

А. С. Астраханцева¹, Ю. А. Щапова¹

¹ Иркутский государственный университет путей сообщения, г. Иркутск, Российская Федерация

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ РЕГИОНА

Аннотация. Транспорт является связующим звеном всех процессов экономики. Он помогает перемещать пассажиров и грузы, обеспечивает бесперебойность производства, своевременное получение товаров и услуг потребителями. Но во многом именно в транспортной отрасли наблюдается ряд проблем, приводящих к неравномерному функционированию всех отраслей народного хозяйства. В тексте затронуты актуальные проблемы развития региональных транспортных систем. Особое внимание уделено транспортной инфраструктуре и ее состоянию на региональном уровне. Описывается влияние инвестиций в транспортную инфраструктуру на основные отрасли народного хозяйства.

Доказано влияние уровня развития транспортной системы регионов на уровень жизни населения. Рассматривается показатель транспортной доступности, в том числе при мультимодальных перевозках. Более эффективные транспортные комбинации часто позволяют снизить логистические издержки и избежать проблем, возникающих в пути следования грузов, связанных с задержками поставок и безопасностью.

В статье также рассмотрены проблемы транспортной отрасли, с которыми сталкиваются все участники экономических отношений: государство, бизнес, не зависимо от формы собственности и объемов деятельности, потребители. Приводится описание альтернативного варианта организации транспортной деятельности на предприятии и аргументируется отсутствие результативности данного решения.

Ключевые слова: транспорт, транспортная инфраструктура, логистика, проблемы транспорта.

A. S. Astrakhantseva¹, I. A. Shchapova¹

¹ Irkutsk State Transport University, Irkutsk city, Russian Federation

THE ACTUAL DEVELOPMENT PROBLEMS OF THE REGIONAL TRANSPORT SECTOR

Abstract. The transport is a main chain of all the economic processes. It helps transport passengers and freights; ensures uninterrupted production; provides getting all the goods and services in time. But in many ways, it is the transport system has lots of problems, which cause uneven functioning of all sectors of economy. The text touches upon the rhetorical problems of the regional transport systems development. Special attention is paid to transport infrastructure and its condition at the regional level. The influence of the investments in transport sector is described.

The impact of the level of the development of the regional transport system to the standards of living is proven. The transport affordability including the variation of this term in multimodal transportation are considered. Efficient transport combinations reduce logistics costs and avoid the problems along the way which related to delayed delivery and cargo safety.

The article discusses the actual problems the participants in economic relations: government, business, consumers – face with. An alternative option for organizing transport activities at the enterprise is described and the lack of results from its implementation is argued.

Keywords: transport, transport infrastructure, logistics, transport problems.

Введение

Транспортная отрасль представляет собой совокупность всех видов транспорта: автомобильного, железнодорожного, авиационного, водного и трубопроводного. Транспортная отрасль выполняет обеспечивающую функцию для всех экономических областей, и представляет собой базовый инструмент комплексного развития экономики в целом. В современном мире транспорт подразумевает не только перемещение (транспортировку) грузов или пассажиров, подтверждая свое неотъемлемое участие в социальной и производственной сферах любого региона, а также является отраслевой системой, неотъемлемо связанной с жизнеобеспечением целого общества. Он обеспечивает основные условия жизни государства и общества, а также является необходимым фактором для создания единого экономического пространства.

В Российской Федерации транспортная система выражена огромной сетью автомобильных и железных дорог, водных путей, воздушных трасс. Состояние и развитие транспортной системы имеют первостепенное значение, так как обширная территория страны предопределяет различный уровень развития транспортной инфраструктуры в регионах. Ни один вид транспорта не сможет успешно функционировать при отсутствии соответствующих

