

УДК 332.1:656

H. M. Сергеева

Курский государственный медицинский университет, Курск,
e-mail: sergeevamedical@yandex.ru

E. V. Репринцева

Курский государственный медицинский университет, Курск,
e-mail: elena.reprin@yandex.ru

A. Ю. Черных

Курская академия государственной и муниципальной службы, Курск,
e-mail: che185@yandex.ru

A. A. Кандыба

Юго-Западный государственный университет, Курск, e-mail: swsu_buaia@mail.ru

ВЛИЯНИЕ ПАНДЕМИИ НА ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ ОКРУГА

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, транспортная система, пандемия коронавирусной инфекции, ЦФО, автомобильный транспорт, железнодорожный транспорт, грузовой транспорт, грузооборот, пассажирооборот, развитие.

Пандемия коронавирусной инфекции привела к появлению ряда вызовов и угроз мировой экономической системе, повлияв на макроэкономическую обстановку в России, затронув перспективы развития транспортной инфраструктуры, которая во многом определяет траектории и характер развития реального сектора экономики и смежных с ним сфер деятельности. Введенные противоковидные меры привели к изменению структуры глобальных и местных рынков, спроса и предложения, логистических цепочек по всему миру, что не могло определенным образом сказаться динамике развития транспортной отрасли. Целью данного исследования является оценка такого рода влияния пандемии коронавирусной инфекции на функционирование транспортной инфраструктуры на примере Центрального федерального округа. Методология исследования основывается на использовании экономико-статистического анализа показателей перевозки грузов, грузооборота, наличия грузовых автомобилей, пассажирских перевозок за 2016–2020 годы с использованием информационно-аналитических и статистических материалов Министерства транспорта и Федеральной службы государственной статистики Российской Федерации, результатов работ ученых, исследователей и экспертов. ЦФО характеризуется выгодным географическим положением, высокоразвитой инфраструктурой, наличием большого числа логистических цепочек, функционирующих на импорт и экспорт сырья, материалов, готовой продукции, что позволило смягчить негативное влияние коронавирусных ограничений. В результате проведенного исследования были выявлены положительные изменения в динамике грузооборота, перевозки грузов и наличия грузовых автомобилей, несмотря на влияние пандемии коронавирусной инфекции. Серьезный ущерб был нанесен сфере пассажирских перевозок: с 2016 по 2019 годы динамика значительно не изменялась, однако в 2020 году по Российской Федерации и Центральному федеральному округу наблюдалось падение на 27–28%, что оказалось вызванным падением спроса на такого рода услуги.

N. M. Sergeeva

Kursk state medical university, Kursk, e-mail: sergeevamedical@yandex.ru

E. V. Reprintseva

Kursk state medical university, Kursk, e-mail: elena.reprin@yandex.ru

A. Yu. Chernyh

Kursk Academy of state and municipal service, Kursk, e-mail: che185@yandex.ru

A. A. Kandyba

Southwest state university, Kursk, e-mail: swsu_buaia@mail.ru

THE IMPACT OF THE PANDEMIC ON THE FUNCTIONING OF THE DISTRICT'S TRANSPORT SYSTEM

Keywords: transport infrastructure, transport system, coronavirus pandemic, Central Federal District road transport, rail transport, freight transport, cargo turnover, passenger turnover, development.

The coronavirus pandemic has led to a number of challenges and threats to the global economic system, affecting the macroeconomic situation in Russia, affecting the prospects for the development of transport infrastructure, which largely determines the trajectory and nature of the development of the real sector of the economy and related fields of activity. The introduced anti-covid measures led to a change in the structure of global and local markets, supply and demand, logistics chains around the world, which could not affect the dynamics of the development of the transport industry in a certain way. The purpose of this study is to assess this kind of impact of the coronavirus pandemic on the functioning of transport infrastructure on the example of the Central Federal District. The methodology of the study is based on the use of economic and statistical analysis of indicators of cargo transportation, cargo turnover, availability of trucks, passenger transportation for 2016–2020 using information, analytical and statistical materials of the Ministry of Transport and the Federal State Statistics Service of the Russian Federation, the results of the work of scientists, researchers and experts. The Central Federal District is characterized by an advantageous geographical location, highly developed infrastructure, and the presence of a large number of logistics chains operating for the import and export of raw materials, materials, and finished products, which made it possible to mitigate the negative impact of coronavirus restrictions. The study revealed positive changes in the dynamics of cargo turnover, cargo transportation and the availability of trucks, despite the impact of the coronavirus pandemic. Serious damage was caused to the sphere of passenger transportation: from 2016 to 2019, the dynamics did not change significantly, but in 2020 there was a drop of 27–28% in the Russian Federation and the Central Federal District, which turned out to be caused by a drop in demand for such services.

