



Влияние транспортного комплекса на экономико-технологический потенциал территорий



Наталья Владимировна Гуськина

Российский университет транспорта, Москва, Россия.

✉ n.guskina@yandex.ru

Наталья ГУСЬКИНА

АННОТАЦИЯ

Деятельность хозяйствующих субъектов, функционирующих на конкретной территории, во многом зависит от действия факторов транспортного характера с учётом сложившихся хозяйственных связей и ресурсного обеспечения территорий. При этом необходимо учитывать особенную роль в жизнеобеспечении территориального хозяйства, принадлежащую экономико-технологическому потенциалу, который, являясь индикатором её материальной основы, выступает также показателем успешности освоения материально-инновационной базы конкретной территории.

Вместе с тем существует определённый когнитивный пробел в области понимания влияния транспортной инфраструктуры на потенциальные возможности территории. Актуальным является продолжение исследований в целях теоретического осмысления такого влияния.

Целью настоящей работы является теоретическое обоснование влияния транспортного комплекса на деятельность хозяйствующих субъектов территорий с учётом экономико-технологического потенциала территории.

Использован комплексный подход и эмпирико-теоретический метод, которые позволяют провести исследование на основе совокупных характеристик деятельности транспортного комплекса, базируясь на открытых статистиче-

ских данных, и характеризовать его влияние на экономико-технологический потенциал территории.

В целях получения сопоставимых результатов в рамках единой национальной экономической и транспортной системы, что позволяет нивелировать влияние страновых факторов, были проанализированы основные показатели деятельности территориальных округов Российской Федерации, в том числе, масштабы развития транспортной системы, общая динамика протяжённости путей сообщения и роль инвестирования в деятельности транспортного комплекса.

Определены результаты и перспективы деятельности транспортного комплекса в рамках территориальных взаимодействий хозяйствующих субъектов.

Предложенный подход к анализу взаимосвязи экономико-технологического потенциала территорий и транспортных систем предлагается в качестве основы для последующих исследований, так как являясь в достаточной мере универсальным, может быть при условии дальнейшего развития и адаптации к соответствующим условиям быть декомпозирован или масштабирован, соответственно, к анализу меньших территориальных единиц или, наоборот, отдельных стран.

Ключевые слова: транспорт, экономико-технологический потенциал, территории, инновации, хозяйствующие субъекты, грузооборот, инвестиции, технологии.

Для цитирования: Гуськина Н. В. Влияние транспортного комплекса на экономико-технологический потенциал территорий // Мир транспорта. 2021. Т. 19. № 5 (96). С. 50–56. DOI: <https://doi.org/10.30932/1992-3252-2021-19-5-6>.

Полный текст статьи на английском языке публикуется во второй части данного выпуска.
The full text of the article in English is published in the second part of the issue.

ВВЕДЕНИЕ

Несмотря на множество публикаций¹ и глубокую проработанность вопросов регионально-го², территориального³, городского⁴ развития, в том числе в социальном, экономическом [1], научно-технологическом⁵ и транспортном контексте, в научной литературе отсутствует единый подход к определению сущности экономико-технологического потенциала территории и его взаимосвязи с транспортным комплексом.

В целом определение экономико-технологического потенциала территории может быть сформулировано как комплексная способность привлечения очевидных и латентных ресурсов к обеспечению субъектов и населения территории для увеличения продуктивности, ориентированной на получение полезностей, соответствующих спросу в текущий период времени. Следовательно, если «масштаб экономико-технологического потенциала определяется объёмом и качеством имеющихся у хозяйствующего субъекта ресурсов, а также способностью к эффективному их использованию» [2], то в случае территории нужно говорить об объёме и качестве, эффективности использования ресурсов совокупности хозяйствующих субъектов.

В своей более ранней работе автор уточнил элементарность экономико-технологического потенциала, который «характеризуется не только ресурсными возможностями, но и пространственной принадлежностью, заселённостью и качеством жизни населения, удалённостью от крупных мегаполисов, расположением в финансово-экономическом сегменте, транспортным

сообщением, а также уровнем производства и промышленности на территории» [3].

Но при проведении дальнейших теоретических исследований возникла необходимость рассмотреть все элементы экономико-технологического потенциала с привязкой к территориальной неоднородности и географическому распределению ресурсов, системе транспортных сообщений и связанным с этими комплексными факторами проблемам.

