

SWOT-анализ – мощный аналитический инструмент. Применение анализа дает комплексное видение позиции компании и факторов ее развития, при этом инструмент прост в применение, но требует глубокого понимания бизнеса, рынка, трендов. SWOT-анализ не является самоцелью, а средством для выработки эффективной стратегии. Применение данного направления позволит компании максимально реализовать свой потенциал и успешно адаптироваться к изменениям внешней среды.

Матрица BCG – ценный инструмент стратегического анализа и управления портфелем бизнесов или продуктов. Она наглядно отражает позицию и перспективы бизнес-единиц, помогает балансировать денежные потоки и принимать инвестиционные решения. В то же время, важно использовать матрицу BCG в комплексе с другими моделями и методами анализа, учитывать ее ограничения и специфику конкретной ситуации. Регулярный мониторинг и обновление матрицы позволяет отслеживать динамику портфеля и своевременно адаптировать стратегию к изменениям рыночной среды.

Таким образом, конкурентоспособность – многогранный и динамичный феномен, важный для успеха экономических субъектов в современном глобализированном и быстро меняющемся мире. Ее обеспечение требует стратегического лидерства, непрерывных инноваций, эффективной экономической политики и международного сотрудничества. Глубокое понимание факторов и механизмов конкурентоспособности на всех уровнях – ключ к устойчивому росту и процветанию в XXI веке [5, с.48].

Литература

1. Беловицкий, К. Б. Основы экономической безопасности: учебное пособие / К. Б. Беловицкий. Москва: Дашков и К, 2021. 218 с.
2. Мартынова, Д. Н. Конкурентоспособность как фактор обеспечения экономической безопасности / Д. Н. Мартынова, М. Н. Лоран // Студенческий форум. 2023. № 14-2(237). С. 16-18. – EDN GRYPAK.
3. Мулльева, Е. А. Конкурентоспособность как фактор экономической безопасности / Е. А. Мулльева // Студенческий вестник. 2023. – № 39-5(278). С. 17-20. EDN VMASPE.
4. Управление конкурентоспособностью: учебник для вузов / Е. А. Горбашко [и др.]; под редакцией Е. А. Горбашко, И. А. Максимцева. 3-е изд., испр. и доп. – Москва: Издательство Юрайт, 2024. 427 с.
5. Кузнецова С.Н. Экономическая безопасность субъектов хозяйственной деятельности: учебно-методическое пособие / Нижний Новгород. Мининский университет. 2024. с.48.

УДК 332.142.2

ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ИНФРАСТРУКТУРА КАК СТИМУЛ ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ РЕГИОНА

**Е.Н. Кривденко,
Г. В. Лобанов,
Е.И. Павлова,**

г. Москва, Россия

Российский университет транспорта (МИИТ)

Развитие транспорта и логистики, создание новых инфраструктурных объектов выступают как важнейший фактор регионального развития. Территория становится доступной для роста производства, повышения мобильности населения, привлечения инновационных проектов для развития отраслей. В регионах со слабым индексом транспортной доступности экономическое развитие тормозится невозможностью

создания рациональных цепей поставок для удовлетворения потребностей региона и для вывоза готовой продукции и ресурсов. Решение транспортных проблем должно стать приоритетом регионального развития.

Ключевые слова: экономическое пространство, территория, транспортно-логистическая инфраструктура, Северный морской путь.

TRANSPORT AND LOGISTICS INFRASTRUCTURE AS AN INCENTIVE FOR INNOVATIVE DEVELOPMENT OF THE REGION

E.N. Krivenko,

G. V. Lobanov,

E.I. Pavlova,

Moscow, Russia Russian

University of Transport (MIIT)

The development of transport and logistics, the creation of new infrastructure facilities acts as an important factor in regional development. The territory becomes accessible for the growth of production, increasing the mobility of the population, attracting innovative projects for the development of industries. In regions with a weak transport accessibility index, economic development is hampered by the inability to create rational supply chains to meet the needs of the region and to export finished products and resources Solving transport problems should become a priority for regional development.

Keywords: economic space, territory, transport and logistics infrastructure, Northern Sea Route.

Управление пространством как целостный системный взгляд на перспективу требует нового подхода к территориальному управлению и организации экономической деятельности – от производства до сбыта продукции (работ, услуг), а также широкого применения информационных технологий. Это связано с использованием новых форм территориальной организации производства и маркетинга: промышленных кластеров, взаимосвязанных пространственных социально-экономических систем, распределительных сетей, каркасных структур, центров и секторов экономики [5].