Введение

На современном этапе развития российской экономики одним из драйверов развития выступает состояние транспортной инфраструктуры, что обусловлено, прежде всего, прямой связью между возникающими экономическими возможностями и мобильностью человеческого капитала, товаров, услуг и информации [1, с. 79]. Транспортная инфраструктура также характеризуется мультиплективным эффектом своего развития: развитие транспорта и логистики влечет за собой положительные эффекты в других отраслях экономики, снижающие транзакционные, временные и иные виды издержек. Поэтому развитие транспортной системы и инфраструктуры должно и является одним из важнейших вопросов государственной политики, в том числе и по обеспечению национальной, экономической и продовольственной безопасности Российской Федерации. Для отраслей, имеющих перспективы расширения экспортного потенциала, именно логистика является важным направлением для обеспечения конкурентоспособности, например, экспорт продовольствия [2, с. 145].

Учитывая сохраняющиеся региональные и территориальные диспропорции в экономическом развитии, именно развитие транспортной инфраструктуры способно обеспечить освоение экономического пространства даже через воздействование просто экстенсивного фактора. В оптимальной ситуации развитие транспортной инфраструктуры неизменно приносит инновационные факторы и возможности для модернизации всех отраслей производства [3, с.4].

Цель исследования – провести оценку уровня развития транспортной инфраструктуры Центрального федерального округа по субъектам в сравнении с динамикой по Российской Федерации, влияния внешних и внутренних факторов, определить его тенденции и направления развития.

Материал и методы исследования

В ходе проведенного исследования авторами были использованы материалы докладов и отчетов Министерства транспорта, Федеральной службы государственной статистики РФ, результаты исследований ученых и экспертов. В данной работе анализируется динамика объемов перевозок грузов автомобильного транспорта, грузооборота, числа грузовых автомобилей, отправления грузов и пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования, пассажирооборота в Центральном федеральном округе и Российской Федерации за 2016–2020 годы. Авторами применены общенаучные методы исследования, экономико-статистический, горизонтальный анализ, обобщение и изучение практики. На основании полученных результатов исследования сделаны соответствующие выводы.

Результаты исследования и их обсуждение

Уровень развития транспортной инфраструктуры определяется через использование показателей, характеризующих характер и масштабы ее распространенности. ЦФО характеризуется высоким уровнем развития воздушного, водного транспорта, дорожного хозяйства, автомобильного и железнодорожного транспорта.

Таблица 1

Динамика объемов перевозок грузов автомобильного транспорта организаций по всем видам деятельности за 2016–2020 гг., млн т

Регион	Год					Изменение	
	2016	2017	2018	2019	2020	2020 г. к 2019 г., %	2020 г. к 2016 г., %
Российская Федерация	5396,8	5403,9	5 544,4	5 735,3	5 404,7	-5,76	0,15
Центральный федеральный округ	389	456,7	369,1	396,5	391,9	-1,16	0,75
Белгородская область	39,3	45,5	39,7	38,7	34,7	-10,34	-11,70
Брянская область	27,3	44,1	54,6	54,7	53,9	-1,46	97,44
Владимирская область	7,3	7,6	7,2	8,1	7,1	-12,35	-2,74
Воронежская область	25,9	24,6	25,3	28,1	30,6	8,90	18,15
Ивановская область	5,3	4,8	4,7	5,3	4,2	-20,75	-20,75
Калужская область	7,4	6,7	7,3	8,2	7,4	-9,76	0,00
Костромская область	5,0	5,5	5,7	6,4	6,5	1,56	30,00
Курская область	19,6	21,8	22,8	25,8	28,8	11,63	46,94
Липецкая область	19,1	19,9	19,3	18,8	18,8	0,00	-1,57
Московская область	97,1	133,4	39,6	43,4	45,4	4,61	-53,24
Орловская область	9,2	10,2	10,9	12,3	13,7	11,38	48,91
Рязанская область	7,9	7,7	7,5	7,8	7,5	-3,85	-5,06
Смоленская область	6,6	6,1	7,1	7,8	7,7	-1,28	16,67
Тамбовская область	25,6	32,2	29,6	31,4	18,5	-41,08	-27,73
Тверская область	29,3	25,6	24,5	27,0	26,9	-0,37	-8,19
Тульская область	11,4	11,6	12,3	13,7	12,5	-8,76	9,65
Ярославская область	11,6	16,1	15,9	18,6	16,1	-13,44	38,79
Москва	34,1	33,7	35,2	40,3	51,6	28,04	51,32

Источник: составлено авторами по данным Федеральной службы государственной статистики [4].

