

pISSN 2073-1477
eISSN 2311-8733

Регион в национальной экономике

ГЕОСТРАТЕГИЧЕСКАЯ ОЦЕНКА ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО ПОТЕНЦИАЛА ПРИГРАНИЧНОГО РЕГИОНА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Елена Владимировна БОЛГОВА ^а,
Сергей Анатольевич БОЛГОВ ^б,
Марина Викторовна КУРНИКОВА ^{с,*}

^а кандидат экономических наук,
доцент кафедры региональной экономики и управления,
Самарский государственный экономический университет (СГЭУ),
Самара, Российская Федерация
elena_bolgova@rambler.ru
ORCID: отсутствует
SPIN-код: 6894-2302

^б кандидат экономических наук,
доцент кафедры менеджмента и логистики на транспорте,
Самарский государственный университет путей сообщения (СамГУПС),
Самара, Российская Федерация
bolgov@vostok-invest.ru
ORCID: отсутствует
SPIN-код: 6930-5278

^с кандидат экономических наук,
доцент кафедры мировой экономики,
Самарский государственный экономический университет (СГЭУ),
Самара, Российская Федерация
mvkurnikova@gmail.com
ORCID: отсутствует
SPIN-код: 5772-0169

* Ответственный автор

История статьи:

Рег. № 42/2023
Получена 09.02.2023
Получена в
доработанном виде
17.02.2023
Одобрена 22.02.2023
Доступна онлайн
15.03.2023

УДК 332.1

JEL: R40, R58

Ключевые слова:

приграничный
регион, транспортно-
логистический

Аннотация

Предмет. Проблемы укрепления внешнеэкономических связей России.

Цели. Оценка роли транспортной системы в обеспечении роста основных экономических показателей Самарской области.

Методология. Применены методы статистического анализа.

Результаты. Выполнена оценка уровня экономического и пространственного развития транспортно-логистического комплекса Самарской области по авторской методике. Обоснована необходимость создания бондовой зоны и логистической деревни.

Выводы. Предложенная методика оценки транспортно-логистического потенциала может быть использована при определении главных направлений внешнеэкономической деятельности приграничного региона.

потенциал,
геостратегическая
оценка, бондовая зона,
логистическая деревня

© Издательский дом ФИНАНСЫ и КРЕДИТ, 2023

Для цитирования: Болгова Е.В., Болгов С.А., Курникова М.В. Геостратегическая оценка транспортно-логистического потенциала приграничного региона Российской Федерации // Региональная экономика: теория и практика. – 2023. – Т. 21, № 3. – С. 439 – 477.

<https://doi.org/10.24891/re.21.3.439>

Введение

Оценка роли транспортной инфраструктуры – один из центральных вопросов региональной экономики на протяжении десятилетий. В классических теориях размещения (М. Вебер, У. Алонсо и др.) детерминантом выбора места для организации экономической деятельности становились транспортные расходы. Исследования по новой экономической географии связывают транспортные издержки с выбором местоположения фирм в контексте несовершенной конкуренции и меняющейся межрегиональной мобильности рабочей силы. Современная макроэкономическая теория эндогенного роста доказывает, что инвестиции в государственную инфраструктуру (в том числе транспортную) – источник экономического роста, так как они вносят вклад в технические изменения.

В фундаментальном смысле развитие транспортной инфраструктуры влечет за собой снижение транспортных издержек для участников экономической деятельности и повышение факторной производительности. Для территории оно означает развитие конкуренции и повышение общего уровня производительности фирм, что выражается в показателях экономического развития территории, таких как ВВП, индекс человеческого развития и распределение доходов.

Методическую основу исследования транспорта как потенциала развития экономики заложили труды У. Ростоу [1], который в своей теории стадий развития утверждал, что любому импульсу роста почти без исключения предшествовало существенное накопление капиталовложений в транспорт и другие общественные работы. Оценки, выполненные на материале регионов Индии, показывают, что эффективная транспортная система имеет решающее значение для устойчивого экономического роста и модернизации экономики.

Значение транспортно-логистического потенциала современные ученые увязывают с набором возможностей влиять на региональное развитие. Так, N.V. Lenz и соавторы [2] рассматривают значение транспортных возможностей с точки зрения необходимости увеличить международную торговлю, стимулировать экономический рост. Выполненная этими авторами оценка воздействия транспортно-логистического потенциала на внешнеэкономические аспекты является относительно новым подходом. Развитие транспорта позволит улучшить внутреннюю связанность территории, сократить разрывы в развитии бедных и богатых локалитетов. Исследования, проведенные N.V. Lenz и соавторами, оказали влияние и на позицию L.N. Dash [3] относительно способности транспорта содействовать росту территорий, обделенных природными ресурсами.

В контексте приграничных регионов особую роль играет работа I.C. Álvarez-Ayuso [4], в которой для выявления возможности регионов Испании использовать дорожную инфраструктуру соседних территорий для собственного развития применена производственная функция, устанавливающая зависимость между величиной регионального производства и протяженностью дорожной сети. Исследование показывает, что развитая транспортная инфраструктура сопредельных территорий перевешивает влияние внутренних факторов на совокупное производство в регионе.

Методика экономической оценки транспортно-логистического потенциала в части расчета показателей плотности инфраструктуры представлена в работе R. Carruthers [5]. Согласно оценке транспортной обеспеченности регионов России и некоторых населенных пунктов, выполненной П.А. Лавриненко и соавторами [6], территориальная организация транспортной инфраструктуры в стране обуславливает высокую региональную дифференциацию. В работе [7] Д.В. Кремер выявляет уровень и характер такой асимметрии, проводит распределение регионов по уровню развития транспортно-логистического потенциала. Возможности стратегического планирования как инструмента решения задач развития транспортно-логистического потенциала в контексте регионального роста рассмотрены работах E. Cigu [8], E.V. Bolgova [9].

Тем не менее, несмотря на глубину и детализацию, исследовательский дискурс недостаточно сфокусирован на роли транспортно-логистического потенциала в тех регионах, типизация которых обусловлена особым геостратегическим статусом – комплексом стратегических, экономических, пространственных условий, формирующих их особое положение в экономике и безопасности страны. Между тем именно транспортно-

логистический потенциал является важнейшим фактором развития приграничных регионов, роль которого может быть оценена в рамках геостратегического подхода.

Материалы и методы исследования

В данной статье предпринята попытка оценить масштаб и качество транспортно-логистического потенциала приграничного региона, обосновать направления его развития. В исследовании использованы методы статистического анализа. Построены обобщающие экономические показатели, рассмотрена роль транспортно-логистического комплекса в развитии отраслей перспективной экономической специализации Самарской области.

Результаты

В Стратегии пространственного развития Российской Федерации выделен новый – геостратегический – тип российских территорий, а именно территориальные единицы, административно расположенные в границах одного или нескольких субъектов Российской Федерации, обладающие существенной значимостью в двух взаимосвязанных аспектах:

- в достижении устойчивого социально-экономического развития;
- в обеспечении территориальной целостности и безопасности страны.

Специфические условия жизни и ведения хозяйственной деятельности на геостратегических территориях определяют включение в их перечень эксклавов, субъектов Российской Федерации, расположенных на Северном Кавказе, Дальнем Востоке, в Арктической зоне, приграничных областей. Многоплановость территориального устройства России приводит, однако, к тому, что субъекты (муниципальные образования в их составе), отнесенные к группам геостратегических, являются территориальными единицами, входящими в состав и иных типов территорий. Указанные типы территорий выделены в задачах пространственного развития страны по географическим признакам, с учетом стратегических перспектив, особенностей экономической специализации. К числу субъектов Российской Федерации, относимых в стратегии пространственного развития к нескольким типам территорий, принадлежит Самарская область, городские округа Самара и

Тольятти, развитие потенциала которых определено согласно ряду задач¹ (табл. 1).

