

ОТРАСЛЕВОЙ СЕКТОР КАК ОСНОВА ЭКОНОМИКИ РОССИИ / INDUSTRY SECTOR AS THE BASIS OF THE RUSSIAN ECONOMY

Оригинальные статьи / Original articles

DOI 10.24182/2073-6258-2023-22-1-32-39



Современная классификация маршрутов и анализ структуры себестоимости перевозок

Г. Л. Илюхина

аспирант

Российский университет транспорта (МИИТ), Москва, Россия

kg19261421698@yandex.ru

Аннотация: В 2022 году в Российской Федерации большую часть городских граждан, пользуется услугами пассажирского транспорта общего пользования. Причем основная доля пассажирской городской логистики приходится на автобусный парк. По мнению ведущих экономических экспертов, это обстоятельство связано прежде всего с тем, что в самых крупных городах России из-за большого наплыва личных автомобилей стали появляться большие проблемы в виде пробок и парковочных мест. А альтернативы личному транспорту кроме пассажирской городской логистики не появилось. Еще один важный фактор: с каждым годом количество населения в российских городах неуклонно растет. И это при условии, что на сегодняшнее время городская пассажирская логистика востребована как никогда. К сожалению, размер субсидированных средств, которые выделяет правительство РФ на содержание муниципального городского транспорта не полностью покрывает все затраты перевозчиков. Аналитики связывают недостаток субсидий прежде всего с их необъективным расчетом: власть на местах в Российской Федерации определяет размер субсидий при помощи устаревших нормативных актов и без должных методических расчетов. Все это в совокупности приводит к неутешительным и необъективным итогам вычислений.

Ключевые слова: городской транспорт, логистика, экономика, транспортная инфраструктура, себестоимость.

Для цитирования: Илюхина Г.Л. Современная классификация маршрутов и анализ структуры себестоимости перевозок. Ученые записки Российской академии предпринимательства. 2023. Т. 22. № 1. С. 32–39. <https://doi.org/10.24182/2073-6258-2023-22-1-32-39>.

Modern classification of routes and analysis of the structure of transportation cost

G. L. Ilyukhina

postgraduate student

Russian University of Transport (MIIT), Moscow Russia

kg19261421698@yandex.ru

Abstract: In 2022 in the Russian Federation, most of the urban citizens use the services of public passenger transport. Moreover, the main share of passenger urban logistics falls on the bus fleet. According to leading economic experts, this circumstance is primarily due to the fact that in the largest cities of Russia, due to the large influx of private cars, big problems began to appear in the form of traffic jams and parking spaces. And there was no alternative to personal transport except for passenger urban logistics. Another important factor: every year the population in Russian cities is steadily growing. And this is provided that today urban passenger logistics is in demand more than ever. Unfortunately, the amount of subsidized funds that the government of the Russian Federation allocates for the maintenance of municipal urban transport does not fully cover all the costs of carriers. Analysts attribute the lack of subsidies primarily to their biased calculation: local authorities in the Russian Federation determine the amount of subsidies using outdated regulations and without proper methodological calculations. All this together leads to disappointing and biased results of calculations.

Keywords: urban transport, logistics, economics, transport infrastructure, prime cost.

For citation: *Ilyukhina G.L. Modern classification of routes and analysis of the structure of transportation cost. Scientific notes of the Russian academy of entrepreneurship. 2023. T. 22. № 1. P. 32–39. (In Russ.) <https://doi.org/10.24182/2073-6258-2023-22-1-32-39>.*

Совершенно очевидно, что для правильного анализа нормирования и структуры себестоимости пассажирских перевозок рельсового транспорта крайне важно знать экономически обоснованное значение стоимости одного километра пробега 1 пассажирского рельсового транспортного средства. Величина стоимости одного километра пробега 1 единицы рельсового транспортного средства, которое участвует в пассажирских перевозках, состоит из прибыли и себестоимости. Себестоимость должна быть такого размера, чтобы она полностью могла обеспечить стабильную работу транспортной компании, которая занимается пассажирскими перевозками.

