

УДК 33**Взаимосвязь логистики пассажирских перевозок в развитии агломераций и экономики страны****Чеботарев Владислав Стефанович**

Доктор экономических наук, профессор,
начальник кафедры экономики и экономической безопасности,
Нижегородская академия Министерства внутренних дел Российской Федерации;
603144, Российская Федерация, Нижний Новгород, шоссе Анкудиновское, 3;
e-mail: vschebotarev@rambler.ru

Пешехонов Павел Николаевич

Начальник отдела качества и работы с обращениями граждан,
Северо-Западная пригородная пассажирская компания;
190068, Российская Федерация, Санкт-Петербург, пр. Римского-Корсакова, 47;
e-mail: orb.pfo@mail.ru

Аннотация

В статье изложена позиция авторов на взаимосвязь макроэкономических процессов с развитием агломерационных эффектов на примере логистики пассажирских перевозок пассажиров. Затронуты моменты развития экономики при действии санкционных мер со стороны недружественных иностранных государств, влияние бюджетной политики и чистого бюджетного импульса на экономику и темпы инфляции [1-7], необходимость развития и выравнивания регионов для бюджета страны. Значение агломерационных эффектов на развитие регионов и рост человеческого капитала. Раскрыта зависимость результатов экономического роста и социально-экономического развития территории от человеческого капитала. Приведены взгляды и точки зрения на развитие человеческого капитала со стороны различных научных авторов. Затронут один из аспектов роста человеческого капитала, – развитие логистики пассажирских перевозок городского и пригородного транспорта. Приведены примеры важности маятниковой миграции в агломерационных территориях, взаимосвязь городских и пригородных (сельских) территорий. Раскрыты проблемы пригородных и городских транспортных систем, показаны примеры загруженности городских и пригородных дорог, необходимость развития мультимодальных перевозок. Обсуждены вопросы пересадки пассажиров и комплексного сочетания одного вида транспорта с другим на примере транспортных пересадочных узлов, развития мультимодальных перевозок и внедрение единого билета на все виды транспорта. Раскрыты некоторые агломерационные эффекты связанные с развитием логистики пассажирских перевозок, а также их взаимодействие и взаимосвязь между собой и с различными факторами экономики.

Для цитирования в научных исследованиях

Чеботарев В.С., Пешехонов П.Н. Взаимосвязь логистики пассажирских перевозок в развитии агломераций и экономики страны // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2024. Том 14. № 10А. С. 145-155.

Ключевые слова

Логистика пассажирских перевозок, развитие агломераций, бюджетный импульс, человеческий капитал, проблемы организации пассажирских перевозок, развитие пассажирских перевозок, мультимодальные перевозки.

Введение

В настоящее время, при сложившейся социально-экономической ситуации в Российской Федерации, обусловленной недружественными действиями со стороны иностранных государств, вводящих санкционные меры в отношении отраслей экономики Российской Федерации, важное значение имеет развитие внутренней экономики и сдерживание темпов инфляции [Чеботарев, 2018; Чеботарев, 2018; Чеботарев, 2019; Чеботарев, Бурунова, Яхонт, 2015; Чеботарев, 2017; Чеботарев, Яхонт, 2016; Чеботарев, Селенский, 2016].

Баланс развития производственных, трудовых, культурных, образовательных значений в настоящее время в значительной мере зависит от бюджетной политики государства. При проведении анализа бюджетной политики важным показателем выступает бюджетный импульс, который характеризует направление бюджетной политики с учетом влияния колебаний деловой активности в сторону ее смягчения или ужесточения. При этом важно дифференцировать структурные сдвиги в бюджетной политике и циклические изменения, вызванные сменой фазы делового цикла.

Основная часть

На макроуровне одним из факторов, влияющих на темпы экономики и инфляции, в сложившихся условиях экономической блокады, является чистый бюджетный импульс, выражаемый через дефицит бюджета. Министерство финансов РФ начало регулярно оценивать бюджетный импульс с 2020 года (в сложный период COVID-19): под ним понимается объем чистых вливаний бюджета в экономику, включая «квазибюджетные» операции из сбережений прошлых периодов, например, из Фонда национального благосостояния (ФНБ) [Информационный портал РБК, 2023].

Как бюджетный импульс влияет на экономику.

- Канал доходов. Под ним подразумевается воздействие бюджетных трат на компании и домохозяйства, которое происходит через увеличение их благосостояния за счет пособий, индексаций, налоговых отсрочек, самых разных льгот и в конечном итоге приводит к росту спроса в экономике. Однако такая политика несет риск оттока капитала.
- Канал кредита. Воздействуя на прибыль, доходы, капитал компаний и домохозяйств, «государство вносит прямой вклад в рост денежных агрегатов» (составляют денежную массу). В результате роста ликвидности за счет государственных средств увеличивается и емкость кредитной системы.
- Канал ожиданий. Проведение ответственной бюджетной политики смягчает возможные инфляционные последствия временного отклонения от целевых параметров [Информационный портал РБК, 2023].

