

Научная статья

УДК 338.47

doi: 10.22394/2079-1690-2022-1-4-135-144

ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ МЕХАНИЗМА ПОВЫШЕНИЯ КАЧЕСТВА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ (ПАССАЖИРСКИХ И ГРУЗОПЕРЕВОЗОК) НА ПРИМЕРЕ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА Г. ТАГАНРОГА

Ирина Анатольевна Хашева¹, Сусанна Анатольевна Матевосян²

¹Южно-Российский институт управления – филиал Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ, Ростов-на-Дону, Россия, ihasheva@mail.ru

²Ростовский государственный экономический университет (РИНХ), Ростов-на-Дону, Россия, susannamate00@mail.ru

Аннотация. В статье анализируется современное состояние и функционирование транспортно-логистического комплекса Ростовской области на примере города Таганрога. На основе социологических исследований был выявлен ряд проблем в развитии и состоянии пассажирских и грузовых перевозок, на основе которых предложены пути решения проблем и выявлены основные направления развития отрасли. При проведении исследования состояния пассажирского транспорта России использовался аналитический метод; рекомендации, сделанные в конце статьи, получены на основе анализа как теоретических исследований, так и обработанных статистических данных.

Ключевые слова: государственные услуги в сфере транспорта, транспортная инфраструктура, транспортно-логистический комплекс, общественный транспорт, грузоперевозки

Для цитирования: Хашева И. А., Матевосян М. А. Предложения по совершенствованию механизма повышения качества транспортных услуг (пассажирских и грузоперевозок) на примере транспортного комплекса г. Таганрога // Государственное и муниципальное управление. Ученые записки. 2022. № 4. С. 135–144. <https://doi.org/10.22394/2079-1690-2022-1-4-135-144>

Methodology for creating research consortia for the development and use of the potential
of young scientists in the public power system

Original article

PROPOSALS FOR IMPROVING THE MECHANISM FOR IMPROVING THE QUALITY OF TRANSPORT SERVICES (PASSENGER AND CARGO TRANSPORTATION) ON THE EXAMPLE OF THE TAGANROG TRANSPORT COMPLEX

Irina A. Khasheva¹, Susanna A. Matevosyan²

¹South-Russia Institute of Management – branch of Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration, Rostov-on-Don, Russia, ihasheva@mail.ru

²Rostov State University of Economics, Rostov-on-Don, Russia, susannamate00@mail.ru

Abstract. The article analyzes the current state and functioning of the transport and logistics complex of the Rostov region on the example of the city of Taganrog. On the basis of sociological research, a number of problems in the development and condition of passenger and freight transportation were identified, on the basis of which ways to solve problems were proposed and the main directions of the industry development were identified. When conducting a study of the state of passenger transport in Russia, an analytical method was used; the recommendations made at the end of the article were obtained based on the analysis of both theoretical studies and processed statistical data.

Keywords: public services in the field of transport, transport infrastructure, transport and logistics complex, public transport, cargo transportation

For citation: Khasheva I. A., Matevosyan S. A. Proposals for improving the mechanism for improving the quality of transport services (passenger and cargo transportation) on the example of the Taganrog transport complex. *State and Municipal Management. Scholar Notes.* 2022;(4):135–144. (In Russ.). <https://doi.org/10.22394/2079-1690-2022-1-4-135-144>

Практика последних лет показала, что страна переживает кризис, обозначенный множеством серьезных проблем: пандемия COVID-19, недружественные отношения стран Запада в политической, гуманитарной, экономической, торговой областях, очередные санкции, направленные на разрушительные последствия в экономике страны. Именно поэтому эффективное государственное управление развитием приоритетных отраслей – путь, который необходимо придерживаться для приобретения конкурентных преимуществ, обеспечения высокого уровня жизни населения, и, несомненно, формирования передовых мест в инновационном развитии.

В современных условиях одним из ключевых факторов развития регионов становится эффективно функционирующая транспортная инфраструктура, представляющая собой элемент жизнеобеспечения и определяющая в итоге качество жизни населения. Практика показывает, что регионы, имеющие высокую транспортную доступность к ресурсам и рынкам сбыта обычно имеют более динамичный уровень развития. Неслучайно Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года в качестве приоритета развития транспортной отрасли определяет обеспечение доступности транспортных услуг как для населения, так и для грузовладельцев.

Развитие последних событий в стране обуславливает необходимость переориентации товарных потоков на внутренний рынок, а также выстраивание новых международных отношений, что усиливает спрос на оказание транспортных и логистических услуг как устойчивого фактора развития экономики. Между тем, следует понимать, что российская транспортная инфраструктура и качество оказания услуг транспортного комплекса значительно отстают от многих стран. Низкая мобильность передвижения россиян, возрастающие товарные потоки и перевозка пассажиров сдерживается невысоким уровнем оказания государственных услуг в транспортной отрасли, долгими сроками доставки товаров, недостаточным количеством инновационных логистических технологий при организации транспортного процесса.

Большинство проблем в транспортной отрасли предопределены неупорядоченностью институциональной среды и недостаточно развитой транспортной инфраструктурой, которая должна соответствовать новым условиям хозяйствования и исполнению норм и правил законодательства. В этой связи высокоразвитое государственное управление транспортно-логистическим комплексом, а также разработка конкретных предложений и практических рекомендаций по координации действий территориальных органов власти и совершенствованию системы управления транспортной отрасли актуализируют данное направление исследования.

