

УДК 338.47:656

DOI 10.34822/2312-3419-2021-2-51-57

## ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В РОССИЙСКОЙ АРКТИКЕ

*Н. А. Серова*

*Кольский научный центр Российской академии наук, Апатиты, Россия*

*E-mail: nataleks13@yandex.ru*

Цель исследования заключалась в выявлении основных тенденций и особенностей развития рынка транспортных услуг и их доступности для населения Арктической зоны Российской Федерации. Автором были рассчитаны основные показатели, характеризующие уровень доступности услуг железнодорожного и автомобильного транспорта общего пользования в арктических регионах за период 2000–2019 гг.: коэффициенты интенсивности пространственных перемещений населения на общественном транспорте и уровень ориентации транспортной системы на удовлетворение потребностей населения. Определено, что за 20 лет транспортная подвижность населения арктических регионов неуклонно снижалась, а транспортная система переориентировалась на интересы предприятий, что может свидетельствовать не только о сокращении доступности услуг для жителей Российской Арктики, но и в целом о снижении степени комфортности проживания людей на данной территории.

*Ключевые слова:* регионы Арктики, транспортная доступность, транспортная подвижность, индекс гуманитарности транспортной системы, железнодорожный транспорт, автомобильный транспорт.

*Для цитирования:* Серова Н. А. Особенности развития рынка транспортных услуг в Российской Арктике // Вестник Сургутского государственного университета. 2021. № 2. С. 51–57. DOI 10.34822/2312-3419-2021-2-51-57.

## FEATURES OF DEVELOPMENT OF TRANSPORT SERVICE MARKET IN THE RUSSIAN ARCTIC

*N. A. Serova*

*Kola Science Centre of the Russian Academy of Sciences, Apatity, Russia*

*E-mail: nataleks13@yandex.ru*

The purpose of the study is to identify the main courses and features of the development of the transport service market and their availability for the population of the Arctic zone of the Russian Federation. The author calculated the main indicators characterizing the level of accessibility of public railway and road transport services in the Arctic regions for 2000–2019. The indicators include the coefficients of the intensity of spatial movements of the population on public transport and the focus of the transport system on the needs of the population. It has been determined that over twenty years, the transport mobility of the population of the Arctic regions has been steadily declining, and the transport system has reoriented itself to the interests of enterprises. This may indicate not only a decrease in the availability of transport services for residents of the Russian Arctic but also, in general, a decrease in the degree of comfort for people living in this territory.

*Keywords:* Arctic regions, transport accessibility, transport mobility, humanitarian index of the transport system, railroad transport, road transport.

*For citation:* Serova N. A. Features of Development of Transport Service Market in the Russian Arctic // Surgut State University Journal. 2021. No. 2. P. 51–57. DOI 10.34822/2312-3419-2021-2-51-57.

### ВВЕДЕНИЕ

Транспорт и связанная с ним инфраструктура играют ключевую роль в устойчивом развитии территориальных социально-экономических систем, и большинство ис-

следователей признают их важнейшими факторами экономического роста регионов [1–3]. Транспортная инфраструктура также является одним из ключевых факторов, определяющих непрерывность воспроизвод-

ственных процессов, инвестиционный климат территорий и уровень их инвестиционной привлекательности [4]. Обеспечивая возможность свободного перемещения и доступность социальных услуг, транспортная инфраструктура также составляет основу качества и комфортности проживания людей на конкретной территории [5–7].

Для Российской Федерации транспорт – это важнейшая системообразующая отрасль, обеспечивающая территориальную целостность и единство экономического пространства страны. Российская транспортная сеть является крупнейшей в мире, но при этом характеризуется крайней неравномерностью развития. Наиболее существенные различия наблюдаются между регионами европейской части страны и районами Крайнего Севера, которые по обеспеченности транспортной инфраструктурой отстают от среднероссийского уровня в разы [8]. Основными объективными причинами неразвитости транспортной сети на Севере являются огромные пространства и особые климатогеографические условия, определившие очаговый характер хозяйственного освоения этого макрорегиона, в том числе сооружение объектов транспортной инфраструктуры, «создание и поддержание которых в работоспособном состоянии сопряжено с большими затратами» [9, с. 33].