Структура государственных расходов бюджета имеет значение, если государственные

расходы перераспределяют средства в сектора с более высокой склонностью к потреблению, например:

- инвестиции в инфраструктуру, образование, исследования и разработки могут повысить производственные мощности и эффективность экономики в долгосрочной перспективе. Хотя они могут увеличить спрос в краткосрочном периоде, в долгосрочной перспективе они способствуют увеличению предложения, что может сдерживать инфляцию;
- инвестиции в человеческий капитал снижают долгосрочный инфляционный фон. Повышение квалификации рабочей силы и улучшение здоровья населения увеличивают производительность, что способствует устойчивому экономическому росту без значительного инфляционного давления;
- инвестиции в дороги, мосты и коммуникации могут повысить эффективность экономики, качество инфраструктуры, пропускную способность, снизить издержки для бизнеса и сдержать инфляцию в долгосрочной перспективе, несмотря на возможное краткосрочное увеличение спроса [Информационный портал Investing Port, 2024].

Если государственные расходы направлены к группам населения или секторам с высокой склонностью к потреблению, это может привести к увеличению совокупного спроса и инфляции при условии, если рост доходов опережает рост производительности труда. Например, социальные выплаты малоимущим слоям населения часто быстро расходуются на потребительские товары и услуги, что может усилить инфляционное давление. По нашему мнению, государственные расходы предпочтительнее направлять на перспективные инвестиции, например, в человеческий капитал, развитие коммуникаций и инфраструктуры.

На основе полученных оценок бюджетного импульса с использованием эконометрических методов можно констатировать, что влияние бюджетного импульса на инфляцию в регионах России неоднородно и имеет обратную зависимость от уровня экономического развития регионов. В регионах с более низким уровнем внутреннего регионального продукта на душу населения влияние бюджетного импульса на инфляционные процессы больше, чем в регионах с более высоким уровнем внутреннего регионального продукта на душу населения [Мясников и др., 2023]. Отсюда следует, что выравнивание уровня экономического развития регионов имеет важное значение для экономики страны.

Повышение уровня экономического развития регионов и их выравнивание заложено в Стратегию пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года, в которой поставлена задача формирования агломераций с целью достижения агломерационных эффектов. К ним относится: создание сбалансированного развития производственных, трудовых, культурных, образовательных, транспортных и социально-демографических свойств территорий; рост человеческого капитала; формирование новой системы труда внутри агломерации; концентрация научно-производственного и кадрового потенциала; рост бюджетных доходов; равномерное распределение ресурсной базы; подъем и укрепление малых и средних городов; повышение инвестиционной привлекательности и конкурентоспособности экономики региона.

Таким образом, такие агломерационные эффекты, как: выравнивание распределения ресурсной базы; подъем и укрепление малых и средних городов; рост человеческого капитала; повышение инвестиционной привлекательности и конкурентоспособности экономики региона, имеют важное значение для экономики и на данный момент тесно взаимосвязаны с бюджетом страны.

Но сама по себе экономика не жизнеспособна без человеческого капитала, который тесно

взаимоувязан с экономическими процессами. Между ростом человеческого капитала, результатами экономического роста и социально-экономического развития территории существует прямая зависимость. В науке эта связь уже давно признана и имеет понятие, как кумулятивная причинность. Это когда один фактор воздействует на другой, а тот, в свою очередь, на первый. Взаимодействуя, они друг друга ускоряют. Точно так же происходит и с экономическим ростом региона, где сосредоточен человеческий капитал. Те города, которые его накапливают, – выигрывают, те, что теряют, – проигрывают в соревновании за инвестиции, трудовые ресурсы и качество жизни [Лимонов, 2014].

Что же формирует рост человеческого капитала в агломерациях? В одних точках зрения, – проявление экстерналий человеческого капитала в пределах городской среды происходит в силу того, что город является «средой обитания» экономически активного населения, и именно деятельность данной совокупности хозяйствующих субъектов опосредует границы городского пространства. Урбанизированные территории имеют более развитую образовательную, оздоровительную, информационную, финансовую инфраструктуру, поэтому формирование человеческого капитала и его перераспределение происходит интенсивнее именно в городской среде [Иванова, Беликова, 2015].

Другие утверждают, что процессы экономической динамики находятся под влиянием большого количества разнообразных факторов, важнейшим среди которых является инвестирование в человеческий капитал. Структура инвестиций в человеческий капитал состоит из вложений в сохранение и укрепление здоровья человека, получение образования, приобретение профессиональных навыков, совершенствование профессиональной подготовки, повышение уровня квалификации, развитие человека как личности [Вандышева, 2019].

