970 по 1990-е гг., и этот период стал временем стагнации отрасли, снижения качества перевозок и началом интенсивной автомобилизации населения. Первые попытки реформы, предпринятые в 1980-х гг., были неудачными, и последовавший за ними рост цен на автобусные перевозки также способствовал увеличению числа личных авто на израильских дорогах [12].

Последовавшая в конце 1990-х гг. масштабная реформа общественного транспорта изменила ситуацию. Бывшие дуополисты были вынуждены постепенно открывать свои маршруты для новых игроков. Была внедрена тендерная конкуренция, в рамках которой автобусные компании должны были конкурировать не «на рынке», а «за рынок», т.е. победитель тендера получал монополию на определенном маршрутном кластере на оговоренный период времени [13]. Конкуренция привела к увеличению числа автобусных компаний, повышению их эффективности, улучшению качества услуг и, как следствие, стала началом возвращения популярности автобусов [14]. Сегодня на израильском рынке автобусных перевозок насчитывается более 10 компаний, а уровень обеспеченности населения автобусными перевозками в Израиле достаточно высок даже в сравнении с европейскими странами (см. *диагр. 3*) [15].



Диаграмма 3. Обеспеченность автобусными и железнодорожными перевозками. Сравнение Израиля и шести европейских стран. 2017 г.

Diagram 3. Bus and rail passenger transport supply. Comparison of Israel and six European countries. 2017.

Составлено автором по: Eurostat database. <https://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/overview> (accessed 03.03.2020); Israel Central Bureau of Statistics database. <https://www.cbs.gov.il> (accessed 18.10.2018); World Bank Databank. <https://data.worldbank.org/> (accessed 03.03.2020)

Похожая ситуация наблюдалась и на рынке железнодорожных пассажирских перевозок. Первые годы после создания Государства Израиль активно реконструировались железнодорожные пути, оставшиеся после периодов Османской Империи и Британского мандата, открывались новые станции, приобретался подвижной состав. Однако уже в 1960-х гг. объем перевозок начал постепенно стагнировать, а затем даже сокращаться. Причиной тому стало переориентирование политики государства с пассажирских на грузовые железнодорожные перевозки, находившихся (и до сих пор остающихся) в монопольном владении государства.

Дефицит субсидирования привел к тому, что железнодорожные пассажирские перевозки с 1970-х гг. находились в упадке, продлившемся вплоть до реформы общественного транспорта конца 1990-х гг.

В ходе реформы была проведена реструктуризация израильской железнодорожной компании, а пассажирские перевозки получили значительный объем субсидирования. В результате произошло настоящее возрождение израильских железнодорожных перевозок [15]. Открывались новые станции, охват сети возрастал и объем пассажирских железнодорожных перевозок стал расти рекордными темпами. И хотя сегодня поезда по доле рынка все еще сильно уступают автобусам, железнодорожные пассажирские перевозки становятся все более конкурентоспособной альтернативой не только автобусам, но и личным автомобилям. Организация и регулирование общественного транспорта в Израиле обладает спецификой. Во-первых, пассажирский транспорт регулируется двумя министерствами - транспорта и финансов. Привлечение министерства финансов в качестве дополнительного регулятора в начале 2000-х гг. было связано со стремлением правительства жестче контролировать объем субсидирования, выделяемый транспортным компаниям [12].

Во-вторых, в отношении общественного транспорта министерство транспорта дополнительно получает экспертизу от частного сектора в лице Администрации общественного транспорта. Эта мера представляет собой ответ на проблему «захвата регулятора» двумя автобусными олигополистами в 1980-х гг., и реализация этой меры была успешной [16]. Тем не менее, среди израильских исследователей есть опасения относительно того, что передача регуляторных функций частной компании может привести к утрате экспертизы государственным регулятором, что потенциально может привести к повторению проблемы «захвата регулятора» [13].