Целью представленного частного исследования является теоретическое обоснование влияния транспортного комплекса на деятельность хозяйствующих субъектов территорий с учётом экономико-технологического потенциала территории.

Использованы комплексный подход и эмпирико-теоретический метод, которые позволяют провести исследование на основе совокупных характеристик деятельности транспортного комплекса, базируясь на открытых статистических данных, и характеризовать его влияние на экономико-технологический потенциал территории. В целях нивелирования влияния факторов неоднородности социально-экономических условий в данном исследовании в качестве предмета выступают федеральные округа, субъекты Российской Федерации, транспортная система Российской Федерации и транспортные системы субъектов Федерации.

РЕЗУЛЬТАТЫ

Основные показатели экономической деятельности федеральных округов Российской Федерации

Топографическая дифференциация Российской Федерации определяет смешанность экономического пространства, что влечёт за собой проблему устойчивого развития экономико-технологического потенциала территорий и разрозненность величины всех показателей прогрессивности одной агломерации по отношению к другой.

Используя данные Федеральной службы государственной статистики, такую разрозненность можно наблюдать благодаря агрегированному индексу промышленного производства между субъектами Российской Федерации по видам экономической деятельности, взятым в совокупности (табл. 1).

Динамика индекса промышленного производства достаточно разрознена и разрыв между некоторыми федеральными округами в январе 2021 года фактически достигал более 10 %. Тенденция увеличения показателей в том же временном периоде в Центральном федеральном округе в 2021 года относительно показателей 2019 года – 8,9 %.

¹ Приводимые ниже единичные примеры выделены только в качестве иллюстрации многоплановости существующих подходов из огромного массива научных, исследовательских публикаций, проектов и докладов.

² A selection of ENPI CBCMED Projects. People cooperating across borders. Mediterranean Stories, 2014. [Электронный ресурс]: http://www.enpicbmed.eu/sites/default/files/mediterranean_stories_economic_growth_and_territorial_development_0.pdf. Доступ 27.03.2021.

³ Iammarino, S., Rodríguez-Pose, A., Storper, M. Why Regional Development matters for Europe's Economic Future. Working Papers, A series of short papers on regional research and indicators produced by the Directorate-General for Regional and Urban Policy WP 07/2017. European Union, 2017. [Электронный ресурс]: https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/work/201707_regional_development_matters.pdf. Доступ 27.03.2021.

⁴ Investment for jobs and growth. Promoting development and good governance in EU regions and cities. Sixth report on economic, social and territorial cohesion. European Commission, 2014. [Электронный ресурс]: https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/official/reports/cohesion6/6cr_en.pdf. Доступ 27.03.2021.

⁵ KIT – Knowledge, Innovation, Territory. [Электронный ресурс]: <https://www.espon.eu/kit>. Доступ 27.03.2021.



Индекс промышленного производства к соответствующему месяцу 2019 года, %*

	2019	2020	к январю 2019	2021	к январю 2019
	январь	январь		январь	
Российская Федерация	102,7	101,2	-1,5	98,1	-4,6
Центральный федеральный округ	100,4	106,1	+5,7	109,3	+8,9
Северо-Западный федеральный округ	103,3	101,4	-1,9	99,5	-3,8
Южный федеральный округ	103,8	100,8	-3	103,3	-0,5
Приволжский федеральный округ	100,7	101,0	+0,3	100,1	-0,6
Уральский федеральный округ	108,1	103,4	-4,7	97,6	-10,5
Сибирский федеральный округ	104,8	95,8	-9	97,9	-6,9
Дальневосточный федеральный округ	97,9	102,0	+4,1	95,4	-2,5

*Индекс промышленного производства. [Электронный ресурс]: https://rosstat.gov.ru/enterprise_industrial?print=1. Доступ 27.03.2021.

При этом наблюдается общий спад в том же временном периоде в остальных федеральных округах, что ведёт к отрицательному влиянию на общий результат по Российской Федерации в январе 2021 года на 4,6 % меньше, чем в 2019 году.