Как показали результаты проведенных исследований, в Российской Федерации размер себестоимости в процентном отношении чаще всего превышает более 80% от стоимости одного километра пробега 1 единицы рельсового транспортного средства. Оставшаяся сумма приходится на прибыль пассажирского транспортного перевозчика.

Хотя нередки случаи, когда логистическое предприятие, которое занимается пассажирскими перевозками на рельсовом транспорте и вовсе уходит в минус. То есть, себестоимость составляет более 100% от стоимости одного километра пробега 1 единицы рельсового транспортного средства. Совершенно очевидно, что на сегодняшний день главная задача местных городских и федеральных властей — обеспечить транспортным пассажирским компаниям достойную прибыль.

Достойная прибыль в свою очередь позволит вовремя обновлять рельсовый парк и платить водителям хорошую заработную плату. Тогда профессионалы своего дела в транспортной пассажирской отрасли не будут увольняться с неперспективной работы. А это уже в конечном итоге позволит обеспечить пассажирам так необходимые им две вещи: безопасность и комфорт.

Формирование себестоимости пассажирских рельсовых перевозок обычно производится при помощи бухгалтерского учета и экономического подхода. Когда для формирования себестоимости применяется экономический подход, то вместе с прямыми расходами, которые являются явными затратами, также принимаются в расчет и неявные расходы.

Доподлинно известно, что при бухгалтерском же подходе формирования себестоимости учитываются только явные издержки. То есть, это только те расходы, которые, так или иначе, нужны для создания необходимой услуги или товара. Явные затраты состоят только из прямых и косвенных расходов. Пример косвенных затрат: зарплата сотрудникам, издержки на запасные части и прочие расходные материалы.

Пример косвенных расходов: затраты по процентам на заемные средства (если таковые имеются), зарплата руководящим работникам, амортизационные издержки, накладные траты и др.

Для вычисления конечного значения экономических затрат, за вычетом бухгалтерских издержек, также учитываются неявные расходы. Совершенно очевидно, что в данном случае при расчете неявных расходов также берется во внимание цена материальных ресурсов, которые принадлежат самой транспортной компании ¹.

Как показали результаты проведенных исследований, у индивидуальных предпринимателей, которые занимаются пассажирскими транспортными перевозками, неявные затраты наиболее ярко выражены.

Эти неявные издержки не включаются в себестоимость затрат на собственную заработную плату. Исходя из выше сказанного, можно сделать вывод, что наиболее конкурентоспособны те пассажирские перевозчики, у которых за один календарный год имеется наибольший размер расходов, которые тратятся на осуществляемую транспортную деятельность.

Также эти расходы подразделяются на следующие типы:

- Нормативные затраты.
- Сверхнормативные затраты.

¹ Никитина У.А., Скорюпина Л.С., Чабанова Е.В. Электрический транспорт в городской среде. Химия. Экология. Урбанистика. 2020. Т. 3. С. 178–182.

На 2022 год одним из самых главных факторов стабильной работы логистических российских организаций, которые занимаются пассажирскими перевозками, является обеспечение руководством стабильности и профессиональной пригодности работников. Как показали результаты проведенных исследований работы транспортных компаний, текучесть основных кадров основных профессий (водитель, диспетчер, кондуктор, слесарь ремонтник) достигает свыше 25%. При таких условиях менеджерам логистических пассажирских организаций довольно непросто обеспечить безопасную и стабильную работу.

Дополнительно известно, что на сегодняшний день одним из самых важнейших документов, который регулирует уровень заработной платы работников, является «Федеральное отраслевое соглашение по пассажирскому наземному городскому транспорту». Этот документ направлен прежде всего на защиту персонала, а также обеспечивает стабильную работу транспортных пассажирских компаний. Но он не совсем учитывает дифференциацию рынков труда в разных муниципальных организациях, которые бы находились в одном и том же субъекте России.

