

УДК 332.025
JEL O11, O12

DOI: 10.57015/issn1998-5320.2024.18.1.22

Научная статья

Е. В. Рожков¹

✉ yevgeniy1975@internet.ru

¹Уральский государственный экономический университет, г. Екатеринбург, Российская Федерация

Городской электрический общественный транспорт: финансово-экономические аспекты развития (на примере города Пермь)

Аннотация: В статье рассмотрены финансово-экономические аспекты развития городского общественного электрического транспорта в современных условиях. Методологическую основу исследования составил разрабатываемый российскими авторами подход к анализу проблем управления собственностью муниципальных образований, который связан с важностью оценки эффективности использования муниципального имущества с учетом величины извлекаемого дохода и социального эффекта. Автором в контексте действующей нормативно-правовой базы на примере муниципального образования г. Пермь показаны финансово-экономические проблемы, которые в настоящее время возникают в связи с потребностью обновления общественного электрического транспорта и выбора рационального решения с учетом обеспечения необходимого качества транспортного обслуживания (физическая и ценовая доступность, комфорт и удобство, безопасность и др.). В связи с этим в статье проведен сравнительный анализ стоимости поездки в Перми и в крупнейших городах России, а также рассмотрены вопросы, связанные с возможностью решения проблем финансирования проектов развития электрического транспорта из городского бюджета. Автором представлены результаты анализа сильных и слабых сторон развития городской электротранспортной системы Перми, которые могут быть использованы при выборе и обосновании проектов применения принципиально новых видов электротранспорта (транспорта на моноподвеске, беспилотного электротранспорта и др.).

Ключевые слова: общественный электрический транспорт, финансирование обновления электротранспорта, стоимость поездки, трамвай, город, собственность.

Дата поступления статьи: 13 ноября 2023 г.

Для цитирования: Рожков Е. В. (2024) Городской электрический общественный транспорт: финансово-экономические аспекты развития (на примере города Пермь). Наука о человеке: гуманитарные исследования, том 18, № 1, с. 243–250. DOI: 10.57015/issn1998-5320.2024.18.1.22.

Scientific article

E. V. Rozhkov¹

✉ yevgeniy1975@internet.ru

¹Ural State University of Economics, Ekaterinburg, Russian Federation

Urban electric public transport: financial and economic aspects of development (based on the example of the city of Perm)

Abstract: The article discusses the financial and economic aspects of the development of urban public electric transport in modern conditions. The methodological basis of the study was the approach developed by Russian authors to the analysis of problems of property management in municipalities, which is associated with the importance of assessing the efficiency of the use of municipal property, taking into account the amount of income generated and the social effect. The author, in the context of the current regulatory framework, using the example of the municipality of Perm, shows the financial and economic problems that currently arise in connection with the need to update public electric transport and choose a rational solution, taking into account the provision of the necessary quality of transport services (physical and price accessibility; comfort and convenience; safety, etc.). In this regard, the article carried out a comparative analysis of the cost of a trip to Perm and in the largest cities of Russia, and also discussed issues related to the possibility of solving problems of financing electric transport development projects from the city budget. The author presents the results of an

analysis of the strengths and weaknesses of the development of the urban electric transport system in Perm, which can be used in the selection and justification of projects for the use of fundamentally new types of electric transport (motor-suspension vehicles, unmanned electric transport, etc.).

Keywords: public electric transport, financing of electric transport renewal, cost of travel, tram, city, property.

Paper submitted: November 13, 2023.

For citation: Rozhkov E. V. (2024) Urban electric public transport: financial and economic aspects of development (based on the example of the city of Perm). Russian Journal of Social Sciences and Humanities, vol. 18, no. 1, pp. 243–250. DOI: 10.57015/issn1998-5320.2024.18.1.22.