Необходимо сделать важную оговорку, что показатели 2021 года по сравнению с 2019 годом не являются типичными в силу общего влияния пандемической ситуации, характерной практически для всех стран мира, и использованы для демонстрации в разнице динамики индекса промышленного производства федеральных округов.

Так, «объём ВВП России за 2020 г., по первой оценке, составил в текущих ценах 106 606,60 млрд рублей. Индекс физического объёма ВВП относительно 2019 г. составил 96,9 %. Индекс-дефлятор ВВП за 2020 г. по отношению к ценам 2019 г. составил 100,7 %»⁶.

Следует отметить, что снижение ВВП относительно 2019 года было ожидаемо и связано с уменьшением мирового спроса на энергоресурсы и введением ограничительных мер, связанных с пандемией.

Возможность сохранения стабильности преференциального положения Центрального федерального округа в данной системе показателей заключается в том, что он является центром кооперации и полюсом освоения инновационных технологий, что, конечно же, несёт за собой как экономические выгоды, так и определённые риски. Впрочем, именно в нём «в большей мере концентрируется производство товаров и услуг, стягивающее финансовые и трудовые ресурсы остальных территорий. Эти процессы приобретают всё большую устойчивость» [4], что при-

водит к снижению возможностей развития отдельных федеральных округов и эффективного использования их ресурсов.

Влияние транспортной системы на обеспечение связанности территорий и реализацию экономико-технологического потенциала

Обеспечение устойчивого развития территориальных образований является центральной задачей современной политики Российской Федерации.

Особую роль здесь играет связанность территорий страны, которую «можно обеспечить посредством модернизации транспортного комплекса страны» [5]. При этом самым «распространённым способом анализа влияния инфраструктуры на экономическую динамику является аппарат производственных функций, при помощи которого непосредственным образом можно измерить отдачу выпуска от инфраструктурного капитала» [6], что приводит к необходимости постоянного анализа деятельности транспортного комплекса, а также актуализации реформирования транспортной инфраструктуры, направленной на поддержание жизнедеятельности хозяйствующих субъектов.

Процесс производства и потребления транспортной продукции неразделим во времени и пространстве и требует внедрения инноваций, которые в свою очередь существуют за счёт инвестиций – финансовых и интеллектуальных.

Экономико-технологический потенциал территории в данном контексте является результатом взаимосвязи производительных сил хозяйствующих субъектов и транспортных компаний.

Каждый хозяйствующий субъект стремится к извлечению «максимальной экономической выгоды, выраженной в прибыли за счёт предоставления продукта высокого качества по конкурентоспособным ценам» [7]. Немаловажное

⁶ О производстве и использовании валового внутреннего продукта (ВВП) за 2020 год. [Электронный ресурс]: https://gks.ru/bgd/free/B04_03/IssWWW.exe/Stg/d02/18.htm. Доступ 30.03.2021.

место при этом занимают транспортная инфраструктура и её влияние на все процессы сбалансированного развития экономики-технологического потенциала территории, так как она является гарантом обеспечения фундаментальных условий для успешного функционирования хозяйствующего субъекта.

Материально-техническая база, природное обеспечение, финансовые ресурсы и инвестиционные вливания, государственная поддержка, демографическая структура и возможность вовлечения активной части населения в хозяйственную деятельность территории, всё это относится к экономическому потенциалу. Одним из показателей оценки экономического потенциала территории является ВВП, так как он охватывает не только общие показатели деятельности хозяйствующего субъекта, но и особенно-сти отраслевой и территориальной структуры.

Наиболее определённые показатели экономического потенциала территории отражает валовой региональный продукт на единицу площади.

«Более половины (52,1 %) суммарного объёма ВРП, по оценке субъектов Российской Федерации, в 2020 году сформируют 10 субъектов Российской Федерации, а именно: г. Москва и г. Санкт-Петербург, Московская, Свердловская области, Ханты-Мансийский автономный округ – Югра и Ямало-Ненецкий автономный округ, Краснодарский и Красноярский края, Республика Татарстан и Республика Башкортостан»⁷.

По прогнозам Минэкономразвития России доля вышеуказанных хозяйствующих субъектов в суммарном объёме ВРП возрастёт на 0,2 % к 2023 году.