Для начисления заработной платы сотрудников логистических организаций учитывается постоянно обновляемый размер прожиточного минимума. Эта сумма является одной и той же для всех муниципальных организаций и начисляется в целом по субъекту РФ. Но следует учитывать то важнейшее обстоятельство, что рынок труда субъектов России сильно дифференцирован по уровню заработной платы в разных муниципальных организациях.

К сожалению, применение «Федерального отраслевого транспортного соглашения» при сегодняшнем уровне дифференциации заработной платы не может создать необходимый уровень зарплаты основного персонала транспортных компаний, которые занимаются пассажирскими перевозками для того, чтобы эта заработная плата могла создать кадровую стабильность в большинстве российских логистических организаций и других муниципальных организациях, связанных с пассажирскими перевозками. Поэтому так необходимо стремиться к тому, чтобы на местных рынках труда, связанных с логистической пассажирской деятельностью, создавался стабильно высокий уровень оплаты труда.

По нашему мнению, в 2023 году нужно пересмотреть способ нормирования заработной платы основных и вспомогательных работников в транспортной пассажирской области. Следует сделать такой метод нормирования зарплат, чтобы он учитывал реальную ситуацию зарплат на местном рынке труда. Необходимо добиться таких положительных результатов, чтобы текучесть персонала составляла не более 10% в год.

В результате проведенных исследований была зафиксирована прямая зависимость между среднемесячным размером оплаты труда персонала средних и крупных предприятий всех областей экономики Российской Федерации по месту нахождения пассажирского перевозчика и зарплатой людей основных специальностей (водитель, диспетчер, кондуктор) из транспортных пассажирских организаций².

На основании выше перечисленной информации была создана специальная система коэффициентов, которая вычисляет размер среднемесячной оплаты труда работников основных специальностей логистических компаний, а также в муниципальных учреждениях, находящихся рядом с конкретным пассажирским перевозчиком.

Но практическим путем было выяснено, что этот способ начисления среднемесячной заработной платы не совсем эффективен в тех региональных округах, где в среднем оплата труда в целом ниже установленного правительством России прожиточного минимума. Но в этих регионах рационально принимать в расчет нормативы по заработной плате, которые были разработаны и предложены «Федеральным отраслевым соглашением Российской Федерации по пассажирскому транспорту».

На сегодняшний день расходы, которые несут транспортные пассажирские предприятия на смазочные материалы и топливо вычисляются при помощи разработанных методических реко-

² Шумилин В.П. Умный городской транспорт как один из элементов проекта «УМНЫЙ ГОРОД». Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2020. № 1 (3). С. 456–462.

мендаций под названием «Нормы расхода смазочных материалов и топлива на пассажирском транспорте» от 14.07.2015 г. Эти нормы утверждены Министерством транспорта России.

Затраты на топливо для каждой рельсовой единицы транспорта высчитываются по специальной формуле. В утвержденном документе по нормам расхода смазочных материалов и топлива также имеются формулы для вычисления расхода на смазочные материалы, ремонт пассажирских транспортных средств и ТО.

Для вычисления заработной платы персонала вспомогательных работников ремонтных служб применяются утвержденные нормативы трудоемкости ТО и ремонта. Также имеются недо-работанные в полном объеме нормы зарплат, в основе которых лежит среднемесячная заработная плата в данном конкретном регионе РФ.

На сегодняшнее время нормативные действующие документы определяют следующее положение: вычисление размера косвенных и прочих затрат по обычным видам деятельности для того, чтобы определить стоимость одного километра пробега транспортного средства, производится при помощи определения отношения величины прочих затрат по обычным видам деятельности и косвенных издержек к переменным затратам.

Для того, чтобы правильно выставить систему показателей и различных финансовых индикаторов, которые бы позволяли сбалансировать экономическую доступность населения и ресурсной обеспеченности рельсового транспорта общего пользования, для начала необходимо правильно рассчитать экономически обоснованную стоимость одного километра пробега транспортного средства, занимающегося пассажирскими перевозками³.