Развитие – это изменение состояния системы, переход от одного ее качества к другому, увеличение сложности организации, детерминированная и контролируемая эволюция. С позиций экономической географии и региональной экономики развитие определяется как процесс формирования и качественной трансформации территориальных экономических систем и в то же время как процесс воспроизводства территориального потенциала жизнедеятельности и оптимальной мобилизации производственных мощностей и трудовых ресурсов в конкретном регионе с учетом его характеристик и возможностей населения.

Тенденции в экономическом пространстве формируются под влиянием фундаментальных факторов, определяемых особенностями и закономерностями пространственного развития. В новой экономической географии выделяют две группы таких факторов: к первой группе относятся: 1) доступность природных ресурсов, востребованных рынком (полезные ископаемые, земля и т. д.), 2) выгодные географические условия (в том числе расположение на границе с мировыми торговыми путями); во второй группе рассматриваются: 1) наличие природных ресурсов, востребованных рынком (полезные ископаемые, земля и т. д.), 2) высокая плотность населения, что приводит к экономии за счет масштаба; 3) развитая инфраструктура, сокращающая экономическое расстояние; 4) человеческий капитал (образование, здравоохранение, мотивация к труду, мобильность и адаптивность населения); 5)

институты, способствующие улучшению делового климата, росту численности населения, распространению инноваций и т. д.

Транспортно-логистическая инфраструктура играет ключевую роль в интеграции территорий, обеспечивая при этом эффективность логистических процессов и формирование логистических цепочек. Следует отметить, что значимость учета вопросов пространственного развития российской экономики в последнее время возрастает. Технологические инновации, такие как системы автоматизации и отслеживания, играют ключевую роль в оптимизации логистики и обеспечении надежных поставок на глобальном рынке [2].

Развитие транспортно-логистической системы влияет на управление транспортным процессом, делая его более эффективным. В настоящее время транспорт является одним из важнейших компонентов глобальной логистической системы. Он обеспечивает внутренние и внешние связи между различными участниками экономической деятельности. Однако, в то же время транспортная система, при ее недостаточном развитии, является серьезной пространственной проблемой, которая создает ограничения для роста и развития отдельных секторов экономики.

Отсутствие транспортных коммуникаций и логистических объектов выступает как фактор пространственной изоляции и неравномерного развития, который делает невозможным эффективную перевозку товаров и ресурсов из разных регионов страны. В регионах с низким транспортно-логистическим уровнем, отрасли, связанные с добычей природных ресурсов, сельским хозяйством и энергетикой, становятся менее конкурентоспособными из-за высоких транспортных расходов, перебоев в доставке, ее длительных сроков, а также повышенной аварийности. Например, удаленные месторождения угля и нефти в Сибири, на Дальнем Востоке или в Арктике, несмотря на их богатые природные запасы, остаются недостаточно разработанными, поскольку для их промышленного освоения и транспортировки необходимых товаров требуются огромные инвестиции в инфраструктуру. Такие отрасли, как угледобывающая, нефтегазовая, требуют хорошо развитой транспортной инфраструктуры для доставки сырья в пункты переработки и экспорта. Для эффективного функционирования этих отраслей, особенно в отдаленных районах, важно иметь не только автомобильные, но и железные дороги, экспортные порты, логистические объекты, через них должны проходить транспортные коридоры, что требует значительных инвестиций. Развитие транспортно-логистической инфраструктуры сосредоточено в основном в крупных экономических и административных центрах, что приводит к невозможности интеграции логистических и экономических цепочек.

Перевозка для сельского хозяйства является очень важным фактором, поскольку сельскохозяйственная продукция требует быстрой доставки на рынок. Скоропортящиеся продукты, такие как овощи, фрукты, мясо или молочные продукты, нуждаются в быстрой и качественной транспортировке. Проблемы с транспортной сетью приводят к значительным потерям и высокому уровню неполных продаж продукции, особенно в регионах, расположенных вдали от крупных экономических центров. Например, районы, которые не связаны с основными транспортными маршрутами, могут испытывать трудности с продажей своей продукции на внутреннем или внешнем рынках. Транспортные проблемы также затрагивают производственный сектор, ориентированный на внешнюю торговлю. Высокие транспортные расходы и перегрузка транспортных узлов могут привести к снижению конкурентоспособности и росту цен на продукцию.

Для визуализации причинно-следственных связей и влияния транспортной инфраструктуры на развитие регионов была построена диаграмма Исикавы (рис. 1).

Развитие транспортной инфраструктуры может существенно влиять на окружающую природную среду, а также на социум – условия жизнедеятельности.