Недостаточная развитость транспортной инфраструктуры ограничивает возможности устойчивого развития территорий [10–11], ведет к их маргинализации [12] и транспортной дискриминации местного населения [13], преодоление которых возможно только за счет обеспечения транспортной доступности. Поэтому не случайно в Транспортной стратегии России, утвержденной распоряжением Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734 (далее – Транспортная стратегия РФ), одной из главных целей развития национальной транспортной системы закреплено «обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения» [14, с. 35]. Исходя из этого, задача настоящего исследования заключалась в выявлении основных тенденций и особенностей развития рынка транспортных услуг и их доступности для населения Арктической зоны Российской Федерации (далее – АЗРФ) –

наиболее сложной и проблемной части российского Севера.

## МАТЕРИАЛ И МЕТОДЫ

Автором были рассчитаны основные показатели, характеризующие уровень доступности услуг железнодорожного и автомобильного транспорта общего пользования за двадцатилетний период (2000–2019 гг.). Согласно Транспортной стратегии РФ к этим показателям относятся:

1) транспортная подвижность населения – показатель, характеризующий «интенсивность пространственных перемещений людей за определенный период времени» [15, с. 45] (как правило, за год). Различают статическую и километрическую подвижность населения, представляющую собой среднее количество поездок (1) или пассажиро-километров (2) в год на одного человека:

$$q_p = \frac{V_{pass}}{N}, \quad (1)$$

$$q_d = \frac{T_{pass}}{N}, \quad (2)$$

где  $q$  – коэффициент транспортной подвижности;

$N$  – численность населения, чел.;

$V_{pass}$  – объем пассажирских перевозок, чел.;

$T_{pass}$  – пассажирооборот, пас.-км;

2) индекс гуманитарности транспортной системы – показатель, характеризующий степень ориентации транспортной системы на удовлетворение потребностей населения по сравнению с интересами предприятий:

$$I = \frac{T_{pass}}{T_f}, \quad (3)$$

где  $I$  – индекс гуманитарности транспортной системы;

$T_f$  – грузооборот, т-км.

Исследование проводилось по регионам, чьи территории в соответствии с Указом Президента РФ от 02.05.2014 № 296 «О сухопутных территориях Арктической зоны Российской Федерации» полностью отнесены к сухопутным территориям АЗРФ (Мурманская область, Ненецкий, Ямало-Ненецкий и Чукотский автономные округа).

Для расчетов использовались данные Федеральной службы государственной статистики за 2000–2019 гг., представленные на официальном сайте Росстата в ежегодном электронном издании «Регионы России. Социально-экономические показатели» [16].

### РЕЗУЛЬТАТЫ И ИХ ОБСУЖДЕНИЕ

Анализ показал, что за последние двадцать лет транспортная подвижность населения в целом по России, в том числе и населения в ее арктической части, неуклонно снижалась: за 2000–2019 гг. количество перемещений в год на железнодорожном транспорте в среднем на одного жителя сократилось на 15,6 % (с 9,7 до 8,2); на автомобильном (автобусах общего пользования) – более чем в два раза (с 157,2 до 72,5).

Прежде всего, этот спад был обусловлен проведением реформы по замене натуральных льгот денежными компенсациями, в том числе по монетизации льготного проезда в городском и пригородном пассажирском транспорте. С принятием в начале 2000-х гг. так называемого закона о монетизации льгот (Федеральный закон от 22.08.2004 № 122) «большинство льготников в одночасье не пустили в общественный транспорт без оплаты проезда» [17, с. 134], что наряду с ростом тарифов на транспортные услуги (по нашим расчетам в 2005 г. по сравнению с предыдущим годом тарифы в целом по стране выросли на 15,8 %; в АЗРФ – на 26,2 %) привело к уменьшению объемов пассажирских перевозок на общественном транспорте.

Еще одним фактором, снизившим подвижность на общественном транспорте, стало увеличение количества личного автотранспорта у населения: с начала массовой автомобилизации в 1990-х гг., когда на 1 000 человек приходилось по 100–150 легковых автомобилей [18], количество собственных автотранспортных средств у граждан увели-

чилось почти в 3 раза, а число легковых автомобилей составило 315,5 на 1 000 жителей. При этом спрос на услуги транспорта общего пользования не повысился даже с многократным увеличением цен на бензин и дизельное топливо (за 2000–2019 гг. стоимость бензина АИ-92 выросла в 5,8 раз, АИ-95 – в 5,4 раза [19]).