Транспортная отрасль в Российской Федерации претерпевает регулярные изменения в связи с воздействием макроэкономических факторов. По официальным данным Федеральной службы государственной статистики по итогам 2021 г. темп прироста российского валового внутреннего продукта замедлился, и составил всего лишь 1,3%. По сравнению с 2020 г., в этом году темп снизился, и в 2020 г. он составлял 2,5%. Фактическое уменьшение физических объемов поставок и ценовая конъюнктура на международном рынке в итоге привели к уменьшению параметров экспорта на 6% по сравнению с 2020 г. Это привело к тому, что в 2021 г. прослеживалось уменьшение скорости грузоперевозок (рис. 1).

Анализ импорта транспортных услуг в отраслях транспортного комплекса показывает, что из-за спада объемов мировой торговли и замедления отечественного экономического рынка, произошло снижение темпов роста экспортных поставок, и импортных перевозок. Об этом свидетельствует диаграмма, представленная ниже (рис. 2).

Данные, представленные на рис. 2, также свидетельствуют о снижении транспортной подвижности населения. По данным Министерства транспорта пассажирские перевозки из-за пандемии COVID-19 сократились на 42%, а объем перевозок – на 25%. Однако анализ пассажирооборота по отдельным видам транспорта показывает, что наиболее популярными среди населения остаются воздушный и железнодорожный виды транспорта (рис. 3).

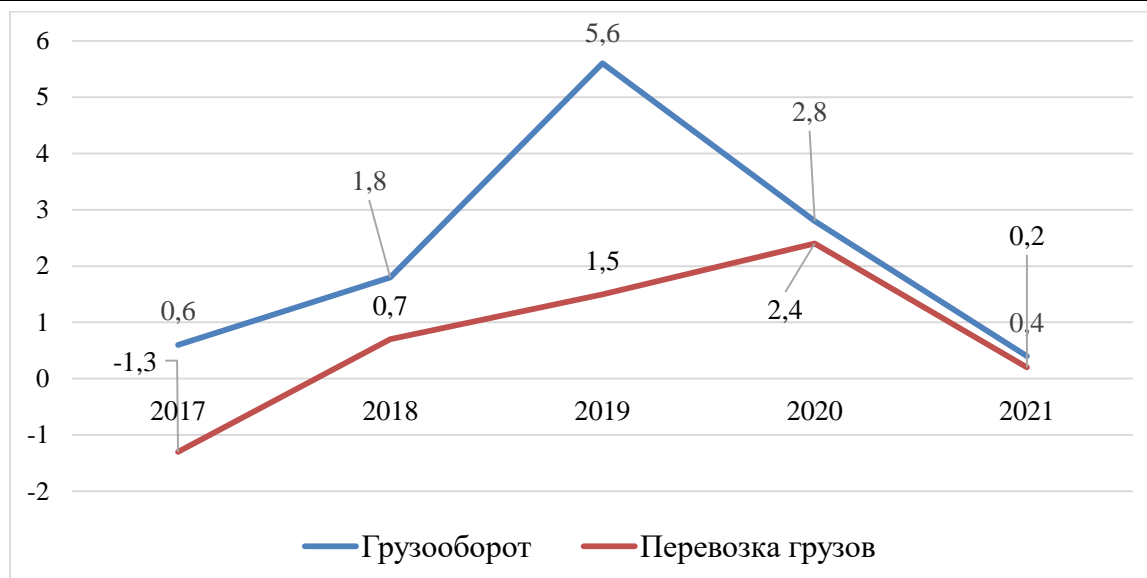


Рис. 1. Изменение грузооборота и перевозки грузов
Fig. 1. Change in cargo turnover and transportation of goods

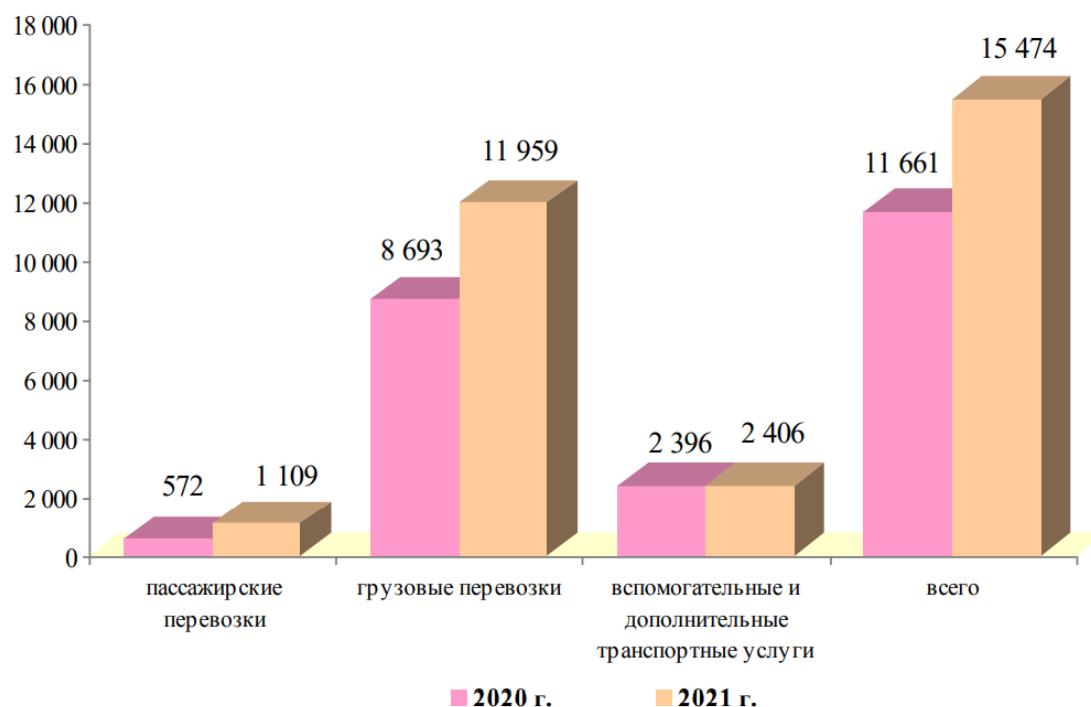


Рис. 2. Импорт транспортных услуг в отраслях транспортного комплекса за 2020–2021 годы
Fig. 2. Import of transport services in the transport sectors complex for 2020–2021