Для проведения оценки состояния транспортной инфраструктуры ЦФО целесообразно рассмотреть динамику объемов перевозок грузов организациями, отправления грузов и пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования, пассажирооборота, а также грузооборот автомобильного транспорта.

В таблице 1 представлена динамика объемов перевозок грузов автомобильного транспорта организаций по всем видам деятельности за 2016–2020 годы.

В целом, за рассматриваемый период времени объем перевозок груза автомобильным транспортом организациями изменился незначительно: прирост по Российской Федерации составил символические 0,15%, но и по ЦФО показатель не намного выше – 0,75%. По субъектам значительный прирост в 2020 г. к 2016 г. наблюдается в Брянской, Воронежской, Костромской, Курской, Орловской, Смоленской, Ярославской обла-

стей, а также в Москве. Обратная ситуация в Белгородской, Липецкой, Рязанской и Тверской областях, при этом в Ивановской, Тамбовской и Московской областях показатель сократился более чем на 20%.

Стоит отметить, что негативное влияние на значения данного показателя оказала пандемия коронавирусной инфекции, которая в ряде областей или значительно замедлила рост, или привела к падению относительно предыдущего года. Введенные пандемийные ограничения привели к снижению экспорта из России в страны ЕС и Китай, возникшие очереди на пропускных пунктах увеличили также и сроки перевозок товаров, дополнительные санитарные проверки привели к росту задержек [4, с.64]. Для более детального анализа функционирования транспортной инфраструктуры за соответствующий промежуток времени необходимо рассмотреть динамику объема грузооборота организаций (таблица 2).

Таблица 2

Динамика объемов грузооборота автомобильного транспорта организаций по всем видам деятельности за 2016–2020 гг., млн т·км

Регион	Год					Изменение	
	2016	2017	2018	2019	2020	2020г. к 2019г. %	2020г. к 2016г. %
Российская Федерация	248251	254524	259 084	275 427	271 822	-1,31	9,49
Центральный федеральный округ	38429	55824	45 327	50 695	54 718	7,94	42,39
Белгородская область	3592	3628	3 955	4 229	3 884	-8,16	8,13
Брянская область	2250	3847	4 569	4 511	4 368	-3,17	94,13
Владимирская область	800	729	789	942	1 035	9,87	29,38
Воронежская область	2932	2246	2 923	4 249	3 711	-12,66	26,57
Ивановская область	830	686	815	866	721	-16,74	-13,13
Калужская область	856	691	808	1 000	989	-1,10	15,54
Костромская область	472	577	716	704	738	4,83	56,36
Курская область	1111	1213	1 270	1 291	1 498	16,03	34,83
Липецкая область	1216	1274	1 268	1 566	1 557	-0,57	28,04
Московская область	8298	22690	6 360	7 610	10 762	41,42	29,69
Орловская область	1631	1355	1 662	1 797	1 560	-13,19	-4,35
Рязанская область	638	717	726	824	931	12,99	45,92
Смоленская область	3782	4613	6 116	6 829	7 388	8,19	95,35
Тамбовская область	1883	2812	2 980	3 194	1 485	-53,51	-21,14
Тверская область	1585	1532	1 745	2 282	2 261	-0,92	42,65
Тульская область	1575	1763	1 833	1 822	1 720	-5,60	9,21
Ярославская область	901	1075	1 076	1 344	1 444	7,44	60,27
Москва	4078	4375	5 716	5 635	8 667	53,81	112,53

Источник: составлено авторами по данным Федеральной службы государственной статистики [4].