Данная стоимость будет вычисляться при помощи финансово обоснованных затрат, которые требуются для пассажирских перевозок, и прибыли, необходимой для устойчивой работы транспортных пассажирских компаний (чтобы вовремя выплачивалась заработная плата сотрудникам, своевременно обновлялся пассажирский рельсовый парк, вовремя производилась замена запасных частей и других применяемых в работе материалов).

Прибылью называется финансовый прирост логистического предприятия по окончании некоторого промежутка времени. Например, календарного года, месяца.

Устойчивая работа в плане экономической деятельности в любой транспортной компании, занимающейся пассажирскими перевозками, предполагает финансовую стабильность и такой уровень рентабельности конкретного предприятия, чтобы можно было не только оплатить все понесенные расходы, связанные с предоставлением пассажирских услуг, но и получить в конечном итоге прибыль.

Есть еще одно экономическое состояние, которое характеризует любую логистическую пассажирскую организацию. Называется оно абсолютно устойчивым финансовым состоянием. Если транспортное предприятие находится в таком экономическом положении дел, то такая компания не зависит от различных кредитных организаций, существующие расходы в полном объеме покрываются собственными силами. Но, к сожалению, как показали результаты проведенных исследований, такие компании встречаются очень редко, потому что для постоянного развития необходимы постоянные финансовые вливания со стороны.

Если транспортная организация, занимающаяся пассажирскими перевозками, является нормальной в плане экономического положения дел, то эта компания обладает достаточным для себя уровнем рентабельности. То есть предполагается, что данная компания эффективно применяет все имеющиеся в собственном распоряжении финансовые источники и в полном объеме или фактически в полном объеме перекрывает свои расходы.

Еще одно финансовое состояние, которое довольно часто встречается у российских логистических пассажирских предприятий — неустойчивое экономическое состояние. Оно характеризуется, прежде всего, большим наличием риска возможной будущей неплатежеспособности. Но чаще всего все равно сохраняется некая возможность восстановления экономического баланса.

³ Никитина У.А., Скорюпина Л.С., Чабанова Е.В. Электрический транспорт в городской среде. Химия. Экология. Урбанистика. 2020. Т. 3. С. 178–182.

На сегодняшний день во всех федеральных округах для формирования пассажирского тарифа широко используют нормативные документы. Данные нормативные документы утверждены и разработаны городской администрацией на местах. Главный фактор при формировании тарифа на перевозку людей, на который опирается местная администрация — применение специализированной системы индексирования по всем существующим экономическим показателям за весь предыдущий календарный год.

Перевозка граждан прежде всего носит социальный характер, поэтому местным органам власти приходится учитывать невысокую платежеспособность граждан. Этот факт часто мешает транспортным компаниям, которые занимаются пассажирскими перевозками. Так как в большинстве случаев логистическим пассажирским организациям не удается покрыть даже собственные затраты на перевозку людей. Поэтому чаще всего транспортные предприятия работают по регулируемым пассажирским тарифам.

Как показывают последние проведенные исследования, хоть местные органы власти должны возмещать расходы пассажирских перевозчиков, связанные с льготами граждан и их багажа, согласно статье 790 гражданского кодекса Российской Федерации (пункт 5), на практике в полном объеме компенсации недополученной прибыли логистическим организациям нет. Совершенно очевидно, что это приводит транспортные пассажирские компании к накапливаемой убыточности.

Именно поэтому в 2004 году была сделана отмена части льгот для некоторых категорий людей, которые пользуются пассажирским общественным транспортом. Согласно закону № 122-ФЗ, было сделано предписание местным органам власти во всех регионах. Согласно данному предписанию администрации на местах было рекомендовано вводить более эффективные правовые устройства. Главная задача таких эффективных правовых устройств — повышать и сохранять приемлемый уровень социальной защиты людей. При этом такие правовые механизмы должны учитывать имущественное и правовое положение граждан.