Введение

Менеджеры муниципальных образований, по роду своей деятельности занимающиеся контролем за состоянием муниципального имущества, должны понимать, что их работа по управлению собственностью должна приносить материальные блага для общества (Рожков, 2021а). Важно, что предлагаемые местными органами власти решения имеют в своей основе определенный консенсус в понимании сущности муниципальной собственности как объекта управления. В общем представлении муниципальная собственность – это система социально-экономических отношений по управлению и распоряжению муниципальным имуществом. Основным объектом управления муниципальной собственностью является муниципальное имущество – комплекс, в состав которого входят различные виды имущества: земля, движимое и недвижимое имущество. В связи с чем эффективность использования муниципального имущества, как правило, оценивается, во-первых, с позиции извлекаемого дохода, во-вторых, по размеру полученного социального эффекта (Дубровский, 2021).

Актуальность работы заключается в определении оптимальных издержек на городской транспорт. Проблема – в отсутствии в научной литературе точных критериев оценки выбора схем при обновлении транспорта на уровне муниципального образования.

Объект исследования – финансово-экономическая составляющая развития электротранспорта города Перми. Предмет исследования – электротранспорт Перми. Цель исследования – определить финансовую эффективность обновления городского электротранспорта.

Цель исследования определила необходимость анализа использования бюджетных средств, выделяемых на обновление транспорта в Перми.

Вопросы по транспорту изучались такими авторами, как А. В. Акимов, Д. В. Капский, Н. А. Романова и др. (Акимов, Берлюков, Линь Нань, 2022; Капский, 2022; Романова, 2015).

Е. Г. Косова и другие ученые считают, что в «городской собственности находятся активы, которые предназначены для решения вопросов, касающихся организации удовлетворения потребностей населения» (Косова, 2014). Новые требования в экономике к вопросам эксплуатации имущества требуют от руководства муниципалитетов новых методических подходов (Георг, 2022).

«Состояние и степень эффективности управления муниципальной собственностью в настоящее время не обеспечивает на практике реализацию ее экономической сущности как основы местного самоуправления» (Бондарева, 2017). «В процессе управления собственностью реализуются различные планы, программы и решения управленческого характера, которые в обязательном порядке должны быть направлены не только на реализацию полномочий, но и извлечение максимально возможной прибыли» (Тилинина, 2021).

Методы

Методика исследования опирается на эволюционный анализ, а также на анализ функционально-пространственной организации урбанистических локусов (Бакшутова, 2016; Бакшутова, 2020). Применяется SWOT-анализ развития электрического транспорта.

Автор использует методы анализа и систематизации теоретических фундаментальных исследований, прикладных разработок (Рожков, 2021б).

Результаты

Внимание к недвижимому имуществу города Перми привлекают проведенные аукционы по покупке трамваев. В 2019 году на приобретение нового электротранспорта, кроме 1 (одного) «трехсекционного» вагона за 108,3 млн руб., были указаны 8 (восемь) «односекционных» вагонов. В условиях аукциона говорилось, что проводится единая закупка всех вагонов у одного поставщика (автор считает, что данные требования не нарушают антимонопольное законодательство); «трехсекционный» вагон должен быть «восьмиосным». Общая сумма контракта составила 462 млн руб. В итоге победителем аукциона стала компания ПК «Транспортные системы», предоставившая кроме 1 (одного) «трехсекционного» вагона модели 71-934 «Лев» за 108,3 млн руб. еще и 8 (восемь) «односекционных» вагонов модели 71-911ЕМ «Львёнок» по цене 44,3 млн руб. за 1 шт. (Рожков, 2020).

Стоимость трамвайного вагона может варьироваться в зависимости от логистики доставки, но незначительно от заводской стоимости. Тем не менее в 2019 году при проведении аукциона администрацией города Перми закупленные вагоны модели 71-911ЕМ «Львёнок» по цене 44,3 млн руб. за 1 шт. стали самыми дорогими в России (по сравнению с аналогичными аукционами, проведенными администрациями других городов за три года с 2017 по 2019-й, от города Екатеринбург – по 15,38 млн руб. и города Казань – по 17 млн руб. до города Улан-Удэ – по 33,2 млн руб.). Соответственно, при закупке «односекционных» трамвайных вагонов за 354,4 млн руб. вместо 8 (восьми) вагонов модели 71-911ЕМ (производитель ПК «Транспортные системы») можно было приобрести в 2 раза больше, т. е. 16 (шестнадцать) вагонов модели 71-407-01 (производитель АО «Уралтрансмаш») (Рожков, 2020).