При этом следует отметить, что показатель валового регионального продукта учитывает только деятельность территориальных хозяйствующих субъектов, что влечёт разницу в значениях расходов, определённых на федеральном уровне.

Транспортное единство территорий как интегратор экономического роста

Особенность взаимодействия при оценке транспортной продукции в случаях, когда производство находится на одной территории, а потребление на другой, можно определить состоянием транспортной инфраструктуры, так как она, по существу, образует фундамент единого экономического пространства.

⁷ Прогноз социально-экономического развития Российской Федерации на 2021 год и на плановый период 2022 и 2023 годов. [Электронный ресурс]: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_363743/. Доступ 30.03.2021.

Поскольку Российская Федерация имеет обширную территорию, то транспортная обеспеченность «характеризует развитость транспортной инфраструктуры наземных видов транспорта и может определяться как для каждого вида транспорта, так и для транспортного комплекса региона в целом» [8].

Одним из наиболее очевидных транспортных факторов, отражающих развитие транспортной инфраструктуры, является протяжённость путей сообщения, наглядно показывающая совершенствование транспортного комплекса, а также транспортную обеспеченность страны.

Протяжённость путей сообщения на конец 2019 года, по данным Федеральной службы государственной статистики, представлена в табл. 2.

Представленные статистические данные включают в себя протяжённость улиц, железнодорожные участки, находящиеся за пределами Российской Федерации, и магистрали нефтепродуктопроводов на территориях иностранных государств.

При этом следует отметить, что отрицательная динамика протяжённости нефтепроводов связана с обстоятельствами непреодолимой силы, такими как окончание запаса ресурсов на территории и высокая амортизация оборудования, так как основной фонд трубопроводов был построен более 20 лет назад. Нужно учитывать, что трубопроводная магистральная сеть изнашивается, а её замена требует больших капитальных вложений.

Динамика протяжённости внутренних водных путей связана с гидрологической обстановкой, и несмотря на то, что показатель отрицательный, он находится в пределах нормы.

Положительная динамика протяжённости и эксплуатации путей сообщения говорит об эффективности стратегических реформ и решений, принятых государством.

Эффективность транспортного сообщения влияет на экономии оборотных средств на территории страны, что ведёт к укреплению экономических связей между её федеральными округами и «подтверждает важность транспортного сектора в контексте экономического и социального развития» [9].

В рамках общей площади Российской Федерации объективно отразить деятельность и взаимозависимость хозяйствующих субъектов возможно с помощью статистических данных по грузообороту по видам транспорта (табл. 3).

Сравнительная динамика 2015–2019 годов показывает, что общий уровень грузооборота по видам транспорта вырос, это характеризуется увеличением дальности перевозок, улучшением качества дорог, повысившимся спросом на товары. Следовательно, совершенствование внутрен-



**Протяжённость путей сообщения по Российской Федерации
к концу 2019 года, тыс. км***

	2015	2016	2017	2018	2019	изменение показателя 2019 к 2015, +/-
Эксплуатационная длина железнодорожных путей общего пользования	86,3	86,4	86,5	86,6	87,0	+0,7
Протяжённость автомобильных дорог общего пользования	1 480,5	1 498,5	1 507,8	1 531,6	1 542,2	+61,7
Протяжённость газопроводов	177,7	179,3	179,8	179,3	181,8	+4,1
Протяжённость нефтепроводов	54,8	54,2	53,4	53,4	53,4	-1,4
Протяжённость нефтепродуктопроводов	19,3	16,6	17,3	17,1	16,8	-2,5
Протяжённость внутренних водных судоходных путей	101,7	101,5	101,5	101,5	101,6	-0,1

* Протяжённость путей сообщения по Российской Федерации. [Электронный ресурс]: <https://rosstat.gov.ru/folder/23455?print=1>. Доступ 07.04.2021.

ней транспортной инфраструктуры обеспечивает возможность снижения затрат на поставку товаров даже в самые отдалённые точки страны. Введение в эксплуатацию новой техники, оптимизация текущих маршрутов помогают достичь наиболее высоких результатов. Новая материально-техническая база устанавливает (в том числе изменяет в результате модернизации) принадлежность предприятия к определённой отрасли и является наиболее значимой частью активов. Поэтому ещё одним ключевым элементом является технологический потенциал территорий, характеризующий развитие, в том числе, техники и технологий.