Интересную точку зрения на развитие человеческого капитала в своей статье дает Чекмарев О. П., где затрагивает особенности массивов сельского и городского населения. По мнению автора, у сельского населения более развиты «мягкие навыки» (*soft skills* – англ.), т.е. многообразие трудовых процессов, наличие связи труда с результатом и тесная связь с природой рождает хорошую хозяйскую мотивацию сельских жителей. Факторы «атмосферы преодоления» и необходимости решения стоящих перед сельским жителем проблем развивают в нем волевые качества и мотивацию взаимопомощи, атмосферу доверия между людьми, тех качеств, которых так не хватает для снижения транзакционных затрат в городских агломерациях. Город в большей степени является потребителем перечисленных выше качеств человеческого капитала, но имеет ограниченные возможности по их формированию, что делает сельские территории «кузницей кадров» для городской среды. Вместе с тем, городские агломерации обладают преимуществами в формировании «сложных навыков» (*hard skills* – англ.), которые ограниченно могут воспроизводиться в сельской местности. Речь прежде всего идет о потенциале развития лидерских качеств и межличностной конкуренции, развитие которых в сельской местности ограничено разреженным проживанием и распространенностью хозяйской мотивации. Город безусловно способствует накоплению личных связей и знакомств, что крайне востребовано в современной экономике и так же ограничено на сельских территориях [Чекмарев, 2022].

Можно сказать, что сельские и городские территории во взаимосвязи дополняют друг друга в процессах формирования и использования человеческого капитала. Городу нужны трудолюбивые, выносливые кадры, а сельской местности необходимы опытные, предприимчивые руководители. И, по нашему мнению, это может связать между собой развитие логистики пригородных перевозок.

На примере Московской агломерации можно сделать утверждение, что агломерационный эффект роста человеческого капитала возникает в тех случаях, когда в результате реализации транспортных проектов значительно расширяется зона пригорода крупной агломерации, а соответственно расширение пригородной зоны (включая города-спутники) увеличивает численность агломерации. Для крупных городов свойственны значительные потоки трудовой миграции в рамках одного дня, так называемая маятниковая миграция. Амплитуда этих миграционных потоков определяет размер агломерации. Анализ фактических данных о подобных миграциях показывает, что агломерационная зона – это 1,5-2 часа времени в пути до центра города. Развитие скоростного комфортного железнодорожного транспорта способствует увеличению маятниковой миграции и дальнейшему расширению рынка труда агломерации [Центр стратегических разработок, 2023].

Основные характеристики маятниковых миграций, которые могут служить параметрами для оценки агломерационных процессов, – это интенсивность (частота), регулярность, направленность, длительность, цели поездок и средства мобильности. В Америке такая зона называется *metropolitan area*, и она во многом определяется скоростными дорогами в пределах 1-1,5 часа времени пути в один конец. Что интересно, временная граница порядка 1-1,5 часа имеет громкое название «стена Марчетти» и используется с момента публикации в 1994 году статьи Цезаре Марчетти об антропологических инвариантах транспортного поведения.

Можно сделать вывод, что одним из важных факторов для развития человеческого капитала в агломерациях является необходимость наличия эффективной развитой транспортной системы. И если в пределах ядра агломерации транспортная система довольно таки развита (хотя в крупных агломерациях в большинстве случаев и перегружена), то что происходит в транспортной системе ядро-периферия?

Надо признать, что на сегодняшнее время реальные форматы мобильности больше ориентированы на использование автомобилей, и, к сожалению, в сети автодорог агломераций не так все хорошо. По мнению Михаила Блинкина, нужны самые простые местные дороги, как минимум 6 км на квадратный километр территории. В России больше всего дорог в Новой Москве: эта цифра подтягивается к 2,5 км дорог на квадратный километр, в целом по Подмоскovie это 1,5. На периферии Московской области – ближе к 0,5. В пределах городского ядра плотность улично-дорожной сети принято измерять процентом застроенной территории, отданной «под асфальт». Для городов США, Канады и Австралии этот показатель составляет порядка 33-35%; в Западной Европе – порядка 20-25%; у нас – менее 10%. К примеру, в Москве насчитывается около 100 млн кв. метров асфальта, включая все улицы, переулки, проспекты, шоссе, ТТК и МКАД, и до 5 млн автомобилей с московскими и окрестными регистрационными номерами. В итоге на один автомобиль придется примерно 20 кв. метров, по факту это одно автостояние в подземном гараже, другими словами, в машине можно находиться, а ехать нет. Т.е. для города важна плотность дорожной сети, а также должны быть выходы с этой сети на скоростные автомобильные дороги, к терминалам общественного транспорта – метрополитена или железной дороги смешанного пригородно-городского сообщения [Блинкин, 2021].