Экологическая ситуация в регионе зависит от величины выбросов загрязняющих веществ при работе транспортных средств, создаваемого ими шума и вибраций,

электромагнитного и теплового излучения при работе транспорта и других видов воздействия. Выбросы углекислого газа и других загрязняющих веществ при выполнении перевозочного процесса способствуют ускорению изменения климата. Для уменьшения негативных экологических последствий важны такие меры, как развитие электротранспорта, оптимизация транспортных маршрутов и внедрение экологически чистых технологий. В последние годы, с ростом экологических проблем, важность экологически устойчивого транспорта стала более значимой. Разрабатываются новые решения в области электрических и гибридных технологий, использования альтернативных видов топлива, а также экологически чистых и эффективных методов транспортировки грузов. Современные технологические процессы продолжают изменять и совершенствовать способы транспортировки. Одним из наиболее значительных нововведений является развитие технологий применения электрических двигателей на транспортных средствах. Электрические грузовики и автобусы становятся все более популярными, поскольку они сокращают выбросы загрязняющих веществ и снижают зависимость от нефтяного топлива.

Рис. 1. Внешние эффекты от транспортно-логистического развития региона

В качестве примера влияния развития транспорта и логистики на экономическое развитие территорий можно рассмотреть Арктическую зону Российской Федерации. Основная транспортная артерия – Северный морской путь – представляет собой кратчайший морской путь, который соединяет Европейскую часть России и Дальний Восток. Данный путь стали использовать совсем недавно, поэтому освоенность слабая. Для развития СМП необходимо объединить усилия всех заинтересованных российских организаций с целью координации единой политики дальнейшего развития СМП как национального транспортного узла Российской Федерации [4]. Основным преимуществом является протяженность маршрута, которая составляет 14280 км, но здесь и выявляется основная проблема – большая часть пути покрыта льдом. Беспрепятственно перевозить грузы по нему можно только 3 месяца в году – с конца июня по конец сентября, а в оставшееся время для перевозки требуется сопровождение ледоколов, что существенно увеличивает расходы на транспортировку.

К основным проблемам СМП можно отнести недостаточную портовую инфраструктуру. У большинства арктических портов причальная глубина составляет до 9 метров, и этого недостаточно для приемки и обслуживания современных судов с грузоподъемностью 15 тысяч тонн. Для избавления от этой проблемы требуется провести дноуглубительные работы в акваториях портов. Причалы также являются слабым местом в инфраструктуре порта: в среднем их длина составляет 100 метров, что категорически недостаточно для принятия и обслуживания судов с грузоподъемностью от 10 тыс. тонн. Поэтому необходимо проведение работ по удлинению причалов до 200 метров и более.

Нефтепродукты являются одними из основных грузов, которые перевозят по СМП, но нефтехранилища в некоторых портах, по данным на 2023 год, изношены на 76 %, что может привести к смешиванию различных типов нефти и значительно ухудшить качество продукта. Поэтому также требуется выделить ресурсы на постройку новых нефтехранилищ инновационного типа. На трассе СМП на северо-востоке полуострова Ямал создан современный морской порт Сабетта, в котором реализовано много инновационных решений. Он является главной инфраструктурной составляющей проекта «Ямал СПГ» и имеет определяющее значение для развития экономики арктического региона, привлечения рабочей силы и формирования мощных исходящих грузопотоков в страны зарубежья для доставки сжиженного природного газа. Порт также может снабжать техникой и ресурсами близлежащие регионы, используя для этого сибирские реки и железные дороги, которые образуют подходные пути к северным портам.

В перспективе СМП можно объединить с транспортным коридором «Север-Юг».

«Север-Юг» представляет собой транспортную связь между Россией, Ираном, Индией, Азербайджаном, Казахстаном, Беларусью, Болгарией, Сирией и Турцией. Его протяженность составляет 7,2 тысячи км. В рамках коридора «Север – Юг» есть 3 основных маршрута, они требуют инвестиций и модернизации.

Первый – Западный направление: Астрахань – Махачкала – Самур, далее по территории Азербайджана до планируемой пограничной станции Астара. Здесь необходимо вкладывать средства в развитие железнодорожной инфраструктуры.

Второй – Каспийский, где нужно развивать порты, в т. ч. открыть паромное сообщение из Махачкалы. Этот центральный (преимущественно водный) путь через Каспийское море и далее вверх по Волге является кратчайшим, а значит, наиболее экономически выгодным. Но необходимо дноуглубление Волго-Каспийского морского судоходного канала.

Третий – Восточный – через порты Астрахань, Оля, Махачкала; он сегодня наиболее интересен. По нему осуществляется перевозка контейнерных и навалочных грузов, но необходима реконструкция действующих железных дорог. Также важным является создание транспортно-логистических и промышленных центров, в том числе на территории иранских морских портов. При расширении коридора необходимо строительство современного флота. Его создают на астраханских судоверфях, уже заложили 4 сухогруза контейнеровоза.