Если в нарушение антимонопольного законодательства при проведении аукциона в г. Перми изначально указываются характеристики модели 71-911ЕМ, то непонятна причина, по которой при дефицитном городском бюджете цена 1 (одного) вагона на 35 % дороже, чем вагона этой же модели (71-911ЕМ), приобретенной администрацией города Ростов-на-Дону, или на 33,4 % дороже, чем вагона модели (71-911ЕМ), приобретенной администрацией города Улан-Удэ. По мнению автора, в условиях экономии городского бюджета и необходимости замены электротранспорта оптимальным решением было бы приобретение вагонов модели 71-407-01 в количестве 16 шт. (Рожков, 2020; Капский, 2022). Денежные средства, выделяемые из бюджета города Перми на закупку трамваев «Львёнок», ежегодно увеличиваются (табл. 1).

Как показывают данные табл. 1, стоимость одного вагона «Львёнок» для расходной части бюджета год от года увеличивается. Проектная закупочная цена одного «Львёнка» в 2023 году составляет 81,82 млн руб., что является увеличением на 37,52 млн руб. (+ 84,7 %) за 4 года, по сравнению с 2019 годом.

Стоимость общественного транспорта города Перми негативным образом влияет на стоимость проезда в нем. Увеличение стоимости проезда показано в табл. 2.

Таблица 1 – Стоимость трамвая «Львёнок» для г. Пермь в 2019–2023 гг. (в млн руб.)

Table 1 – Cost of the “Lion” tram for Perm in 2019–2023 (in million rubles)

Стоимостный показатель	2019	2020	2021	2022	2023
Цена за 1 шт.	44,3	47,0	47,0	67,53	81,82

Таблица 2 – Стоимость 1 поездки в трамvae в г. Пермь (2015–2023 гг.) (в руб.)

Table 2 – The cost of 1 tram ride in Perm (2015–2023) (in rubles)

Показатель	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Стоимость	16	20	20	20	20	26	26	33	35

Стоимость одной поездки в трамvae города Перми повышается год от года неравномерно. В 2016 году увеличение стоимости проезда составило 25 % (с 16 руб. до 20 руб.) (табл. 2). С 2016 по 2019 год стоимость проезда не повышалась и начиная с 2020 года вновь стала увеличиваться (в 2020 и 2021 годах – увеличение на 6 руб. (+ 30 % по сравнению с 2019 годом), в 2022 году –

увеличение на 13 руб. (+ 65 % по сравнению с 2019 годом), и по проекту в 2023 году стоимость проезда увеличилась до 35 руб. – увеличение на 15 руб. (+ 75 % по сравнению с 2019 годом)).

Сравнивая данные табл. 1 и 2, можно увидеть взаимосвязь между ростом цены трамвая (+ 84,7 %) и ростом стоимости проезда в трамвае (+ 75 %), что, в свою очередь, говорит о всех издержках городского бюджета на транспортную инфраструктуру (обновление трамвайного парка) происходит за счет жителей города. Можно предположить, что органы власти города Перми повышают стоимость проезда в трамвае в 2023 году на 2 руб. (+ 6 %) по сравнению с 2022 годом, предполагая резкий рост инфляции (в годовом выражении) или из-за низкой способности пассажиров оплачивать проезд. Так, например, с января по август 2022 года проезд не оплачивали в среднем 17,1 % пассажиров (на некоторых маршрутах до 20,9 %). В транспорте было проведено более 100 тыс. проверок со стороны контрольной службы. На безбилетников составлено более 8 тыс. протоколов об административном нарушении на сумму более 300 тыс. руб. Альтернативой оплаты штрафа за безбилетный проезд в 2500 руб. может являться обязательная покупка безлимитного проездного на 1 месяц, что, в свою очередь, сможет не только привлечь в городской бюджет дополнительные средства, но и сгладить социальную напряженность между людьми, которые совершили одну поездку без оплаты, и сотрудниками контрольно-ревизионной службы, осуществляющими проверку оплаты проезда в общественном транспорте.