инфраструктурных объектов: автомобильных и железных дорог, морских и речных портов, вокзалов, пересадочных пунктов и т.д. В региональном хозяйстве транспортная инфраструктура по праву считается связующим звеном между производственными, распределительными, обменными и потребительскими процессами. Развитие транспортной инфраструктуры всех регионов необходимо в первую очередь для реализации модели экономического роста страны и улучшения качества жизни населения [3]. Транспортная инфраструктура высокого качества мгновенно влияет на структуру рынка труда и ее совершенствование, на рост мобильности населения и потребление продукции и услуг. На сегодняшний день проблема транспортной инфраструктуры не в ее недостаточном развитии, а в том, что построение системы не соответствует тем целям, задачам, принципам, перспективам и современному этапу развития экономики. Одним из эффективных путей экономического и социального развития, как отдельных регионов России, так и государства в целом является разработка и внедрение рациональных транспортно-логистических систем (ТЛС), то есть создание совокупности объектов и субъектов и транспортной, и логистической инфраструктуры, сопровождение материальными и сопутствующими потоками. Формирование ТЛС в рамках регионов имеет первостепенное значение для РФ, так как позволит ускорить оборачиваемость движения товаров и услуг, сократить уровень логистических издержек деятельности инфраструктурного комплекса территорий, прежде всего, в сфере товародвижения, а также улучшить качество обслуживания потребителей, повысить работоспособность системы жизнеобеспечения населения и иных хозяйствующих субъектов. Функционирование региональных транспортно-логистических систем должно ориентироваться на решение актуальных проблем для этого региона. В основном: организация взаимодействия различных видов транспорта на логистических принципах, оптимизация структуры транспортных средств региона, а также сокращение количества посредников и формирование предложений по развитию транспортной инфраструктуры региона. Их применение способствует снижению стоимости транспортной составляющей в конечном итоге на розничную стоимость товара, следовательно, положительно влияет на получение прибыли участниками товародвижения [4].

Актуальные проблемы транспортной отрасли регионов

Территориальная неравномерность развития транспортной инфраструктуры ограничивает развитие единого экономического пространства в стране. Наиболее существенные различия наблюдаются между европейской частью Российской Федерации и Северной частью страны, регионами Сибири и Дальнего Востока. Но даже в европейской части страны сохранились отдельные населенные пункты, отдаленные от магистральной транспортной сети, что определяет недоступность к базовым социальным услугам [15]. Особенности данных зон являются резко-континентальный климат, не способствующий обеспечению ритмичной работы всех видов транспорта. Возведение транспортной инфраструктуры затрудняется, ведь подходящая температура для возведения, например, дорожного полотна в таких регионах наступает ближе к календарному лету, а прерывается сезоном дождей, и занимает максимум полгода. Проблемным построение транспортной системы во всех направлениях является также из-за ландшафтных особенностей территорий: горная местность затрудняет появление новой транспортной инфраструктуры, не дает построить кратчайших маршрутов за минимальное время. Таким образом, из-за особенностей территорий развитие межрегиональной транспортной сети затрудняется, если вообще является возможным. Регионы сегодня имеют фактически по одной эффективной магистрали автомобильного, железнодорожного и авиационного транспорта, и находятся они вдоль южной границы страны, связывая крупные промышленные центры. В северном направлении транспортные связи, кроме воздушных и водных путей и дорог местного значения, практически отсутствуют. Рациональное использование транспортного пространства – необходимое условие развития государства, однако, темпы прироста инфраструктурных объектов на Севере страны, в Сибири, на Дальнем Востоке не удовлетворяют прогнозам и ожиданиям. Состояние транспортной инфраструктуры и основных фондов на этих территориях не соответствуют задачам модернизации страны. Одним из существенных факторов, способствующих сохранению такого положения, является низкий уровень развития транспортных связей в этих регионах [2].

Текущее состояние транспортной системы не отвечает потребностям и перспективам развития Российской Федерации, наблюдается нехватка мощности по каждому виду транспорта. Межрегиональные связи по совместному целенаправленному сотрудничеству находятся в неразвитом состоянии и носят больше конкурентный характер. Преодоление слабого развития регионов и межрегиональных пространств является важным аспектом не только для развития какой-то отдельной территории, но и для всей социально-экономической системы национального хозяйства. В данном направлении инвестиционная привлекательность территории играет для развития всей транспортной отрасли немаловажную роль.

На текущий момент некоторые участки транспортной инфраструктуры развиваются как раз через инвестирование в отдельные объекты. Инвестиций в транспорт направлялось много, но позитивные изменения в отрасли так и не произошли [15]. Экономические факторы, такие как: спад производства, инфляция, снижение платежеспособности населения – непременно способствуют снижению инвестиций в развитие транспорта [13]. Стимулирующими факторами вложения капитала в развитие территории и транспортной отрасли являются проведение международных форумов, спортивных мероприятий, реализация политики корпоративно-социальной ответственности бизнеса и т.п. Инвесторами зачастую выступают государство и крупные предприятия. Внедрение любых инвестиционных проектов, в том числе в транспортной отрасли мгновенно улучшает социально-экономические факторы, так как растет занятость населения, уровень жизни, создается и обновляется отраслевая инфраструктура.

