

ОЦЕНКА ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РЕГИОНА В КОНТЕКСТЕ ПРОСТРАНСТВЕННОГО РАЗВИТИЯ РФ**Наталья Сергеевна КОЗЫРЬ^{a*}, Надежда Олеговна СТАРКОВА^b**

^a кандидат экономических наук, доцент кафедры мировой экономики и менеджмента, экономический факультет, Кубанский государственный университет (КубГУ), Краснодар, Российская Федерация
n_k_@mail.ru
<https://orcid.org/0000-0002-8323-0957>
SPIN-код: 9276-6551

^b кандидат экономических наук, доцент кафедры информатики и математики, Кубанский государственный университет, филиал в г. Новороссийске, Новороссийск, Российская Федерация
n.starkova@mail.ru
<https://orcid.org/0000-0002-8012-3371>
SPIN-код: 9963-9879

* Ответственный автор

История статьи:

Получена 18.03.2019
Получена в доработанном виде 27.03.2019
Одобрена 02.04.2019
Доступна онлайн 16.05.2019

УДК 338.47

JEL: L90, O18, R40, R58

Ключевые слова:

логистика региона, стратегия пространственного развития, экономическая безопасность, конкурентоспособность экономики, устойчивое региональное развитие

Аннотация**Предмет.** Транспортно-логистическая инфраструктура внутри регионов.**Цели.** Комплексная оценка современного состояния транспортной инфраструктуры Краснодарского края в контексте анализа пространственной региональной конкурентоспособности.**Методология.** Выполнен обзор материалов по проблемам значимости логистической инфраструктуры в пространственном развитии РФ. Проведено исследование всех видов транспорта на территории Краснодарского края: автомобильного, железнодорожного, водного, воздушного, трубопроводного.**Результаты.** Исследования российских ученых подтверждают необходимость локального анализа транспортной инфраструктуры регионов. Представлен SWOT-анализ транспортно-логистической инфраструктуры Краснодарского края. Имеются неоспоримые преимущества исследуемой территории, в том числе обусловленные уникальным географическим положением. Отмечается слабая работа логистических и распределительных центров, высокая загруженность морских портов, автомобильных дорог и недостаточное развитие инфраструктуры железнодорожного сообщения.**Выводы.** Сделан вывод о несоответствии темпов развития транспортной инфраструктуры Краснодарского края стратегическим целям государства в аспекте пространственного развития. Вместе с тем Краснодарский край имеет богатый потенциал для инвестиций в логистическую сферу. Развитие транспортного комплекса позволит повысить конкурентоспособность РФ по ряду аспектов, так как логистическая инфраструктура является основой развития любой страны.

© Издательский дом ФИНАНСЫ и КРЕДИТ, 2019

Для цитирования: Козырь Н.С., Старкова Н.О. Оценка транспортной инфраструктуры региона в контексте пространственного развития РФ // Региональная экономика: теория и практика. – 2019. – Т. 17, № 5. – С. 835 – 851.

<https://doi.org/10.24891/re.17.5.835>

Введение

Транспортная система является основой конкурентоспособности государства во всем мире, обеспечивая перемещение

материальных и человеческих ресурсов. Известно, что древние цивилизации смогли достичь величия благодаря развитию инфраструктуры, и это указывает на первостепенное значение обеспечения

транспортного сообщения для успешного функционирования экономической системы. На основе статистики товарооборота в рамках внешнеэкономической деятельности можно сделать вывод о высоком уровне перемещения товаров между российской экономикой и другими странами. При этом не отражен ресурсный потенциал экспорта, не реализованный вследствие относительно низкого уровня транспортного сообщения внутри государства. Проблема ресурсных коммуникаций между субъектами РФ сохранила свою актуальность и служит препятствием для эффективного пространственного развития.

Отраслевой анализ экономики РФ показывает, что на уровне государства, по мнению В.Л. Зазимко, этому вопросу уделяется недостаточное внимание [1], и развитие логистической инфраструктуры напрямую связано с финансированием этой сферы [2]. Наряду с этим грузо- и пассажиропотоки определяют эффективность экономической активности региональных систем, влияя на территориальное размещение производства и потребление [3]. Отдельные направления являются неразработанными (ДФО, СФО), при этом наблюдается и избыточная загрузка транспортной инфраструктуры, например, в Краснодарском крае (ЮФО), что также нарушает сбалансированное развитие территорий.

Система логистики играет первостепенную роль в решении стратегических задач, декларируемых государством, что позволяет реализовывать цели, связанные с пространственной интеграцией российских регионов [4] и обеспечением их экономической безопасности [5].

Исследование Н.Г. Джурки показывает, что современное состояние транспортной инфраструктуры создает благоприятные условия для импорта продукции вместо решения глобальной экономической задачи РФ по налаживанию промышленного производства [6]. Такой дисбаланс возникает из-за пространственной удаленности субъектов обрабатывающей промышленности, в то время как эффективным инструментом

считается отраслевая концентрация. В одном из исследований транспортная инфраструктура обозначена как ключевой аспект развития территорий [7]. Обратим внимание также на исследование о существовании национальных угроз продовольственной безопасности на территориях РФ по причине неразвитой системы сообщения между субъектами федерации [8]. Современная транспортная инфраструктура в работе Н.А. Невской однозначно оценивается как основной сдерживающий фактор индикативного планирования экономики РФ¹. Устранение государственных дисфункциональных тенденций, по мнению В.С. Осипова, невозможно осуществить без разработки программы развития транспортно-логистического комплекса как приоритетной отраслевой стратегии России [9].

В представленном исследовании выполнена оценка современного состояния транспортной инфраструктуры Краснодарского края в контексте анализа региональной конкурентоспособности.

Теория пространственного развития в исследованиях вопросов транспортной инфраструктуры

Методический вклад в развитие региональной транспортной системы отражен в работе О.В. Бережной, где декларируется необходимость разработки целевых проектов на уровне субъектов федерации [10].

Раскрытие аспектов стратегического планирования представлено в статье Г.А. Лебединской [11], где основным требованием обозначено описание трехмерности исследуемого пространства с отражением транспортного и природного каркасов, что должно служить базисом для создания и развития инфраструктуры в контексте пространственного развития. Следует отметить, что в виде итогового результата ожидается баланс между природными и урбанизированными территориями.

¹ Невская Н.А. Влияние индикативного планирования на формирование и реализацию промышленной политики // Вестник НГИЭИ. 2016. № 7. С. 95–103.

Авторы О.Б. Ганин и И.О. Ганин раскрывают значимость развития транспортной инфраструктуры в аспекте обеспечения экономической безопасности муниципальных образований в долгосрочной перспективе, детализируя пространственные и социально-экономические факторы, влияющие на устойчивость развития территорий [12].

В работе Р.С. Николаева обозначены экономические последствия снижения нагрузки в логистической системе, влияющие на повышение добавленной стоимости, что говорит о необходимости планирования нагрузки транспортной инфраструктуры [13].