Сравнительная стоимость 1 поездки в трамвае в 2022 году в крупных городах России (табл. 3).

Таблица 3 – Стоимость проезда в трамвае в городах России в 2022 году

Table 3 – Cost of tram travel in Russian cities in 2022

Город	Цена одной поездки (руб.)
Санкт-Петербург	40
Пермь	33
Екатеринбург	32
Челябинск	30
Волгоград	30
Новосибирск	30
Казань	30
Нижний Новгород	28
Новосибирск	25
Ростов-на-Дону	23
Уфа	22

Данные, представленные в табл. 3 по стоимости поездки в трамвае в 2022 году, показывают, что стоимость в городе Перми немного ниже, чем в городе Санкт-Петербург, и выше, чем в других городах с численностью населения более 1 млн человек. Если бюджет города Перми меньше, чем в городах Екатеринбург и Нижний Новгород, то понятна завышенная стоимость поездки в 33 рубля против 32 и 28 рублей соответственно. Но здесь же видим, что стоимость поездки в Ростове-на-Дону составляет 23 рубля (на 30 % меньше, чем в Перми) и в Уфе – 22 рубля (на 33 % меньше, чем в Перми), и у этих городов-миллионеров доходная и расходная часть бюджета не выше города Перми. И исходя из этих сравнений, можно предположить непра-

вильный выбор методики расчета стоимости 1 поездки в электрическом общественном транспорте города Перми.

Необходимо отметить, что управление пассажирским транспортом должно быть эффективным (Романова, 2015), это указано в Методических рекомендациях Минтранса России и Транспортной стратегии России до 2030 года (Голобоков, 2018).

К характеристикам параметров качества транспортного обслуживания можно отнести: физическую доступность для населения, ценовую доступность, эффективность транспортной сети, безопасность и устойчивое развитие, комфорт и удобство.

Необходимо отметить и затраты на капитальный ремонт трамвайных путей. Например, в 2021 году в Мотовилихинском районе города Перми АО «Перминжельстрой» провела капитальный ремонт путей на участке 2571,5 м за 170,5 млн руб. После принятия всех работ сотрудниками городской администрации (и соответственно, полной оплатой) и пуска трамваев жители стали выявлять некоторые недостатки, например: на нескольких пересечениях с проезжими частями после укладки рельсов и бетонных плит в асфальте остались трещины; на нескольких пеше-

ходных переходах имеются зазоры; в некоторых местах плиты уложены хаотично; бордюрный камень отсекает половину ширины тротуара; на поворотах вместо плавных кривых имеются очень резкие изгибы и т. д.

Еще одним новым явлением по увеличению стоимости муниципального имущества, в т. ч. городского электротранспорта, является заключение концессионного соглашения. Такое соглашение заключается на 25 лет между городской администрацией и ООО «Мовиста регионы Пермь». За несколько лет в проект планируется вложить 15,5 млрд руб. (табл. 4).

Таблица 4 – Финансирование концессионного соглашения по г. Перми

Table 4 – Financing of the concession agreement for Perm

Бюджет	Финансирование по годам (в млрд руб.)			
	2022-2023 годы	2024 год	2025 год	Всего
Федеральный бюджет	2,854	1,424	0,372	4,650
Бюджет Пермского края	0,150	0,075	0,019	0,244
Бюджет города Перми	0,030	0,015	0,004	0,049
Фонд национального благосостояния	2,331	1,163	0,303	3,798
ВЭБ РФ	3,616	1,803	0,471	5,89
Частный инвестор	0,533	0,266	0,069	0,869
ИТОГО:	9,516	4,746	1,239	15,502

Как видно из данных, представленных в табл. 4, из федерального бюджета будет оказана поддержка в объеме 4,65 млрд руб., из регионального бюджета – 0,244 млрд руб., из бюджета муниципалитета – 0,049 млрд руб., из Фонда национального благосостояния – 3,798 млрд руб., ВЭБ РФ – 5,89 млрд руб. и самим инвестором будет вложено 0,869 млрд руб.