По Российской Федерации за 2016–2020 годы грузооборот организаций в годовом выражении увеличился на 9,49%, что является положительной тенденцией в развитии транспортной инфраструктуры и экономики в целом. На территории ЦФО имеется автодорог общего пользования 123 231,8 км, в том числе с твердым покрытием 119 313,1 км [6]. В том числе и по этому в округе демонстрируются темпы развития существенно опережающие средние по стране – рост за рассматриваемые 5 лет составил более 42%. При этом большинство регионов демонстрируют динамику роста больше, чем в среднем по Российской Федерации, а в ряде регионов ЦФО показатель увеличился практически в 2 раза – это в Брянской и Смоленской областях, а в Москве более чем в 2 раза. Также отмечается и негативное влияние пандемии коронавирусной инфекции: грузооборот организаций в целом по России снизился на 1,31%, против роста 6,31% годом ранее. В ЦФО отме-

чается замедление роста: в 2020 году рост составил 7,94%, в 2019 к 2018 году более 11,84%. Значительный рост в период пандемии коронавирусной инфекции отмечается в Московской области и Москве.

Для более детального анализа динамики объема грузоперевозок целесообразно рассмотреть количество грузовых автомобилей в организациях по всем видам экономической деятельности, что позволит выявить взаимосвязь между объемом грузоперевозок и числом грузовых автомобилей, используемых организациями за соответствующий промежуток времени. В таблице 3 представлена динамика числа грузовых автомобилей организаций в Центральном федеральном округе за 2016–2020 годы.

В целом, по Российской Федерации число грузовых автомобилей уменьшилось на 1,74%, тогда как по ЦФО увеличилось на 4,44%. Наибольший прирост отмечается в Московской, Смоленской области и Москве.

Таблица 3

Динамика числа грузовых автомобилей организаций
в Центральном федеральном округе за 2016–2020 гг., штук

Регион	Год					Изменение	
	2016	2017	2018	2019	2020	2020г. к 2019г., %	2020г. к 2016г., %
Российская Федерация	635 827	604 126	592 697	589 477	624 733	5,98	-1,74
Центральный федеральный округ	153 233	152 609	149 035	151 503	160 031	5,63	4,44
Белгородская область	8 322	8 917	8 834	8 688	8 281	-4,68	-0,49
Брянская область	7 922	7 589	7 366	7 410	7 335	-1,01	-7,41
Владимирская область	7 911	8 273	7 423	7 131	6 973	-2,22	-11,86
Воронежская область	14 974	14 573	14 872	15 249	13 201	-13,43	-11,84
Ивановская область	3 005	2 442	2 212	2 183	2 136	-2,15	-28,92
Калужская область	5 089	4 954	4 038	4 096	4 782	16,75	-6,03
Костромская область	3 518	3 719	3 519	3 242	3 123	-3,67	-11,23
Курская область	6 410	5 283	5 150	5 252	5 059	-3,67	-21,08
Липецкая область	6 604	6 369	6 174	6 098	6 074	-0,39	-8,03
Московская область	21 983	25 239	26 320	28 328	31 289	10,45	42,33
Орловская область	5 241	3 624	3 502	3 464	3 844	10,97	-26,66
Рязанская область	5 888	6 085	6 148	6 318	6 194	-1,96	5,20
Смоленская область	6 956	7 719	8 310	8 451	8 531	0,95	22,64
Тамбовская область	7 369	6 456	6 404	6 481	6 360	-1,87	-13,69
Тверская область	6 136	6 142	6 084	5 888	6 046	2,68	-1,47
Тульская область	7 135	7 222	6 922	7 302	7 399	1,33	3,70
Ярославская область	5 245	5 401	5 215	4 955	4 983	0,57	-5,00
Москва	23 525	22 602	20 542	20 967	28 421	35,55	20,81

Источник: составлено авторами по данным Федеральной службы государственной статистики [4].

Высокий уровень обеспеченности грузовыми автомобилями организаций является одним из важнейших факторов, обеспечивающих рост грузооборота и товарооборота в отраслях экономики и межрегиональном обмене. Наряду с этим, исследователи выделяют также факторы, оказывающие влияние на величину грузооборота, как: объем производства по отраслям, наличие организаций и качество автопарка, качество и развитость дорожной сети, грузооборот других видов транспорта, объем товарооборота по отраслям, объем ВВП и ВНП, тарифы на грузоперевозки, инвестиции в предприятия транспорта [6, с.257].