В-третьих, в Израиле почти отсутствует вовлеченность операторов в транспортное планирование. Министерство транспорта принимает все решения на стратегическом (выработка национальной транспортной стратегии) и тактическом (планирование тарифов, объема и качества перевозок) уровнях, оставляя автобусным компаниям возможность самостоятельно принимать решения только на оперативном уровне (реализация перевозок). Специфика Израиля состоит в том, что управление крайне централизовано, т.е. муниципалитеты и региональные органы власти не имеют почти никакого влияния на транспортную политику в своем округе. По мнению израильских исследователей, такая политика снижает гибкость регулирования, что может негативно влиять на качество транспортных услуг [17].

Проведем сравнение текущего состояния израильского общественного транспорта с некоторыми европейскими странами, которые мы рассматривали в предыдущем разделе. Для этого введем показатели обеспеченности автобусными и железнодорожными пассажирскими перевозками, измеряемыми как число автобусов на 100 человек населения (число выбрано нами для удобства масштаба) и число железнодорожных пассажиро-километров на душу населения, соответственно.

Израиль имеет сравнительно хороший уровень обеспеченности автобусными перевозками, опережая Германию и Нидерланды, но уступая Бельгии, Франции, Швеции и Великобритании (см. *диагр. 3*). Не будет преувеличением сказать, что это во многом результат транспортной реформы конца 1990-х гг., в которой наибольшее внимание уделялось именно автобусным перевозкам.

Гораздо хуже ситуация с обеспеченностью железнодорожными пассажирскими перевозками: по этому показателю Израиль занимает последнее место среди рассматриваемых стран. Возможно, это связано с тем, что железнодорожные перевозки более капиталоемки по сравнению с автобусными, а значительный рост объема перевозок после реформы объясняется еще и тем, что поезда изначально не были основным видом общественного транспорта в Израиле. Вне зависимости от причин подобное отставание - сигнал о том, что развитие железнодорожного пассажирского сообщения в Израиле сегодня требует дополнительного внимания.

Таким образом, анализ рынка общественного транспорта в Израиле выявил наличие как положительных, так и отрицательных факторов. С одной стороны, израильская транспортная реформа привела к настоящему возрождению железнодорожных пассажирских перевозок и повышению эффективности автобусных перевозок. По уровню обеспеченности автобусными перевозками сегодня Израиль сопоставим с европейскими странами.

С другой стороны, положительные результаты реформы еще не полностью реализованы. По обеспеченности железнодорожными перевозками Израиль сильно отстает от стран Европы, а крайняя централизованность транспортного регулирования мешает муниципальным властям проводить более гибкую транспортную политику.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Сегодня транспортные заторы стали центральной проблемой транспортных систем во многих развитых странах, и Израиль не исключение. «Пробки» сигнализируют о потерях в эффективности пассажирского транспорта, что приводит к значительным потерям для всей израильской экономики.

Результаты нашего исследования позволяют предполагать, что наиболее проблемное место для израильской системы пассажирского транспорта - дефицит транспортной инфраструктуры. Её нехватка на базовом уровне сдерживает не только развитие транспортной системы, но и всей экономики Израиля. При этом государство уже давно проводит политику по ограничению спроса на личные авто с помощью крайне высоких налогов, однако эти меры не останавливают израильтян от приобретения личных авто.

Что касается общественного транспорта, то здесь ключевую роль сыграла транспортная реформа конца 1990-х гг., благодаря которой значительно возросла эффективность автобусных компаний. Следствием стали рекордные темпы роста объемов перевозок, увеличение качества и привлекательности общественного транспорта в целом. Тем не менее, израильский общественный транспорт все еще имеет ряд нерешенных проблем, а некоторые цели реформы еще не полностью достигнуты.

Важно, на наш взгляд, отметить также, что все рассмотренные проблемные зоны - регулирование спроса на личный транспорт, увеличение предложения транспортной инфраструктуры и повышение эффективности общественного транспорта - комплементарны по отношению друг к другу. Иными словами, концентрация усилий на решении одной проблемы в изоляции от двух других не дает желаемого эффекта на системном уровне, т.е. не устраняет проблему транспортных заторов.

По этой причине автор данной работы полагает, что необходим именно комплексный подход к изучению транспортных систем. Дальнейшие исследования в этом направлении позволят лучше понять работу систем пассажирского транспорта и помогут найти решение для имеющихся проблем.