По концессионному соглашению для города Перми: новые трамваи («Львёнок») в 2022 году – 5 шт., в 2023 году – 25 шт., в 2024 году – 14 шт., на общую сумму 3,635 млрд руб. (по 82,613 млн руб. – это примерно в 2 раза дороже, чем закупка 2019 года, которая была самой дорогостоящей в России); реконструкция существующего трамвайного депо за 2,9 млрд руб.; тяговые подстанции – 7 шт. за 1,358 млрд руб. и проведение СМР трамвайных путей за 7,607 млрд руб.

Финансовая модель концессионера, представленная для бюджетов всех уровней, показывает, что сам концессионер предполагает получить в 2 раза больше, чем вкладывает (0,869 млрд руб.), а плата концедента с 2022 по 2047 год составит 30,141 млрд руб. (21,576 млрд руб. – инвестиционный платеж, 8,565 млрд руб. – эксплуатационный платеж), включая выплату процентов по кредиту, взятому у Фонда национального благосостояния и ВЭБ.РФ.

Если учитывать, что сегодня 0,7 млрд руб. городского бюджета тратится ежегодно на трамвайную инфраструктуру (кроме закупки вагонов), то в соответствии с договором концессии ежегодно в течение 25 лет необходимо будет платить не менее 1,0 млрд руб. При этом само качество закупаемых вагонов не является высоким и нет гарантий, что они могут прослужить 25 лет.

В 2021 году при проведении конкурса на высшую муниципальную должность – мэра муниципального образования город Пермь, автором статьи, в качестве соискателя, руководству Пермского края была представлена программа по социально-экономическому развитию города, одним из пунктов которой был пункт, посвященный развитию муниципального общественного транспорта. Общая площадь муниципального образования город Пермь – это 799,68 кв. м. На 2020 год на территории города постоянно проживают 1 055 400 человек (Рожков, 2022).

Публичный общественный транспорт является важным элементом городской инфраструктуры, обеспечивающим необходимые условия для повышения качества городской среды и уровня жизни населения (Акимов, 2022). Для крупных городов требуется разработка концепции развития общественного транспорта (Терентьев, 2022).

Для муниципального образования город Пермь разработана концепция развития общественного электротранспорта, которая требует больших объемов денежных средств для обновления транспорта, строительства инфраструктуры и капитального ремонта имеющейся.

Проект городского бюджета осуществляется в соответствии с Бюджетным кодексом РФ (Максимов, 2013). При планировании бюджета муниципального образования возможен переход от сценарных планов к динамическим планам – инструкциям (Ладыкова, 2017).

Рассмотрим сильные и слабые стороны, возможности и угрозы для электротранспортной системы Перми в виде SWOT-анализа (табл. 5), позволяющего нам определить дальнейшее развитие, выявить наличие потенциала в данной области, который необходимо реализовать на практике.