Высокие темпы роста уровня автомобилизации наблюдались и в АЗРФ, где по нашим расчетам количество личного автотранспорта увеличилось за 2000–2019 гг. в 2,6 раза (с 93,3 до 237,9 легковых автомобилей на 1 000 жителей), а в некоторых регионах, например на Чукотке, более чем в 5 раз (с 19,8 до 107,4 легковых автомобилей на 1 000 жителей [16]). В то же время, несмотря на сопоставимые с общероссийскими темпами роста автомобилизации, транспортная подвижность населения АЗРФ за рассматриваемый период снизилась гораздо существеннее. Наши расчеты показали сокращение количества поездок в год в среднем на одного жителя Российской Арктики на железнодорожном транспорте на 44,1 % (с 2,2 до 1,2) и почти четырехкратное – на автобусах общего пользования (с 202,3 до 52,6). Таким образом, если в начале 2000-х гг. жители арктических регионов совершали в 4,5 раза меньше поездок на поездах и в 1,3 раза – на автобусах, чем жители других регионов страны, то к 2019 г. – уже в 6,7 и 1,4 раз меньше соответственно.

В региональном разрезе положительная динамика транспортной подвижности населения за 2000–2019 гг. была характерна только для Чукотского автономного округа (рост на 45,9 % за весь анализируемый период), однако и в этом регионе в последние годы наблюдается тенденция замедления интенсивности перемещений на общественном транспорте (табл. 1).

Таблица 1

### Коэффициенты транспортной подвижности населения арктических регионов

Регион	2000	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019
количество поездок в год на автобусах общего пользования в среднем на одного жителя								
Ненецкий АО	185,3	135,4	66,1	103,7	63,3	59,9	58,8	61,6
Мурманская область	274,3	89,7	87,5	67,4	65,5	67,3	70,7	68,1
Ямало-Ненецкий АО	92,9	82,6	72,7	39,1	38,1	39,3	35,2	34,8
Чукотский АО	7,2	7,9	14,1	10,0	8,6	9,8	10,3	10,5

Окончание табл. 1

Регион	2000	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019
количество поездок в год на железнодорожном транспорте в среднем на одного жителя *								
Мурманская область	2,48	1,71	1,30	0,88	0,88	0,88	0,92	0,97
Ямало-Ненецкий АО	2,00	1,68	1,88	1,77	1,76	1,73	1,71	1,74

Примечание: \* В Ненецком и Чукотском автономных округах железные дороги отсутствуют. Расчеты автора на основе [16].

В Ненецком автономном округе за рассматриваемый период подвижность населения на автобусах общего пользования снизилась в 3 раза; на Ямале – в 2,7 раза на автобусах и на 12,9 % – на поездах. Основным фактором сокращения интенсивности перемещений стал рост благосостояния жителей этих регионов и, как следствие, увеличение количества личных автотранспортных средств. В Мурманской области, где произошел наибольший среди регионов АЗРФ спад транспортной подвижности (количество поездок в год на автобусах общего пользования в среднем на одного жителя региона уменьшилось

в 4 раза; на поездах – в 2,5 раза) на снижение интенсивности поездок на общественном транспорте в большей степени повлияло сокращение численности населения (по нашим расчетам, за двадцатилетний период людские потери региона составили почти 20 %).

Динамика показателей километровой подвижности населения арктических регионов также продемонстрировала спад (табл. 2). В целом по АЗРФ этот показатель снизился в 1,8 раза на железнодорожном транспорте и в 2,4 раза на автомобильном (в среднем по стране – в 1,2 и 1,4 раза соответственно).

Таблица 2

## Коэффициенты километровой подвижности населения арктических регионов

Регионы	2000	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019
среднее количество пассажиро-километров на одного жителя в год на автобусах общего пользования								
Ненецкий АО	487,0	367,4	187,4	583,7	328,3	280,3	274,2	331,6
Мурманская область	2 196,0	860,6	954,6	840,8	804,2	797,0	900,6	904,5
Ямало-Ненецкий АО	783,8	1426,5	1231,6	748,5	621,5	466,3	381,3	395,8
Чукотский АО	99,5	113,5	117,7	121,2	101,8	111,6	121,6	120,0
среднее количество пассажиро-километров на одного жителя в год на железнодорожном транспорте								
Мурманская область	2 213,8	1 487,3	1 135,4	765,1	768,5	766,9	801,6	847,5
Ямало-Ненецкий АО	990,4	831,1	905,7	850,9	847,9	830,5	824,1	837,4

Примечание: расчеты автора на основе [16].