Комплексность задач развития Самарской области, обусловленная пространственным фактором (регион является геостратегическим приграничным, входит в группу субъектов с набором отраслей перспективной экономической специализации, включен в экономику Волго-Уральского макрорегиона, имеет на своей территории Самарско-Тольяттинскую агломерацию), требует нового подхода к оценке потенциала развития отраслевых комплексов. В рамках геостратегического подхода традиционная экономическая оценка потенциала перспективной экономической специализации, состояния, динамики развития основных отраслевых комплексов, межрегионального сотрудничества и агломерационного развития, должна быть дополнена оценкой пространственного потенциала, формируемого географической специфичностью. Географические особенности, условия размещения в экономическом пространстве страны и сопредельных территорий являются дополнительным потенциалом развития отраслевого комплекса за счет фактора доступности торговых маршрутов, возможности укреплять сложившиеся хозяйственные связи, «расширять» стратегически «узкие» места движения материальных потоков, преодолевать угрозы национальной безопасности в кризисные периоды.

Транспортно-логистический потенциал приграничного региона как объект экономической оценки характеризуется состоянием и эффективностью использования транспортно-логистической инфраструктуры, а в контексте геостратегии – возможностью создавать новые и развивать традиционные транспортно-грузовые коридоры, формировать устойчивые логистические цепочки, расширять цифровую компоненту управления транспортными потоками в условиях, когда транспорт и логистика трансформируются в приоритетный фактор экономической безопасности страны.

В геостратегической оценке значимость транспортно-логистического комплекса субъекта Российской Федерации, входящего в группу приграничных территорий, должна включать как потенциал, определенный перечнем отраслей перспективной экономической специализации, факторной ролью в снижении межрегиональной дифференциации и агломерационном развитии, так и потенциал развития приграничных

¹ Распоряжение Правительства Российской Федерации от 27.11.2021 № 3363-р «Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года». URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/2/11577>

(глобальных) экономических связей, обусловленный географической специфичностью размещения транспортно-логистической инфраструктуры.

В комплексе задач пространственного развития геостратегическая оценка транспортно-логистического потенциала приграничного региона России необходима для принятия решений относительно использования рыночной конъюнктуры, разработки мер государственной поддержки развития отраслей перспективной экономической специализации, способных сформировать «несущий каркас» региона, с учетом обеспечения национальной безопасности страны.

Методика геостратегической оценки транспортно-логистического потенциала приграничного региона, апробированная на примере Самарской области, основана на характеристике стратегических основ развития, показателях экономической оценки потенциала, а также на показателях, отражающих пространственный потенциал, формируемый приграничным статусом региона.

Стратегические основы развития транспортно-логистического потенциала приграничного региона

Приоритетный характер развития транспортно-логистического потенциала Самарской области обусловлен тем, что вид экономической деятельности «транспортировка и хранение» по показателям валовой добавленной стоимости по региону, наряду с обрабатывающими производствами, добычей полезных ископаемых, занимает третье место (табл. 2). В стратегическом видении развития экономики Самарской области, в целевом сценарии региональной стратегии этапы развития транспортно-логистического потенциала сопряжены с этапами преобразований отраслей обрабатывающей и добывающей промышленности, а также с кластеризацией отрасли, модернизацией инфраструктуры, инструментами проектного управления² (табл. 3).

На федеральном уровне приоритетный характер развития транспортно-логистического потенциала определен транзитным географическим положением Самарской области, поддерживается проектами, реализуемыми в рамках транспортной стратегии, комплексных планов модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, национальных проектов строительства безопасных и качественных дорог, развития международной

² Стратегия социально-экономического развития Самарской области на период до 2030 года (утв. постановлением Правительства Самарской области от 12.07.2012 № 441). URL: https://economy.samregion.ru/upload/iblock/82a/strategiya-so_2030.pdf

кооперации и экспорта, цифровой экономики. Строительство крупного моста через реку Волга, участие в повышении транспортной связанности Юга России с Уралом и Сибирью за счет создания скоростной автодорожной магистрали, проходящей через город Самара, поддержка роста прогнозных объемов грузоперевозок товаров народного потребления всеми видами транспорта в направлении Самарско-Тольяттинской агломерации обоснованы тем, что по территории региона проходит европейский маршрут Е30, азиатский маршрут АН6, Евразийский сухопутный мост «Один пояс – один путь». В инвестиционный паспорт Самарской области включен план развития объектов транспортно-логистической инфраструктуры на общую сумму 217,4 млрд руб. (табл. 4).

Масштабный стратегический план развития транспорта и логистики в Самарской области реализуется с учетом наличия в регионе развитой инфраструктуры, которую формируют Куйбышевская железная дорога – филиал ОАО «РЖД», интегрированная в Международный транспортный коридор «Транссиб», Международный аэропорт «Курумоч», входящий в число трех лучших региональных аэропортов России и СНГ, речные порты «Самара», «Тольятти», «Сызрань», включенные в международный транспортный коридор «Север–Юг». Важными факторами являются выход территории региона к акватории пяти морей, уникальная полицентрическая Самарско-Тольяттинская агломерация (третья по размеру в России), оба ядра которой относятся к числу крупнейших городов страны.

Экономическая оценка транспортно-логистического потенциала приграничного региона

В предлагаемой методике геостратегической оценки экономический анализ транспортно-логистического потенциала строится на динамических показателях вида экономической деятельности «транспортировка и хранение» (таблица 5), его сравнительных характеристиках (табл. 6).

Динамика основных показателей по виду экономической деятельности «транспортировка и хранение» свидетельствует, что масштаб транспортно-логистического потенциала Самарской области устойчиво возрастает, а инвестиционно-инновационные характеристики, показатели цифровой зрелости улучшаются. В количественном отношении увеличивается протяженность автомобильных дорог в том числе федерального значения), дорог с твердым покрытием. Качество автомобильных дорог улучшается за счет снижения протяженности дорог, не отвечающих нормативным

требованиям, увеличения протяженности линий освещения, что приводит к снижению аварийности, числа дорожно-транспортных происшествий.

Абсолютный (на 23,8%) и относительный (на 2,7 п.п) рост инвестиций в объекты транспортно-логистической инфраструктуры обеспечили прирост обеспеченности указанного отраслевого комплекса основными фондами на 18,1%. Динамично возрастающее использование глобальных информационных сетей, рост затрат на внедрение и использование цифровых технологий в организациях транспорта и логистики позволили снизить трудоемкость транспортно-логистических работ, сократить численность занятых на 2,2% (при росте средней заработной платы на 10,7%), обеспечить прирост продуктовых и процессных инноваций.

Транспортно-логистический потенциал Самарской области характеризуется высокими ранговыми значениями, что способствует развитию сотрудничества субъектов Приволжского федерального округа (ПФО) (табл. 6). Благодаря транзитному географическому положению среди 14 субъектов ПФО регион занимает первое место по плотности железнодорожных путей, третье место по плотности автомобильных дорог, высокие места по показателям грузо- и пассажирооборота.

Высокий уровень развития транспортно-логистического комплекса свидетельствует о высоком экспортно-импортном потенциале Самарской области (табл. 7). Фиксируется рост производства в отраслях перспективной экономической специализации с низкой санкционной нагрузкой; в 2022 г. удалось сдержать темпы снижения в отраслях, которые испытывают высокое санкционное давление.

Положительное экспортно-импортное сальдо свидетельствует об экспортной ориентированности экономики Самарской области. Отметим, что в рамках хозяйственных связей со странами СНГ экспортно-импортное сальдо возросло на 26,6%. Такой рост связан со специализацией региона на производстве автотранспортных средств, металлических изделий, лекарственных средств и медицинских материалов, химических веществ и продуктов (табл. 8). Максимальный рост объемов оказанных услуг по транспортировке и хранению свидетельствует о том, что транспортно-логистический потенциал сохраняет свое приоритетное значение в социально-экономическом развитии региона (табл. 9).

Оценка пространственного потенциала транспортно-логистического комплекса приграничного региона

Самарская область – один из 11 геостратегических регионов России, относимых к типу приграничных. Самарская область имеет общую границу с Республикой Казахстан. Несмотря на то, что протяженность сухопутной границы Самарской области и Казахстана составляет 300 метров, на этом участке границы действует крупный пограничный переход Маштаков, расположенный на автомобильной трассе федерального значения А-300 протяженностью 194 км, соединяющей город Самара с границей Казахстана в Уральской области.