Также, согласно закону № 122-ФЗ, местная администрация на местах может определять самые разные системы оплаты поездки для пассажиров-льготников, возмещать логистическим предприятиям недополученные прибыли при помощи субъектов России и бюджетов муниципальных организаций.

По нашему мнению, на сегодняшнее время между властью на местах и пассажирскими перевозчиками действует определенная модель экономических взаимоотношений, которая характеризуется следующими моментами:

- Регулируемый тариф, который применяется для пассажирских логистических компаний, не соответствует экономически обоснованному тарифу. На практике он на порядок меньше.
- Прибыль, которая остается после оплаты поездки гражданами, примерно равно производству таких экономических параметров: количеству обслуженных граждан и регулируемому пассажирскому тарифу.
- Как показали результаты проведенных исследований, зачастую затраты логистической компании, которая занимается пассажирскими перевозками, больше конечной полученной прибыли.
- Основная прибыль логистического пассажирского предприятия состоит из таких двух пунктов: субсидий из государственного бюджета России и прибыли, которая была получена от продажи населению проездных билетов.
- В основном затраты государственного бюджета примерно равны тем денежным средствам, которые выделяются логистическим компаниям, занимающихся пассажирскими перевозками.

Для того, чтобы логистические пассажирские компании приносили прибыль своим владельцам, необходимо создавать такие условия, при которых:

- Чтобы итоговая прибыль в полном объеме закрывала финансовые расходы на эксплуатационную деятельность.
- Прибыль транспортной пассажирской организации имела бы такой размер, который будет необходим для устойчивой деятельности предприятия, а также для обновления рельсового парка.

Рассмотрим три самых эффективных метода формирования пассажирских тарифов:

· Вариант 1.

При этом варианте экономически обоснованный пассажирский транспортный тариф вычисляется как частное от деления цены перевозки на количество обслуженных граждан. Также при таком варианте часть граждан, которые бы в других обстоятельствах могли бы рассчитывать на дополнительные льготы, в этом случае льготы им не будут предоставляться. То есть, во многих случаях дополнительное государственное финансирование будет отсутствовать.

· Вариант 2.

При этом методе формирования пассажирских транспортных тарифов граждане платят за перевозку по регулируемому тарифу. Причем размер такого регулируемого тарифа будет ниже величины экономически обоснованного тарифа.

Дополнительная государственная помощь во втором варианте присутствует, но ее размер равен разнице между ценой перевозки, прибылью и субсидиями от платы проезда гражданами, которые пользуются общественным рельсовым транспортом. Также при таком варианте формирования пассажирских транспортных тарифов государственное финансирование равняется размеру субсидий за перевозку населения. Причем учитывается такая категория граждан, которая имеет право на льготный проезд ⁴.

Совершенно очевидно, что при таком варианте формирования пассажирских транспортных тарифов возникает потребность в дополнительном вливании финансовой государственной помощи. По нашему мнению, размер этой государственной субсидии будет зависеть от величины регулируемого тарифа, который применяется для формирования размера оплаты пассажирской перевозки. Чем меньше по размеру будет регулируемый тариф, тем больше должно выделяться государством дополнительного финансирования. То есть, величина выделяемой государственной субсидии находится в прямой зависимости от регулируемого тарифа.

· Вариант 3.

При последнем методе формирования пассажирских транспортных тарифов финансово обоснованный тариф вычисляется как частное от деления разницы между ценой пассажирского проезда и суммой государственной помощи на количество пассажиров. Также при таком варианте государственная помощь равняется сумме субсидий за проезд граждан, у которых имеются различные льготы, положенные по закону.

Еще одна особенность третьего варианта формирования пассажирских транспортных тарифов: регулируемый тариф равняется финансово обоснованному пассажирскому транспортному тарифу.