Отметим, что некоторую положительную динамику транслируют не только пассажирские, но и железнодорожные грузоперевозки. К концу 2022 года ожидается рост погрузки на сети железных дорог в районе 2-3%, при этом, по мнению аналитиков, локомотивом рынка останутся контейнерные перевозки. Потребность в закупках вагонов в России на горизонте 2022–2024 гг. может составить около 140 тыс. ед. с учетом умеренного списания вагонов¹. Динамика погрузки отдельных видов грузов посредством железных дорог отражена на рис. 4.

¹ Государственная транспортная лизинговая компания представляет обзор транспортного комплекса России по итогам 2021 года [Электронный ресурс], режим доступа: // https://www.vedomosti.ru/press_releases/2022/02/08

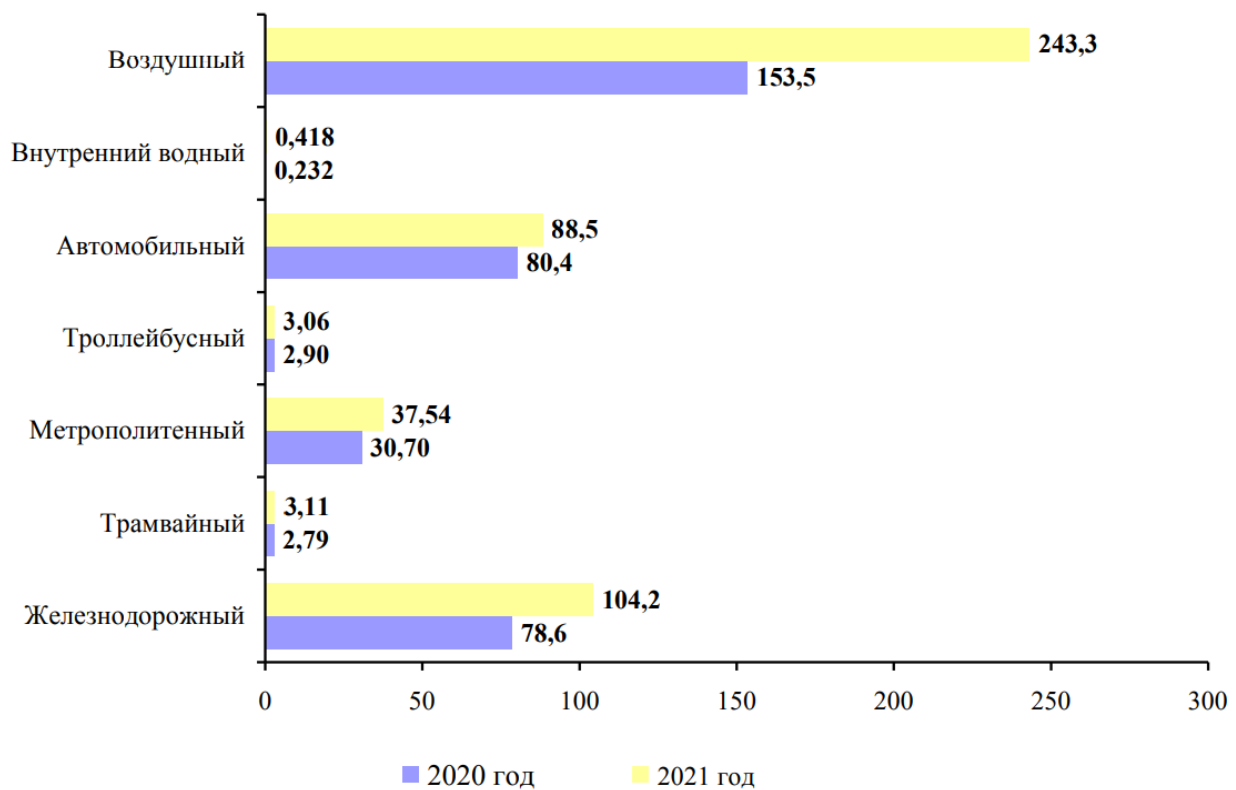


Рис. 3. Пассажирооборот по отдельным видам транспорта общего пользования
Fig. 3. Passenger turnover by individual types public transport