Система показателей транспортной инфраструктуры позволяет оценить экономическую безопасность муниципалитета [14]. Сформирована также система показателей мониторинга логистической сферы региона.

Имеется ряд исследований, посвященных аспектам обеспечения сбалансированного пространственного развития субъектов РФ на примере отдельных территорий. Проведена оценка целевых показателей для Югры (Ханты-Мансийский автономный округ), которая призвана обеспечить инновационное развитие региона посредством совершенствования транспортной инфраструктуры [15]. Сформулирована задача повышения связности и надежности транспортного обеспечения арктического макрорегиона России [16].

Исследование ДФО выявило перечень угроз развитию региона (отток рабочей силы при низком уровне инвестиционной активности и отсутствие возможности запуска новых производственных мощностей). В.С. Осипов называет причину сложившейся экономической ситуации – это низкая эффективность логистического сообщения между структурными элементами [17]. Работа В.В. Бобровой и Л.Ю. Бережной посвящена оценке проблем развития транспортной инфраструктуры ПФО [18].

В работе О.Ю. Патракеевой рассмотрены проблемы износа действующих

инфраструктуры Юга России [19]. Также сформированы направления совершенствования логистического кластера в ЮФО на основе использования информационных технологий [20], где инновационная транспортная инфраструктура должна повысить эффективность РФ в мировом экономическом пространстве [21]. Исследователь О.А. Макаревич показывает взаимосвязь эффективности АПК и логистики в Краснодарском крае [22].

Прикладные вопросы пространственного планирования транспортной инфраструктуры рассмотрены на примере Ставропольского края [23]. Инновационная активность северных регионов РФ также сдерживается состоянием транспортной инфраструктуры [24]. На примере СЗФО показана необходимость сжатия социально-экономического пространства как возможность сокращения депопуляции [25]. К.Л. Комаров доказывает необходимость создания восьми сибирских «конурбаций» вместо 12 существующих агломераций, что возможно только посредством выстраивания соответствующего транспортного сообщения [26]. В публикации Е.И. Ильиной изложена методика планирования дорог, основанного на центрах притяжения транспортной инфраструктуры Чувашии [27].

Все разработки ученых подтверждают необходимость локального анализа транспортной инфраструктуры регионов, без чего невозможно сформировать общую концепцию пространственного развития России. Необходимо расширить инструментарий государственного регулирования региональной экономики в части создания целостной системы транспортно-логистического сообщения между всеми субъектами федерации [28].

Комплексное исследование транспортной инфраструктуры Краснодарского края

Транспортный комплекс Краснодарского края сочетает в себе все виды инфраструктуры в этой сфере: автомобильные дороги, железнодорожные пути и сообщения, водные магистрали, авиационные линии, морские

порты. В экономическом смысле такое сочетание дает преимущество региону в части комбинирования логистических задач по транспортировке пассажиров и грузов различной степени ценности.

Автомобильный транспорт

В исследовании [29] приведены оценочные данные по автомобильной инфраструктуре:

- протяженность дорог с твердым покрытием составляет около 38,5 тыс. км, свыше 15 тыс. км из которых – трассы общего пользования, в том числе 3,5 тыс. км – трассы федерального значения;
- транспортное обслуживание состоит из 670 городских маршрутов регулярного пользования и 690 пригородных;
- общая протяженность городской и пригородной сети пассажирского транспорта – более 34 тыс. км, в том числе по городским автобусным маршрутам – 10,3 тыс. км, по пригородным маршрутам муниципального образования Краснодарского края – 23,2 тыс. км (остальные коммуникации приходятся на пригородные троллейбусно-трамвайные линии протяженностью более 500 км).

Автомобильный парк края насчитывает свыше 1,5 млн машин, среди которых свыше 30 тыс. автобусов; более 1,3 млн легковых автомобилей; более 170 тыс. грузовых автомобилей². На столицу края (Краснодар) приходится более 70% от общего объема перевозок пассажиров городским наземным транспортом (трамваи, троллейбусы, маршрутные такси, автобусы). Значительный объем пассажироперевозок можно наблюдать в крупных городах с численностью населения более 60 тыс. чел.: это Новороссийск, Геленджик, Сочи, Анапа, Армавир, Кропоткин, Тихорецк.

По территории Краснодарского края проходят следующие федеральные трассы: «Кавказ» (М29), «Москва–Новороссийск (М4)»;

«Новороссийск–Керченский пролив» (М25), «Джубга–граница с Абхазией» (М27). Высокую значимость имеют автотрассы А146, А148, Р253. Объем грузов автотранспорта Краснодарского края по всем отраслям в 2016 г. составил 80,8 млн т (снижение на 2,8%), грузооборот составил 5 064,7 млн тонно-км, что по отношению к 2015 г. выше на 32,1%³. Объем коммерческих грузов – 18,2 млн т, что на 49,4% больше в сравнении с 2015 г. Грузооборот таких грузов составил 2 652,8 млн тонно-км, что говорит об увеличении на 59,9% по сравнению с соответствующим периодом 2015 г. Здесь следует отметить, что тенденция увеличения сопряжена с аспектами, которые необходимо дополнительно изучать: главный из них – корреляция с перевозками посредством железнодорожного транспорта и пропускной способностью дорог. Без дополнительной информации сложно сделать вывод об эффективности увеличения грузооборота автомобильного транспорта.

На 1 000 жителей Краснодара приходится около 330 транспортных средства, в то время как в среднем по стране этот показатель составляет примерно 230. В летнее время количество единиц транспорта в разы увеличивается, что обусловлено уникальным географическим положением края в аспекте наличия природных рекреационных ресурсов.

Следует отметить основные сдерживающие факторы развития исследуемой инфраструктуры Краснодарского края: очень высокая степень изношенности автомобильного транспорта и низкая пропускная способность автомобильных дорог.

Железнодорожный транспорт

В регионе протяженность железных дорог составляет свыше 2,7 тыс. км. Линии относятся к Северо-Кавказской железной дороге и принадлежат государственной вертикально интегрированной компании ОАО «РЖД». В крае расположено более 150 станций, среди которых 11 опорных:

² Портал исполнительных органов государственной власти Краснодарского края. Транспортный комплекс. URL: <https://krasnodar.ru/content/590/show/49570/>

³ Объем перевозки грузов автотранспортом на Кубани в 2016 г. упал на 2,8%. URL: <https://kuban.rbc.ru/krasnodar/freenews/59364d669a79476936f535c7>

Новороссийск, Краснодар-1, Краснодар-Сортировочный, Тихорецкая, Кавказская, Тимашевская, Крымская, Белореченская, Адлер, Майкоп, Туапсе⁴. Пассажиропоток составляет более 5 млрд чел. в год по различным направлениям в регионы РФ и за рубеж (страны СНГ). Структура железнодорожного грузопотока следующая: нефть и нефтепродукты (газойль, битум); уголь; химическая продукция; лес и стройматериалы; цемент; сахар и вино; крупы, зерно и т.д.