Отдельного внимания заслуживает функционирование железнодорожного транспорта в аспекте оценки уровня развития транспортной инфраструктуры ЦФО, по территории которого проходят Московская, Юго-Восточная, Октябрьская, Горьковская, Северная, Куйбышевская железная дороги, а общая протяженность железнодорожных линий составляет около 17 000 километров [6]. Именно железнодорожный транспорт является базовым элементом транспортной системы округа, обеспечивая транспортное обслуживание перевозки народнохозяйственных грузов для сбалансированного функционирования как экономической системы в целом, так и отдельных отраслей и производственных направлений, в том числе и в аспекте обеспечения национальной безопасности [8, с.66]. В таблице 4 отражена динамика отправления грузов и пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования за 2016–2020 годы.

В Российской Федерации за год отправление грузов и пассажиров железнодорожным транспортом снизилось на 2,87%. В ЦФО также снижение, но меньшей динамики – 0,81%. В основе негативных последствий пандемии в данном контексте лежат такие факторы, как закрытие государственных границ, ограничения на перевозку товаров,

людей, снижение покупательной способности населения и спроса, нарушение в функционировании логистических цепочек. Относительно невысокое падение анализируемых показателей обусловлено сложившимся общемировым трендом: во время пандемии коронавирусной инфекции большое количество предприятий стали выбирать железнодорожный вид перевозок, отказываясь от автомобильного транспорта [9, с.3,9].

Другого рода отражением функционирования транспортной инфраструктуры является динамика пассажирооборота. Во время пандемии коронавирусной инфекции спрос на транспортные услуги значительно упал, по данным Министерства транспорта Российской Федерации, в апреле падение в сфере пассажирских перевозок по всем видам транспорта составило 70–95% [10]. В таблице 5 отражена динамика пассажирооборота по Российской Федерации и субъ-

ектам Центрального федерального округа за 2016–2020 годы.

В 2016–2020 годы в Российской Федерации пассажирооборот снизился на 28,93%, во многом это произошло из-за пандемии – 27,86% составило сокращение относительно 2019 года. Аналогичные масштабы падения данного показателя отмечаются и в ЦФО: в 2020 году в сравнении с 2019 годом падение составило 28,08% в годовом выражении. Для более детального анализа целесообразным является рассмотрение пассажирооборота по отдельным видам транспорта общего пользования за 2018–2020 годы (рисунок).

Из представленных данных на рисунке следует, что во время пандемии коронавирусной инфекции значительно снизился объем по всем видам транспорта общего пользования, что оказалось обусловлено, прежде всего, введенным противоковидными ограничениями.

Таблица 4

Динамика отправления грузов и пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования за 2016–2020 гг., млн т

Регион	Год					Изменение	
	2016	2017	2018	2019	2020	2020г. к 2019г., %	2020г. к 2016г., %
Российская Федерация	1325,2	1384,3	1 410,9	1 398,6	1 358,5	-2,87	2,51
Центральный федеральный округ	200	201,7	206,0	198,4	196,8	-0,81	-1,60
Белгородская область	51	49,9	48,9	48,7	48,3	-0,82	-5,29
Брянская область	11,6	10,1	10,1	9,1	8,7	-4,40	-25,00
Владимирская область	1,4	1,5	1,5	1,6	1,6	0,00	14,29
Воронежская область	13,6	14,6	16,5	14,0	13,6	-2,86	0,00
Ивановская область	1	0,9	0,8	0,7	0,8	14,29	-20,00
Калужская область	2,2	2,9	3,2	2,9	2,4	-17,24	9,09
Костромская область	1,9	2,1	2,3	2,1	2,4	14,29	26,32
Курская область	19,7	20,2	21,8	24,1	24,6	2,07	24,87
Липецкая область	24,9	26,6	27,0	24,6	25,4	3,25	2,01
Московская область	10,9	11,3	12,3	13,1	13,3	1,53	22,02
Орловская область	1,2	1,4	1,7	1,3	1,5	15,38	25,00
Рязанская область	13,3	11,5	13,0	13,0	10,9	-16,15	-18,05
Смоленская область	14	16	13,3	10,4	10,0	-3,85	-28,57
Тамбовская область	3,2	2,4	2,8	1,9	2,9	52,63	-9,38
Тверская область	1,5	1,6	1,8	1,8	1,8	0,00	20,00
Тульская область	11,7	11,7	12,0	12,6	13,1	3,97	11,97
Ярославская область	12,6	12,9	13,2	12,8	12,1	-5,47	-3,97
Москва	4,3	4,1	3,7	3,7	3,6	-2,70	-16,28