Прямое автомобильное сообщение и таможенные правила, согласованные в рамках Евразийского экономического союза, создают для Самарской области преимущества, повышающие ее транспортно-логистический потенциал в части пространственного фактора. В результате его действия Казахстан стал крупнейшим торговым партнером Самарской области (доля экспорта – 8,8%, импорта – 1,8%). Среднемесячный внешнеторговый оборот региона с Казахстаном составляет более 40 млн долл. США. Регион формирует существенную долю автомобильных транзитных перевозок через Казахстан в Россию из таких стран и регионов, как Австрия (0,2 млн т брутто), Афганистан (3,6 млн т брутто), Вьетнам (0,3 млн т брутто), Германия (0,4 млн т брутто), Гонконг (0,3 млн т брутто), Иран (0,6 млн т брутто), Испания (0,2 млн т брутто), Киргизия (0,2 млн т брутто), Китай (443,7 млн т брутто), Республика Корея (0,6 млн т брутто), Монголия (0,2 млн т брутто), ОАЭ (0,2 млн т брутто), Пакистан (0,2 млн т брутто), Сингапур (2,6 млн т брутто), Словакия (0,2 млн т брутто), США (0,3 млн т брутто), Таджикистан (45,6 млн т брутто), Тайвань (1,1 млн т брутто), Туркменистан (85,3 млн т брутто), Турция (0,2 млн т брутто), Узбекистан (888,6 млн т брутто), Чехия (0,2 млн т брутто), Швейцария (0,1 млн т брутто), Япония (0,4 млн т брутто), а также прямых поставок из Казахстана в Россию (около 156,2 млн т брутто ежегодно).

Для Западно-Казахстанской области приграничное положение в отношении Самарской области создает дополнительный объем грузовой работы (оценочный ежегодный прирост 5,7%), обеспеченный тем, что на ее территории приходится 6% протяженности автомобильных дорог международного значения; плотность дорог с твердым покрытием составляет 32,6 км/1 000 км² (5 место среди 17 областей и крупных городов Казахстана)³. Преимущества приграничного положения реализуются

³ Бюро национальной статистики Агентства по стратегическому планированию и реформам Республики Казахстан. URL: <https://www.stat.gov.kz/official/industry/18/statistic/7>

в высоких рейтинговых оценках транспортно-логистического потенциала Самарской области в группе субъектов Российской Федерации, граничащих с Казахстаном (табл. 10).

Активный перевод грузового транспортного сообщения на мультимодальные перевозки, организованные несколькими видами транспорта в границах зоны ответственности единого перевозчика, технологии сопряжения железнодорожных и автомобильных перевозок, трансграничные пассажирские перевозки – дополнительные стимулы для реализации пространственного потенциала транспортно-логистического комплекса Самарской области.

Выводы

Потенциал транспортно-логистического комплекса Самарской области можно оценить как высокий. Регион также характеризуется высокими показателями инвестиционно-инфраструктурного, инновационного, цифрового развития. Вместе с тем можно утверждать, что эффективность стратегий, реализуемых на федеральном и региональном уровне в отношении транспортно-логистического комплекса, может быть сохранена при условии учета ситуационных факторов, при реализации новых стратегических направлений пространственного развития транспортно-логистического потенциала Самарской области

Санкционная нагрузка на экономику привела к изменению традиционных транспортных маршрутов и логистических схем, ограничениям перевозок грузов железнодорожным транспортом. Согласно прогнозу, основанному на динамике отправки грузов железнодорожным транспортом в зарубежные страны в 2022 г. через основные пункты пропуска на Северо-Западе, Юге, Дальнем Востоке России, в 2023 г. показатели погрузки сократятся на 3–4,8%, выпуск грузовых вагонов – на 5,9–15,7% (43–48 тыс. вагонов)⁴.

Тесное экономическое сотрудничество с Китаем как с ведущим транспортным хабом затруднено тем, что инфраструктура железных дорог и морских портов этой страны не справляется с возросшими объемами, отмена Правительством Китая субсидий привела к росту тарифов. Логистика столкнулась с удлинением сроков поставок, удорожанием перевозок, осуществляемых не только железнодорожным, но и воздушным транспортом, с ограниченностью альтернативных маршрутов транспортировки. Указанные проблемы транспортировки сопряжены с возросшей нагрузкой на пограничные переходы, с убытками российских

⁴ Институт проблем естественных монополий. URL: <http://www.ipem.ru/>

контейнерных компаний, вынужденных нести дополнительные расходы на хранение грузов в иностранных портах и пунктах перевалки грузов.

Системный подход к решению указанного комплекса проблем требует корректировки стратегических планов развития транспортно-логистического потенциала, а именно совершенствования пространственных форм транспортно-логистического комплекса, обусловленных приграничным статусом регионов. Прямое автомобильное сообщение «Самара – граница с Казахстаном в Уральской области» по трассе федерального значения А-300, высокая цифровая зрелость транспортно-логистических компаний (первое место среди субъектов Российской Федерации, граничащих с Казахстаном, по использованию SCM-систем) – предпосылки к созданию в регионе таких пространственных форм транспортно-логистического комплекса, как бондовая зона (БЗ) и логистическая деревня (ЛД).

Бондовая зона – бизнес-модель склада, площадки для хранения и распределения товаров, заказываемых через маркетплейсы. Формируемый бондовой зоной эффект масштаба, экономия затрат, вызванная упрощенным таможенным режимом, валютным регулированием, возможностью уплаты льготного (бондового) налога, коммерческие преимущества беспошлинной торговли повышают инвестиционную привлекательность приграничного региона, способствуют решению геостратегических задач, обеспечению экономической безопасности России.

Логистическая деревня – форма пространственной организации логистики, концентрирующая в границах одной территории инфраструктуру полной цепочки доставки товара (продукта) потребителю по схеме «от двери до двери», включая этапы логистики снабжения (поступление сырья на предприятие, товара – на логистический склад), распределения (сборка, упаковка, погрузка, транспортировка, передача потребителю). Создание бондовой зоны и логистической деревни ускоряет распространение в транспортно-логистическом комплексе цифровых платформ клиентского обслуживания, технологий «умный склад», «умный транспорт», 5G, систем и специализированных программных комплексов управления. Самарская область среди субъектов Российской Федерации, граничащих с Казахстаном, и среди субъектов Приволжского федерального округа является лидером в распространении SCM-систем управления.

На инструментальном уровне развитие пространственного потенциала транспортно-логистического комплекса обеспечивается разработкой проектов стратегии создания бондовой зоны в Самарской области и долгосрочной стратегии создания логистической деревни в Самарской области.

Таблица 1**Роль Самарской области в решении задач пространственного развития Российской Федерации****Table 1****The Samara Oblast: The role in solving the problems of spatial development of the Russian Federation**

Задачи	Средство для решения
Ликвидация инфраструктурных ограничений федерального значения, повышение доступности и качества магистральной инфраструктуры; сокращение уровня межрегиональной дифференциации в социально-экономическом развитии субъектов Российской Федерации	Повышение конкурентоспособности экономики путем обеспечения условий для развития производства товаров и услуг в отраслях перспективной специализации Усиление межрегионального сотрудничества, координации социально-экономического развития субъектов Российской Федерации в рамках макрорегионов
Ускорение экономического роста, научно-технологического и инновационного развития Российской Федерации	Развитие перспективных центров экономического роста
Обеспечение национальной безопасности Российской Федерации	Социально-экономическое развитие геостратегических территорий

Продолжение

Задачи	Группы регионов (муниципальных образований)
Ликвидация инфраструктурных ограничений федерального значения, повышение доступности и качества магистральной инфраструктуры; сокращение уровня межрегиональной дифференциации в социально-экономическом развитии субъектов Российской Федерации	Субъекты Российской Федерации, которые характеризуются перспективной экономической специализацией Волго-Уральский макрорегион. Приволжский федеральный округ
Ускорение экономического роста, научно-технологического и инновационного развития Российской Федерации	Перспективные крупные центры экономического роста
Обеспечение национальной безопасности Российской Федерации	Геостратегические приграничные регионы