Т.е. мы наблюдаем явную перегруженность дорожной автомобильной сети. В этой связи исследователи отмечают, что экономически сильные, социально здоровые и удобные для жизни агломерации не полагаются на автомобили, в них созданы интермодальные транспортные системы, включающие разветвленные и эффективные системы общественного транспорта. Общественный транспорт более приспособлен для перевозки значительных объемов пассажиров в агломерациях, в то время как концентрированное использование автомобилей

приводит к проблемам, часто сводящим на нет преимущества данного средства мобильности.

К сожалению, планирование развития транспортной системы агломерации строится на уже существующей сети маршрутов общественного городского и пригородного транспорта, причем доля автотранспорта в перевозках порядка 40%, а доля рельсового транспорта всего 21% [Журавлева, Сакович, 2018].

Фактически общественный автотранспорт (автомобильный, рельсовый городской и рельсовый пригородный, частный и муниципальный) в настоящее время конкурирует между собой за привлечение пассажира, а в идеале должны быть объединены в единую сеть регулирования городских и пригородных пассажирских перевозок, что позволило бы согласовать действия различных видов транспорта в агломерациях.

На наш взгляд, для развития агломерации, в целях устойчивых связей ядра и периферии, необходимо развивать пригородный рельсовый транспорт во взаимосвязи с другими видами общественного транспорта.

О перспективах важности и развития пригородного рельсового транспорта говорит и руководитель Аналитического центра при Правительстве России Константин Калинин. На сессии «Актуальные вопросы развития транспортных каркасов агломераций в России» он пояснил, что хорошая транспортная связанность, удобство пересадок, минимизация временных затрат при ожидании и передвижении делают рельсовый транспорт основой транспортного каркаса. По его мнению, одним из важнейших условий комфортного развития и существования любой агломерации является правильная территориальная организация общественного транспорта, в том числе и скоростного. Скоростной рельсовый транспорт – это наименьшее время в пути, стабильность расписания, высокая провозная способность, а также возможность интеграции в единую систему оплаты и удобство пересадок на иные виды транспорта. По его мнению, использовать существующую железнодорожную инфраструктуру гораздо дешевле, она уже связывает центры агломераций с пригородами, однако ее мощности может быть недостаточно для организации городских маршрутов с необходимой частотой, а сеть остановочных пунктов не всегда оптимальна. Но можно дорабатывать дополнительные пути и локальные остановочные пункты за счет средств субъектов в створах существующих линий [Аналитический центр при Правительстве РФ, 2022].

Очевидно, что в развитых городских агломерациях должен быть и иной способ организации транспортных сообщений – смешанные перевозки на выделенных маршрутах. Под смешанными перевозками понимают интермодальные, мультимодальные, бесшовные перевозки и т. д..

На этой почве возникают вопросы пересадки пассажиров и комплексного сочетания одного вида транспорта с другим. С решением данной проблемы помогут справиться транспортно-пересадочные узлы (далее - ТПУ), они способны стать одним из наиболее эффективных вариантов решения назревших проблем.

О роли транспортно-пересадочных узлов в развитии городских агломераций, говорит и заместитель директора Института Генплана Москвы Игорь Бахирев. Он утверждает, что главная роль ТПУ для города – это комфортные пересадки и распределение пассажиропотоков. На базе ТПУ реализуются ключевые принципы современного общественного транспорта – единый проездной, «сухие ноги», инклюзивная инфраструктура. ТПУ играют огромную роль и для городской среды – это связующее звено между городом и транспортом. В ТПУ появляются типично городские функции: магазины, кафе и даже офисы, тем самым привлекая трафик и дополнительные средства, транзитные пространства, которые раньше были пустыми, начинают жить совершенно другой жизнью.

Другим способом развития мультимодальных перевозок, является внедрение единого билета на все виды транспорта. Чтобы быть понятным и удобным для пассажиров, общественный транспорт должен работать по единым принципам. Это включает не только единые остановки и согласованное расписание, но и тарифы: гораздо удобнее иметь один проездной для всего общественного транспорта, чем покупать отдельные билеты на каждый его вид или маршрут. В городских транспортных системах при мультимодальных перевозках обеспечивается требуемая скорость поездки, прежде всего вследствие сокращения времени, потраченного на пересадки и ожидание, определенный уровень качества обслуживания на всем маршруте, оптимальная стоимость поездки. Пассажир более заинтересован в мультимодальных перевозках при использовании единого билета на все виды транспорта по установленному маршруту.

Но к сожалению, данные перспективы сталкиваются с бюрократическим и административным сопротивлением, многие города не готовы отказаться от системы, когда каждый пассажир платит напрямую оператору-перевозчику, не готовы часть проезда субсидировать из регионального бюджета. Это в итоге не позволяет развиваться региону, оператору-перевозчику, а также создает неудобство пассажирам.