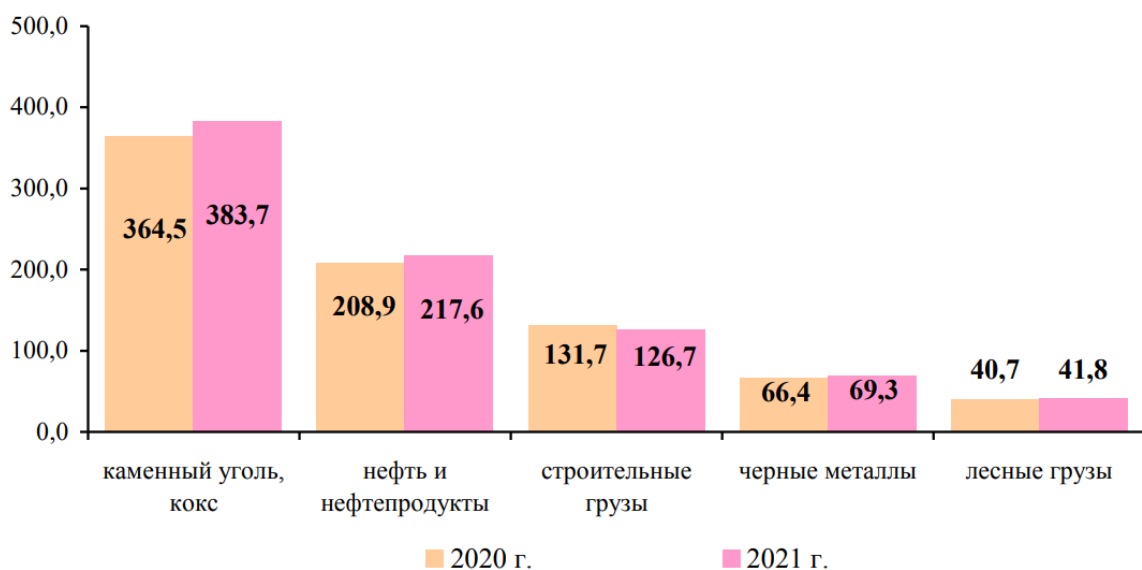


Рис. 4. Погрузка отдельных видов грузов железнодорожным транспортом
Fig. 4. Loading certain types of cargo by rail

Исходя из контекста и содержания данной работы особое внимание необходимо уделить автомобильному транспорту как важнейшей отрасли в Российской Федерации. По итогам 2021 г. скорость прироста объема грузовых перевозок при помощи автомобильного транспорта увеличилась на 3,5%. Для сравнения, в 2020 г. этот показатель составлял всего лишь 1,8%. Соответственно, общий объем грузоперевозок смог достигнуть уровня 5,7 млрд т. Темпы прироста объема грузовых перевозок по видам транспорта представлены на рис. 5.

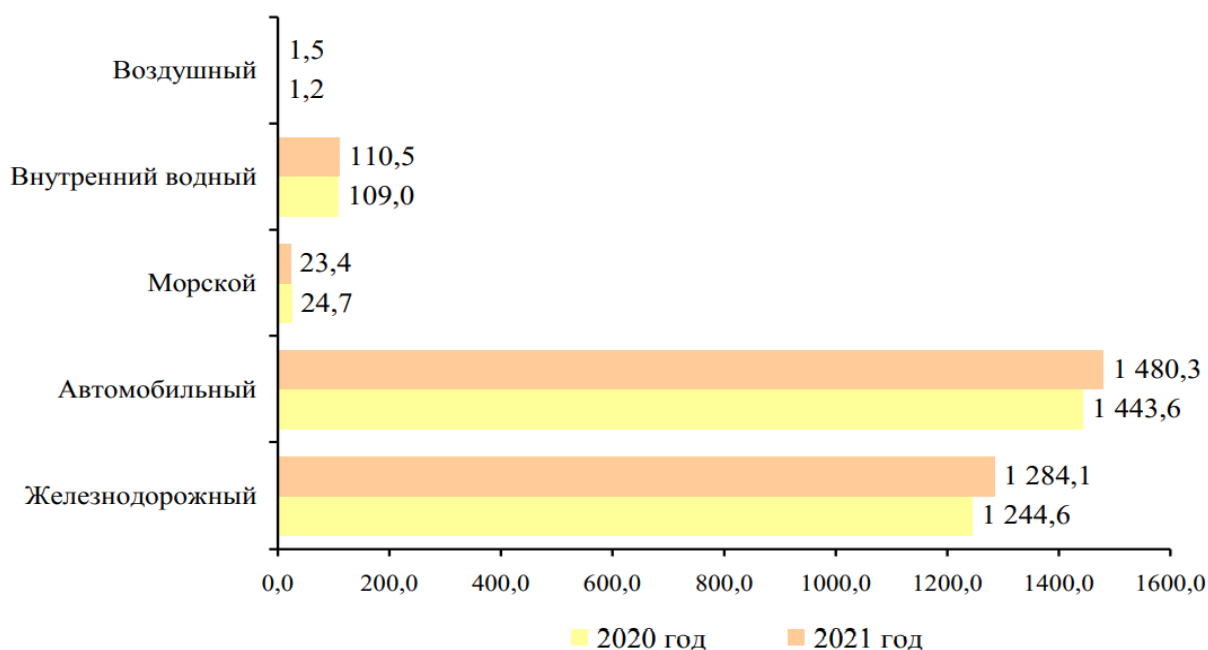


Рис. 5. Коммерческие перевозки грузов по видам транспорта

Fig. 5. Commercial transportation of goods by mode of transport

Анализ представленных данных позволяет заключить, что автомобильный транспорт выступает не только единственным из всех видов, который показывает положительную динамику объемов грузоперевозок, эта сфера улучшила свои параметры, отразив максимальный прирост за последние несколько лет. Опережающий рост связан с тем, что отмечается увеличение средней дальности автоперевозок. Эта тенденция активно проявляется в области коммерческих перевозок грузов, где уменьшение погрузки сопровождалось существенным ростом системы грузооборота. Представленный факт свидетельствует о том, что отправители грузов используют услуги транспортных компаний для осуществления перевозок грузов на большие расстояния. Вне зависимости от увеличения объема логистического плеча автотранспорт в основном используется также для перевозки грузов на небольшие расстояния.