Продолжение

Задачи	Тип региона (муниципального образования)
Ликвидация инфраструктурных ограничений федерального значения, повышение доступности и качества магистральной инфраструктуры; сокращение уровня межрегиональной дифференциации в социально-экономическом развитии субъектов Российской Федерации	Регион, который характеризуется перспективной экономической специализацией Субъект Российской Федерации, входящий в состав Волго-Уральского макрорегиона. Субъект Российской Федерации в составе крупного административно-территориального образования
Ускорение экономического роста, научно-технологического и инновационного развития Российской Федерации	Агломерация
Обеспечение национальной безопасности Российской Федерации	Субъект Российской Федерации, граничащий со страной, входящей в Евразийский экономический союз

Продолжение

Задачи	Характеристика региона
Ликвидация инфраструктурных ограничений федерального значения, повышение доступности и качества магистральной инфраструктуры; сокращение уровня межрегиональной дифференциации в социально-экономическом развитии субъектов Российской Федерации	Отрасли перспективных экономических специализаций: добыча полезных ископаемых, производство автотранспортных средств, металла и металлоизделий, нефтепродуктов, минеральной и химической продукции, компьютеров и электронных изделий, пищевых продуктов и продукции сельского хозяйства, связь и информация, наука, туризм, транспортировка и хранение Субъект межрегионального сотрудничества в рамках Приволжского федерального округа
Ускорение экономического роста, научно-технологического и инновационного развития Российской Федерации	Самарско-Тольяттинская агломерация (вклад в экономический рост Российской Федерации – более 1% ежегодно)
Обеспечение национальной безопасности Российской Федерации	Сопредельное государство – Казахстан

Источник: авторская разработка на основе законодательных актов и аналитических материалов

Source: Authoring, based on legislative acts and analytical materials

Таблица 2**Группировка отраслей экономики Самарской области по различным признакам (2019–2020 гг.)****Table 2****The Samara Oblast: Grouping of economic sectors by various characteristics for 2019–2020**

Виды отраслей	Перечень отраслей	Валовая добавленная стоимость (2019 г.), млрд руб.
Перспективные	Обрабатывающие производства	338,2
	Добыча полезных ископаемых	317,1
	Транспортировка и хранение	113,6
	Сельское, лесное хозяйство, охота, рыболовство, рыбоводство	76,8
	Деятельность профессиональная, научная и техническая	68,5
	Деятельность в области информации и связи	33,3
	Деятельность гостиниц, предприятий общественного питания	14,2
	Обеспечение электрической энергией, газом и паром; кондиционирование воздуха	49,3
Прочие	Водоснабжение; водоотведение, организация сбора и утилизации отходов, деятельность по ликвидации загрязнений	20
	Строительство	76,8
	Торговля оптовая и розничная; ремонт автотранспортных средств и мотоциклов	172,9
	Деятельность финансовая и страховая	5,8
	Деятельность по операциям с недвижимым имуществом	185,5
	Деятельность административная и сопутствующие дополнительные услуги	41,3
	Государственное управление и обеспечение военной безопасности; социальное обеспечение	69,2
	Образование	47,3
	Деятельность в области здравоохранения и социальных услуг	57,4
	Деятельность в области культуры, спорта, организации досуга и развлечений	9,8
	Предоставление прочих видов услуг	7,1
	Валовая добавленная стоимость в основных ценах, всего	1 689,6

Продолжение

Виды отраслей	Перечень отраслей	Удельный вес отраслей в валовой добавленной стоимости (2019 г.), %
Перспективные	Обрабатывающие производства	20
	Добыча полезных ископаемых	18,8
	Транспортировка и хранение	6,7
	Сельское, лесное хозяйство, охота, рыболовство, рыбоводство	3,7
	Деятельность профессиональная, научная и техническая	4,1
	Деятельность в области информации и связи	2
	Деятельность гостиниц, предприятий общественного питания	0,8
Прочие	Обеспечение электрической энергией, газом и паром; кондиционирование воздуха	2,9
	Водоснабжение; водоотведение, организация сбора и утилизации отходов, деятельность по ликвидации загрязнений	1,2
	Строительство	4,5
	Торговля оптовая и розничная; ремонт автотранспортных средств и мотоциклов	10,3
	Деятельность финансовая и страховая	0,3
	Деятельность по операциям с недвижимым имуществом	11
	Деятельность административная и сопутствующие дополнительные услуги	2,4
	Государственное управление и обеспечение военной безопасности; социальное обеспечение	4,1
	Образование	2,8
	Деятельность в области здравоохранения и социальных услуг	3,4
	Деятельность в области культуры, спорта, организации досуга и развлечений	0,6
	Предоставление прочих видов услуг	0,4
Валовая добавленная стоимость в основных ценах, всего		100

Продолжение

Виды отраслей	Перечень отраслей	Валовая добавленная стоимость (2020 г.), млрд руб.
Перспективные	Обрабатывающие производства	337,7
	Добыча полезных ископаемых	213,9
	Транспортировка и хранение	107,8
	Сельское, лесное хозяйство, охота, рыболовство, рыбоводство	71,7
	Деятельность профессиональная, научная и техническая	69,4
	Деятельность в области информации и связи	34,8
	Деятельность гостиниц, предприятий общественного питания	10,1
Прочие	Обеспечение электрической энергией, газом и паром; кондиционирование воздуха	53,1
	Водоснабжение; водоотведение, организация сбора и утилизации отходов, деятельность по ликвидации загрязнений	16
	Строительство	71,7
	Торговля оптовая и розничная; ремонт автотранспортных средств и мотоциклов	171,7
	Деятельность финансовая и страховая	7,4
	Деятельность по операциям с недвижимым имуществом	188,1
	Деятельность административная и сопутствующие дополнительные услуги	43,3
	Государственное управление и обеспечение военной безопасности; социальное обеспечение	75,6
	Образование	45,6
	Деятельность в области здравоохранения и социальных услуг	61,9
	Деятельность в области культуры, спорта, организации досуга и развлечений	7,7
	Предоставление прочих видов услуг	5,3
Валовая добавленная стоимость в основных ценах, всего		1 599,6

Продолжение

Виды отраслей	Перечень отраслей	Удельный вес отраслей в валовой добавленной стоимости (2020 г.), %
Перспективные	Обрабатывающие производства	21,1
	Добыча полезных ископаемых	13,4
	Транспортировка и хранение	6,7
	Сельское, лесное хозяйство, охота, рыболовство, рыбоводство	4,9
	Деятельность профессиональная, научная и техническая	4,3
	Деятельность в области информации и связи	2,2
	Деятельность гостиниц, предприятий общественного питания	0,6
Прочие	Обеспечение электрической энергией, газом и паром; кондиционирование воздуха	3,3
	Водоснабжение; водоотведение, организация сбора и утилизации отходов, деятельность по ликвидации загрязнений	1,1
	Строительство	4,5
	Торговля оптовая и розничная; ремонт автотранспортных средств и мотоциклов	10,7
	Деятельность финансовая и страховая	0,5
	Деятельность по операциям с недвижимым имуществом	11,8
	Деятельность административная и сопутствующие дополнительные услуги	2,7
	Государственное управление и обеспечение военной безопасности; социальное обеспечение	4,7
	Образование	2,9
	Деятельность в области здравоохранения и социальных услуг	3,9
	Деятельность в области культуры, спорта, организации досуга и развлечений	0,5
	Предоставление прочих видов услуг	0,2
Валовая добавленная стоимость в основных ценах, всего		100

Продолжение

Виды отраслей	Перечень отраслей	Приоритетность
Перспективные	Обрабатывающие производства	Кратко- и среднесрочные приоритеты
	Добыча полезных ископаемых	
	Транспортировка и хранение	
	Сельское, лесное хозяйство, охота, рыболовство, рыбоводство	Долгосрочные приоритеты
	Деятельность профессиональная, научная и техническая	
	Деятельность в области информации и связи	
	Деятельность гостиниц, предприятий общественного питания	
Прочие	Обеспечение электрической энергией, газом и паром; кондиционирование воздуха	Не определена
	Водоснабжение; водоотведение, организация сбора и утилизации отходов, деятельность по ликвидации загрязнений	
	Строительство	
	Торговля оптовая и розничная; ремонт автотранспортных средств и мотоциклов	
	Деятельность финансовая и страховая	
	Деятельность по операциям с недвижимым имуществом	
	Деятельность административная и сопутствующие дополнительные услуги	
	Государственное управление и обеспечение военной безопасности; социальное обеспечение	
	Образование	
	Деятельность в области здравоохранения и социальных услуг	
	Деятельность в области культуры, спорта, организации досуга и развлечений	
	Предоставление прочих видов услуг	
Валовая добавленная стоимость в основных ценах, всего		