Одной из главных реформ российского транспорта, стало введение в г. Москва единого билета на весь городской общественный транспорт. До 2013 года москвичам приходилось покупать отдельно проездные билеты на каждый вид транспорта (метро, наземный городской транспорт). С 2019 года, с вводом московских диаметров, в единый проездной тариф был добавлен и пригородный железнодорожный транспорт. В Московской агломерации смогли создать единых организаторов перевозок, когда одно ведомство заключает договоры на перевозки, выпускает билеты и выплачивает операторам деньги за работу. Наземный и подземный транспорт Москвы находятся в единой тарифной зоне. В неё входят 8 округов Москвы в пределах МКАД и Новомосковский, Зеленоградский и Троицкий административные округа. В разных видах транспорта тарифной зоны можно ездить по единому билету. Пересадки между автобусами, трамваями и электробусами Москвы бесплатные, если поездка укладывается в 90 минут (на некоторых маршрутах в 60 минут). В Московской области (пригородное сообщение) действуют свои тарифные зоны, в зависимости от удаленности. В результате жители имеют один билет на весь транспорт города и не испытывают лишних проблем – транспорт становится простым и понятным.

Заключение

Таким образом, для развития агломераций, в транспортной системе умных городов необходимо создавать единые методы государственного регулирования городских и пригородных пассажирских перевозок, что позволило бы согласовать действия различных видов транспорта. Создать систему длительных абонементов проездных документов с бесплатными пересадками. За счет ценовой политики, когда разовые билеты стоят дорого, а длительные дешевле и чем более длительный проездной документ, тем он дешевле – увеличить пассажиропоток на транспорте. Это позволит и привлечь пассажира и создаст желание отказаться от поездки на машине или такси, когда в кармане лежит проездной билет на весь город. Цель данного маркетинга, сделать транспорт условно бесплатным, когда не нужно думать о цене проезда, бояться пересадок и каждый раз покупать билеты, - это намного удобнее, когда у пассажира уже есть проездной на весь общественный транспорт. Данные введения, особенно

в разрезе всей страны, – поменяет восприятие общественного транспорта, создаст ощущение свободного перемещения в агломерациях. Значение развития логистики общественного транспорта в развитии агломераций очень важно и взаимоувязано, одно значение влияет на другое. Это хорошо видно на примере Московской агломерации.

Другими словами, для развития экономики страны, изложенные факты взаимосвязаны и влияют друг на друга посредством кумулятивной причинности.

На примере данной статьи мы попытались раскрыть некоторые агломерационные эффекты связанные с развитием логистики пассажирских перевозок, а также их взаимодействие и взаимосвязь между собой и с различными факторами экономики. На примере логистики общественного транспорта, хотели показать насколько важно развитие данных экономических процессов. Решение транспортных проблем любой российской агломерации должно быть отражено в планах транспортного обслуживания населения, разработка которых должна быть обязательным элементом в стратегическом развитии территории, которые в свою очередь влияют на экономику государства.