Среди всех транспортных инфраструктурных объектов главными можно назвать железнодорожные и автомобильные дороги. Они обеспечивают самую важную функцию транспортной отрасли – перемещение грузов и пассажиров. Пассажирские перевозки на сегодняшний день являются не только средством доставки людей из одного пункта в другой, но важным фактором социально-экономического развития территории. Тенденции на сегодняшний день со стороны населения: рост занятости без привязки к месту работы и жительства, распространение гибкого графика работы и увеличение числа сотрудников, занимающихся интеллектуальной деятельностью. Таким образом, можно ожидать потребность в обеспечении транспортной инфраструктурой возможности получить желаемое. [15]. Лидирующие позиции в перевозках пассажиров занимает автомобильный транспорт, реже люди используют железнодорожный и авиационный. Автомобильные перевозки чаще представлены личным транспортом, такси, автобусами. Роль железнодорожного транспорта в пассажирских перевозках занимает примерно одинаковые значения с авиационным транспортом по доле перевозок. Можно говорить в перспективе об увеличении доли авиационного транспорта в пассажирских перевозках, так как направление растет, оптимальность маршрутов, стоимость проезда и времени в пути играют решающую роль при принятии решения о поездке [12].

К грузовым перевозкам можно отнести перемещение не только товарно-материальных ценностей, но и сырьевых грузов. Перемещение нефтепродуктов и газа трубопроводным транспортом занимает большую долю в грузоперевозках. Иные ресурсы из глубинных районов к промышленным центрам перевозят железнодорожным транспортом. Автомобильный транспорт, в отличие от предыдущих двух, используют для доставки грузов на более короткие расстояния. Перевозки грузов отражают экономическую активность населения и промышленных предприятий. В производственной деятельности организаций транспорт играет решающую роль. Вместе с тем, для доставки грузов все чаще используется автомобильный транспорт, особенно если речь идет о малом и среднем бизнесе, так как компании этой сферы обычно находятся в нише регионального рынка, для доставки их грузов неактуальны большие расстояния. Поезда, корабли и самолеты требуются для дальних отправок, которые необходимы крупным федеральным сетям и производителям, чьи площадки могут быть расположены сразу в нескольких регионах [6].

При использовании различных видов транспорта для перевозки пассажиров или грузов важно понимать, что они все имеют разный набор проблемных и эффективных сторон. Одним из критериев результативности транспортной отрасли является транспортная доступность. Чтобы объективно характеризовать эффективность функционирования транспортной отрасли необходимо выделять комплексные показатели качества, которые отражают взаимосвязь и процессы внутри транспортной системы на любой территории. В отличие от статистических

критериев, таких как объемы перевозок грузов и пассажиров по видам транспорта, размеры транспортного парка, протяженности транспортных путей по видам транспорта и прочее, которые формируются эмпирическим методом, учитывая отдельные параметры функционирования транспорта. Транспортная доступность является одним из критериев для оценки качества обслуживания территории транспортом комплексно. Данное понятие отражает связность экономического пространства в параметрах пассажиро- и грузооборота, времени стоимости и качества в процессе удовлетворения потребностей общества в перемещении товарно-материальных ценностей и населения. Иначе говоря, транспортная доступность отражает беспрепятственное получение людьми необходимых им товаров или услуг (например, медицинского обслуживания, повседневных покупок), возможность добраться до работы или учебы. На доступность транспорта влияют индивидуальные или общественные предпочтения [11]. Чем устойчивее будет работать транспортная система, чем больше будет внедряться новых эффективных схем доставки товаров и перевозки пассажиров, тем выше будет доступность транспортных услуг для всех потребителей и тем меньше будут вероятны риски в связанных сферах. Понятие транспортной доступности отличается неоднозначностью, так как его трактовка имеет отличия в зависимости от отрасли, в которой оно применяется, а авторы могут вкладывать в него свой смысл. Критерии оценки транспортной доступности имеют определенную структуру и должны применяться в соответствии с рассматриваемым регионом [1]. Поэтому при использовании термина следует определиться с определением связи факторов между транспортной инфраструктурой и качеством жизни региона.