Расчеты индекса гуманитарности продемонстрировали переориентацию автомобильного транспорта с удовлетворения потребностей населения на интересы предприятий: если в начале 2000-х гг. пассажирооборот автомобильного транспорта АЗРФ в 1,6 раза превышал грузооборот, то в 2019 г. это соотношение составило 0,5. Единственным аркти-

ческим регионом, где это соотношение в 2019 г. оставалось в пользу пассажирских перевозок, является Мурманская область. Но и здесь индекс гуманитарности автомобильного транспорта за анализируемый период сократился в 2,6 раза (табл. 3), что, впрочем, сопоставимо с общероссийской тенденцией.

Таблица 3

## Индексы гуманитарности транспортной системы арктических регионов

Регионы	2000	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019
соотношение пассажирооборота и грузооборота на автомобильном транспорте								
Ненецкий АО	1,245	0,224	0,035	0,527	0,530	0,160	0,387	0,860
Мурманская область	4,294	0,923	2,013	1,343	1,543	1,421	1,722	1,659
Ямало-Ненецкий АО	0,387	0,612	0,305	0,186	0,190	0,156	0,153	0,178
Чукотский АО	0,191	0,046	0,181	0,018	0,013	0,115	0,212	0,267

Регионы	2000	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019
соотношение пассажирооборота и грузооборота на железнодорожном транспорте								
Мурманская область	0,093	0,053	0,037	0,026	0,023	0,023	0,022	0,023
Ямало-Ненецкий АО	0,473	0,216	0,183	0,073	0,070	0,078	0,082	0,080

Примечание: расчеты автора на основе [16].

В силу преимущественно сырьевой специализации экономики регионов Российской Арктики основу перевозок железнодорожным транспортом (около 80 %) всегда составляли перевозки грузов, т. е. железнодорожная транспортная система АЗРФ традиционно больше ориентирована на крупные предприятия по добыче и первичной обработке природных ресурсов, чем на местное население. В 2000 г. индекс гуманитарности этого вида транспорта (соотношение пассажиро- и грузооборота) в целом по АЗРФ составлял всего 0,110 (в среднем по стране – 1,355). За рассматриваемый период он снизился почти в 3 раза, составив к 2019 г. уже 0,033 (в среднем по стране – 0,859). Наибольшее влияние на динамику индекса оказал значительный (более чем в 5,4 раз) рост грузооборота в Ямало-Ненецком автономном округе, обусловленный повышением объемов промышленного производства в основных грузообразующих отраслях региона.

### ЗАКЛЮЧЕНИЕ

На интенсивность пространственных перемещений людей влияет множество взаимосвязанных факторов (географических, экономических, социальных, демографических и др.), приводящих к росту или снижению транспортной подвижности населения. Наше исследование показало, что за последние двадцать лет для регионов Российской Арктики была характерна устойчивая тенденция снижения спроса на перевозки общественным транспортом. В большинстве слу-

чаев на транспортную подвижность повлиял рост автомобилизации, и только в одном регионе АЗРФ – Мурманской области – снижение транспортной подвижности было обусловлено значительным сокращением численности населения.

В целом за двадцатилетний период рынок автомобильных и железнодорожных перевозок арктических регионов переориентировался с интересов местного населения на удовлетворение интересов крупных промышленных предприятий. Все это может быть свидетельством не только сокращения доступности транспортных услуг для жителей Российской Арктики, но и в целом снижения степени комфортности проживания людей в этом макрорегионе.

Одним из направлений дальнейшего исследования этой проблемы является комплексный анализ эффективности функционирования транспортной инфраструктуры регионов Арктической зоны, сбалансированное развитие которой будет способствовать обеспечению доступности транспортных услуг и повышению мобильности жителей, а также станет важнейшим фактором устойчивого развития территорий и улучшения качества жизни местного населения.

### ФИНАНСИРОВАНИЕ

Статья подготовлена в рамках выполнения научно-следовательской работы по теме государственного задания ФИЦ КНЦ РАН (проект № 0226-2019-0027).

### ЛИТЕРАТУРА

1. Deng T. Impacts of Transport Infrastructure on Productivity and Economic Growth: Recent Advances and Research Challenges // *Transport Reviews*. 2013. No. 33 (6). P. 686–699. DOI 10.1080/01441647.2013.851745.
2. Заостровских Е. А. Теоретические подходы к оценке влияния транспорта на экономический рост региона // *Изв. Дальневосточ. федерал. ун-та. Экономика и управление*. 2016. № 2 (78). С. 16–24. DOI 10.5281/zenodo.58320.