Широко используются контейнерные перевозки (на 40 т или на 24 т). В 2015 г. железнодорожным транспортом Краснодарского края было перевезено 31 705,5 тыс. т грузов, что составило 33,5 млн тонно-км⁵. Грузовой оборот предприятий Краснодарского края в январе-феврале 2016 г. был равен 5,3 млрд тонно-км, что ниже показателей за предшествующие периоды. Транспортировано около 3 917 тыс. т грузов, что на 4,3% меньше данных соответствующего периода 2015 г.⁶ Тенденция снижения, по отзывам предприятий, связана с тарифной политикой ОАО «РЖД» – использование автомобильных перевозок стало экономически выгоднее даже для крупногабаритных грузов. Отмечается снижение уровня доходности железнодорожного транспорта; число перевозок сократилось⁷. К инфраструктурным проблемам также следует отнести отсутствие высокоскоростного железнодорожного транспорта и степень покрытия полотна (доминирует «однополосное» сообщение между станциями).

Обозначенная тенденция негативно отражается на пространственной политике регионального развития, так как железнодорожное сообщение связано с морскими портами края, что создает

потенциал для повышения эффективности транспортировки экспортно-импортных грузов с железнодорожного полотна на морские транспортные средства.

Водный транспорт

Самый крупный порт в крае – Новороссийск, далее по масштабу перевозок следуют Туапсе, Ейск, Темрюк и Порт Кавказ. Водный транспорт представлен девятью морскими портами, грузооборот которых свыше 200 млн т в год (табл. 1). Все порты открыты для судов международного сообщения, и объем транзита через Краснодарский край составляет 1/3 от общероссийского. Перевозки через Порт Сочи к 2016 г. сведены к нулю.

Группа «Новороссийский морской торговый порт» (НМТП) является лидером на российском рынке по объему грузооборота и считается третьим портовым оператором Европы. За 2017 г. группа НМТП обработала свыше 18% от общего объема грузооборота морских портов в России, а грузооборот группы составил 145 млн т. и охватывает систему международных транспортных коридоров, связывающих Россию со Средиземноморьем, странами Ближнего Востока, Северной Африки, Северной и Южной Америки, Юго-Восточной Азии⁸.

Крупнейшей российской судоходной компанией является Новороссийское морское пароходство ПАО «Новошип». Масса перевозимого судами компании полезного груза – свыше 4,5 млн т. Новороссийское пароходство сохраняет свою юридическую самостоятельность, занимается контролем танкерного флота.

Перевозки грузов Кубанского речного пароходства осуществляются по внутренним водным путям России судами смешанного плавания («река-море»). Роль и значение речного транспорта с каждым годом становится все менее значительной из-за нерентабельности грузоперевозок. Среди рек в крае только Кубань на определенных участках можно считать судоходной. Объем наиболее перевозимых грузов составляют строительные

⁴ РЖД. Северо-Кавказская железная дорога. URL: <http://skzd.rzd.ru/>

⁵ Краснодарский край в цифрах. 2016: Статистический сборник. Краснодар: Краснодарстат, 2017. 327 с.

⁶ Транспорт и связь в России – 2016 г. URL: http://www.gks.ru/bgd/regl/B16_5563/Main.htm

⁷ Краснодарский край в цифрах. 2017: статистический сборник. Краснодар: Краснодарстат, 2018. 306 с.

⁸ Группа НМТП. URL: <http://www.nmtp.info/holding/about/>

материалы, поэтому водный транспорт считается в крае невостребованным для грузовых и пассажирских перевозок.

По данным пресс-службы Ассоциации морских торговых портов, по результатам 2017 г. грузооборот морских портов Азово-Черноморского бассейна составил 270 млн т⁹. При этом транзит наливных грузов увеличился до 150 млн т (рост на 9%), сухих грузов – до 118,5 млн т (рост на 12,5%). Операторы морского терминала порта Новороссийск повысили объем перевозимых грузов до 147,5 млн т (рост на 12,2%), порта Кавказ – до 35 млн т (рост на 6,2%). Порт Туапсе увеличил объемы до 26,5 млн т (рост на 5,5%), Тамань – до 14,8 млн т (рост на 11%), Ростов-на-Дону – до 14,8 млн т (рост на 15,5%). Однако, по данным транзита грузов порта Керчь, показатель снизился до 9,5 млн т (уменьшение на 1% в сравнении с 2016 г.).

Воздушный транспорт Краснодарского края представлен тремя международными аэропортами федерального значения: Краснодар, Сочи, Анапа; для внутренних авиаперевозок используется аэропорт Геленджик¹⁰. Доля пассажирских перевозок авиасообщением Краснодарского края составляет 5% от общего числа по России: по данным 2016 г. – около 10 млн чел. (табл. 2). Наиболее загруженными и востребованными для грузовых и пассажирских авиаперевозок являются аэропорты Краснодар и Сочи, обеспечивающие более 80% от общего числа авиаперевозок. Пассажиропоток аэропорта г. Краснодар с каждым годом сокращается ввиду развития аэропорта г. Сочи. После Олимпийских игр 2014 г. число желающих посетить Сочи возросло.

Показатели 2017 г. в целом отражают повышение на 9% по сравнению с 2016 г. На

внутренних авиарейсах было перевезено в целом 10 млн чел. (рост 6% по сравнению с 2016 г.) аэропортами Краснодарского края, на международных – около 904 тыс. чел. (рост 63% по сравнению с 2016 г.).

В 2017 г. Международный аэропорт Краснодара обслужил около 3,5 млн чел., из них на внутренних рейсах – свыше 2,7 млн чел. (рост 9%); на международных – свыше 695 тыс. чел. (рост 63%), что на 17% выше по сравнению с 2016 г.¹¹. Объем пассажиров в разрезе аэропортов следующий: Сочи – свыше 5,7 млн чел. (внутренние рейсы – 5,5 млн чел., международные – свыше 200 тыс.); Анапа – около 1,4 млн чел.; Геленджик – около 300 тыс. чел. (2017 г.).

Трубопроводный транспорт

В Краснодарском крае одним из наиболее востребованных является стратегически важный трубопроводный транспорт, который имеет огромное значение в развитии и реализации крупных проектов социальной важности и играет ключевую роль в экспортных операциях. За 2016 г. объем транспортировки нефти и газа трубопроводным транспортом края составил около 130 млн т¹². Занятость населения (специалисты трубопроводного транспорта) – около 8 тыс. чел. Налоговые отчисления в региональный бюджет составляют 1,5 млрд руб., что позволяет говорить о значении трубопроводного транспорта как стратегически важной отрасли в развитии Краснодарского края. Трубопроводная система региона включает нефте- и газопроводы, а также нефтепродуктопровод. Трубопроводный транспорт Краснодарского края представлен как внутренними межрегиональными, так и международными проектами.