По нашему мнению, для того, чтобы полностью воплотить в жизнь модель, которая состоит в официальном заключении контракта между логистическими компаниями, которые занимаются пассажирскими перевозками, и государством (администрацией на местах), необходимо решить одну основную проблему. Эта проблема состоит в обеспечении дополнительной государственной помощи логистических пассажирских компаний из региональных или федеральных бюджетов. Это нужно для того, чтобы эти транспортные предприятия получали доход, который бы включался в стоимость эксплуатационных работ ⁵.

Как показали результаты последних проведенных исследований, система поступления прибыли для логистических пассажирских организаций может быть сделана такими двумя методами:

- Граждане заранее покупают разные виды проездных билетов. После этого, они прикладывают его к специальному считывающему устройству, которое будет находиться при входе в рельсовое транспортное средство.
- Пассажир оплачивает проезд водителю или кондуктору.

⁴ Шуть В.Н. Городской автоматический транспорт. Транспорт Урала. 2022. № 1 (72). С. 3–7.

⁵ Соколов Ю.И., Лавров И.М. Экономическое влияние качества на изменение объема грузовых перевозок на рынке железнодорожного транспорта. Транспортное дело России. 2022. № 2. С. 41–43.

Совершенно очевидно, что для более прозрачного взаимодействия между местными органами власти Российской Федерации и пассажирскими транспортными перевозчиками, транспортные компании должны периодически давать финансовый отчет администрации на местах, причем не реже одного раза в месяц. В этот отчет должны включаться все финансовые потоки логистического предприятия, осуществляющего пассажирские перевозки. Особенно это касается дохода от оплаты проезда.

Государственные чиновники после этого тщательно анализируют поступившие данные. И на основании их формируют размер дополнительной государственной субсидии, которая потом поступает на счет транспортным пассажирским компаниям.

Также федеральными органами власти на сегодняшний день рассматривается еще один вариант организации платы за проезд гражданам. Он заключается в следующем: в России во всех регионах создаются специализированные пункты продажи проездных билетов пассажирам.

По этому же проекту, все финансы с этих специальных пунктов продажи должны будут стекаться в некий централизованный фонд, который был бы заранее создан для сбора денежных средств за оплату проезда на пассажирском транспорте. Проект этот на сегодняшнее время пока еще «сырой», так как его следует дорабатывать, создавать специальную методику. Эта методика должна будет объективно и прозрачно поделить доходы между всеми логистическими компаниями Российской Федерации, занимающимися пассажирскими перевозками.

По нашему мнению, на 2023 год в России при системе работы на контрактной основе у транспортных пассажирских организаций имеются некоторые проблемы, которые связаны с налогом на добавленную стоимость и налогом на прибыль.

На сегодняшнее время больше половины логистических предприятий, осуществляющих пассажирские перевозки, имеют отрицательную рентабельность. Соответственно, они не платят в государственную казну налог на прибыль.

В это же самое время, прибыль транспортных компаний не облагается государством налогом на добавленную стоимость. Потому что, согласно законодательству РФ, логистические организации, которые занимаются регулярными пассажирскими перевозками, освобождаются от уплаты НДС.

Как показывают результаты проведенных исследований, при анализе подавляющего большинства теоретических методик, которые определяют цену перевозки пассажирским рельсовым транспортом, были выявлены существенные недостатки. Самый главный на сегодня недостаток: не имеется универсальной методики вычисления цены за проезд. Существующие методики формирования стоимости слишком громоздки и трудоемки, что существенно затрудняет их применение.