Библиография

1. Чеботарев С.С. Промышленная политика Российской Федерации в области оборонно-промышленного комплекса // Экономические аспекты технологического развития современной промышленности 11/2018. Материалы Международной научно-практической конференции. Московский политехнический университет (МАМИ). М.: Издательство Научный консультант, 2018. - С.220-223.
2. Чеботарев С.С. Финансовое оздоровление стратегических организаций оборонно-промышленного комплекса в современных условиях // Экономические аспекты технологического развития современной промышленности 11/2018. Материалы Международной научно-практической конференции. Московский политехнический университет (МАМИ). М.: Издательство Научный консультант, 2018. - С.223-227.
3. Чеботарев С.С. Принципиальный взгляд на систему стратегического планирования и управления в промышленности Российской Федерации. «Цифра» - реальность, меняющая мир: готовность российской экономики к новым правилам игры» 13/2019/ материалы Национальной научно-практической конференции. - С.186-190.
4. Чеботарев С.С., Бурунова Е.Е., Яхонт В.В. Историческая ретроспектива отечественного импортозамещения: урок современной России // Научный журнал «Экономика и предпринимательство». – 2015. - Вып. №8 ч.2 (61-2). - С.32-37.
5. Чеботарев С.С. Стратегическая актуальность импортозамещения как одна из важнейших компонент экономической безопасности современной России // Научно-практический журнал «На страже экономики». – 2017. - № 1 (1) - С. 49-57.
6. Чеботарев С.С., Яхонт В.В. Импортозамещение в развитии оборонно-промышленного комплекса // Вестник воздушно-космической обороны. – 2016. - №2 (10). - С. 21- 34.
7. Чеботарев С.С., Селенский А.А. Показатели экономико-деловой среды реализации проектов импортозамещения в Российской промышленности // Научный журнал «Экономика и предпринимательство». – 2016. - Вып. №3 ч.1(68-1).- С. 1027- 1032.
8. Информационный портал РБК, «Минфин сообщил о рекордном «бюджетном импульсе» в 2023 году», 29.09.2023, URL: <https://www.rbc.ru/economics/29/09/2023/651584d09a794773637eb751> (дата обращения 07.10.2024).
9. Информационный портал Investing Port, «О влиянии бюджетного импульса на инфляцию», 02.10.2024, URL: <https://port.ru/news/telegram/63962> (дата обращения 07.10.2024).
10. А. Мясников В., Тарасов А., Аверьянова М., Ткаченко, «Оценка бюджетного импульса и его неоднородное влияние на инфляционные процессы в регионах России», Серия докладов об экономических исследованиях № 118 / октябрь 2023, Центральный банк Российской Федерации, 2023, URL: https://cbr.ru/StaticHtml/File/154817/WP_118.pdf (дата обращения 07.10.2024).
11. Леонид Лимонов, «Мегаполисы борются за человеческий капитал», Российская Бизнес-газета, Карьера и менеджмент: №7(936), 24.02.2014, URL: <https://rg.ru/2014/02/25/kapital.html> (дата обращения 17.10.2024).
12. О.Е. Иванова, С.В. Беликова, «Экстерналии человеческого капитала в контексте развития городской среды», Инженерный вестник Дона, №4, 2015, URL: <http://www.ivdon.ru/ru/magazine/archive/n4y2015/3328> (дата обращения 09.10.2024).

13. О. П. Вандышева, «Инвестиции в человеческий капитал как основной фактор инновационного развития экономики», Вестник ВГУ, серия: Экономика и управление, 2019, № 4, с. 6-11.
14. Чекмарев О. П., «Формирование человеческого капитала в целях устойчивого развития: вклад городских и сельских территорий», сборник: Проблемы и пути социально-экономического развития: город, регион, страна, мир. Сборник статей XIII Всероссийской научно-практической конференции с международным участием, Санкт-Петербург, 2022 С. 106-111.
15. Исследование Центра стратегических разработок «Агломерации – точки роста в эпоху турбулентности», 2023, URL: <https://www.csr.ru/ru/research/aglomeratsii-tochki-rosta-v-epokhu-turbulentnosti/> (дата обращения 17.10.2024).
16. Михаил Блинкин, «Агломерация кентавров. От чего зависит эффективность транспортных систем города», сборник MOSCOV URBAN FORUM 2021 «Границы, масштаб и гравитация городских агломераций, URL: <https://stroimprosto-msk.ru/storage/app/media/Issledovaniya/244c4fd512033a112d1904d8bbdbec52.pdf?ysclid=m28udmn9ku495151880> (дата обращения 07.10.2024).
17. Н.А. Журавлева, И.Л. Сакович, «Интеграция железнодорожных перевозок в транспортные системы городских агломераций», Транспорт Российской Федерации № 6 (79) 2018, Экономика и управление, С. 26-29, URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/integratsiya-zheleznodorozhnyh-perevozok-v-transportnye-sistemy-gorodskih-aglomeratsiy/viewer> (дата обращения 21.10.2024).
18. Сайт Аналитического центра при Правительстве Российской Федерации, «Рельсовый транспорт может стать основой транспортных каркасов агломераций», 07.07.2022, URL: <https://ac.gov.ru/news/page/relsovyj-transport-mozet-stat-osnovoj-transportnyh-karkasov-aglomeracij-27248> (дата обращения 21.10.2024).
19. Липидус Б. М., Мачерет Д. А. «Методология оценки и обеспечения эффективности инновационных транспортных систем», Экономика железных дорог, 2016. № 7, С. 16–25.
20. Надежда Кожухова, Владимир Андреев, Игорь Евдокимов, Артем Яковлев «Городские электрички как драйвер развития агломераций», Газета «Гудок», 17.03.23, URL: <https://gudok.ru/content/passengertrans/1629775/> (дата обращения 23.10.2024).