Автомобильные перевозки начали активно расти благодаря тому, что увеличился объем розничной торговли на 1,6% в 2021 г. по сравнению с 2020 г. [1]. Объем электронной коммерческой торговли увеличился на 25% за данный период времени. Для розничных продаж набирает активную популярность использование экспресс-доставки, которая осуществляется транспортом до двери потребителя. Несмотря на столь позитивный рост в данной отрасли, необходимо выделить факторы, негативно влияющие на рынок автотранспортных перевозок [2, с. 148]. Маковецкий С.А., Савостьянова А.С. рассматривая социально-экономические эффекты транспортной отрасли для устойчивого развития региона к таким факторам относят:

- постоянный рост цен на топливо;
- ужесточение основных требований со стороны регуляторов, среди которых можно выделить усиление весового контроля;
- постоянное повышение налогов и пошлин, а также отмена ранее введенных льготных платежей;
- увеличение стоимости платных дорог.

Если говорить о предоставлении государственных транспортных услуг посредством общественного транспорта, то следует отметить, что в данном секторе прослеживались разные тенденции. С одной стороны, наблюдалась активная динамика прокатного микротранспорта (велопрокат, электросамокаты) и как следствие снижение поездок общественным транспортом. С другой стороны, анализ статистических данных свидетельствует, что в 2021 г. различные виды городского транспорта трамваи, автобусы, троллейбусы, метро продемонстрировали снижение объема перевозок пассажиров до 4,7 млн чел., что является весьма существенным отрицательным трендом [3].

Между тем установлено, что чем эффективнее развита система общественного транспорта, тем меньше люди пользуются личными автомобилями, что в свою очередь сказывается на решении проблемы с парковочными местами, особенно в центральной части городов. Транспортные предприятия должны использовать такие формы обслуживания пассажиров, которые позволят изменить стиль жизни горожан и сделать предпочтительным видом передвижения общественный транспорт.

В рамках проекта «Методика создания исследовательских Консорциумов развития и использования потенциала молодых ученых в системе публичной власти», реализуемого на площадке Южно-Российского института управления, а также по запросу Администрации г. Таганрога была проанализирована система городского пассажирского транспорта, особенности ее функционирования, организация грузоперевозок.

Основные показатели работы городской транспортной системы в г. Таганроге свидетельствуют, что самым популярным и массовым видом общественного транспорта является автобус, поскольку он имеет большую маневренность и несложную организацию перевозки пассажиров по запланированным маршрутам и направлениям [4, с. 292]. Система автобусного обслуживания жителей города включает в себя такие элементы, как:

- транспортная инфраструктура (остановочные комплексы, дорожное хозяйство и т.д.);
- индивидуальные предприниматели, осуществляющие оказание транспортных услуг;
- система администрирования и управления транспортным комплексом (отраслевые звенья органов местного самоуправления – Управление транспортом Администрации г. Таганрога).

Проведенный анализ показал, что транспортная отрасль города развивается в конкурентных условиях, прослеживается снижение доли муниципального участия и привлечение предприятий различных форм собственности для оказания транспортных услуг. Современное состояние транспортного комплекса отражается в удовлетворенности жителей г. Таганрога предоставлением транспортных услуг. В этой связи, для выявления проблем в организации транспортных процессов и выработки рекомендаций по совершенствованию транспортного обслуживания населения нами было проведено социологическое исследование, в котором приняли участие 169 чел. Половозрастной состав респондентов распределился следующим образом: 60% женщины и 40% мужчины в возрасте от 18 до 65 лет. Проведенный анализ показал (рис. 6), что 77% жителей города пользуются автотранспортной системой, 23% указали, что общественным транспортом не пользуются вовсе или очень редко. Это объясняется тем, что в городе развита троллейбусная и трамвайная сеть, а также высок процент граждан, пользующихся личным автомобилем.

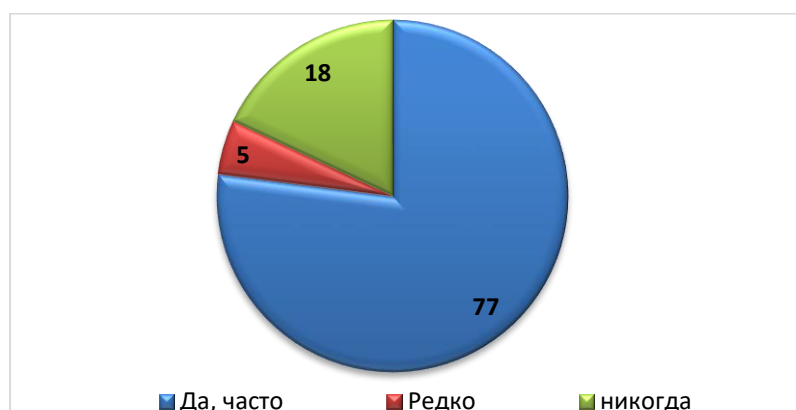


Рис. 6. Распределение ответов на вопрос: «Пользуетесь ли Вы транспортными услугами в г. Таганроге?»
Fig. 6. Distribution of answers to the question: "Do you use transport services in Taganrog?"