Газопроводы края проходят по следующим направлениям: Кущевская–Ленинградская–Приморско-Ахтарск; Ленинградская–Кореновск–Усть-Лабинск и др.

⁹ Грузооборот портов Азово-Черноморского бассейна РФ по итогам января-ноября 2017 года увеличился на 9,9%. URL: https://www.korabel.ru/news/comments/gruzooborot_portov_azovo-cheromorskogo_basseyna_rf_po_itogam_yanvarya-noyabrya_2017_goda_uvelichilsya_na_9_9.html

¹⁰ Министерство транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края. Статистика отрасли. Динамика количества отправленных пассажиров воздушным транспортом из аэропортов Краснодарского края. URL: <https://mt.krasnodar.ru/content/section/289/detail/305/>

¹¹ Аэропорты Кубани приняли за три месяца этого года 1,8 млн человек. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3269562>

¹² Новый Севастополь. Независимая онлайн-газета. URL: <http://new-sebastopol.com/news/others/perspektivy-razvitiya-truboprovodnogo-transporta-nefti>

Не менее важное значение имеет проект по строительству газопроводной магистрали протяженностью 340 км – из Краснодарского края от точки между станциями «Казачья» и «Русская» в Республику Крым. Проект реализован в конце 2016 г. Таким образом, была создана единая система газоснабжения, которая обеспечила Крым бесперебойным газовым потоком мощностью 4 млрд м³ в год¹³.

С 2012 г. был намечен крупный проект «Южный поток», отмененный вследствие резолюции Европейского парламента (транзит газа из Тюменской области через Краснодарский край в страны Европы). Вместо этого с 2017 г. по настоящее время актуализирован другой проект – «Турецкий поток». Протяженность газопровода по дну Черного моря (от г. Анапа в европейскую часть Турции) составляет свыше 1 000 км. По данным на апрель 2018 г., было проложено 62% от двух веток газопровода на морском участке¹⁴. Наряду с этим, после отказа от проекта «Южный поток» произошло расширение проекта «Голубой поток». Газопровод отходит с полуострова Ямал, проходит через побережье Черного моря (Джубга–Туапсе–Лазаревское–Сочи). Далее ветка следует по дну Черного моря на глубине более 2 тыс. м до территории Турции.

Протяженность нефтепроводов и нефтепродуктопроводов на территории Краснодарского края составляет 3 тыс. км, резервуарный парк – 1,8 млн м³, ежегодная перевалка и транспортировка нефти в резервуарном парке – в среднем около 93 млн т. За эксплуатацию, техническое обслуживание и восстановительно-профилактические и аварийно-диагностические работы отвечают компании ОАО «Черномортранснефть», ЗАО «Нафтатранс», ОАО «Северо-Кавказский транснефтепродукт» и ЗАО «КТК-Р». Среди пунктов для эксплуатации нефтепроводов насчитываются 4 нефтебазы («Грушовая»,

«Шесхарис», «Заречье», «Тихорецкая») и 32 насосные станции.

Наиболее масштабными нефтепроводами в крае являются:

- Грозный – Белореченск – Туапсе;
- Тихорецк – Новороссийск;
- Грозный – Армавир – Ростов-на-Дону – Донбасс.

Стратегическое значение для развития Краснодарского края имеет нефтепровод Тенгиз – Новороссийск (проект КТК «Каспийский трубопроводный консорциум») протяженностью более 1 500 км.

Оценка конкурентоспособности транспортно-логистического потенциала Краснодарского края в контексте теории пространственного развития

Транспортно-логистический комплекс Краснодарского края с каждым годом претерпевает изменения, накапливая множество проблем, отрицательно влияющих на конкурентоспособность региона по отношению к другим регионам РФ. Краснодарский край является «движущим» звеном на Юге России. Наряду с этим, в 2017 г. отмечены определенные улучшения инфраструктуры:

- открытие 28,7 км автомобильной дороги М-4 «Дон» (после реконструкции), а также участков в обход Геленджика с повышением технической категории до 1-Б (4 полосы движения и расчетная скорость 120 км/ч);
- реконструкция железной дороги с обходом железнодорожного узла в г. Краснодар (37,6 км), что способствует повышению грузопотока в порты Азово-Черноморского транспортного узла (до 154 пар поездов в сутки);
- ввод в эксплуатацию взлетной полосы в аэропорту «Пашковский» (Краснодар)¹⁵.

¹³ Сооружение газопровода «Краснодарский край–Крым» завершится в декабре. URL.: <https://vistanews.ru/economics/energetics/79383>

¹⁴ Газопроводы и нефтепроводы России. URL.: <https://energybase.ru/pipeline>

¹⁵ Министерство транспорта Российской Федерации. Доклад «О реализации транспортной стратегии РФ на период до 2030 года» Отчетный период: 2017 год. URL.: <https://mintrans.ru/storage/app/uploads/public/5b4/cab/7a1/5b4cab7a1c127213821019.pdf>

В рамках программы «Совершенствование управления федеральной собственностью» до 2020 г. запланировано строительство автомобильной дороги М-4 «Дон» через западный обход г. Краснодар (предусматривается платная эксплуатация); улучшение инфраструктуры аэропорта Пашковский (г. Краснодар); строительство в морском порту Тамань перевалочного блока для минеральных удобрений.

К сожалению, совершенствование транспортной инфраструктуры происходит медленнее, чем запланировано Министерством транспорта РФ на период 2013–2020 гг.¹⁶. Несмотря на то, что в крае широко развита инфраструктура транспортной системы, логистические процессы остаются на низком уровне в соотношении с общероссийскими и международными стандартами (рис. 1).

Анализ транспортно-логистического комплекса Краснодарского края показывает все преимущества данного региона, однако недостаточное развитие материально-технической базы, слабая работа логистических и распределительных центров и высокая степень загруженности морских портов требуют разработки мер по улучшению и стабилизации работы транспортно-логистического комплекса. Для этого необходимо постоянно осуществлять контроль передвижения груза, его доставки до конечного потребителя с помощью систем мониторинга, позволяющих отслеживать место нахождения транспорта, его технико-технологическое состояние, задержки в точках маршрутов, объемы потребления ГСМ, особенно при использовании разных видов транспорта на пути следования. Это требует применения спутниковых навигационных систем управления.

От устойчивости и эффективного функционирования транспортно-логистических процессов в регионе зависит уровень его экономической безопасности и территориальной целостности. Для повышения конкурентоспособности Краснодарского края необходимо:

- снижать стоимость товаров и услуг за счет уменьшения показателя логистических издержек, что окажет воздействие на уровень ВРП в процентном соотношении;
- повысить инвестиционный поток в транспортно-логистическую сферу, что в значительной степени улучшит инфраструктуру;
- увеличить оборот оптовой и розничной торговли, повышая уровень сервиса и качество обслуживания потребителя, что будет способствовать росту общего объема товарооборота;
- увеличить уровень ВВП страны за счет реализации транзитного потенциала;
- оптимизировать работу транспортной инфраструктуры в экологической сфере (необходимо обновление парка транспортных средств, разделение грузов и пассажиропотоков, строительство объездных путей вокруг крупных городов).