The Interconnection of Passenger Transport Logistics in the Development of Agglomerations and the Country's Economy

Vladislav S. Chebotarev

Doctor of Economic Sciences, Professor,
Head of the Department of Economics and Economic Security,
Nizhny Novgorod Academy of the Ministry of Internal
Affairs of the Russian Federation,
603144, 3 Ankudinovskoe highway, Nizhny Novgorod, Russian Federation;
e-mail: vschebotarev@rambler.ru

Pavel N. Peshekhonov

Head of the Quality and Citizen Appeals Department,
Northwestern Suburban Passenger Company,
190068, 47 Rimsky-Korsakov ave., Saint Petersburg, Russian Federation;
e-mail: orb.pfo@mail.ru

Abstract

The article presents the authors' perspective on the interconnection of macroeconomic processes with the development of agglomeration effects, using the example of passenger transport logistics. The impact of sanctions imposed by unfriendly foreign states on the economy, the influence of fiscal

policy and the net fiscal impulse on the economy and inflation rates [1-7], and the need for the development and equalization of regions for the country's budget are discussed. The significance of agglomeration effects on regional development and the growth of human capital is highlighted. The dependence of economic growth and socio-economic development of territories on human capital is revealed. The views and perspectives of various scientific authors on the development of human capital are presented. One aspect of human capital growth—the development of urban and suburban passenger transport logistics—is addressed. Examples of the importance of pendulum migration in agglomeration territories and the interconnection between urban and suburban (rural) areas are provided. The problems of suburban and urban transport systems are revealed, with examples of congestion in urban and suburban roads and the need for the development of multimodal transport. The issues of passenger transfers and the integrated combination of different modes of transport are discussed, using the example of transport hubs, the development of multimodal transport, and the introduction of a unified ticket for all modes of transport. Some agglomeration effects related to the development of passenger transport logistics, as well as their interaction and interconnection with various economic factors, are revealed.

For citation

Chebotarev V.S., Peshekhonov P.N. (2024) Vzaimosvyaz logistiki passazhirskikh perevozok v razvitiy aglomeratsiy i ekonomiki strany [The Interconnection of Passenger Transport Logistics in the Development of Agglomerations and the Country's Economy]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 14 (10A), pp. 145-155.

Keywords

Passenger transport logistics, development of agglomerations, fiscal impulse, human capital, problems of organizing passenger transport, development of passenger transport, multimodal transport.

References

1. Chebotarev, S. S. (2018). Promyshlennaya politika Rossiiskoi Federatsii v oblasti oboronno-promyshlennogo kompleksa [Industrial policy of the Russian Federation in the field of the defense-industrial complex]. In *Ekonomicheskie aspekty tekhnologicheskogo razvitiya sovremennoi promyshlennosti* (pp. 220-223). Moscow: Nauchnyi konsultant.
2. Chebotarev, S. S. (2018). Finansovoe ozdorovlenie strategicheskikh organizatsii oboronno-promyshlennogo kompleksa v sovremennykh usloviyakh [Financial recovery of strategic organizations of the defense-industrial complex in modern conditions]. In *Ekonomicheskie aspekty tekhnologicheskogo razvitiya sovremennoi promyshlennosti* (pp. 223-227). Moscow: Nauchnyi konsultant.
3. Chebotarev, S. S. (2019). Printsipialnyi vzglyad na sistemu strategicheskogo planirovaniya i upravleniya v promyshlennosti Rossiiskoi Federatsii [A principled view of the system of strategic planning and management in the industry of the Russian Federation]. In "Tsifra" - realnost, menyayushchaya mir: gotovnost rossiiskoi ekonomiki k novym pravilam igry (pp. 186-190).
4. Chebotarev, S. S., Burunova, E. E., & Yakhont, V. V. (2015). Istoricheskaya retrospektiva otechestvennogo importozameshcheniya: urok sovremennoi Rossii [Historical retrospective of domestic import substitution: a lesson for modern Russia]. *Ekonomika i predprinimatelstvo*, 8(61-2), 32-37.
5. Chebotarev, S. S. (2017). Strategicheskaya aktualnost importozameshcheniya kak odna iz vazhneishikh komponent ekonomicheskoi bezopasnosti sovremennoi Rossii [Strategic relevance of import substitution as one of the most important components of the economic security of modern Russia]. *Na strazhe ekonomiki*, 1(1), 49-57.
6. Chebotarev, S. S., & Yakhont, V. V. (2016). Importozameshchenie v razvitiy oboronno-promyshlennogo kompleksa [Import substitution in the development of the defense-industrial complex]. *Vestnik vozdushno-kosmicheskoi oborony*, 2(10), 21-34.
7. Chebotarev, S. S., & Selenskii, A. A. (2016). Pokazateli ekonomiko-delovoi sredy realizatsii proektov importozameshcheniya v Rossiiskoi promyshlennosti [Indicators of the economic and business environment for the