Источник: авторская разработка по данным Самарстата. URL: <https://samarastat.gks.ru/>

Source: Authoring, based on the Samarastat data. URL: <https://samarastat.gks.ru/>

Таблица 3**Формирование точек роста в экономике Самарской области (2020–2030 гг.)****Table 3****The Samara Oblast: Creation of economic growth zones in 2020–2030**

Программы	Первое направление: формирование главного производственного хаба (2020–2025 гг.)
Развитие транспортно-логистического потенциала	Создание транспортно-логистического кластера
	Реализация инфраструктурных проектов, координация и взаимодействие различных видов транспорта, развитие логистических услуг
	Развитие связующей инфраструктуры в Самарско-Тольяттинской агломерации, между городами региона
Развитие перспективных отраслей обрабатывающей и добывающей промышленности	Запуск программ по повышению производительности труда в промышленности
	Реновация производственных площадок в городах Самарско-Тольяттинской агломерации
	Создание научно-внедренческого комплекса в г. Самара
	Поддержка интеграции машиностроения в глобальные производственные цепочки, развитие инжиниринга
	Реализация инвестиционных проектов по производству химических продуктов с высокой добавленной стоимостью
	Повышение качества российской фармацевтической продукции, продвижение ее на внутреннем и внешнем рынках
	Внедрение современных технологий в агропромышленном комплексе

Продолжение

Программы	Второе направление: создание Центра промышленных инноваций (до 2030 г.)
Развитие транспортно-логистического потенциала	Формирование транспортно-логистического центра
	Развитие инновационной инфраструктуры
	Развитие мультимодальных транспортно-логистических услуг, речного транспорта, аэрополиса на базе аэропорта «Курумоч»
Развитие перспективных отраслей обрабатывающей и добывающей промышленности	Развитие систем стимулирования и поддержки инноваций на промышленных предприятиях
	Развитие конструирования
	Производство мономеров из растительного сырья
	Развитие электроники и оборудования на базе традиционных секторов экономики
	Развитие новых сегментов рынка промышленной продукции
	Развитие экспорта инжиниринговых услуг
	Развитие технологий производства микроорганизмов-симбионтов, селекции

Источник: авторская разработка на основе законодательных актов и аналитических материалов

Source: Authoring, based on legislative acts and analytical materials

Таблица 4**Некоторые направления развития транспортной инфраструктуры Самарской области****Table 4****The Samara Oblast: Some areas of transport infrastructure development**

Объекты транспортно-логистической инфраструктуры, проекты	Сумма инвестиций, млн руб.
Обход г. Тольятти с мостовым переходом через реку Волга в составе международного транспортного маршрута «Европа – Западный Китай» (общая протяженность объекта строительства – 99 км 319 м, в том числе мост через реку Волга – 3,669 км, 26 мостовых опор (пять этапов строительства))	140, 352
Мостовой переход «Фрунзенский» через реку Самара с выходом на автомобильную дорогу «Центр – Поволжье – Урал» (два этапа строительства)	19,1
Мост через реку Сок в составе автомобильной дороги «Волжский – Курумоч – Урал»	1,53
Автомобильная дорога общего пользования межмуниципального и регионального значения «Самара – Бугуруслан»	4,9
Автомобильная дорога общего пользования межмуниципального и регионального значения «Тольятти – Ягодное»	2,59
Автомобильная дорога общего пользования межмуниципального и регионального значения «Кинель – Борское»	1,3
Проектирование, строительство и эксплуатация железнодорожных путей для обеспечения деятельности особой экономической зоны промышленно-производственного типа «Тольятти»	0,911
Создание транспортно-пересадочных узлов в системе скоростного железнодорожного сообщения «Самара – аэропорт «Курумоч» – Тольятти»	5,1
Строительство речного грузового порта в устье реки Сок	40,1
Строительство логистического почтового центра в рамках проекта модернизации логистической инфраструктуры компании «Почта России» в Индустриальном парке «Преображенка» на территории Волжского района Самарской области	1,5

Источник: авторская разработка на основе данных Министерства экономического развития и инвестиций Самарской области.

URL: <https://economy.samregion.ru/activity/investicii/binvest/svedeniya-na-01-04-2022/>

Source: Authoring, based on the Ministry of Economic Development and Investments of the Samara Oblast data.

URL: <https://economy.samregion.ru/activity/investicii/binvest/svedeniya-na-01-04-2022/>

Таблица 5**Самарская область: основные показатели по виду экономической деятельности «транспорт и хранение» (2019–2021 гг.)****Table 5****The Samara Oblast: The key indicators by type of business authorized *Transportation and Storage* for 2019–2021**

Основные показатели	2019
Эксплуатационная длина железнодорожных путей, км	1 374
Эксплуатационная длина автомобильных дорог с твердым покрытием, км	17 701
Эксплуатационная длина внутренних водных судоходных путей, км	687
Общая протяженность автомобильных дорог, км	43 676
Общая протяженность автомобильных дорог общего пользования, км	41 484
Общая протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием, км	19 766
Протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального значения с твердым покрытием, км	707
Протяженность автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения с твердым покрытием, км	7 175
Доля дорог, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности дорог, %	43
Протяженность линий освещения на автодорогах и искусственных сооружениях, км	9 336
Протяженность транспортных развязок разных уровней на пересечениях железнодорожных путей и автомобильных дорог, км	3,8
Протяженность транспортных развязок разных уровней на пересечениях автомобильных дорог, км	0,3
Количество дорожно-транспортных происшествий в расчете на 100 тыс. чел. населения, ед.	117,9
Грузовой подвижной состав, грузовые автомобили, включая пикапы и легковые фургоны, тыс. шт.	116
Среднегодовая численность работников организаций, тыс. чел.	9 818
Среднемесячная заработная плата, руб.	39 442
Основные фонды на конец года, млрд руб.	472,4
Инвестиции в основной капитал по виду экономической деятельности «транспорт и хранение», млрд руб.	53,8
Удельный вес инвестиций в основной капитал по виду экономической деятельности «транспорт и хранение» в общем объеме инвестиций, %	22,4
Удельный вес организаций, имевших затраты на продуктовые инновации, %	2
Удельный вес организаций, имевших затраты на процессные инновации, %	3,4
Использование цифровых технологий в организациях по виду экономической деятельности «транспорт и хранение», % от общего числа обследованных организаций соответствующего вида деятельности	91,6
Доля организаций, использующих фиксированный интернет, % от общего числа обследованных организаций по виду экономической деятельности «транспорт и хранение»	69,1
Доля организаций, использующих мобильный интернет, % от общего числа обследованных организаций по виду экономической деятельности «транспорт и хранение»	39
Доля организаций, имеющих веб-сайт в сети Интернет, % от общего числа обследованных организаций по виду экономической деятельности «транспорт и хранение»	18,1
Число персональных компьютеров на 100 работников в организациях по виду экономической деятельности «транспорт и хранение», ед.	32

Доля организаций, использовавших сеть Интернет для связи с поставщиками и потребителями товаров, работ, услуг в организациях по виду экономической деятельности «транспортировка и хранение», % от общего числа обследованных организаций по соответствующему виду деятельности	72,1
Затраты организаций по виду экономической деятельности «транспортировка и хранение» на внедрение и использование цифровых технологий, млрд руб.	3,6