В рамках исследования была поставлена задача выявить удовлетворенность населения имеющимися транспортными маршрутами автобусов. Проведенный анализ позволил заключить, что большая часть горожан (64%) в целом удовлетворены городской маршрутизацией, около 24,3% высказали свое недовольство, около 11,7% респондентов затруднились ответить. Поэтому неудивительно, что жители города (86%) не считают нужным ввод новых маршрутов, и лишь незначительная часть респондентов готовы были высказать свои предложения по совершенствованию маршрутных линий.

Центральным при проведении исследования стал вопрос относительно качества предоставления транспортных услуг в г. Таганроге. Для лучшего восприятия и удобства оценивания респондентам предлагалось дать оценки по 10-балльной шкале. Полученные результаты представлены на рис. 7.

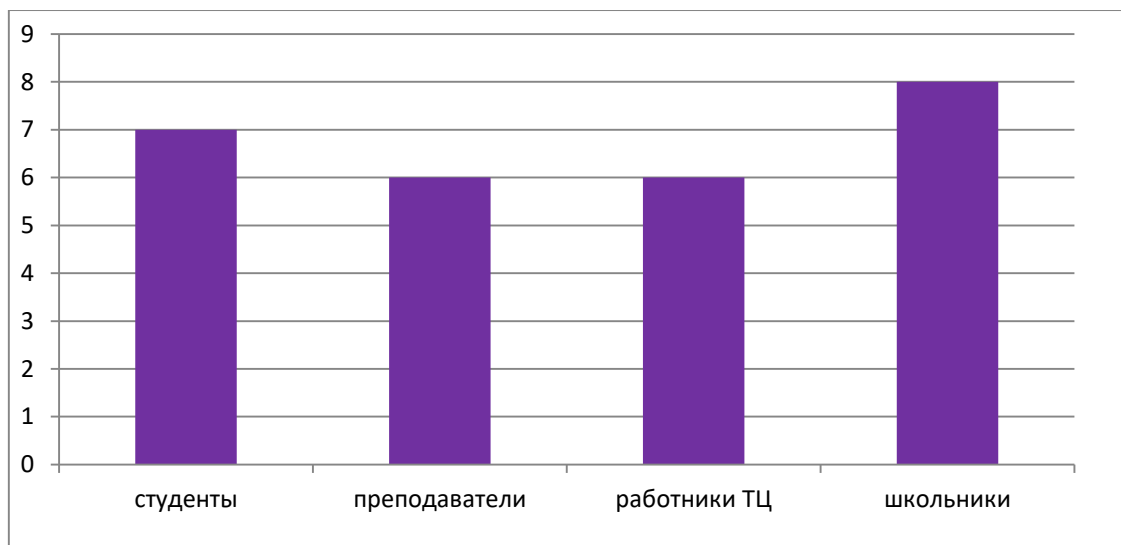


Рис. 7. Распределение ответов на вопрос: «Оцените качество предоставления транспортных услуг в г. Таганроге по 10-балльной шкале»

Fig. 7. Distribution of answers to the question: "Evaluate the quality of transport services in Taganrog on a 10-point scale"

Как видим, в целом респонденты положительно оценивают качество транспортных услуг. Удовлетворенность скоростным движением транспорта отмечают более 52%. Около 56% считают поездку в общественном транспорте безопасной, однако высок процент и тех, кто видит определенные риски – 39%. Существенное значение при выборе способа передвижения имеет транспортный тариф. Более 68% считают плату за проезд доступной для своего бюджета, 26% респондентов не удовлетворены тарифом, остальные опрошенные затруднились ответить.

Однако удовлетворенность граждан в большей степени касается автобусного транспорта. Что касается городского электротранспорта, в частности, трамвайных линий, то данный вид транспорта в г. Таганроге испытывает экономические и технические сложности. Речь идет и о состоянии техники, возможностях депо, качестве трамвайных путей.

Многие участники опроса отмечают, что развитие сферы за последние года приобретает все большую скорость и становится заметной работа органов власти в данном направлении. Основная тенденция развития – это инновация. Сегодня, в век информационных технологий, необходимость в инновационном развитии почти всех сфер жизнедеятельности людей как никогда актуальна. Именно поэтому одной из основных тенденций развития современной системы управления транспортными услугами является поиск подходов к инновациям и способам их внедрения.

С целью внедрения инновационных технологий в систему развития общественного электротранспорта между Ростовской областью и компанией «Синара – Городские транспортные решения» было подписано соглашение о взаимодействии в среднесрочной перспективе по созданию скоростного трамвая и транспортному обслуживанию населения. Город Таганрог был выбран в качестве пилотного проекта в силу печальной ситуацией с электротранспортом и к апрелю 2022 года были запущены две модернизационные трамвайные линии. Результатом реализации данного проекта и трансформации трамвайных путей стали следующие¹:

- полностью модернизированы 45 километров путей;
- заменен весь трамвайный парк в 60 машин;
- спроектирована современная транспортная инфраструктура.

¹ СИНАРА – транспортные машины// Электронный ресурс [Режим доступа свободный]
<https://sinaratm.ru/>

Трамвайная система г. Таганрога – уникальная, ранее на территории Российской Федерации не существовало подобного проекта, который успешно реализовали в кратчайшие сроки. Внимание к проекту проявляют как на региональном уровне, так и на федеральном, в частности открытие трамвайных путей происходило совместно и под контролем Председателя Совета Федерации - Матвиенко Валентины Ивановны. Оценивание функционирования транспортной отрасли и всей ее системы происходит благодаря проектированию воздействия компонентов на рост основных экономических показателей. Эффективность инвестиционных вложений в транспортную отрасль основывается на экономическом результате, который достаточно часто создается после завершения таких действий. Подобные вложения приведут к следующим результатам:

– сокращаются транспортные издержки, что влияет на конечную цену товара. В результате строительства новых дорог и магистралей ощущается сокращение времени на перевозку пассажиров.