Инвестиции в транспортную инфраструктуру территорий

В условиях пространственной неоднородности территорий Российской Федерации перспективы развития большинства хозяйствующих субъектов зависят от доступа к различным ресурсам и инфраструктурам. При этом доступность транспортной сети крайне важна, но не может быть абсолютизирована. С одной стороны, наличие у хозяйствующих субъектов классической системы «спрос–предложение», реализуемой через доступ к транспортно-логистической сети, должно давать положительный эффект, «с другой стороны, транспортная инфраструктура может иметь экономический эффект только при выполнении определённых требований: инвестирование, государственная поддержка и наличие институциональной среды» [10].

Технологические инновации упорядочивают и обновляют сектор промышленности, а также увеличивают возможности прогрессивной деятельности территорий, нейтрализуя при наличии оптимальных инфраструктурных и рыночных условий риски малоэффективного

использования ресурсов из-за удалённости от моноцентрических агломераций. Поэтому технологический потенциал территории зависит от образования стабильных цепочек взаимодействия субъектов рынка, а также от форм и видов производства. «При интенсивном типе экономики объём производимых благ увеличивается благодаря совершенствованию использования ресурсов на основе научно-технического прогресса, применения более эффективных средств труда, совершенных технологий и форм организации производства» [11].

В большинстве своём сильная экономика страны основывается на производстве высоко-технологичной продукции.

Согласно рейтингу Global Innovation Index Российская Федерация в 2020 году заняла 47 место по уровню конкурентоспособности инновационного развития среди других стран⁸, а в 2021 году – 45 место⁹. Данный показатель для страны не является парадоксальным, так, например в 2019 и 2018 годах страна занимала в рейтинге 46 место. В сравнении со странами, занявшими передовые позиции, основной проблемой Российской Федерации может являться более низкая инвестиционная и инновационная активность, в связи с чем стоит уточнить, что одним из ключевых показателей развития новых технологий в любой стране является размер инвестиционных вложений в развитие и внедрение инноваций.

Развитие инноваций на транспорте имеет многомерное значение: и для реализации экономико-технологического потенциала отдель-

⁸ [Электронный ресурс]: https://www.wipo.int/edocs/pubdocs/en/wipo_pub_gii_2020-intro4.pdf. Доступ 01.09.2021.

⁹ [Электронный ресурс]: https://www.wipo.int/edocs/pubdocs/en/wipo_pub_gii_2021.pdf. Доступ 21.09.2021.

Грузооборот по видам транспорта, млрд т•км*

	2015	2016	2017	2018	2019	изменение показателя 2019 к 2015, +/-
Транспорт – всего	5 108	5 198	5 488	5 636	5 674	+566
в том числе:						
железнодорожный	2 306	2 344	2 493	2598	2602	+296
автомобильный	247	248	255	259	275	+28
трубопроводный	2 444	2 489	2 615	2668	2686	+242
в том числе:						
газопроводный	1 176	1 181	1 300	1336	1318	+142
нефтепроводный	1 226	1 262	1 265	1276	1318	+92
нефтепродуктопроводный	42	46	50	55	51	+9
морской	42	43	50	37	37	-5
внутренний водный	64	67	67	66	66	+2
воздушный	5,6	6,6	7,9	7,8	7,4	+1,8

* Грузооборот по видам транспорта. [Электронный ресурс]: <https://rosstat.gov.ru/folder/23455?print=1>. Доступ 06.04.2021.

ной территории, и для развития транспорта как общенациональной высокотехнологичной отрасли, и в плане развития потенциала транспорта для обеспечения лучшей связанности территорий и, следовательно, реализации их потенциала [8–11].

Следовательно, инвестирование в развитие территориального образования «определяет долгосрочную динамику его экономического потенциала и уровня развития социальной сферы, в связи с этим, должно планироваться, анализироваться и регулироваться в рамках государственной и региональной инвестиционной политики, основанной на разработанной стратегии инвестиционного развития транспортной инфраструктуры» [8].