Продолжение

Основные показатели	2020
Эксплуатационная длина железнодорожных путей, км	1 374
Эксплуатационная длина автомобильных дорог с твердым покрытием, км	17 960
Эксплуатационная длина внутренних водных судоходных путей, км	687
Общая протяженность автомобильных дорог, км	44 148
Общая протяженность автомобильных дорог общего пользования, км	42 031
Общая протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием, км	19 967
Протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального значения с твердым покрытием, км	781
Протяженность автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения с твердым покрытием, км	7 098
Доля дорог, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности дорог, %	42,4
Протяженность линий освещения на автодорогах и искусственных сооружениях, км	9 650,4
Протяженность транспортных развязок разных уровней на пересечениях железнодорожных путей и автомобильных дорог, км	3,8
Протяженность транспортных развязок разных уровней на пересечениях автомобильных дорог, км	0,3
Количество дорожно-транспортных происшествий в расчете на 100 тыс. чел. населения, ед.	102,3
Грузовой подвижной состав, грузовые автомобили, включая пикапы и легковые фургоны, тыс. шт.	115
Среднегодовая численность работников организаций, тыс. чел.	10 082
Среднемесячная заработная плата, руб.	41 282
Основные фонды на конец года, млрд руб.	500
Инвестиции в основной капитал по виду экономической деятельности «транспортировка и хранение», млрд руб.	41,8
Удельный вес инвестиций в основной капитал по виду экономической деятельности «транспортировка и хранение» в общем объеме инвестиций, %	19,9
Удельный вес организаций, имевших затраты на продуктовые инновации, %	2,1
Удельный вес организаций, имевших затраты на процессные инновации, %	3,6
Использование цифровых технологий в организациях по виду экономической деятельности «транспортировка и хранение», % от общего числа обследованных организаций соответствующего вида деятельности	79,3
Доля организаций, использующих фиксированный интернет, % от общего числа обследованных организаций по виду экономической деятельности «транспортировка и хранение»	71,4
Доля организаций, использующих мобильный интернет, % от общего числа обследованных организаций по виду экономической деятельности «транспортировка и хранение»	41,6
Доля организаций, имеющих веб-сайт в сети Интернет,	27,4

% от общего числа обследованных организаций по виду экономической деятельности «транспортировка и хранение»	
Число персональных компьютеров на 100 работников в организациях по виду экономической деятельности «транспортировка и хранение», ед.	33
Доля организаций, использовавших сеть Интернет для связи с поставщиками и потребителями товаров, работ, услуг в организациях по виду экономической деятельности «транспортировка и хранение», % от общего числа обследованных организаций по соответствующему виду деятельности	62
Затраты организаций по виду экономической деятельности «транспортировка и хранение» на внедрение и использование цифровых технологий, млрд руб.	4,9

Продолжение

Основные показатели	2021
Эксплуатационная длина железнодорожных путей, км	1 374
Эксплуатационная длина автомобильных дорог с твердым покрытием, км	18 554
Эксплуатационная длина внутренних водных судоходных путей, км	687
Общая протяженность автомобильных дорог, км	44 255
Общая протяженность автомобильных дорог общего пользования, км	42 401
Общая протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием, км	20 306
Протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального значения с твердым покрытием, км	930
Протяженность автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения с твердым покрытием, км	6 951
Доля дорог, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности дорог, %	40,4
Протяженность линий освещения на автодорогах и искусственных сооружениях, км	9 907,1
Протяженность транспортных развязок разных уровней на пересечениях железнодорожных путей и автомобильных дорог, км	3,8
Протяженность транспортных развязок разных уровней на пересечениях автомобильных дорог, км	0,3
Количество дорожно-транспортных происшествий в расчете на 100 тыс. чел. населения, ед.	94,1
Грузовой подвижной состав, грузовые автомобили, включая пикапы и легковые фургоны, тыс. шт.	113,4
Среднегодовая численность работников организаций, тыс. чел.	10 674
Среднемесячная заработная плата, руб.	43 656
Основные фонды на конец года, млрд руб.	558,1
Инвестиции в основной капитал по виду экономической деятельности «транспортировка и хранение», млрд руб.	66,6
Удельный вес инвестиций в основной капитал по виду экономической деятельности «транспортировка и хранение» в общем объеме инвестиций, %	25,1
Удельный вес организаций, имевших затраты на продуктовые инновации, %	2,1
Удельный вес организаций, имевших затраты на процессные инновации, %	3,9
Использование цифровых технологий в организациях по виду экономической деятельности «транспортировка и хранение», % от общего числа обследованных организаций соответствующего вида деятельности	82,4
Доля организаций, использующих фиксированный интернет, % от общего числа обследованных организаций по виду экономической деятельности «транспортировка и хранение»	73,4
Доля организаций, использующих мобильный интернет, % от общего числа обследованных организаций по виду экономической деятельности «транспортировка и хранение»	47,4
Доля организаций, имеющих веб-сайт в сети Интернет, % от общего числа обследованных организаций по виду экономической деятельности	29,8

«транспортировка и хранение»	
Число персональных компьютеров на 100 работников в организациях по виду экономической деятельности «транспортировка и хранение», ед.	35
Доля организаций, использовавших сеть Интернет для связи с поставщиками и потребителями товаров, работ, услуг в организациях по виду экономической деятельности «транспортировка и хранение», % от общего числа обследованных организаций по соответствующему виду деятельности	65
Затраты организаций по виду экономической деятельности «транспортировка и хранение» на внедрение и использование цифровых технологий, млрд руб.	5,5

Продолжение

Основные показатели	2021 к 2019, %
Эксплуатационная длина железнодорожных путей, км	100
Эксплуатационная длина автомобильных дорог с твердым покрытием, км	104,8
Эксплуатационная длина внутренних водных судоходных путей, км	100,0
Общая протяженность автомобильных дорог, км	101,3
Общая протяженность автомобильных дорог общего пользования, км	102,2
Общая протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием, км	102,7
Протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального значения с твердым покрытием, км	131,5
Протяженность автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения с твердым покрытием, км	96,9
Доля дорог, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности дорог, %	93,9
Протяженность линий освещения на автодорогах и искусственных сооружениях, км	106,1
Протяженность транспортных развязок разных уровней на пересечениях железнодорожных путей и автомобильных дорог, км	100
Протяженность транспортных развязок разных уровней на пересечениях автомобильных дорог, км	100
Количество дорожно-транспортных происшествий в расчете на 100 тыс. чел. населения, ед.	79,8
Грузовой подвижной состав, грузовые автомобили, включая пикапы и легковые фургоны, тыс. шт.	97,8
Среднегодовая численность работников организаций, тыс. чел.	97,8
Среднемесячная заработная плата, руб.	110,7
Основные фонды на конец года, млрд руб.	118,1
Инвестиции в основной капитал по виду экономической деятельности «транспортировка и хранение», млрд руб.	123,8
Удельный вес инвестиций в основной капитал по виду экономической деятельности «транспортировка и хранение» в общем объеме инвестиций, %	112
Удельный вес организаций, имевших затраты на продуктовые инновации, %	105
Удельный вес организаций, имевших затраты на процессные инновации, %	114,7
Использование цифровых технологий в организациях по виду экономической деятельности «транспортировка и хранение», % от общего числа обследованных организаций соответствующего вида деятельности	89,9
Доля организаций, использующих фиксированный интернет, % от общего числа обследованных организаций по виду экономической деятельности «транспортировка и хранение»	106,2

Доля организаций, использующих мобильный интернет, % от общего числа обследованных организаций по виду экономической деятельности «транспортировка и хранение»	121,5
Доля организаций, имеющих веб-сайт в сети Интернет, % от общего числа обследованных организаций по виду экономической деятельности «транспортировка и хранение»	164,6
Число персональных компьютеров на 100 работников в организациях по виду экономической деятельности «транспортировка и хранение», ед.	109,4
Доля организаций, использовавших сеть Интернет для связи с поставщиками и потребителями товаров, работ, услуг в организациях по виду экономической деятельности «транспортировка и хранение», % от общего числа обследованных организаций по соответствующему виду деятельности	90,1
Затраты организаций по виду экономической деятельности «транспортировка и хранение» на внедрение и использование цифровых технологий, млрд руб.	152,8

Источник: авторская разработка по данным Самарстата. URL: <https://samarastat.gks.ru/>

Source: Authoring, based on the Samarastat data. URL: <https://samarastat.gks.ru/>

Таблица 6

Транспортно-логистический потенциал Самарской области (2019–2021 гг.)