### REFERENCES

1. Deng T. Impacts of Transport Infrastructure on Productivity and Economic Growth: Recent Advances and Research Challenges // *Transport Reviews*. 2013. No. 33 (6). P. 686–699. DOI 10.1080/01441647.2013.851745.
2. Zaostrovskikh E. A Theoretical Approaches to Assessing the Impact of Transport on the Economic Growth of the Region // *News of the Far Eastern Federal University. Economics and Management*. 2016. No. 2 (78). P. 16–24. DOI 10.5281/zenodo.58320. (In Russian).

3. Andreasen M. H., Møller-Jensen L. Access to the City: Mobility Patterns, Transport and Accessibility in Peripheral Settlements of Dar es Salaam // *Journal of Transport Geography*. 2017. No. 62. P. 20–29. DOI 10.1016/j.jtrangeo.2017.05.005.
4. Martinkus B., Lukaševičius K. Investment Environment of Lithuanian Resorts: Researching National and Local Factors in the Palanga Case // *Transformations in Business and Economics*. 2008. No. 7 (2). P. 67–83.
5. Бардаль А. Б. Оценка доступности транспортных услуг для населения региона // *Власть и управление на Востоке России*. 2017. № 3 (80). С. 63–70.
6. Евсеева А. И. Эволюция концепции устойчивой мобильности // *Государственное управление. Электронный вестник*. 2018. № 69. С. 463–481. DOI 10.24411/2070-1381-2018-00076.
7. Сагинова О. В. Международный опыт развития мобильности в мегаполисе // *ЭТАП: экономическая теория, анализ, практика*. 2019. № 1. С. 70–81. DOI 10.24411/2071-6435-2019-00005.
8. Serova N. A., Serova V. A. Transport Infrastructure of the Russian Arctic: Specifics Features and Development Prospects // *Studies on Russian Economic Development*. 2021. No. 32 (2). P. 213–219.
9. Замятина Н. Ю., Пилясов А. Н. Новый подход к освоению северных и арктических территорий России: локальная транспортная система // *Проблемы развития территории*. 2018. № 4 (96). С. 26–41. DOI 10.15838/ptd.2018.4.96.2.
10. Тарасов П. И. Легкая железная дорога как основа развития транспортной инфраструктуры северных территорий России // *Горная промышленность*. 2020. № 5. С. 97–101. DOI 10.30686/1609-9192-2020-5-97-101.
11. Биев А. А. Региональные инвестиционные проекты в Арктической зоне России: формирование территориальной инфраструктуры // *Север и рынок: формирование экономического порядка*. 2018. № 3 (59). С. 61–69. DOI 10.25702/KSC.2220-802X.3.2018.59.61-69.
12. Зырянов А. И. Маргинальные территории // *Географич. вестн.* 2008. № 2. С. 9–20.
13. Серова Н. А., Серова В. А. Проблемы пассажирского городского транспорта и качество жизни // *Север и рынок: формирование экономического порядка*. 2011. № 2 (28). С. 107–110.
14. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года // *Министерство транспорта Российской Федерации*. URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/3/1009> (дата обращения: 29.03.2021).
15. Мачерет Д. А. Свобода передвижения и особенности транспортных систем // *Мир транспорта*. 2019. № 17 (3). С. 40–54.
16. Регионы России. Социально-экономические показатели // *Федеральная служба государственной статистики* : сайт. URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/210/document/13204> (дата обращения: 29.03.2021).
17. Овчарова Л. Н., Пишняк А. И. Уроки монетизации льгот // *Мир России. Социология. Этнология*. 2016. № 15 (3). С. 134–157.
3. Andreasen M. H., Møller-Jensen L. Access to the City: Mobility Patterns, Transport and Accessibility in Peripheral Settlements of Dar es Salaam // *Journal of Transport Geography*. 2017. No. 62. P. 20–29. DOI 10.1016/j.jtrangeo.2017.05.005.
4. Martinkus B., Lukaševičius K. Investment Environment of Lithuanian Resorts: Researching National and Local Factors in the Palanga Case // *Transformations in Business and Economics*. 2008. No. 7 (2). P. 67–83.
5. Bardal A. B. Assessment of the Availability of Transport Services for the Population of the Region // *Power and Management in the East of Russia*. 2017. No. 3 (80). P. 63–70. (In Russian).
6. Evseeva A. I. Evoliutsiia kontseptsii ustoichivoi mobilnosti // *Gosudarstvennoe upravlenie. Elektronnyi vestnik*. 2018. No. 69. P. 463–481. DOI 10.24411/2070-1381-2018-00076. (In Russian).
7. Saginova O. V. Mezhdunarodnyi opyt razvitiia mobilnosti v megapolise // *ETAP: ekonomicheskaia teoriia, analiz, praktika*. 2019. No. 1. P. 70–81. DOI 10.24411/2071-6435-2019-00005. (In Russian).
8. Serova N. A., Serova V. A. Transport Infrastructure of the Russian Arctic: Specifics Features and Development Prospects // *Studies on Russian Economic Development*. 2021. No. 32 (2). P. 213–219.
9. Zamyatina N. Yu., Pilyasov A. N. A New Approach to Developing Northern and Arctic Russian Territories: Local Transport System // *Problems of Territory's Development*. 2018. No. 4 (96). P. 26–41. DOI 10.15838/ptd.2018.4.96.2. (In Russian).
10. Tarasov P. I. Light Railways as the Basic for Transport Infrastructure Development in Northern Parts of Russia // *Gornaya promyshlennost = Russian Mining Industry*. 2020. No. 5. P. 97–101. DOI 10.30686/1609-9192-2020-5-97-101. (In Russian).
11. Biev A. A. Regional Investment Projects in the Russian Arctic: Forming Territorial Infrastructure // *The North and the Market: Forming the Economic Order*. 2018. No. 3 (59). P. 61–69. DOI 10.25702/KSC.2220-802X.3.2018.59.61-69. (In Russian).
12. Zyryanov A. I. Marginalnye territorii // *Geograficheskii vestnik*. 2008. No. 2. P. 9–20. (In Russian).
13. Serova N. A., Serova V. A. Problems of Passenger Urban Transport and the Quality of Life // *The North and the Market: Forming the Economic Order*. 2011. No. 2 (28). P. 107–110. (In Russian).
14. Transportnaia strategiia Rossiiskoi Federatsii na period do 2030 goda. URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/3/1009> (accessed: 29.03.2021). (In Russian).
15. Macheret D. A. Freedom of Movement and Features of Transport Systems // *World of Transport*. 2019. No. 17 (3). P. 40–54. (In Russian).
16. Regiony Rossii. Sotsialno-ekonomicheskie pokazateli. URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/210/document/13204> (accessed: 29.03.2021). (In Russian).
17. Ovcharova L. N., Pishnyak A. I. Lessons of Monetization of Benefits // *World of Russia. Sociology. Ethnology*. 2016. No. 15 (3). P. 134–157. (In Russian).
18. Litvinov A. V., Donchenko V. V. The Relationship between Car Ownership and Share of Trips on Pas-