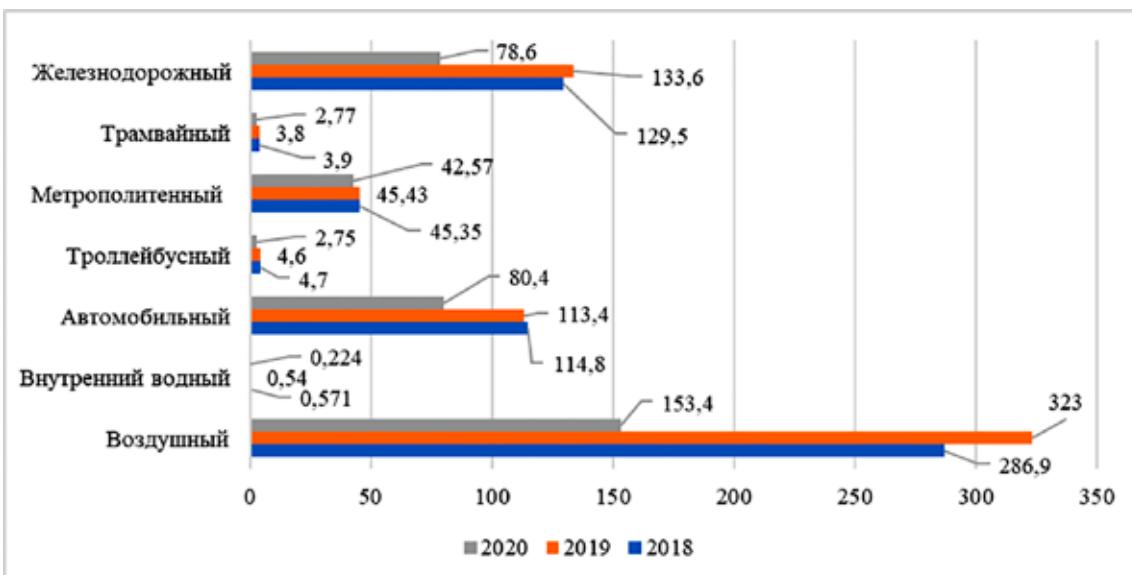
Источник: составлено авторами по данным Федеральной службы государственной статистики [4].

Таблица 5

Динамика пассажирооборота по Российской Федерации и субъектам Центрального федерального округа за 2016–2020 гг., млн пасс-км

Регион	Год					Изменение	
	2016	2017	2018	2019	2020	2020г. к 2019г., %	2020г. к 2016г., %
Российская Федерация	124347	123359	122 536	122 493	88 370	-27,86	-28,93
Центральный федеральный округ	27826	27995	27 970	28 382	20 412	-28,08	-26,64
Белгородская область	1039	994	873	823	775	-5,83	-25,41
Брянская область	522	738	667	665	525	-21,05	0,57
Владимирская область	851	825	784	720	598	-16,94	-29,73
Воронежская область	2581	2401	2 579	2 406	1 806	-24,94	-30,03
Ивановская область	587	570	539	542	484	-10,70	-17,55
Калужская область	491	484	455	507	594	17,16	20,98
Костромская область	599	634	600	538	350	-34,94	-41,57
Курская область	829	781	748	726	488	-32,78	-41,13
Липецкая область	890	875	832	787	557	-29,22	-37,42
Московская область	7261	7720	8 001	7 875	5 997	-23,85	-17,41
Орловская область	523	485	447	441	390	-11,56	-25,43
Рязанская область	802	828	856	795	493	-37,99	-38,53
Смоленская область	756	687	521	529	305	-42,34	-59,66
Тамбовская область	1257	935	888	933	751	-19,51	-40,25
Тверская область	490	505	519	483	669	38,51	36,53
Тульская область	1080	1045	1 106	1 131	840	-25,73	-22,22
Ярославская область	1151	1617	1 398	1 287	836	-35,04	-27,37
Москва	6115	5870	6 156	7 194	3 953	-45,05	-35,36

Источник: составлено авторами по данным Федеральной службы государственной статистики [4].



Динамика пассажирооборота по отдельным видам транспорта общего пользования за 2018–2020 годы, млрд пасс.-км

Источник: составлено авторами по данным Министерства транспорта Российской Федерации [6]

В конечном экономическом итоге ковидные последствия не могли прямо не сказаться на финансовых показателях отраслевых организаций, оказывающих услуги по перевозке, транспортировке пассажиров и товаров. Косвенно негативные последствия затронули и смежные отрасли, например, по производству комплектующих для транспорта, топлива, а также кадров, занятых в данных сферах. Такого рода ситуация позволяет нам говорить об эффекте мультиликатора при оценке влияния пандемии коронавирусной инфекции на функционирование транспортной инфраструктуры и экономики в целом.