- implementation of import substitution projects in Russian industry]. *Ekonomika i predprinimatelstvo*, 3(68-1), 1027-1032.
8. Informatsionnyi portal RBK [RBC information portal]. (2023, September 29). Minfin soobshchil o rekordnom "byudzhetsnom impulse" v 2023 godu [The Ministry of Finance reported a record "budget impulse" in 2023]. Retrieved October 7, 2024, from <https://www.rbc.ru/economics/29/09/2023/651584d09a794773637eb751>
 9. Informatsionnyi portal Investing Port [Investing Port information portal]. (2024, October 2). O vliyanii byudzhelnogo impulsa na inflyatsiyu [On the impact of the budget impulse on inflation]. Retrieved October 7, 2024, from <https://porti.ru/news/telegram/63962>
 10. Myasnikov, V., Tarasov, A., Averyanova, M., & Tkachenko, A. (2023). Otsenka byudzhelnogo impulsa i ego neodnorodnoe vliyanie na inflyatsionnye protsessy v regionakh Rossii [Assessment of the budget impulse and its heterogeneous impact on inflationary processes in the regions of Russia]. Tsentralnyi bank Rossiiskoi Federatsii. Retrieved October 7, 2024, from https://cbr.ru/StaticHtml/File/154817/WP_118.pdf
 11. Limonov, L. (2014, February 24). Megapolisy boryutsya za chelovecheskii kapital [Megacities are fighting for human capital]. Rossiiskaya Biznes-gazeta. Retrieved October 17, 2024, from <https://rg.ru/2014/02/25/kapital.html>
 12. Ivanova, O. E., & Belikova, S. V. (2015). Eksternalii chelovecheskogo kapitala v kontekste razvitiya gorodskoi sredy [Externalities of human capital in the context of urban development]. *Inzhenernyi vestnik Dona*, 4. Retrieved October 9, 2024, from <http://www.ivdon.ru/ru/magazine/archive/n4y2015/3328>
 13. Vandyshcheva, O. P. (2019). Investitsii v chelovecheskii kapital kak osnovnoi faktor innovatsionnogo razvitiya ekonomiki [Investments in human capital as a key factor in the innovative development of the economy]. *Vestnik VGU. Seriya: Ekonomika i upravlenie*, 4, 6-11.
 14. Chekmarev, O. P. (2022). Formirovanie chelovecheskogo kapitala v tselyakh ustoichivogo razvitiya: vklad gorodskikh i selskikh territorii [Formation of human capital for sustainable development: the contribution of urban and rural areas]. In *Problemy i puti sotsialno-ekonomicheskogo razvitiya: gorod, region, strana, mir* (pp. 106-111). Saint Petersburg.
 15. Tsentr strategicheskikh razrabotok [Center for Strategic Research]. (2023). Aglomeratsii – tochki rosta v epokhu turbulentnosti [Agglomerations as growth points in an era of turbulence]. Retrieved October 17, 2024, from <https://www.csr.ru/ru/research/aglomeratsii-tochki-rosta-v-epokhu-turbulentnosti/>
 16. Blinkin, M. (2021). Aglomeratsiya kentavrov. Ot chego zavisit effektivnost transportnykh sistem goroda [Agglomeration of centaurs. What determines the efficiency of urban transport systems]. MOSCOW URBAN FORUM. Retrieved October 7, 2024, from <https://stroimprosto-msk.ru/storage/app/media/Issledovaniya/244c4fd512033a112d1904d8bbdbec52.pdf?ysclid=m28udmn9ku495151880>
 17. Zhuravleva, N. A., & Sakovich, I. L. (2018). Integratsiya zheleznodorozhnykh perevozok v transportnye sistemy gorodskikh aglomeratsii [Integration of railway transport into the transport systems of urban agglomerations]. *Transport Rossiiskoi Federatsii*, 6(79), 26-29. Retrieved October 21, 2024, from <https://cyberleninka.ru/article/n/integratsiya-zheleznodorozhnykh-perevozok-v-transportnye-sistemy-gorodskikh-aglomeratsiy/viewer>
 18. Sait Analiticheskogo tsentra pri Pravitelstve Rossiiskoi Federatsii [Website of the Analytical Center under the Government of the Russian Federation]. (2022, July 7). Reikovy transport mozhnet stat osnovoi transportnykh karkasov aglomeratsii [Rail transport can become the basis of transport frameworks of agglomerations]. Retrieved October 21, 2024, from <https://ac.gov.ru/news/page/relsovyj-transport-mozet-stat-osnovoj-transportnykh-karkasov-aglomeratsij-27248>
 19. Lapidus, B. M., & Macheret, D. A. (2016). Metodologiya otsenki i obespecheniya effektivnosti innovatsionnykh transportnykh sistem [Methodology for assessing and ensuring the efficiency of innovative transport systems]. *Ekonomika zheleznnykh dorog*, 7, 16-25.
 20. Kozhukhova, N., Andreev, V., Evdokimov, I., & Yakovlev, A. (2023, March 17). Gorodskie elektrichki kak draiver razvitiya aglomeratsii [Urban electric trains as a driver of agglomeration development]. *Gudok*. Retrieved October 23, 2024, from <https://gudok.ru/content/passengertrans/1629775/>