– улучшается качество автомобильных дорог, железных дорог и формируются в целом комфортные условия для перемещения грузов и пассажиров, появляются новые маршруты.

– совершенствуется транспортная инфраструктура, что приводит к оптимальному распределению различных производительных сил и мощностей. Природные ресурсы можно будет использовать максимально качественно, что повлияет на рост сбыта товаров и предоставление услуг гражданам.

В качестве инновационного механизма трамвайной системы следует указать на приложение «Таганрогский трамвай», где можно отследить маршрут, остановки и оплатить проезд. Проведенный опрос показал, что такая система позитивно оценивается молодежью и жителями среднего возраста (85%).

Внедрение инноваций коснулось и остановочных комплексов, которые сделаны из стекла и имеют электронное табло с отображением времени ожидания каждого маршрута. Эта новация также положительно была воспринята горожанами. Что касается самих вагонов, но они тоже претерпели существенные изменения. Так, например, в вагонах имеется кондиционер, возле сидения USB-порт для зарядки телефона, выделены специальные места для перевозки велосипеда. В этой связи отвечая на вопрос «Оцените удобство и комфорт нового электротранспорта в г. Таганроге» большинство респондентов дали удовлетворительные оценки 78%, не комфортабельными вагоны посчитали 19% опрошенных, 3% затруднились ответить. Возможно, отрицательные оценки были даны в силу некоторых недоработок. Так, например, не все трамвайные вагоны успели оснастить автоматами для оплаты наличными и QR-кодами для приложений, но в целом оценки горожан удовлетворительные. Таким образом можно заключить, что уровень удовлетворенности транспортным комплексом горожан средний. Пилотный проект «Таганрогский трамвай» по запуску новой трамвайной сети обеспечит город новым транспортом и возможно повысит туристическую привлекательность города [5].

В рамках социологического исследования стояла задача выявить не только удовлетворенность горожан общественным транспортом, но и удовлетворенность транспортным комплексом со стороны грузоперевозчиков. Для этого был задан вопрос о получении государственной услуги в сфере транспорта в электронном виде. Чтобы оценить качество электронных услуг, мы обратились к перевозчикам, получающим разрешения на перевозку крупногабаритных и тяжеловесных грузов через Госуслуги или сайт Росдормониторинг. Результатом опроса стало выявление следующих проблем:

1. Автоматическое согласование не дает возможности увидеть свой маршрут передвижения.

2. Техническое оборудование имеет ряд проблем, которые препятствуют получению разрешений.

3. Частые технические разработки сайтов, в связи с чем платформы работают медленно и не эффективно.

Существует такое предубеждение, что инновационные технологии образуются и развиваются только в коммерческих организациях. Это далеко не так. Безусловно, многие инновационные технологии были заимствованы из частного сектора, но и в государственной среде они нашли свое применение. Так и транспортные услуги, непосредственно развиваясь в коммерческих организациях, находят свое отражение в государственных органах власти.

В Администрации г. Таганрога своевременно отреагировали на существующие проблемы с подключением к системе автоматически-дистанционно выдаваемых согласований для перевозки крупногабаритных грузов. В настоящее время большое количество перевозок осуществляются через город Таганрог в рамках специального инфраструктурного проекта. Назначены ответственные лица, которые контролируют скорость и качество согласования грузов крупногабаритного автопоезда.

Внедрение нововведений в государственной, как и в частной сфере, является процессом болезненным. Иногда его не принимают или даже полностью игнорируют из-за неопределенности потенциальной эффективности [6]. Однако это является лишь одной из проблем, возникающих при внедрении инновационных технологий в сфере государственного управления, наряду с необходимостью повышения квалификации большого количества служащих, постоянными сбоями информационно-коммуникационных систем, возможностью снижения качества предоставления электронных услуг в самом начале своего становления и, как следствие, недоверие граждан.

Тем не менее, существуют ситуации, когда инновации просто необходимы. Для решения множества проблем с точки зрения инновационного подхода становится национальной программа «Цифровая экономика». Программа направлена на деятельность по созданию, распространению и использованию цифровых технологий, сбора, хранения, обработки, поиску, передаче и представлению данных в электронном виде и связанных с ними продуктов и услуг [7].

Процесс оказания государственных и муниципальных услуг должен способствовать минимизации бюрократизации, контактов граждан с иными государственными органами и развитию государственной системы в целом. К 1 января 2023 г. все социально значимые услуги, в том числе транспортные, должны быть переведены в онлайн. Пандемия ускорила этот процесс, а число заявок по отдельным услугам выросло с начала года вдвое. Еще два года назад всего 30% государственных услуг предположительно должны были перейти в онлайн, сейчас же цифра выросла до 80% [8]. В перспективе нам представляются следующие направления развития транспортного комплекса:

1. *Экономичность.* Соотношение ресурсов к результатам предоставления услуг равнозначное, электронные услуги позволяют экономить на материальных носителях.

2. *Социальность.* Улучшение качества предоставления транспортных услуг повышает доверие населения к власти, так как удовлетворение потребностей населения является основной ценностью для органов власти и управления.