Список литературы

1. Бубнова Г.В., Берлюков Д.Н., Нань Л. Трансформация комплексов и систем общественного транспорта городских агломераций в направлении устойчивого развития и повышения безопасности. В сборнике: Современные технологии управления транспортным комплексом России. Сборник материалов IV Национальной научно-практической конференции с международным участием. Москва, 2022. С. 26–33.
2. Балабанова А.В. Интеграционные процессы как тренд глобального общественного развития. Ученые записки Российской Академии предпринимательства. 2019. Т. 18. № 4. С. 9–20.
3. Бегичев М.М., Власов А.В., Паньшин А.И. Предективная логистика и ее роль в управлении цепями поставок. Путеводитель предпринимателя. 2022. Т. 15. № 1. С. 67–72.
4. Едигарева Ю.Г., Власов А.В. Опыт и проблемы использования IT-технологий в системе грузовых воздушных перевозок. Путеводитель предпринимателя. 2018. № 40. С. 153–161.
5. Морковкин Д.Е., Едигарева Ю.Г., Власов А.В. Сети 5G: их роль в развитии транспортных систем. Путеводитель предпринимателя. 2020. т. 13. № 2. С. 25–36.
6. Никитина У.А., Скорюпина Л.С., Чабанова Е.В. Электрический транспорт в городской среде. Химия. Экология. Урбанистика. 2020. Т. 3. С. 178–182.
7. Паньшин А.И., Бегичев М.М., Власов А.В. Мировой опыт в области обеспечения безопасности на транспорте: малозатратные и быстрореализуемые мероприятия. Путеводитель предпринимателя. 2021. Т. 14. № 1. С. 178–188.

8. Рудакова Е.Н., Паньшин А.И., Власов А.В. Цифровизация как одна из тенденций развития транспорта и логистики в современных условиях. Путеводитель предпринимателя. 2021. Т. 14. № 1. С. 51–61.
9. Соколов Ю.И., Лавров И.М. Экономическое влияние качества на изменение объема грузовых перевозок на рынке железнодорожного транспорта. Транспортное дело России. 2022. № 2. С. 41–43.
10. Шумилин В.П. Умный городской транспорт как один из элементов проекта «УМНЫЙ ГОРОД». Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2020. № 1 (3). С. 456–462.
11. Шуть В.Н. Городской автоматический транспорт. Транспорт Урала. 2022. № 1 (72). С. 3–7.

References

1. Bubnova G.V., Berlyukov D.N., Nan L. Transformation of complexes and public transport systems of urban agglomerations in the direction of sustainable development and increased safety. In the collection: Modern technologies for managing the transport complex of Russia. Collection of materials of the IV National Scientific and Practical Conference with international participation. Moscow, 2022. S. 26–33.
2. Balabanova A.V. Integration processes as a trend of global social development. Scientific notes of the Russian Academy of Entrepreneurship. 2019. T. 18. № 4. S. 9–20.
3. Begichev M.M., Vlasov A.V., Panshin A.I. Pre-objective logistics and its role in supply chain management. Entrepreneur's guide. 2022. T. 15. № 1. S. 67–72.
4. Yedigareva Yu.G., Vlasov A.V. Experience and problems of using IT-technologies in the cargo air transportation system. Entrepreneur's guide. 2018. № 40. S. 153–161.
5. Morkovkin D.E., Edigareva Yu.G., Vlasov A.V. 5G networks: their role in the development of transport systems. Entrepreneur's guide. 2020. vol. 13. № 2. P. 25–36.
6. Nikitina U.A., Skoryupina L.S., Chabanova E.V. Electric transport in the urban environment. Chemistry. Ecology. Urban studies. 2020. T. 3. S. 178–182.
7. Panshin A.I., Begichev M.M., Vlasov A.V. World experience in the field of transport safety: low-cost and quick-to-implement measures. Entrepreneur's guide. 2021. T. 14. № 1. S. 178–188.
8. Rudakova E.N., Panshin A.I., Vlasov A.V. Digitalization as one of the trends in the development of transport and logistics in modern conditions. Entrepreneur's guide. 2021. T. 14. № 1. S. 51–61.
9. Sokolov Yu.I., Lavrov I.M. The economic impact of quality on the change in the volume of freight traffic in the railway transport market. Transport affairs of Russia. 2022. № 2. S. 41–43.
10. Shumilin V.P. Smart urban transport as one of the elements of the SMART CITY project. Management of road safety activities: state, problems, ways of improvement. 2020. № 1 (3). С. 456–462.
11. Shut V.N. City automatic transport. Transport of the Urals. 2022. № 1 (72). S. 3–7.