Всего запланировано спустить на воду 25 таких судов. Они адаптированы к работе в Каспийском море. Помимо низкой осадки и широких бортов, важным преимуществом является их универсальность. Кроме контейнеров, в трюмах можно перевозить любые виды сухих грузов: зерно, лес, пиломатериалы. Кроме того, ведется углубление Волго-Каспийского канала: проходная осадка в канале увеличена до 4,5 метров [1].

Уже формируется Каспийский кластер, объединивший промышленную и портовую особые экономические зоны. Идет обновление инфраструктуры портов Астрахань и Оля, которые ориентированы в основном на экспортные потоки грузов в Иран. Для этого был построен Астраханский зерновой терминал, рассчитанный на хранение свыше 30 тысяч тонн [6].

Махачкалинский порт, расположенный в республике Дагестан, является одним из основных портов в транспортном коридоре «Север-Юг». Основной проблемой данного

порта является его ограниченная пропускная способность. 95 % грузов в данном порту доставляется и вывозится на автомобильном транспорте, но поскольку порт окружен плотной городской застройкой, возникают пробки, что напрямую влияет на его пропускную способность. Полное отсутствие контейнерных площадок не позволяет в полной мере использовать порт как транспортный узел [7].

Из-за обмеления Каспия Махачкалинский порт не может принимать крупные грузовые суда, что сказывается на времени доставки, поскольку им приходится разгружаться в других портах. Данную проблему можно решить проведением дноуглубительных работ.

Таким образом, основными проблемами транспортной инфраструктуры являются ее неразвитость, сложные природные условия, препятствующие ускоренному развитию, необходимость значительных инвестиций в реализацию крупных проектов. Проблему создают недостаточно длинные и глубокие причальные зоны, которые не позволяют принимать крупные морские суда, что, в свою очередь, делает транспортный коридор «Север-Юг» и СМП менее привлекательными для инвесторов и потенциальных пользователей. Вместе с тем, геополитические реалии ставят на повестку дня и требуют скорейшего выхода на премиальные рынки Ирана, Востока, Южной Азии, Восточной Африки и Индии. Решая транспортно-логистические задачи, идет ускоренное развитие прилегающих регионов.

Северный морской путь находится только в начале своего развития. Для того, чтобы он смог стать конкурентоспособным, требуется увеличить парк ледоколов для обслуживания мест с тяжелой ледовой обстановкой и провести полную модернизацию арктических портов. Решение данных проблем в дальнейшем будет способствовать развитию арктических регионов, а именно повысит качество жизни, уровень медицинского обслуживания, приведет к росту миграции и снизит уровень безработицы.

Литература

1. Астраханская область является ключевым участком транскаспийского маршрута МТК «Север – Юг» – эксперт. – //Медиапалуба. 15 ноября 2024. – [Электронный ресурс] URL: <https://paluba.media/news/181786>.
2. Облаухова А. С. Взаимодействие логистического и регионального развития территорий / А. С. Облаухова, У. В. Насонова, О. Г. Солнцева // Пространственное развитие территорий. – Белгород: Эпицентр, 2023. – С. 345–349. – EDN IZNHNDU.
3. Перспективы развития СМП. – 15 ноября 2024. – [Электронный ресурс] URL: <https://magazine.neftegaz.ru/articles/arktika/686530-perspektivy-razvitiya-smp/>.
4. Самусев Н.С. Проблемы и перспективы развития Северного морского пути /Самусев Н.С., Пяткова М.С.// Новая экономика России: от адаптации к росту. Материалы Всероссийской (национальной) научно-практической конференции с международным участием Москва. – 2023. – С. 927-935 – [Электронный ресурс] URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=60008843>
5. Социально-экономические императивы устойчивого развития России: новый характер экономических взаимосвязей / О. Ю. Абашева, Е. М. Азарян, В. О. Бессарабов [и др.]. – Самара: Поволжская научная корпорация, 2024. – 230 с. – EDN UTBZCA.
6. Технологические возможности астраханских портов впечатлили зарубежных гостей. – [Электронный ресурс] URL: <https://abnews.ru/ug/news/astrakhan/2024/11/14/tehnologicheskie-vozmozhnosti-astrahanskih-portov-vpechatlili-zarubezhnyh-gostej>
7. Что мешает Махачкалинскому порту стать логистическим центром на Каспии // RG.RU. 15 ноября 2024. – [Электронный ресурс] URL: <https://RG.RU/2019/06/04/reg-skfo/CHTO-MESHAET-MAHACHKALINSKOMU-PORTU-STAT-LOGISTICHESKIM-CENTROM-NA-KASPII.HTML>.