ЛИТЕРАТУРА / REFERENCES

1. Марьясис Д.А. Сферы инновационного прорыва Израиля. *Мировая экономика и международные отношения*. 2016. Т. 60. № 3. С. 92-100.
2. Maryasis D.A. 2016. Fields of Israel innovation breakthroughs. *World Economy and International Relations*. V. 60. № 3. Pp. 92-100. Moscow. (In Russ.)
3. Марьясис Д.А. Опыт построения экономики инноваций. Пример Израиля. Институт востоковедения РАН. 2015.
4. Maryasis D.A. 2015. On creation of innovations economy. Israel as an example. Institute of Oriental Studies, Russian Academy of Sciences. (In Russ.)
5. Moav O., Schreiber S. 2017. כיצד ניתן לצמצם את הצפיפות בכבישים על ידי אימוץ אגרות גודש (How to reduce transport congestion by introduction of congestion charges). Aaron Institute for Economic Policy. (In Hebr.)
6. Schwarz H. 2011. Improving the sustainability of transport - The rail sector as a case study. New York.
7. Cowie J. 2009. The economics of transport: A theoretical and applied perspective. Routledge.
8. Dargay J. M., Hanly M. 1999. Bus fare elasticities: Report to the Department of the Environment, Transport and the Regions. ESRC Transport Studies Unit.
9. Martens C. 2009. Car ownership levels by income deciles. *Transport Today and Tomorrow*.
10. Cohen E. 2019. Traffic congestion on Israeli roads: faulty public policy or preordained? *Israel Affairs*. V. 25. №. 2. Pp. 350-365
11. Steren A., Rubin O.D., Rosenzweig S. 2016. Assessing the rebound effect using a natural experiment setting: Evidence from the private transportation sector in Israel. *Energy Policy*. V. 93. Pp. 41-49.
12. Grubler A., Nakicenovic N. 1991. Evolution of transport systems: Past and future.
13. Бизяев А.И. Дефицит транспортной инфраструктуры и экономическое развитие на примере Израиля. *Финансы и бизнес*. 2021. №1. Т. 17.
14. Bizyaev A.I. 2021. Transport infrastructure deficit and economic development: Israeli case. *Finances and Business*. V. 17. № 1. Moscow (In Russ.)
15. Bassat A.B. 2002. The Israeli Economy 1985-1998: From Government Intervention to Market Economics.
16. Ida Y., Talit G. 2015. Regulation of public bus services: The Israeli experience. *Transport Policy*. V. 42. Pp. 156-165.
17. Shiftan Y., Sharaby N. 2006. Competition in bus public transport in Israel. *Transportation research record*. V. 1986. №. 1. Pp. 38-45.
18. Бизяев А.И., Левин М.И. Экономическая история развития общественного транспорта в Израиле: долгий путь к эффективности. *Финансы и бизнес*. 2019. № 4. Т. 15
19. Bizyaev A.I., Levin M.I. 2019. Economic history of public transport development in Israel: a long way to efficiency. *Finances and Business*. V.15. № 4. Moscow (In Russ.)
20. Бизяев А.И. Регулирование общественного транспорта в Израиле. *Восточная аналитика*. 2020. №3. С. 28-40
21. Bizyaev A.I. 2020. Public transport regulation in Israel. *Eastern Analytics*. № 3. Pp. 28-40. Moscow (In Russ.)
22. Ida Y., Berechman J., Levy S. 2018. Cost, quality and scope of service: The case of the Israeli public bus sector. *Research in Transportation Business & Management*. V. 28. Pp. 40-44.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ / INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Бизяев Антон Игоревич, лаборант-исследователь, Институт востоковедения РАН, Москва, Россия; старший преподаватель, Институт стран Азии и Африки МГУ, Москва, Россия.

Anton I. Bizyaev, Researcher, Institute of Oriental Studies, Russian Academy of Sciences, Moscow, Russia; Senior Lecturer, Institute of Asian and African Studies, Lomonosov Moscow State University, Moscow, Russia.

Поступила в редакцию
(Received) 10.09.2021

Доработана после рецензирования
(Revised) 18.10.2021

Принята к публикации
(Accepted) 15.12.2021