Следует отметить, что «современные тенденции дают основание ожидать скорейшего появления первой полностью автоматизированной системы общественного транспорта в масштабе города» [12]. Это подтверждает факт, что инновации в транспортной инфраструктуре поднимают уровень качества транспортных услуг и оптимизируют деятельность хозяйствующих субъектов, так как «стадия технологического развития региона влияет на те или иные виды производства товаров, например: сырьевые ресурсы, промежуточные продукты, товары конечного потребления, услуги и т.д.» [13].

Инновации транспортной инфраструктуры направлены на оптимальную интеграцию транспорта с экономикой территориального образования и позволяют развиваться хозяйствующим субъектам. Но именно способность «хозяйствующих субъектов наращивать и усиливать своё производство даёт им возможность устойчивой конкурентоспособности на рынке транспортных услуг» [14].

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Таким образом, экономическая система конкретной территории представляет собой комплекс производственных отраслей, уровень развития которых упорядочивает деятельность хозяйствующих субъектов, что приводит к раскрытию возможностей экономического роста территории и устойчивой работе хозяйствующих субъектов, находящихся на ней, а также оказывает влияние на транспортную инфраструктуру территориального образования.

«В целом же характер развития транспортной инфраструктуры и её функциональные особенности в немалой степени определяются, исходя из специфических особенностей конкретного региона, а также степени взаимодействия и взаимосвязи с такими инфраструктурными элементами, как инженерная и социальная инфраструктуры, IT-инфраструктура и иные» [15].

Соответственно анализ показателей, характеризующих влияние транспортного комплекса, становится константой для формирования прочных хозяйственных связей между территориальными субъектами.

Совокупный потенциал территорий страны, что со всей очевидностью показывает пример России, определяется как комплексная качественно-количественная возможность наличия всех видов ресурсов, аккумулированных на одной территории, а также возможность хозяйствующего субъекта территории использовать данные ресурсы для наиболее эффективного достижения поставленных задач на конкретный период времени.

Степень развитости внутритерриториальной транспортной инфраструктуры, а также национальной транспортной системы, обеспечивающей оптимальную связанность территорий,





способствует их эффективному включению в транспортно-логистические цепочки производства и реализации товаров и услуг, и в конечном счёте – реализации их экономико-технологического потенциала.

Предложенный теоретико-концептуальный подход может быть в дальнейшем реализован путём создания комплексной методологии оценки взаимовлияния транспортных, экономических и технологических факторов в рамках описанной модели.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Trofimova, N., Mamleeva, E., Sazykina, M., Shiryayeva, G. Territory production potential. SHS Web of Conferences, Vol. 94, 2021. Sustainable Development of Regions 2020 – XVI International Scientific and Practical Conference «State. Politics. Society». DOI: <https://doi.org/10.1051/shsconf/20219401016>.

2. Шкурина Л. В., Маскаева Е. А., Сертакова Е. Н. Проблемы оценки экономико-технологического потенциала транспортной компании при реализации перевозок пассажиров в пригородном сообщении // Наука и техника транспорта. – 2015. – № 4. – С. 62–64. [Электронный ресурс]: <https://elibrary.ru/item.asp?id=25081913>. Доступ 01.09.2021.

3. Гуськина Н. В. Теоретические основы структуры экономико-технологического потенциала территорий // Стратегическое развитие социально-экономических систем в регионе: инновационный подход: материалы VI международной научно-практической конференции: сборник статей и тезисов докладов, Владимир, 03 июня 2020 года. – Владимир: Издательско-полиграфическая компания «Транзит-ИКС», 2020. – С. 125–129. [Электронный ресурс]: <https://elibrary.ru/item.asp?id=42986868>. Доступ 01.09.2021.

4. Ускова Т. В. О потенциале развития российских территорий // Проблемы развития территории. – 2018. – № 5 (97). – С. 7–17. DOI 10.15838/ptd.2018.5.97.1.

5. Шкурина Л. В., Гуськина Н. В. Тренды транспортного комплекса, влияющие на развитие экономического потенциала территорий России // Тренды экономического развития транспортного комплекса России: форсайт, прогнозы и стратегии: Сборник научных трудов национальной научно-практической конференции, Москва, 18 марта 2020 года / Российский университет транспорта. – М.: Инфра-М, 2020. – С. 253–257. ISBN 978-5-16-016798-5. [Электронный ресурс]: <https://elibrary.ru/item.asp?id=45814088&selid=45814201>. Доступ 01.09.2021.