Table 6

The Samara Oblast: Transport and logistics capacity in 2019–2021

Показатели	2019	Место Самарской области среди регионов Приволжского федерального округа
	Значения	
Отправлено грузов железнодорожным транспортом общего пользования, млн. т	22,7	4
Отправлено пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования, тыс. чел.	10 615	2
Плотность железнодорожных путей, км путей на 10 000 км ² территории	256	1
Грузооборот автомобильного транспорта, млрд. т-км	4,3	3
Пассажирооборот автобусов общего пользования, млрд пасс-км	3,6	4
Удельный вес автомобильных дорог с усовершенствованным покрытием в протяженности автомобильных дорог с твердым покрытием общего пользования, %	83,8	3
Плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием, км путей на 1 000 км ² территории	330	3

Продолжение

Показатели	2020	Место Самарской области среди регионов Приволжского федерального округа
	Значения	
Отправлено грузов железнодорожным транспортом общего пользования, млн. т	21,8	4
Отправлено пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования, тыс. чел.	7 280	2
Плотность железнодорожных путей, км путей на 10 000 км ² территории	256	1
Грузооборот автомобильного транспорта, млрд. т-км	3,9	3
Пассажирооборот автобусов общего пользования, млрд пасс-км	3,1	3
Удельный вес автомобильных дорог с усовершенствованным покрытием в протяженности автомобильных дорог с твердым покрытием общего пользования, %	83,6	2
Плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием, км путей на 1 000 км ² территории	335	3

Продолжение

Показатели	2021	Место Самарской области среди регионов Приволжского федерального округа
	Значения	
Отправлено грузов железнодорожным транспортом общего пользования, млн. т	20,6	4
Отправлено пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования, тыс. чел.	8433	2
Плотность железнодорожных путей, км путей на 10 000 км ² территории	256	1
Грузооборот автомобильного транспорта, млрд. т-км	3,4	5
Пассажирооборот автобусов общего пользования, млрд пасс-км	3,3	2
Удельный вес автомобильных дорог с усовершенствованным покрытием в протяженности автомобильных дорог с твердым покрытием общего пользования, %	82	3
Плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием, км путей на 1 000 км ² территории	346	3

Источник: авторская разработка по данным Самарстата. URL: <https://samarastat.gks.ru/>*Source:* Authoring, based on the Samarastat data. URL: <https://samarastat.gks.ru/>

Таблица 7**Экспортно-импортный потенциал Самарской области (2019–2021 гг.)****Table 7****The Samara Oblast: Export-import potential in 2019–2021**

Год	Направления	Показатели	Сумма, млн долл. США
2019	Страны дальнего зарубежья	Экспорт	3 334,6
		Импорт	2 121,6
		Экспортно-импортное сальдо	1 213
	Страны СНГ	Экспорт	1 332,7
		Импорт	310,7
		Экспортно-импортное сальдо	1 022
2020	Страны дальнего зарубежья	Экспорт	2 512,6
		Импорт	2 059,1
		Экспортно-импортное сальдо	453,5
	Страны СНГ	Экспорт	1 289
		Импорт	212,2
		Экспортно-импортное сальдо	1 076,7
2021	Страны дальнего зарубежья	Экспорт	3 597,3
		Импорт	2 580,3
		Экспортно-импортное сальдо	1 017
	Страны СНГ	Экспорт	1 584,4
		Импорт	289,9
		Экспортно-импортное сальдо	1 294,5

Источник: авторская разработка по данным Самарастата. URL: <https://samarastat.gks.ru/>*Source:* Authoring, based on the Samarastat data. URL: <https://samarastat.gks.ru/>**Таблица 8****Самарская область: динамика показателей производства по отраслям перспективных экономических специализаций****Table 8****The Samara Oblast: Changes in production indicators by branch of promising economic specialization**

Отрасли	Ноябрь 2022 к ноябрю 2021, %
Добыча полезных ископаемых	105,1
Обрабатывающие производства	94,1
Производство автотранспортных средств, прицепов и полуприцепов	76,2
Производство готовых металлических изделий, кроме машин и оборудования	88,5
Производство кокса и нефтепродуктов; производство резиновых и пластмассовых изделий	118,5
Производство компьютеров, электронных и оптических изделий	64,5
Производство лекарственных средств и материалов, применяемых в медицинских целях	101,8
Производство машин и оборудования, не включенных в другие группировки	147
Производство мебели	90
Производство металлургическое	90,1
Производство напитков	79,9
Производство пищевых продуктов	103,6

Производство прочей неметаллической минеральной продукции	75,9
Производство прочих готовых изделий	109,8
Производство прочих транспортных средств и оборудования	178,8
Производство резиновых и пластмассовых изделий	83,4
Производство химических веществ и химических продуктов	80,5
Производство электрического оборудования	100,9

Продолжение

Отрасли	Ноябрь 2022 к октябрю 2022, %
Добыча полезных ископаемых	94,4
Обрабатывающие производства	93,1
Производство автотранспортных средств, прицепов и полуприцепов	79,2
Производство готовых металлических изделий, кроме машин и оборудования	83,1
Производство кокса и нефтепродуктов; производство резиновых и пластмассовых изделий	98
Производство компьютеров, электронных и оптических изделий	64
Производство лекарственных средств и материалов, применяемых в медицинских целях	86,3
Производство машин и оборудования, не включенных в другие группировки	95,3
Производство мебели	76,1
Производство металлургическое	101,7
Производство напитков	112,3
Производство пищевых продуктов	99,3
Производство прочей неметаллической минеральной продукции	76,6
Производство прочих готовых изделий	111,8
Производство прочих транспортных средств и оборудования	111,5
Производство резиновых и пластмассовых изделий	91,8
Производство химических веществ и химических продуктов	98,9
Производство электрического оборудования	106,3

Продолжение

Отрасли	Январь–ноябрь 2022 к январю–ноябрю 2021, %
Добыча полезных ископаемых	100,7
Обрабатывающие производства	92,4
Производство автотранспортных средств, прицепов и полуприцепов	58,9
Производство готовых металлических изделий, кроме машин и оборудования	111,3
Производство кокса и нефтепродуктов; производство резиновых и пластмассовых изделий	97,1
Производство компьютеров, электронных и оптических изделий	96,4
Производство лекарственных средств и материалов, применяемых в медицинских целях	143,2
Производство машин и оборудования, не включенных в другие группировки	120,9
Производство мебели	94,9
Производство металлургическое	95,4
Производство напитков	84,4
Производство пищевых продуктов	102,9
Производство прочей неметаллической минеральной продукции	87,2
Производство прочих готовых изделий	112
Производство прочих транспортных средств и оборудования	136,5
Производство резиновых и пластмассовых изделий	87,4
Производство химических веществ и химических продуктов	84,5
Производство электрического оборудования	88,8

Источник: авторская разработка по данным Самарстата. URL: <https://samarastat.gks.ru/>

Source: Authoring, based on the Samarastat data. URL: <https://samarastat.gks.ru/>

Таблица 9

Самарская область: динамика показателей по отгрузке товаров собственного производства, выполнению работ и услуг собственными силами в действующих ценах (2021–2022 гг.), %

Table 9

The Samara Oblast: Changes in the indicators for the shipment of goods of own production and performance of works and services using own resources in current prices for 2021–2022, percent

Виды деятельности	Октябрь 2022 к октябрю 2021, %	Ноябрь 2022 к октябрю 2022, %	Январь–ноябрь 2022 к январю–ноябрю 2021, %
Транспортировка и хранение	99,5	130,8	115,2
Деятельность в области информации и связи	101,8	102	105,1

Источник: авторская разработка по данным Самарстата. URL: <https://samarastat.gks.ru/>

Source: Authoring, based on the Samarastat data. URL: <https://samarastat.gks.ru/>

Таблица 10

Характеристики транспортно-логистического потенциала геостратегических территорий Российской Федерации, граничащих с Казахстаном (2019–2021 гг.)