Обеспечение сбалансированного развития всех доступных видов транспорта и их соответствие современным критериям оценки качества возможно при активизации потенциала по каждому виду транспорта, основываясь на принципах реализации мультимодальности с учетом конкурентных преимуществ. Мультимодальные (смешанные) перевозки предполагают использование нескольких видов транспорта [9]. В контексте оценки результативности транспортной системы можно говорить о мультимодальной транспортной доступности – понятие введено зарубежными учеными [7, 8] – когда при формировании логистической цепи с использованием нескольких видов транспорта учитывается доступность транспорта в кратчайшем пути внутри цепочки. Эффективные транспортные комбинации позволяют снизить логистические издержки и избежать проблем в пути следования, связанных с задержками поставок и безопасностью груза. Транспортная составляющая в добавочной стоимости значительно высока, что является одной из значимых проблем действующих компаний. Зачастую организации неэффективно используют подвижной состав, тогда появляется порожний пробег и задержки в сроках поставки. Все это – проявление потребности в оптимизации графика маршрута перевозок [10]. При составлении маршрута необходимо учитывать наличие инфраструктурных объектов, их состояние, время года, погодные условия и прочее в зависимости от вида транспорта. Проблема перемещения товаров по территории Российской Федерации являются одними из ключевых в развитии транспортной отрасли. С этими проблемами сталкивается как государство, так и частный бизнес.

Хозяйствующие предприятия регионов все чаще сталкиваются с рядом проблем в отрасли, связанных с развитием транспортных систем регионов. Сложность поставки материальных ресурсов к месту назначения, нарушение договора в исполнении указанных сроков, безопасность груза в пути в связи с плохим качеством дорожного покрытия или другими факторами, возникающими во время транспортировки, повышенная стоимость перевозок из-за отсутствия альтернативных видов транспорта и оптимальных маршрутов – все это далеко не полный перечень проблем организаций. Транспортные инновации и развитие предпринимательской деятельности во многом сдерживаются несовершенством нормативно-правового обеспечения транспортной системы и развития транспортного рынка. В ряде случаев конфликты между заказчиком и перевозчиком обоснованы неразвитым законодательством в области грузоперевозок. Постоянные изменения в области налогового, трудового кодексов и другой сопутствующей нормативно-правовой базы сказываются на морально-психологическом состоянии исполнителей. Приоритет перевозчика, как и любого другого коммерческого предприятия, – увеличение дохода любой ценой – попросту негативно сказывается на изменении системы оплаты труда работников, в то время как, например, водители стремятся зарабатывать, если не больше, то на привычном уровне. Это, в свою

очередь, вызывает пренебрежение нормами труда и отдыха, подрывая, опять же, безопасность перевозок. Последствия сложностей в организации транспортной деятельности организации проявляется в ухудшении репутации изготовителя или перевозчика груза, что зачастую кончается прекращением дальнейшего сотрудничества.

Во избежание организационных проблем компании, в которых транспортировка не является основным бизнес-процессом, все чаще предпочитают делегировать эту функцию сторонним профильным предприятиям – передают транспортную деятельность на аутсорсинг. Основной причиной аутсорсинга является не размер организации, которая решила передать транспорт на аутсорсинг, а в том, что непрофильная функция требует множество материальных и временных ресурсов, также необходим контроль всех обеспечивающих перевозку процессов. На рынке транспортных услуг присутствует огромное количество профильных компаний: экспедиторов, перевозчиков, оказывающих полный спектр логистических услуг от транспортировки до хранения и документального оформления, страхования всех процессов, но чаще их услуги являются неудовлетворительными [5], потому как они сталкиваются ровно с теми же проблемами, упомянутыми выше. Но вместе с тем, крупные компании могут передавать на аутсорсинг часть транспортных функций, что позволяет сохранить гибкость в планировании и выстраивании маршрутов тогда, когда это необходимо самой компании.

Заключение

На фоне роста спроса на транспортные услуги в регионах Российской Федерации в транспортной отрасли остается ряд нерешенных системных проблем. Таким образом, зарождается угроза общему социально-экономическому росту, что также затрудняет дальнейшее развитие отдельных видов транспорта. Происходит повышение активности многочисленных грузовых и пассажирских перевозчиков, но нужно не забывать проводить правильный и своевременный анализ состояния транспортного рынка и отрасли в целом. Тогда, когда будет достигнуто превышение предложения транспортных услуг над спросом, можно будет сказать о рациональном функционировании всей транспортной сети. На региональном уровне стоит сделать акцент не на улучшении состояния транспортной инфраструктуры, а на повышении пользы от ее использования.