Поддержка эффективного функционирования и развития транспортно-логистической системы Краснодарского края является приоритетным направлением с точки зрения инвестирования, так как инвестирование в транспортный комплекс позволит снять нагрузку на региональный бюджет Краснодарского края, снизив затраты на развитие данной отрасли, и обеспечит стабильный социально-экономический рост.

¹⁶ Государственная программа РФ «Развитие транспортной системы». 2013–2020. URL: <https://www.mintrans.ru/file/399945>

Таблица 1**Грузооборот морских портов Краснодарского края (2013–2016 гг.), тыс. т****Table 1****The cargo turnover of the sea port terminals of the Krasnodar Krai for 2013–2016, thousand tonne**

Морские порты Краснодарского края	Объем грузоперевозок по годам, тыс. т			
	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.
Порт Новороссийск	112 507,6	121 344,2	127 131,5	129 380
Порт Туапсе	17 635,2	22 491,7	25 348,8	25 187,2
Порт Геленджик	179,8	378,6	280,2	140,9
Порт Ейск	3 875,3	4 028,6	3 909,8	4 107,2
Порт Темрюк	1 937,8	2 070,6	2 644,9	3 220
Порт Кавказ	3 966,4	6 075,8	30 827,8	12 367,8
Рейд п. Кавказ (якорная стоянка № 451)	4 779,3	13 100,6	17 345,4	19 650,1
Порт Тамань	9 483,6	10 019	12 327,6	13 378,6
Порт Сочи	2 019,3	109,7	0,6	0
Общий грузооборот, включая рейд	160 122,9	179 618,8	202 471,3	207 431,8

Источник: Министерство транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края. Статистика отрасли.

Грузооборот морских портов Краснодарского края с 2013 по 2016 г.

URL: <https://www.mt.krasnodar.ru/content/section/278/detail/4657/>*Source:* The Ministry of Transport and Road Industry of the Krasnodar Krai. Industry statistics: The cargo turnover of the sea port terminals of the Krasnodar Krai for 2013–2016.URL: <https://www.mt.krasnodar.ru/content/section/278/detail/4657/>**Таблица 2****Аэропорты Краснодарского края. Пассажиропоток в 2014–2016 гг., чел.****Table 2****Passenger traffic through the airports of the Krasnodar Krai for 2014–2016**

Аэропорты	2014 г.		2015 г.		2016 г.	
	Количество пассажиров	Темп прироста	Количество пассажиров	Темп прироста	Количество пассажиров	Темп прироста
Краснодар	3 420 385	+20%	3 128 248	–9%	3 002 121	–4%
Сочи	3 099 240	+28%	4 088 606	+32%	5 262 074	+29%
Анапа	1 005 448	+36%	1 179 811	+17%	1 418 454	+20%
Геленджик	236 210	+20%	274 224	+16%	272 869	–0,6%

Источник: Министерство транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края. Статистика отрасли. Динамика количества отправленных пассажиров воздушным транспортом из аэропортов Краснодарского края.URL: <https://mt.krasnodar.ru/content/section/289/detail/305/>*Source:* The Ministry of Transport and Road Industry of the Krasnodar Krai. Industry statistics: The changes in the number of passengers aired from the airports of the Krasnodar Krai.URL: <https://mt.krasnodar.ru/content/section/289/detail/305/>

Рисунок 1**SWOT-анализ транспортно-логистического потенциала Краснодарского края****Figure 1****A SWOT analysis of the transport and logistics potential of the Krasnodar Krai**

Сильные стороны	Слабые стороны
– граница с другими регионами (ЮФО и СКФО) – устойчивые предпосылки для совершенствования логистической инфраструктуры; – социально-экономическая развитость региона, увеличение притока туристов в летний сезон, курсирование всех видов транспортных средств по разным направлениям; – широкое развитие системы региональной и государственной финансовой поддержки развития транспортной инфраструктуры (в рамках региональных программ развития); – наличие участков автомобильных и железнодорожных путей с высоким скоростным режимом; – выгодное экономико-географическое положение морских портов Азово-Черноморского бассейна, их связь с международными портами, что обеспечивает бесперебойный транзит товаров в страны Ближнего Востока, Европы и Средней Азии; – три международных аэропорта (Краснодар, Сочи, Анапа), а также аэропорт для внутренних авиалиний в городе Геленджик; – развитая сеть трубопроводного транспорта, в том числе и его участие в системе МТК	– наличие опасных участков в горной местности, возможность возникновения оползней и обвалов; – низкий уровень взаимодействия между различными видами транспорта и отсутствие возможности мультимодальных перевозок на некоторых участках; – высокая степень изношенности подвижного состава железнодорожного и автомобильного транспорта; – наличие «узких мест» на автодорожных и железнодорожных магистралях и недостаток альтернативного выбора путей транспортной сети для перевозок; – недостаточное количество складских, логистических и распределительных центров на пути следования грузов; – низкий уровень технологического развития транспортно-логистического комплекса; – нехватка квалифицированного персонала в области транспортной логистики; – низкий уровень финансирования постоянной ликвидации последствий стихийных бедствий; – несистематическая реконструкция и капитальный ремонт участков транспортной сети в местах интенсивного движения автотранспорта
Возможности	Угрозы
– привлечение новых спонсоров и инвесторов для развития транспортной инфраструктуры; – вовлеченность в новые проекты совместно с другими регионами и/или странами-участниками системы МТК; – создание проектов в туристической сфере для повышения показателей пассажиропотока; – строительство новых высокотехнологичных логистических центров; – возможность создания новых транспортных маршрутов; – возможность увеличения числа иностранных высококвалифицированных кадров за счет повышения миграционных потоков; – открытие иностранных предприятий в крае с целью вливания финансового капитала и удержания его внутри региона; – увеличение инновационной составляющей транспортно-логистического комплекса	– повышение цен на проезд по высокоскоростным трассам и магистралям, создание новых платных участков дорог; – повышение цен на услуги туристического сервиса; – географическое месторасположение Краснодарского края в зоне локализации международных конфликтов; – рост автомобилизации населения; – снижение уровня безопасности дорожного движения; – отставание некоторых элементов транспортной инфраструктуры края в сравнении с показателями других регионов; – снижение инвестиционной активности предприятий транспортно-логистического комплекса и уход с рынка крупных инвесторов; – перегруженность морских портов составляет более 90%, и с каждым годом данная ситуация может только усугубляться, что создает все большие проблемы с перевалкой грузов