Таблица 5 – SWOT-анализ развития электротранспортной системы Перми

Table 5 – SWOT analysis of Perm electric transport system development

<p>S (сильные стороны):</p> <ul style="list-style-type: none"> - на законодательном уровне утверждён нормативно-правовой документ, устанавливающий методики развития общественного транспорта; - утверждены правила выделения денежных средств из федерального и регионального бюджетов на обновление городского электротранспорта 	<p>W (слабые стороны):</p> <ul style="list-style-type: none"> - более 80 % городского электротранспорта подлежит обновлению; - основная стоимость обновления электротранспорта подлежит к оплате из городского бюджета, т. е. полностью за счёт местных жителей; - обновление электротранспорта происходит за короткий промежуток времени по всей стране одновременно, что увеличивает его стоимость более высокими темпами, чем повышение официальной инфляции
<p>O (возможности):</p> <ul style="list-style-type: none"> - заключение концессионного соглашения на несколько лет по обновлению электротранспорта; - достижение целей, указанных в утверждённой концепции развития городского общественного транспорта; - улучшение транспортной инфраструктуры за счёт привлечения дополнительных денежных средств 	<p>T (угрозы):</p> <ul style="list-style-type: none"> - закупка общественного электротранспорта по повышенной стоимости; - расходы на обновление электроподвижного состава города могут полностью лечь на повышение оплаты проезда горожанами; - увеличение ежегодных расходов по оплате концессионных обязанностей обновления электротранспорта устанавливаются выше размера официальной инфляции

В составленном SWOT-анализе (табл. 5) слабых сторон (W) выделено больше, чем сильных (S), а возможностей (O) столько же, сколько и угроз (T), и это, в свою очередь, может говорить о несовершенстве проходящей реформы обновления электротранспорта города Перми.

Выводы

Учитывая, что очередной экономический спад в нашей стране является временным и за ним последует подъем, необходимо задумываться и о развитии транспорта в будущем. Одно из направлений Стратегии социально-экономического развития города Перми, разрабатываемой автором в 2021 году, было посвящено развитию городского транспорта: предложены проектирование и установка подвесного рельсового транспорта, транспорта на моноподвеске, беспилотного электротранспорта, который может использоваться как при реконструкции существующих путепроводов, так и при строительстве новых путей сообщения в новом городском микрорайоне «Умный город».

Источники

- Акимов А. В., Берлюков Д. Н., Линь Нань (2022) Сравнительный анализ состояния и развития публичного рельсового транспорта в столицах России и Китая. Транспортное дело России, № 1, с. 20–23.
- Бакшутова Д. В. (2020) Память и устойчивость: примеры урбанистических локусов в структуре современного Европейского города. Архитектон: известия вузов, № 2 (70), с. 9.
- Бакшутова Д. В., Данилова Э. В., Вальшин Р. М. (2016) Концепция урбанистических локусов для модели, содержащей историческую память города. Innovative Project, т. 1, № 4 (4), с. 24–28.

- Бондарева А. А., Кузнецова П. Ю. (2017) Проблемы управления муниципальной собственностью на примере Губахинского городского округа. *Города и местные сообщества*, т. 1, с. 68–73.
- Георг Г. М. (2022) Роль цифровых технологий в управлении муниципальной собственностью. *Инновационная наука*, № 2-2, с. 58–60.
- Голобоков А. С., Жэнь Ч., Музюков М. М. (2018) Нормативно-правовые аспекты управления транспортом в Российской Федерации. *Балтийский гуманитарный журнал*, т. 7, № 2 (23), с. 400–402.
- Дубровский В. Ж., Рожков Е. В. (2021) Сущность системы управления муниципальной собственностью, ее трансформация в условиях цифровизации. *Муниципальная академия*, № 1, с. 190–195.
- Капский Д. В. (2022) Анализ развития различных видов городского электрического транспорта в Полоцке и Новополоцке. *Наука и техника*, т. 21, № 2, с. 150–157.
- Косова Е. Г., Акбаев Р. А., Гогушева Т. М. (2014) Особенности управления имуществом комплексом городского муниципального образования. *Новые технологии*, № 3, с. 53–57.
- Ладыкова Т. И. (2017) Теоретические аспекты индикативного планирования в современных условиях. *Oeconomia et Jus*, № 2, с. 12–27.
- Максимов А. В. (2013) Формирование и использование местного бюджета муниципального образования (на материалах г. Ростова-на-Дону). *Учет и статистика*, № 3 (31), с. 212–224.
- Рожков Е. В. (2020) К вопросу по управлению собственностью (на примере транспорта муниципального образования город Пермь). *Транспорт: наука, техника, управление*, № 12, с. 44–50.
- Рожков Е. В. (2021) Преимущество комплексной застройки территории с применением подходов по оцифровке. *Вестник Екатеринбургского института*, № 2 (54), с. 73–79.
- Рожков Е. В. (2021) Рассмотрение возможности применения теорем А. Смита к контролю за муниципальным имуществом. *Экономика. Социология. Право*, № 3, с. 21–28.
- Рожков Е. В. (2022) Развитие материальной базы социальной сферы как составная задача муниципальной стратегии социально-экономического развития города. *Муниципальная академия*, № 1, с. 178–183.
- Романова Н. А. (2015) Совершенствование организационных структур управления городским пассажирским транспортом. *Политематический сетевой электронный журнал Кубанского государственного аграрного университета*, № 114, с. 622–631.
- Терентьев О. В., Тетерина О. А., Горячкина И. Н. (2022) Транспортная инфраструктура городов. Молодежь и XXI век. *Материалы 12-й Международной молодежной научной конференции в 4 томах. Курск. 17-18 февраля 2022 года. ЮЗГУ*, с. 198–201.
- Тилинина А. Ю. (2021) Особенности управления муниципальным имуществом. *Актуальные проблемы естественных и технических наук. Межвузовская научно-практическая конференция. Санкт-Петербург, Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого, 25 июня 2021 года*, с. 233–240.