Без решения главных проблем невозможно развитие транспортной отрасли, а соответственно и положительных тенденций в социально-экономических показателях остается под вопросом. Выполнить требования государства, бизнеса, населения, предъявляемые к транспортной отрасли Российской Федерации возможно в случае серьезной технологической модернизации и увеличения плотности инфраструктуры [15]. Согласованная работа должна быть организована между всеми видами транспорта и экономическими отраслями. Транспорт не должен оставаться «узким местом» и фактором, сдерживающим рост в социально-экономической сфере. Напротив, опережающее развитие транспорта, должно организовать устойчивое и бесперебойное развитие всех отраслей народного хозяйства и повышение уровня жизни населения в целом [14]. Регионы с лучшим доступом к ресурсам и рынкам посредством транспортной системы в перспективе окажутся более конкурентоспособными, чем изолированные регионы, даже если оценка будет происходить в относительно равных условиях.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Левашев А. Г. К вопросу об оценке качества транспортного обслуживания в городах / А. Г. Левашев, А. Ю. Михайлов, М. И. Шаров // Современные проблемы транспортного комплекса России: Вып. 3: Межвуз. сб. науч. тр., 2013. С. 16-23.
2. Милованова Е. А. Постановка задачи рационализации транспортных связей / Е. А. Милованова, А. А. Милованов, Милованов А. И. // Современные проблемы транспортного комплекса России: Вып. 3: Межвуз. сб. науч. тр., 2013. С. 49-57
3. Оруджов Р. Н. Проблемы развития транспортной системы в Российской Федерации / Р.Н. Оруджов, А. В. Жигунова, Р. М. Раджабов, М. Н. Оруджова // Современные проблемы транспортного комплекса России: Вып. 3: Межвуз. сб. науч. тр., 2013. С. 57-64

4. Рахимова Е. А. Особенности формирования региональных транспортно-логистических систем на основе сетевых структур / Е. А. Рахимова // Современные проблемы транспортного комплекса России: Вып. 3: Межвуз. сб. науч. тр., 2013. С. 105-112
5. Голубев П. В. Анализ недостатков транспортной логистики в России, 2016. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/analiz-nedostatkov-transportnoy-logistiki-v-rossii-1> (дата обращения: 03.02.2021).
6. Тончева М. В. Влияние внешних факторов на развитие рынка логистических услуг в России / М. В. Тончева. — Текст: непосредственный // Молодой ученый. – 2021. – № 6 (348). – С. 378-379. – URL: <https://moluch.ru/archive/348/78342> (дата обращения: 13.02.2021).
7. Schurmann C. Accessibility Indicators. Deliverable D5 of Project Socio-Economic and Spatial Impacts of Transport Infrastructure Investments and Transport System Improvements (SASI) commissioned by the General Directorate VII (Transport) of the European Commission as part of the 4th Framework Programme of Research and Technology Development / C. Schurmann, K. Spiekermann, M. Wegener. – The Institute of Spatial Planning of the University of Dortmund, 1997. – 102 p. URL: http://www.spiekermann-wegener.de/pub/pdf/IRPUD_Ber39.pdf (дата обращения: 03.02.2021).
8. Wegener M. SASI Model Description // M. Wegener. – Spiekermann & Wegener Urban and Regional Research, Dortmund, 2008. – 49 p. URL: http://www.spiekermann-wegener.de/mod/pdf/AP_0801.pdf (дата обращения: 03.02.2021).
9. Никифоров Е.С. Мультимодальные перевозки: назначение, виды, особенности / Е.С. Никифоров, Р.П. Латыпова // Образование, экономика, общество. – 2014. – № 5 – 6 (45–46). – С. 35–37.
10. Астраханцева А. С. Проблемы сбытовой деятельности компаний, реализующих непродовольственные товары [Электронный ресурс] / В. С. Москвитина, А. С. Астраханцева, // Молодая наука Сибири: электрон. науч. журн. – 2020. – № 3(9). – Режим доступа: <http://mnv.irgups.ru/toma/39-2020>, свободный. – Загл. с экрана. – Яз. рус., англ. (дата обращения: 11.02.2021).
11. Litmann Todd/ Transportation Affordability Evaluation and Improvement Strategies // Victoria Transport Policy Institute, 16 March 2021. – 47 p. URL: <https://www.vtpi.org/affordability.pdf> (дата обращения: 11.02.2021).
12. Транспортная инфраструктура и экономический рост. Научное руководство – П. А. Чистяков, П. А. Лавриенко. – М. Издательство Перо, 2019. – 142 с. [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.infraeconomy.com/data/files/transportnaya-infrastruktura-i-ehkonomi-cheskij-rost.pdf> (дата обращения: 12.02.2021).
13. Федотенков, Д. Г. Основные проблемы и пути развития транспортной логистики / Д. Г. Федотенков. – Текст: непосредственный // Проблемы современной экономики: материалы III Междунар. науч. конф. (г. Челябинск, декабрь 2013 г.). – Т. 0. – Челябинск : Два комсомольца, 2013. – С. 168-171. – URL: <https://moluch.ru/conf/econ/archive/92/4675/> (дата обращения: 03.02.2021).
14. Кузнецов Ю. Ю. Роль транспортной инфраструктуры в развитии региональной экономики / Ю. Ю. Кузнецов // Российское предпринимательство. – 2013. – Том 14. – № 2. – С. 85-90.
15. Интегрированная транспортная система 2018. Научное руководство – П.А. Чистяков, М. С. Фадеев, М.Э. Дмитриев и др. – Москва, 2018. – 278 с. – URL: <https://www.infraeconomy.com/data/files/integrirovannaya-transportnaya-sistema-2018.pdf> (дата обращения: 05.02.2021).