Источник: авторская разработка

Source: Authoring

Список литературы

1. Зазимко В.Л. Отраслевая структура экономики РФ: современное состояние и перспективы развития // Экономика и предпринимательство. 2018. № 9. С. 109–115.
2. Гребенникова В.А., Васюта Е.А. Финансовые критерии оптимизации отдельных направлений логистической деятельности предприятия: теоретико-методический аспект // Финансы и кредит. 2016. Т. 22. Вып. 29. С. 30–43.
URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/finansovye-kriterii-optimizatsii-otdelnyh-napravleniy-logisticheskoy-deyatelnosti-predpriyatiya-teoretiko-metodicheskiy-aspekt>

3. *Азаренкова З.В.* Транспортная составляющая социально-экономических связей // Градостроительство. 2016. № 2. С. 56–62.
4. *Черныш А.Я., Гупанова Ю.Е.* Развитие системы таможенно-логистического обслуживания в целях обеспечения экономической безопасности // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. 2018. Т. 14. Вып. 6. С. 1060–1071. URL: <https://doi.org/10.24891/ni.14.6.1060>
5. *Бухвальд Е.М., Иванов О.Б.* Транспорт и решение задач пространственной интеграции российской экономики // ЭТАП: экономическая теория, анализ, практика. 2016. № 1. С. 7–24. URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/transport-i-reshenie-zadach-prostranstvennoy-integratsii-rossiyskoy-ekonomiki>
6. *Джурка Н.Г.* Пространственная концентрация промышленного производства в России: тестирование эффекта внутреннего рынка // Пространственная экономика. 2018. № 3. С. 19–42. URL: <https://doi.org/10.14530/se.2018.3.019-042>
7. *Плахин А.Е., Коковихин А.Ю., Огородникова Е.С., Суслов С.А.* Оценка влияния инфраструктурных проектов на развитие территории // Вестник НГИЭИ. 2017. № 11. С. 139–147. URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/otsenka-vliyaniya-infrastrukturnyh-proektov-na-razvitie-territorii>
8. *Генералов И.Г., Полянский М.В., Суслов С.А.* Укрепление продовольственной безопасности в РФ и на отдельных ее территориях // Карельский научный журнал. 2018. Т. 7. № 2. С. 60–62. URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/ukreplenie-prodovolstvennoy-bezopasnosti-v-rf-i-na-otdelnyh-ee-territoriyah>
9. *Осипов В.С.* Система государственного управления и возникновение дисфункциональных тенденций // Интеллект. Инновации. Инвестиции. 2016. № 2. С. 4–12. URL: http://intellekt-izdanie.osu.ru/2_2016_postranichno.pdf
10. *Бережная О.В.* Методический подход к формированию стратегии пространственного развития региональной транспортной системы // Экономика и предпринимательство. 2014. № 11. С. 87–92.
11. *Лебединская Г.А.* О месте стратегии пространственного развития в системе территориального планирования Российской Федерации // Academia. Архитектура и строительство. 2018. № 1. С. 59–66. URL: <https://doi.org/10.22337/2077-9038-2018-1-59-66>
12. *Ганин О.Б., Ганин И.О.* Пространственные аспекты экономической безопасности муниципального образования (на примере Александровского муниципального района Пермского края) // Региональная экономика и управление: электронный научный журнал. 2018. № 4. URL: <https://eee-region.ru/article/5612/>
13. *Николаев Р.С.* Транспортно-логистический комплекс страны в условиях структурной перестройки экономики: макроэкономические подходы к анализу эффективности // Вестник Пермского университета. Серия: Экономика. 2018. Т. 13. № 2. С. 228–250. URL: <https://doi.org/10.17072/1994-9960-2018-2-228-250>
14. *Ганин И.О.* Отраслевые аспекты обеспечения экономической безопасности муниципалитета // Ars Administrandi. Искусство управления. 2016. № 4. С. 73–86. URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/otraslevye-aspekty-obespecheniya-ekonomicheskoy-bezopasnosti-munitsipaliteta>

15. Бурундукова Е.М., Горгоц О.В. Зависимость пространственного развития Ханты-Мансийского автономного округа – Югры от уровня транспортной инфраструктуры // Экономика и предпринимательство. 2018. № 11. С. 380–383.
16. Лексин В.Н., Порфирьев Б.Н. Социально-экономические приоритеты устойчивого развития Арктического макрорегиона России // Экономика региона. 2017. Т. 13. Вып. 4. С. 985–1004. URL: <https://doi.org/10.17059/2017-4-2>
17. Osipov V. Territory of Priority Development in the System of Sustainable Development of the Regions of the Far Eastern Federal District // Вестник Академии права и управления. 2018. № 3. С. 130–138.
18. Боброва В.В., Бережная Л.Ю. Исследование проблем развития транспортной инфраструктуры (на примере регионов Приволжского федерального округа) // Региональная экономика: теория и практика. 2018. Т. 16. Вып. 12. С. 2292–2302. URL: <https://doi.org/10.24891/re.16.12.2292>
19. Патракеева О.Ю. Оценка влияния транспортной инфраструктуры на социально-экономическое развитие Юга России // Региональная экономика. Юг России. 2018. № 2. С. 58–63. URL: <https://doi.org/10.15688/re.volsu.2018.2.7>
20. Кизим А.А., Березовский Э.Э., Пономаренко Л.В. Информационные технологии в ареале развития логистического кластера региона // Эксплуатация морского транспорта. 2018. № 2. С. 13–20. URL: http://www.aumsu.ru/images/sbornik/vypuski/_2_2018.pdf
21. Кизим А.А., Пономаренко Л.В. Развитие инновационной логистики в условиях интеграции России в мировое экономическое пространство // Экономика устойчивого развития. 2013. № 4. С. 94–100. URL: <http://www.economdevelopment.ru/wp-content/uploads/2017/10/2013-4-16.pdf>
22. Макаревич О.А. К вопросу об управлении корпоративными интегрированными структурами агропромышленного сектора экономики Краснодарского края // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. 2015. Т. 11. Вып. 11. С. 29–38. URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/k-voprosu-ob-upravlenii-korporativnymi-integrirovannymi-strukturami-agropromyshlennogo-sektora-ekonomiki-krasnodarskogo-kрая>
23. Крылов П.М. Пространственное планирование транспортной системы Ставропольского края // Вестник Московского государственного областного университета. Серия: Естественные науки. 2018. № 2. С. 71–79. URL: <https://doi.org/10.18384/2310-7189-2018-2-71-79>
24. Стыров М.М., Колечков Д.В. Инвестиционно-инновационная активность промышленности северных регионов России // Известия Коми научного центра УрО РАН. 2015. Вып. 4. С. 120–129. URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/investitsionno-innovatsionnaya-aktivnost-promyshlennosti-severnyh-regionov-rossii>
25. Романова Е.А., Виноградова О.Л., Фризина И.В. Эффект сжатия социально-экономического пространства в условиях приграничья (на примере СЗФО) // Балтийский регион. 2015. № 3. С. 38–61. URL: <https://doi.org/10.5922/2074-9848-2015-3-3>
26. Комаров К.Л. Развитие транспортной системы Сибирской конурбации // Вестник Сибирского государственного университета путей сообщения. 2018. № 3. С. 5–10. URL: http://www.stu.ru/user_files/get_file.php?id=7154&page_type=pages&name=2059_3.pdf