References

- Akimov A. V., Berlyukov D. N., Lin Nan (2022) Svravnitel'nyy analiz sostoyaniya i razvitiya publichnogo rel'sovogo transporta v stolitsakh Rossii i Kitaya [Comparative analysis of the state and development of public rail transport in the capitals of Russia and China]. *Transport business of Russia*, no. 1, pp. 20–23 (In Russian).
- Bakshutova D. V. (2020) Pamyat' i ustoychivost': primery urbanisticheskikh lokusov v strukture sovremennogo Yevropeyskogo goroda [Memory and sustainability: examples of urban loci in the structure of a modern European city]. *Architecton: Proceedings of Higher Education*, no. 2 (70), p. 9 (In Russian).
- Bakshutova D. V., Danilova E. V., Val'shin R. M. (2016) Kontseptsiya urbanisticheskikh lokusov dlya modeli, sodержashchey istoricheskuyu pamyat' goroda [The concept of urban loci for a model containing the historical memory of the city]. *Innovative Project*, vol. 1, no. 4 (4), pp. 24–28 (In Russian).
- Bondareva A. A., Kuznetsova P. Yu. (2017) Problemy upravleniya munitsipal'noy sobstvennost'yu na primere Gubakhinskogo gorodskogo okruga [Problems of municipal property management using the example of the Gubakhinsky urban district]. *Goroda i mestnyye soobshchestva – Cities and Local Communities*, vol. 1, pp. 68–73 (In Russian).
- Dubrovsky V. Zh., Rozhkov E. V. (2021) Sushchnost' sistemy upravleniya munitsipal'noy sobstvennost'yu, yeye transformatsiya v usloviyakh tsifrovizatsii [The essence of the municipal property management system, its transformation in the conditions of digitalization]. *Municipal Academy*, no. 1, pp. 190–195 (In Russian).
- Georg G. M. (2022) Rol' tsifrovyykh tekhnologiy v upravlenii munitsipal'noy sobstvennost'yu [The role of digital technologies in the management of municipal property]. *Innovatsionnaya nauka – Innovative science*, no. 2-2, pp. 58–60 (In Russian).
- Golobokov A. S., Zhen' Ch., Muzyukov M. M. (2018) Normativno-pravovyye aspekty upravleniya transportom v Rossiyskoy Federatsii [Regulatory and legal aspects of transport management in the Russian Federation]. *Baltic Humanitarian Journal*, vol. 7, no. 2 (23), pp. 400–402 (In Russian).
- Kapskiy D. V. (2022) Analiz razvitiya razlichnykh vidov gorodskogo elektricheskogo transporta v Polotske i Novopolotske [Analysis of the development of various types of urban electric transport in Polotsk and Novopolotsk]. *Nauka i tekhnika – Science and Technology*, vol. 21, no. 2, pp. 150–157 (In Russian).