REFERENCES

1. Levashev A. G., Mikhailov M. A., Sharov M. I. K voprosu ob otsenke kachestva transportnogo obsluzhivaniia v gorodakh // Sovremennye problemy transportnogo kompleksa Rossii: Вып. 3: Mezhvuz. sb. науч. тр. 2013. Pp. 16-23.
2. Milovanova E. A., Milovanov A. A., Milovanov A. I. Postanovka zadachi ratsionalizatsii transportnykh svyazei // Sovremennye problemy transportnogo kompleksa Rossii: Вып. 3: Mezhvuz. sb. науч. тр. 2013. Pp. 49-57

3. Orudzhov R., Zhigunova M., Radjabov R., Orudzhova M. Problems of Development of Transport System in Russian Federation // *Sovremennye problemy transportnogo kompleksa Rossii: Vyp. 3: Mezhevuz. sb. nauch. tr.* 2013. Pp. 57-64
4. Rakhimova E. A. Osobennosti formirovaniia regionalnykh transportno-logisticheskikh system na osnove setevykh struktur // *Sovremennye problemy transportnogo kompleksa Rossii: Vyp. 3: Mezhevuz. sb. nauch. tr.* 2013. Pp. 105-112
5. Golubev P. V. Analiz nedostatkov transportnoy logistiki v Rossii, 2016. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/analiz-nedostatkov-transportnoy-logistiki-v-rossii-1> (Accessed: 03.02.2021).
6. Toncheva, M. V. Vliyanie vneshnikh faktorov na razvitiye rynka logisticheskikh uslyg v Rossii / M. V. Toncheva. — Text: // *Molodoy ucheniy.* 2021. No 6 (348). Pp. 378-379. – URL: <https://moluch.ru/archive/348/78342/> (Accessed: 13.02.2021).
7. Schurmann, C. Accessibility Indicators. Deliverable D5 of Project Socio-Economic and Spatial Impacts of Transport Infrastructure Investments and Transport System Improvements (SASI) commissioned by the General Directorate VII (Transport) of the European Commission as part of the 4th Framework Programme of Research and Technology Development / C. Schurmann, K. Spiekermann, M. Wegener. – The Institute of Spatial Planning of the University of Dortmund, 1997. – 102 p. – URL: http://www.spiekermann-wegener.de/pub/pdf/IRPUD_Ber39.pdf (Accessed: 03.02.2021).
8. Wegener M. SASI Model Description // M. Wegener. – Spiekermann & Wegener Urban and Regional Research, Dortmund. 2008. 49 p. – URL: http://www.spiekermann-wegener.de/mod/pdf/AP_0801.pdf (Accessed: 03.02.2021).
9. Nikiforov E.S. Multimodalnye perevozki: naznachenije, vidy, osobennosty / E.S. Nikiforov, R.R. Latypova // *Obrazovanie, ekonomika, obshchestvo.* 2014. No 5 – 6 (45–46). Pp. 35–37.
10. Astrakhantseva A.S., Moskvitina V.S. Problemy sbytovoj deyatel'nosti kompanij, reali zuyushchih neprodovol'stvennyye tovary [Problems of sales activities of companies selling non-food products] *Molodaya nauka Sibiri: ehlektronnyj nauchnyj zhurnal [Young science of Siberia: electronic scientific journal]*, 2020, no. 3. (Accessed: 11.02.2021).