6. Исаев А. Г. Транспортная инфраструктура и экономический рост: пространственные эффекты // Пространственная экономика. – 2015. – № 3. – С. 57–73. DOI: 10.14530/se.2015.3.057-073.

7. Павлова А. Н., Шкурина Л. В. Планирование затрат в рамках оптимизации расходной базы транспортной компании в конкурентной среде // Современное состояние, проблемы и перспективы развития отраслевой

науки: Материалы Всероссийской конференции с международным участием, Москва, 20–23 ноября 2019 года / Под общ. ред. Т. В. Шепитько. – М.: Издательство «Перо», 2020. – С. 170–171. [Электронный ресурс]: <https://elibrary.ru/item.asp?id=42959007>. Доступ 01.09.2021.

8. Шкурина Л. В., Воблова Т. В., Беряков С. Н. Теоретико-методологические основы финансирования транспортной инфраструктуры регионов // Экономика и предпринимательство. – 2019. – № 2 (103). – С. 381–383. [Электронный ресурс]: <https://elibrary.ru/item.asp?id=37238704>. Доступ 01.09.2021.

9. Vukic, L., Mikulić, D., Keček, D. The Impact of Transportation on the Croatian Economy: The Input–Output Approach. *Economies*, 2021, Vol. 9, Iss. 7, 16 p. DOI: <https://doi.org/10.3390/economies9010007>.

10. Okechukwu, E., Madonsela, N. S., Adedotun, A. The Effect of Transportation Infrastructure on Economic Development. Conference: Proceedings of the 2nd African International Conference on Industrial Engineering and Operations Management Harare, Zimbabwe, December 7–10, 2020. [Электронный ресурс]: https://www.researchgate.net/publication/349476934_The_Effect_of_Transportation_Infrastructure_on_Economic_Development. Доступ 06.10.2021.

11. Гулин К. А., Мазилев Е. А., Кузьмин И. В., Алферьев Д. А., Ермолов А. П. Научно-технологический потенциал территорий и его сравнительная оценка // Проблемы развития территории. – 2017. – № 1 (87). – С. 8–24. [Электронный ресурс]: <https://findpatent.ru/magazine/024/245263.html>. Доступ 01.09.2021.

12. Дудаков Д. С. Инновационное развитие систем общественного транспорта в контексте взаимодействия с городской средой // Архитектура и современные информационные технологии. – 2018. – № 1 (42). – С. 287–304. [Электронный ресурс]: https://marhi.ru/AMIT/2018/1kvart18/PDF/21_dudakov.pdf. Доступ 01.09.2021.

13. Горбунов А. А. Региональное измерение политики развития транспортной инфраструктуры: зарубежный и отечественный опыт // Социально-гуманитарные знания. – 2018. – № 1. – С. 136–145. [Электронный ресурс]: <https://cyberleninka.ru/article/n/regionalnoe-izmerenie-politiki-razvitiya-transportnoy-infrastruktury-zarubezhnyy-i-otchestvennyy-opyt/pdf>. Доступ 01.09.2021.

14. Гуськина Н. В. Проблемы транспортных услуг в деятельности хозяйствующих субъектов // Тренды экономического развития транспортного комплекса России: форсайт, прогнозы и стратегии, Москва, 21 апреля 2020 года / Институт экономики и финансов Российского университета транспорта (МИИТ). – Москва, 2021. – С. 81–84.

15. Платонов А. А. Факторы формирования транспортной инфраструктуры региона // Образование. Транспорт. Инновации. Строительство: Сборник материалов II Национальной научно-практической конференции, Омск, 18–19 апреля 2019 года. – Омск: Сибирский государственный автомобильно-дорожный университет (СибАДИ), 2019. – С. 236–241. [Электронный ресурс]: <https://elibrary.ru/item.asp?id=38256833>. Доступ 01.09.2021. ●

Информация об авторе:

Гуськина Наталья Владимировна – аспирант кафедры экономики, финансов и управления на транспорте Российского университета транспорта, Москва, Россия, n.guskina@yandex.ru.

Статья поступила в редакцию 21.04.2021, дополнена 30.09.2021, одобрена после рецензирования 14.10.2021, принята к публикации 20.10.2021.