- Kosova E. G., Akbaev R. A., Gogusheva T. M. (2014) Osobennosti upravleniya imushchestvennym kompleksom gorodskogo munitsipal'nogo obrazovaniya [Features of managing the property complex of an urban municipality]. *New technologies*, no. 3, pp. 53–57 (In Russian).
- Ladykova T. I. (2017) Teoreticheskiye aspekty indikativnogo planirovaniya v sovremennykh usloviyakh [Theoretical aspects of indicative planning in modern conditions]. *Oeconomia et Jus*, no. 2, pp. 12–27 (In Russian).
- Maksimov A. V. (2013) Formirovaniye i ispol'zovaniye mestnogo byudzheta munitsipal'nogo obrazovaniya (na materialakh g. Rostova-na-Donu) [Formation and use of the local budget of the municipality (based on materials from the city of Rostov-on-Don)]. *Accounting and Statistics*, no. 3 (31), pp. 212–224 (In Russian).
- Rozhkov E. V. (2020) K voprosu po upravleniyu sobstvennost'yu (na primere transporta munitsipal'nogo obrazovaniya gorod Perm') [On the issue of property management (using the example of transport in the municipal formation of the city of Perm)]. *Transport: science, equipment, management*, no. 12, pp. 44–50 (In Russian).
- Rozhkov E. V. (2021) Preimushchestvo kompleksnoy zastroyki territorii s primeneniym podkhodov po otsifrovke [The advantage of integrated development of the territory using digitization approaches]. *Vestnik Yekaterininskogo instituta – Bulletin of the Ekaterininsky Institute*, no. 2 (54), pp. 73–79 (In Russian).
- Rozhkov E. V. (2021) Rassmotreniye vozmozhnosti primeneniya teorem A. Smita k kontrolyu za munitsipal'nym imushchestvom [Consideration of the possibility of applying A. Smith's theorems to the control of municipal property]. *Ekonomika. Sotsiologiya. Pravo – Economy. Sociology. Law*, no. 3, pp. 21–28 (In Russian).
- Rozhkov E. V. (2022) Razvitiye material'noy bazy sotsial'noy sfery kak sostavnaya zadacha munitsipal'noy strategii sotsial'no-ekonomicheskogo razvitiya goroda [Development of the material base of the social sphere as an integral task of the municipal strategy for the socio-economic development of the city]. *Municipal Academy*, no. 1, pp. 178–183 (In Russian).
- Romanova N. A. (2015) Sovershenstvovaniye organizatsionnykh struktur upravleniya gorodskim passazhirskim transportom [Improving organizational structures for managing urban passenger transport]. *Polythematic online scientific journal of Kuban State Agrarian University*, no. 114, pp. 622–631 (In Russian).
- Terentyev O. V., Teterina O. A., Goryachkina I. N. (2022) Transportnaya infrastruktura gorodov [Transport infrastructure of cities]. *Molodezh' i XXI vek [Youth and the 21st century]*. Materials of the 12th International Youth Scientific Conference in 4 volumes. Kursk, February 17–18, 2022. SWGU, pp. 198–201 (In Russian).
- Tilinina A. Yu. (2021) Osobennosti upravleniya munitsipal'nym imushchestvom [Features of municipal property management]. *Aktual'nyye problemy yestestvennykh i tekhnicheskikh nauk [Current problems of natural and technical sciences]*. Interuniversity scientific and practical conference. St. Petersburg, Peter the Great St. Petersburg Polytechnic University, June 25, 2021, pp. 233–240 (In Russian).

Информация об авторе

Рожков Евгений Викторович

Соискатель кафедры экономики предприятий.
Уральский государственный экономический
университет, г. Екатеринбург, РФ.
E-mail: yevgeniy1975@internet.ru

Autor's information

Evgeny V. Rozhkov

Applicant at the Department of Enterprise
Economics. Ural State University of Economics,
Ekaterinburg, Russian Federation.
E-mail: yevgeniy1975@internet.ru