27. Ильина Е.А. Методика оценки эффективности функционирования региональной транспортно-логистической системы // Экономика и предпринимательство. 2016. № 12-2. С. 1146–1148.
28. Bogoviz A.V., Osipov V.S., Stroiteleva T.G. Leading Tools of State Regulation of Regional Economy. *Advances in Intelligent Systems and Computing*, 2018, vol. 622, pp. 562–567. URL: https://doi.org/10.1007/978-3-319-75383-6_71
29. Коновалова Т.В., Надирян С.Л. Состояние и перспективы развития транспортного комплекса Краснодарского края // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. 2013. № 2. С. 153–155. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/sostoyanie-i-perspektivy-razvitiya-transportnogo-kompleksa-krasnodarskogo-kraya>

Информация о конфликте интересов

Мы, авторы данной статьи, со всей ответственностью заявляем о частичном и полном отсутствии фактического или потенциального конфликта интересов с какой бы то ни было третьей стороной, который может возникнуть вследствие публикации данной статьи. Настоящее заявление относится к проведению научной работы, сбору и обработке данных, написанию и подготовке статьи, принятию решения о публикации рукописи.

ASSESSING THE REGIONAL TRANSPORT INFRASTRUCTURE IN THE CONTEXT OF SPATIAL DEVELOPMENT OF RUSSIA

Natal'ya S. KOZYR'^{a,*}, Nadezhda O. STARKOVA^b

^a Kuban State University (KubSU), Krasnodar, Russian Federation
n_k_@mail.ru
<https://orcid.org/0000-0002-8323-0957>

^b Kuban State University (KubSU), Novorossiysk Branch, Novorossiysk, Russian Federation
n.starkova@mail.ru
<https://orcid.org/0000-0002-8012-3371>

* Corresponding author

Article history:

Received 18 March 2019
Received in revised form
27 March 2019
Accepted 2 April 2019
Available online
16 May 2019

JEL classification: L90, O18,
R40, R58

Keywords: regional logistics,
spatial development strategy,
economic security,
competitiveness, economy,
sustainable regional
development

Abstract

Subject This article discusses the issues related to transport and logistics infrastructure within the regions.

Objectives The article aims to conduct a comprehensive assessment of the current state of the transport infrastructure of the Krasnodar Krai in the context of spatial regional competitiveness analysis.

Methods To study all types of transport in the territory of the Krasnodar Krai, we reviewed materials on the importance of logistics infrastructure in the spatial development of the Russian Federation and used the methods of SWOT analysis.

Results The article presents the results of SWOT analysis of the transport and logistics infrastructure of the Krasnodar Krai.

Conclusions The article concludes that the development of the transport infrastructure of the Krasnodar Krai is not consistent with the strategic objectives of the State in the aspect of spatial development. At the same time the Krai has a good capacity for investments in logistics advancement.

© Publishing house FINANCE and CREDIT, 2019

Please cite this article as: Kozyr' N.S., Starkova N.O. Assessing the Regional Transport Infrastructure in the Context of Spatial Development of Russia. *Regional Economics: Theory and Practice*, 2019, vol. 17, iss. 5, pp. 835–851.
<https://doi.org/10.24891/re.17.5.835>

References

1. Zazimko V.L. [Sectoral structure of the Russian economy: current state and prospects of development]. *Ekonomika i predprinimatel'stvo = Journal of Economy and Entrepreneurship*, 2018, no. 9, pp. 109–115. (In Russ.)
2. Grebennikova V.A., Vasyuta E.A. [Financial criteria of optimizing the certain areas of enterprise logistics activities: A theoretical and methodological aspect]. *Finansy i kredit = Finance and Credit*, 2016, vol. 22, iss. 29, pp. 30–43. URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/finansovye-kriterii-optimizatsii-otdelnyh-napravleniy-logisticheskoy-deyatelnosti-predpriyatiya-teoretiko-metodicheskoy-aspekt> (In Russ.)
3. Azarenkova Z.V. [Socio-economic relations of transport component]. *Gradostroitel'stvo = City and Town Planning*, 2016, no. 2, pp. 56–62. (In Russ.)

4. Chernysh A.Ya., Gupanova Yu.E. [Developing the system of customs and logistic service in pursuit of economic security]. *Natsional'nye interesy: priority i bezopasnost'* = *National Interests: Priorities and Security*, 2018, vol. 14, iss. 6, pp. 1060–1071. (In Russ.)
URL: <https://doi.org/10.24891/ni.14.6.1060>
5. Bukhval'd E.M., Ivanov O.B. [Transport and the solution of spatial tasks integration of the Russian economy]. *ETAP: ekonomicheskaya teoriya, analiz, praktika* = *ETAP: Economic Theory, Analysis, and Practice*, 2016, no. 1, pp. 7–24. URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/transport-i-reshenie-zadach-prostranstvennoy-integratsii-rossiyskoy-ekonomiki> (In Russ.)
6. Dzhurka N.G. [Spatial concentration of industrial production in Russia: testing the home market effect]. *Prostranstvennaya ekonomika* = *Spatial Economics*, 2018, no. 3, pp. 19–42. (In Russ.)
URL: <https://doi.org/10.14530/se.2018.3.019-042>
7. Plakhin A.E., Kokovikhin A.Yu., Ogorodnikova E.S., Suslov S.A. [Evaluation of the influence of infrastructural projects on the development of the territory]. *Vestnik NGIEI* = *Bulletin NGII*, 2017, no. 11, pp. 139–147. URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/otsenka-vliyaniya-infrastrukturnyh-proektov-na-razvitie-territorii> (In Russ.)
8. Generalov I.G., Polyanskii M.V., Suslov S.A. [Strengthening of food security in the Russian Federation and in its certain territories]. *Karel'skii nauchnyi zhurnal* = *Karelian Scientific Journal*, 2018, vol. 7, no. 2, pp. 60–62. URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/ukreplenie-prodovolstvennoy-bezopasnosti-v-rf-i-na-otdelnyh-ee-territoriyah> (In Russ.)
9. Osipov V.S. [System of public administration and occurrence of dysfunctional tendencies]. *Intellekt. Innovatsii. Investitsii* = *Intelligence. Innovations. Investments*, 2016, no. 2, pp. 4–12. URL: http://intellekt-izdanie.osu.ru/2_2016_postranichno.pdf (In Russ.)
10. Berezhnaya O.V. [Methodical approach to the formation of spatial development strategy of regional transport system]. *Ekonomika i predprinimatel'stvo* = *Journal of Economy and Entrepreneurship*, 2014, no. 11, pp. 87–92. (In Russ.)
11. Lebedinskaya G.A. [Regarding the role of the spatial development strategy in the territorial planning system of the Russian Federation]. *Academiya. Arkhitektura i stroitel'stvo* = *Academia. Architecture and Construction*, 2018, no. 1, pp. 59–66. (In Russ.)
URL: <https://doi.org/10.22337/2077-9038-2018-1-59-66>
12. Ganin O.B., Ganin I.O. [Economic security spatial aspects of the municipality (the example of Aleksandrovsky municipality, Perm Krai)]. *Regional'naya ekonomika i upravlenie: elektronnyi nauchnyi zhurnal*, 2018, no. 4. (In Russ.) URL: <https://eee-region.ru/article/5612/>
13. Nikolaev R.S. [Transport and logistic complex of the country in the conditions of economic restructuring: macroeconomic approaches to the analysis of efficiency]. *Vestnik Permskogo universiteta. Seriya: Ekonomika* = *Perm University Herald. Economy*, 2018, vol. 13, iss. 2, pp. 228–250. (In Russ.) URL: <https://doi.org/10.17072/1994-9960-2018-2-228-250>
14. Ganin I.O. [Industry aspects in providing economic security of municipality]. *Ars Administrandi. Iskustvo upravleniya*, 2016, no. 4, pp. 73–86. URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/otraslevye-aspekty-obespecheniya-ekonomicheskoy-bezopasnosti-munitsipaliteta> (In Russ.)
15. Burundukova E.M., Gorgots O.V. [Dependence of the spatial development of the Khanty-Mansiysk Autonomous Okrug-Yugra on the level of transport infrastructure]. *Ekonomika i predprinimatel'stvo* = *Journal of Economy and Entrepreneurship*, 2018, no. 11, pp. 380–383. (In Russ.)