3. *Открытость.* Открытость и доступность населения к управлению – это одна из характеристик развитого общества. Именно поэтому необходимо усиливать открытое взаимодействие населения и органов власти в рамках предоставления транспортных услуг.

Таким образом, изучение предпочтений пассажиров общественного транспорта к инновациям, применение мотивационных схем могут изменить отношение жителей к общественному транспорту. В условиях рынка и конкуренции организация перевозок пассажиров наземным транспортом влияет на развитие транспортной системы города. Общественный пассажирский транспорт обеспечивает мобильность жителей города, прежде всего для группы населения с невысоким доходом, способствует развитию города.

Список источников

1. Аземша С. А., Морозов В. М. Разработка предложений по анкетированию пассажиров городского пассажирского транспорта регулярного сообщения // Вестник СиБАДИ. 2022. № 3 (85).
2. Маковецкий С. А., Савостьянова А. С. Социально-экономические эффекты транспортной отрасли для устойчивого развития региона / Географические и экономические исследования в контексте устойчивого развития государства и региона. 2021. Материалы III Международной научно-практической конференции Под общ. ред. Е. Г. Кошелевой. Донецк, 2021. 370 с.
3. Баймухаметова Л., Доронкин М. Транспорт вернётся к допандемийному уровню перевозок не ранее 2024 года // Транспорт. Аналитический комментарий. Электронный ресурс [Режим доступа: свободный] https://ratings.ru/files/research/corps/NCR_Transport_comment_Oct2021.pdf?ysclid=laff7h9uxr322435208
4. Машкина Н. А., Велиев А. Е. Влияние цифровой экономики на развитие транспортной отрасли в мире // ЦИТИСЭ. 2020. № 1.
5. Тохиров Т. И. Роль и сущность транспортной системы в обеспечении экономической безопасности региона // StudNet. 2021. Т. 4. № 6. С. 781-795.

6. Кудрявцев А. М. Методическое обеспечение оценки эффективности развития автотранспортной инфраструктуры региона [Текст]: диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук: 08.00.05. Тюмень, 2019. 173 с.
7. Логистика и управление цепями поставок на транспорте : учебник для вузов / И. В. Карапетянц [и, др.] ; под редакцией И. В. Карапетянц, Е. И. Павловой. М.: Изд-во Юрайт, 2022. 362 с. Текст: электронный // Образовательная платформа Юрайт [сайт]. – URL: <https://urait.ru/bcode/497814>
8. Моттаева А. Б. Роль транспортной инфраструктуры в пространственной интеграции региональной экономики [Электронный ресурс] / А. Б. Моттаева, А. Б. Моттаева // Интернет-журнал «Науковедение». 2021. Выпуск 3. -URL: <http://naukovedenie.ru/PDF/141EVN314.pdf>

References

1. Azemsha S.A., Morozov V.M. Development of proposals for the survey of passengers of regular urban passenger transport. *Bulletin of SibADI*. 2022;3(85). (In Russ.)
2. Makovetsky S. A., Savostyanova A. S. Socio-economic effects of the transport industry for the sustainable development of the region. In: *Geographic and economic research in the context of sustainable development of the state and the region*. Donetsk; 2021. (In Russ.)
3. Baymukhametova L., Doronkin M. Transport will return to the pre-pandemic level of transportation no earlier than 2024. In: *Transport. Analytical comment*. Electronic resource [Access mode: free]. Available from: https://ratings.ru/files/research/corps/NCR_Transport_comment_Oct2021.pdf?ysclid=laff7h9uxr322435208 (In Russ.)
4. Mashkina N. A., Veliyev A. E. Influence of the digital economy on the development of the transport industry in the world. *TsITISE*. 2020;(1). (In Russ.)
5. Tokhirov T. I. The role and essence of the transport system in ensuring the economic security of the region. *StudNet*. 2021;4(6):781-795. (In Russ.)
6. Kudryavtsev A. M. *Methodological support for assessing the effectiveness of the development of the region's motor transport infrastructure* [Text]: dissertation for the degree of candidate of economic sciences: 08.00.05 / Kudryavtsev Andrey Mikhailovich. - Tyumen, 2019. - 173 p. (In Russ.)
7. *Logistics and supply chain management in transport: a textbook for universities* / I. V. Karapetyants [and others]; edited by I. V. Karapetyants, E. I. Pavlova. Moscow: Yurayt Publishing House; 2022. 362 p. Available from: <https://urait.ru/bcode/497814> (In Russ.)
8. Mottaeva A. B., Mottaeva A. B. The role of transport infrastructure in the spatial integration of the regional economy [Electronic resource]. *Internet journal "Science"*. 2021;(3). Available from: <http://naukovedenie.ru/PDF/141EVN314.pdf> (In Russ.)

Информация об авторах

И. А. Хашева – кандидат экономических наук, доцент кафедры государственного и муниципального управления ЮРИУ РАНХиГС.
С. А. Матевосян – магистрант РИНХ.

Information about the authors

I. A. Khasheva – Candidate of Economic Sciences, Associate Professor of the Department of State and Municipal Administration of South-Russia Institute of Management – branch of RANEPА.
S. A. Matevosyan – Master's Student of RSUE.

Вклад авторов: все авторы сделали эквивалентный вклад в подготовку публикации. Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Contribution of the authors: the authors contributed equally to this article. The authors declare no conflicts of interests.

Статья поступила в редакцию 10.11.2022; одобрена после рецензирования 23.11.2022; принята к публикации 25.11.2022.

The article was submitted 10.11.2022; approved after reviewing 23.11.2022; accepted for publication 25.11.2022.