18. Литвинов А. В., Донченко В. В. Взаимосвязь между уровнем автомобилизации населения и передвижений на легковых автомобилях в городах // International Journal of Advanced Studies. 2020. № 10 (3). С. 64–83. DOI 10.12731/2227-930X-2020-3-64-82.
19. Демишева Е. Назад в 2000-й: бензин по 7 рублей, строительство ТТК и массовые иномарки. URL: <https://www.autonews.ru/news/5ed8d1099a794788ef629fbf> (дата обращения: 07.03.2021).
- senger Cars in Cities // International Journal of Advanced Studies. 2020. No. 10 (3). P. 64–83. DOI 10.12731/2227-930X-2020-3-64-82 (In Russian).
19. Demisheva E. Nazad v 2000-i: benzin po 7 rublei, stroitelstvo TTK i massovye inomarki. 2020. URL: <https://www.autonews.ru/news/5ed8d1099a794788ef629fbf> (accessed: 07.03.2021). (In Russian).

#### СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

**Серова Наталья Александровна** – кандидат экономических наук, старший научный сотрудник, Институт экономических проблем им. Г. П. Лузина, Кольский научный центр Российской академии наук, Апатиты, Россия.

E-mail: nataleks13@yandex.ru

#### ABOUT THE AUTHOR

**Natalya A. Serova** – Candidate of Sciences (Economics), Senior Researcher, Luzin Institute for Economic Studies, Kola Science Center of the Russian Academy of Sciences, Apatity, Russia.

E-mail: nataleks13@yandex.ru