16. Leksin V.N., Porfir'ev B.N. [Socio-economic priorities for the sustainable development of Russian Arctic macro-region]. *Ekonomika regiona = Economy of Region*, 2017, vol. 13, iss. 4, pp. 985–1004. (In Russ.) URL: <https://doi.org/10.17059/2017-4-2>
17. Osipov V. Territory of Priority Development in the System of Sustainable Development of the Regions of the Far Eastern Federal District. *Vestnik Akademii prava i upravleniya = Bulletin of Academy of Law and Management*, 2018, no. 3, pp. 130–138. (In Russ.)
18. Bobrova V.V., Berezhnaya L.Yu. [Investigating the problems of transport infrastructure development: The Volga Federal District case]. *Regional'naya ekonomika: teoriya i praktika = Regional Economics: Theory and Practice*, 2018, vol. 16, iss. 12, pp. 2292–2302. (In Russ.) URL: <https://doi.org/10.24891/re.16.12.2292>
19. Patrakeeva O.Yu. [Assessment of the impact of transport infrastructure on social and economic development of the South of Russia]. *Regional'naya ekonomika. Yug Rossii = Regional Economy. South of Russia*, 2018, no. 2, pp. 58–63. (In Russ.) URL: <https://doi.org/10.15688/re.volsu.2018.2.7>
20. Kizim A.A., Berezovskii E.E., Ponomarenko L.V. [Information technologies in the area of development of the logistics cluster of the region]. *Jekspluatacija morskogo transporta*, 2018, no. 2, pp. 13–20. URL: http://www.aumsu.ru/images/sbornik/vypuski/_2_2018.pdf (In Russ.)
21. Kizim A.A., Ponomarenko L.V. [Development of innovative logistics in terms of integration of Russia into the World economy]. *Ekonomika ustoychivogo razvitiya = Economics of Stable Development*, 2013, no. 4, pp. 94–100. URL: <http://www.economdevelopment.ru/wp-content/uploads/2017/10/2013-4-16.pdf> (In Russ.)
22. Makarevich O.A. [The issue of management of integrated corporate structures of the agro-industrial sector of the Krasnodar Territory's economy]. *Natsional'nye interesy: priority i bezopasnost' = National Interests: Priorities and Security*, 2015, vol. 11, iss. 11, pp. 29–38. URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/k-voprosu-ob-upravlenii-korporativnymi-integrirovannymi-strukturami-agropromyshlennogo-sektora-ekonomiki-krasnodarskogo-kraya> (In Russ.)
23. Krylov P.M. [Spatial planning of the transport system of the Stavropol region]. *Vestnik Moskovskogo gosudarstvennogo oblastnogo universiteta. Seriya: Estestvennye nauki = Bulletin MSRU. Series: Natural Sciences*, 2018, no. 2, pp. 71–79. (In Russ.) URL: <https://doi.org/10.18384/2310-7189-2018-2-71-79>
24. Styrov M.M., Kolehkov D.V. [Investment and innovation activity of the industry in the northern regions of Russia]. *Izvestiya Komi nauchnogo tsentra UrO RAN = Proceedings of Komi Science Centre of Ural Branch of the Russian Academy of Sciences*, 2015, no. 4, pp. 120–129. URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/investitsionno-innovatsionnaya-aktivnost-promyshlennosti-severnnyh-regionov-rossii> (In Russ.)
25. Romanova E.A., Vinogradova O.L., Frizina I.V. Social and economic space compression in border areas: the case of the Northwestern Federal District. *Baltiiskii region = Baltic Region*, 2015, no. 3, pp. 38–61 (In Russ.). URL: <https://doi.org/10.5922/2074-9848-2015-3-3>
26. Komarov K.L. [The development of Siberian conurbation transport system]. *Vestnik Sibirskogo gosudarstvennogo universiteta putei soobshcheniya = Siberian Transport University Bulletin*, 2018, no. 3, pp. 5–10. URL: http://www.stu.ru/user_files/get_file.php?id=7154&page_type=pages&name=2059_3.pdf (In Russ.)

27. Il'ina E.A. [Methods of evaluating the performance of regional transport and logistics system]. *Ekonomika i predprinimatel'stvo = Journal of Economy and Entrepreneurship*, 2016, no. 12-2, pp. 1146–1148. (In Russ.)
28. Bogoviz A.V., Osipov V.S., Stroiteleva T.G. Leading Tools of State Regulation of Regional Economy. *Advances in Intelligent Systems and Computing*, 2018, vol. 622, pp. 562–567.
URL: https://doi.org/10.1007/978-3-319-75383-6_71
29. Konovalova T.V., Nadiryan S.L. [Condition and prospects of development of a transport complex of Krasnodar territory]. *Gumanitarnye, sotsial'no-ekonomicheskie i obshchestvennye nauki = Humanities, Social-Economic and Social Sciences*, 2013, no. 2, pp. 153–155.
URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/sostoyanie-i-perspektivy-razvitiya-transportnogo-kompleksa-krasnodarskogo-kraya> (In Russ.)

Conflict-of-interest notification

We, the authors of this article, bindingly and explicitly declare of the partial and total lack of actual or potential conflict of interest with any other third party whatsoever, which may arise as a result of the publication of this article. This statement relates to the study, data collection and interpretation, writing and preparation of the article, and the decision to submit the manuscript for publication.