Заключение

Пандемия коронавирусной инфекции оказала серьезное влияние на функционирование транспортной инфраструктуры Российской Федерации и, в частности, ЦФО, который среди всех округов страны характеризуется наиболее высоким уровнем социально-экономического развития. Соответственно транспортная инфраструктура округа имеет в преимуществах выгодное географическое и экономическое положение из-за наличия большого числа логистических цепочек, функционирующих как на межрегиональный обмен по стране, так и для экспортно-импортных операций с западноевропейскими партнерами.

Введение локдауна и ряда ограничений на перемещение и транспортировку привели к незначительному сокращению перевозок грузов организациями по всей стране. При этом грузооборот организаций в ЦФО в 2020 году в сравнении с 2019 годом увеличился на 7,94%, что положительно отмечает факт высокой адаптивности к условиям от-

расли. Также в округе отмечается значительный прирост числа грузовых автомобилей организаций, тогда как в целом по Российской Федерации показатель сократился.

Важнейшую роль в функционировании отраслей экономики играет железнодорожный транспорт, который является основополагающим элементом транспортировки крупнотоварной продукции базовой отраслью экономики. Динамика отправления грузов и пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования изменилась незначительно в период пандемии. Значительно снизился объем пассажирооборота: с 2016 по 2019 годы динамика значительно не изменялась, однако в 2020 году по Российской Федерации и ЦФО наблюдается падение на 27-28% опять же в силу ограничений и последствий пандемии, вызвавшей падение спроса на услуги, которое во втором квартале 2020 года достигло отметки в 75-95%.

Таким образом, пандемия коронавирусной инфекции нанесла серьезный удар по сфере пассажирских перевозок, тогда как негативные изменения в сфере грузоперевозок оказались менее значительными. Несмотря на падение объемов перевозок грузов на 1,16%, объем грузооборота увеличился практически на 8%, что обусловлено значимостью функционирования внутренних и внешних логистических цепочек в аспекте обеспечения беспрерывного производства в реальном секторе экономики, поддержания необходимого уровня конкурентоспособности, экономической и национальной безопасности Российской Федерации в условиях мировой пандемии коронавирусной инфекции.

Библиографический список

1. Тохиров Т.И. Оценка состояния транспортной инфраструктуры региона // Вопросы управления. 2018. № 2 (32). С. 79-83.
2. Зюкин Д.А., Соловченко Р.В. Улучшение транспортно-логистической инфраструктуры как основа повышения эффективности и диверсификации экспорта российского зерна // Вестник Курской государственной сельскохозяйственной академии. 2019. № 7. С. 141-147.
3. Горбунов А.А. Внутрирегиональная политика развития транспортной инфраструктуры в современной России // Вестник Московского государственного областного университета. 2018. № 1. URL: [www.vestnik-mgou.ru/](http://vestnik-mgou.ru/).
4. Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики. [Электронный ресурс]. URL: <https://rosstat.gov.ru/>.

5. Кулешова Е.А., Кусков А.Н. Влияние COVID-19 на грузоперевозки России. транспортные тренды после пандемии // Экономика и бизнес: теория и практика. 2020. № 12–2. С. 63-66.
6. Официальный сайт Министерства транспорта Российской Федерации. [Электронный ресурс]. URL: <https://mintrans.gov.ru/>.
7. Коломыцев Д.А. Исследование факторов, оказывающих влияние на величину грузооборота автомобильного транспорта в регионах России // Инновации и инвестиции. 2019. № 7. С. 256-259.
8. Кублин И.М., Воронов А.А., Тиндова М.Г. Динамический анализ перевозок железнодорожным транспортом и инфраструктурные возможности обеспечения их роста // ТДР. 2022. № 1. С. 65-69.
9. Транспортная сфера в контексте COVID-19. Официальный сайт Департамента международного и регионального сотрудничества. [Электронный ресурс]. URL: <https://ach.gov.ru/structure/department/9206>.
10. Изьюрова Л. «В условиях пандемии». Официальный сайт «Российские железные дороги». [Электронный ресурс]. URL: <https://company.rzd.ru/ru/9401/page/78314?id=188996>.