11. Litmann Todd/ Transportation Affordability Evaluation and Improvement Strategies // Victoria Transport Policy Institute, 16 March 2021. 47 p. – URL: <https://www.vtpi.org/affordability.pdf> (Accessed :11.02.2021).
12. Transportnaya infrastruktura i ekonomicheskij rost. Nauchnoe rukovodstvo – P.A. Chistyakov, P. A. Lavrienko — M. Izdatelstvo Pero, 2019. 142 p. – URL: <https://www.infraeconomy.com/data/files/transportnaya-infrastruktura-i-ehkonomi-cheskij-rost.pdf> (Accessed: 12.02.2021).
13. Fedotenkov, D. G. Osnovnye problemy i puty razvitiya transportnoy logistiki [The main problems and the solutions of transport logistics]/ D. G. Fedotenkov. – Text: // *Problemy sovremennoy ekonomiki: materialy: III Int. scientific conference.* (Chelyabinsk city, December 2013.). T. 0. Chelyabinsk: Dva komsomol'tsa, 2013. Pp. 168-171. – URL: <https://moluch.ru/conf/econ/archive/92/4675/> (Accessed: 03.02.2021).
14. Kuznetsov, Yu.Yu. (2013) The Role of Transport Infrastructure in the Regional Economy. *Rossiyskoe predprinimatel'stvo*, 14(2). Pp. 85-90.
15. Integrirovannaya transportnaya sistema, 2018 [Integrated Transport System] *Nauchnoe rukovodstvo-* P.A. Chistyakov, M. S. Fadeev, M.E. Dmitriev i dr. — Moscow, 2018. 278 p. – URL: <https://www.infraeconomy.com/data/files/integrirovannaya-transportnaya-sistema-2018.pdf> (Accessed 05.02.2021).

Информация об авторах

Астраханцева Арина Сергеевна – к.э.н., доцент кафедры «Финансовый и стратегический менеджмент», Иркутский государственный университет путей сообщения, г. Иркутск, e-mail: arina.personal@gmail.com

Щапова Юлия Алексеевна – студент 4 курса, направление подготовки Менеджмент», профиль «Логистика и управление цепями поставок, Иркутский государственный университет путей сообщения, г. Иркутск, e-mail: jshchapova@bk.ru.

Authors

Astrakhantseva Arina Sergeevna – Candidate of Economic Sciences, Associate professor, Department of Financial and Strategic Management, Irkutsk State Transport University, Irkutsk city, e-mail: arina.personal@gmail.com

Shchapova Iuliia Alekseevna – 4th year student, Logistics and Supply Chain Management, Irkutsk State Transport University, Irkutsk city, e-mail: jshchapova@bk.ru

Для цитирования

Астраханцева А.С., Шапова Ю.А. Актуальные проблемы развития транспортной отрасли региона [Электронный ресурс] / А. С. Астраханцева, Ю.А. Шапова // Молодая наука Сибири: электрон. науч. журн. – 2021. – № 1(11) 2021. – Режим доступа: <https://mnv.irkups.ru/toma/111-2021>, свободный. – Загл. с экрана. – Яз. рус., англ. (дата обращения: 15.04.2021).

For citation

Astrakhantseva A.S., Shchapova I.A. *Aktualnie problemi razvitiya transportnoy otrasli regiona* [The actual development problems of the regional transport sector] *Molodaya nauka Sibiri: ehlektronnyj nauchnyj zhurnal* [Young science of Siberia: electronic scientific journal], 2021, no. 1. [Accessed 15/04/21]