Table 10

Characteristics of the transport and logistics capacity of the Russian Federation geostrategic regions bordering Kazakhstan for 2019–2021

Показатели	Регионы	2019
Отправлено грузов железнодорожным транспортом общего пользования, млн т	Алтайский край	17,1
	Астраханская область	18,7
	Волгоградская область	14,5
	Курганская область	13,7
	Новосибирская область	23,8
	Омская область	17,8
	Оренбургская область	34,1
	Самарская область	22,7
	Саратовская область	16,2
	Тюменская область	37,7
Отправлено пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования, тыс. чел.	Челябинская область	66,9
	Алтайский край	8 851
	Астраханская область	1 147
	Волгоградская область	4 116
	Курганская область	1 724
	Новосибирская область	24 614
	Омская область	4 405
	Оренбургская область	2 360
	Самарская область	10 615
	Саратовская область	5 537
Плотность железнодорожных путей, км путей на 10 000 км ² территории	Тюменская область	7 166
	Челябинская область	4 666
	Астраханская область	128
	Волгоградская область	143
	Курганская область	104
	Новосибирская область	85

	Омская область	52
	Оренбургская область	118
	Самарская область	256
	Саратовская область	226
	Тюменская область	17
	Челябинская область	203
Грузооборот автомобильного транспорта, млрд т-км	Алтайский край	2,1
	Астраханская область	0,4
	Волгоградская область	2,5
	Курганская область	0,8
	Новосибирская область	4,7
	Омская область	2,4
	Оренбургская область	2,7
	Самарская область	4,3
	Саратовская область	2,4
	Тюменская область	7,9
Пассажиروоборот автобусов общего пользования, млрд пасс.-км	Челябинская область	5,4
	Алтайский край	1,8
	Астраханская область	4,6
	Волгоградская область	4,8
	Курганская область	0,4
	Новосибирская область	3,2
	Омская область	1,2
	Оренбургская область	2,1
	Самарская область	3,6
	Саратовская область	3,2
Удельный вес автомобильных дорог с усовершенствованным покрытием в протяженности автомобильных дорог с твердым покрытием общего пользования, %	Тюменская область	3,3
	Челябинская область	1,5
	Алтайский край	47,9
	Астраханская область	77,8
	Волгоградская область	92,4
	Курганская область	90,7
	Новосибирская область	44,5
	Омская область	88,5
	Оренбургская область	46
	Самарская область	83,8
Плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием, км путей на 1 000 км ² территории	Саратовская область	79,5
	Тюменская область	79,8
	Челябинская область	64,7
	Алтайский край	217
	Астраханская область	85
	Волгоградская область	147
	Курганская область	134
	Новосибирская область	115
	Омская область	99
	Оренбургская область	168
	Самарская область	330
	Саратовская область	170
	Тюменская область	16
	Челябинская область	240

Продолжение

Показатели	Регионы	2020
Отправлено грузов железнодорожным транспортом общего пользования, млн т	Алтайский край	16,4
	Астраханская область	18,6
	Волгоградская область	15,5
	Курганская область	14,2
	Новосибирская область	23,5
	Омская область	17
	Оренбургская область	32,6
	Самарская область	21,8
	Саратовская область	16,8
	Тюменская область	38,2
Отправлено пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования, тыс. чел.	Челябинская область	61,8
	Алтайский край	7 444
	Астраханская область	812
	Волгоградская область	2 753
	Курганская область	1 288
	Новосибирская область	18 567
	Омская область	3 086
	Оренбургская область	1 585
	Самарская область	7 280
	Саратовская область	3 749
Плотность железнодорожных путей, км путей на 10 000 км ² территории	Тюменская область	4 672
	Челябинская область	3 439
	Астраханская область	128
	Волгоградская область	143
	Курганская область	104
	Новосибирская область	85
	Омская область	52
	Оренбургская область	118
	Самарская область	256
	Саратовская область	226
Грузооборот автомобильного транспорта, млрд т-км	Тюменская область	17
	Челябинская область	203
	Алтайский край	2,3
	Астраханская область	0,3
	Волгоградская область	2,5
	Курганская область	0,7
	Новосибирская область	5,2
	Омская область	2,3
	Оренбургская область	1,8
	Самарская область	3,9
Пассажирооборот автобусов общего пользования, млрд пасс.-км	Саратовская область	2,3
	Тюменская область	7,6
	Челябинская область	4
	Алтайский край	1,2
	Астраханская область	3,2
	Волгоградская область	3,2
	Курганская область	0,3
	Новосибирская область	2,5
	Омская область	0,9
	Оренбургская область	1,4
	Самарская область	3,1
	Саратовская область	2,1
	Тюменская область	2,5
	Челябинская область	1,1

Удельный вес автомобильных дорог с усовершенствованным покрытием в протяженности автомобильных дорог с твердым покрытием общего пользования, %	Алтайский край	48,8
	Астраханская область	78,9
	Волгоградская область	91,5
	Курганская область	90,2
	Новосибирская область	44,5
	Омская область	88,7
	Оренбургская область	46
	Самарская область	83,6
	Саратовская область	78,9
	Тюменская область	78,3
Плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием, км путей на 1 000 км ² территории	Челябинская область	64,8
	Алтайский край	210
	Астраханская область	83
	Волгоградская область	148
	Курганская область	134
	Новосибирская область	116
	Омская область	100
	Оренбургская область	167
	Самарская область	335
	Саратовская область	171
	Тюменская область	16
	Челябинская область	241

Продолжение

Показатели	Регионы	2021
Отправлено грузов железнодорожным транспортом общего пользования, млн т	Алтайский край	17,9
	Астраханская область	20,3
	Волгоградская область	15,1
	Курганская область	12,8
	Новосибирская область	23,8
	Омская область	17,1
	Оренбургская область	32,5
	Самарская область	20,6
	Саратовская область	16,5
	Тюменская область	38,8
Отправлено пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования, тыс. чел.	Челябинская область	65,6
	Алтайский край	7 951
	Астраханская область	863
	Волгоградская область	3 472
	Курганская область	1 434
	Новосибирская область	21 444
	Омская область	3 485
	Оренбургская область	1 812
	Самарская область	8 433
	Саратовская область	4 188
Плотность железнодорожных путей, км путей на 10 000 км ² территории	Тюменская область	4 672
	Челябинская область	3 901
	Астраханская область	128
	Волгоградская область	143
	Курганская область	104
	Новосибирская область	85
	Омская область	52
	Оренбургская область	118
	Самарская область	256
	Саратовская область	226
	Тюменская область	17

Грузооборот автомобильного транспорта, млрд т-км	Челябинская область	203
	Алтайский край	2,3
	Астраханская область	0,3
	Волгоградская область	2,6
	Курганская область	0,8
	Новосибирская область	5,6
	Омская область	1,4
	Оренбургская область	2,3
	Самарская область	3,4
	Саратовская область	2,4
Пассажирооборот автобусов общего пользования, млрд пасс.-км	Тюменская область	7,7
	Челябинская область	4,6
	Алтайский край	1,3
	Астраханская область	1
	Волгоградская область	1,4
	Курганская область	0,4
	Новосибирская область	2,6
	Омская область	1,8
	Оренбургская область	0,8
	Самарская область	3,3
Удельный вес автомобильных дорог с усовершенствованным покрытием в протяженности автомобильных дорог с твердым покрытием общего пользования, %	Саратовская область	2,3
	Тюменская область	2,9
	Челябинская область	1,2
	Алтайский край	46,2
	Астраханская область	77,4
	Волгоградская область	89
	Курганская область	90,1
	Новосибирская область	44,3
	Омская область	88,7
	Оренбургская область	46,1
Плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием, км путей на 1 000 км ² территории	Самарская область	82
	Саратовская область	80,4
	Тюменская область	78
	Челябинская область	64,4
	Алтайский край	202
	Астраханская область	84
	Волгоградская область	151
	Курганская область	135
	Новосибирская область	116
	Омская область	101
	Оренбургская область	167
	Самарская область	346
	Саратовская область	175
	Тюменская область	16
	Челябинская область	240

Источник: авторская разработка по данным Самарстата. URL: <https://samarastat.gks.ru/>

Source: Authoring, based on the Samarastat data. URL: <https://samarastat.gks.ru/>

Список литературы

1. *Rostow W.W. (Ed.). The Economics of Take-Off into Sustained Growth.* London, Palgrave Macmillan, 1963, 482 p.
URL: <https://doi.org/10.1007/978-1-349-63959-5>
2. *Lenz N.V., Skender H.P., Mirković P.A.* The Macroeconomic Effects of Transport Infrastructure on Economic Growth: The Case of Central and Eastern E.U. Member States. *Economic Research – Ekonomska Istraživanja*, 2018, vol. 31, iss. 1, pp. 1953–1964.
URL: <https://doi.org/10.1080/1331677X.2018.1523740>
3. *Dash L.N.* Infrastructure Development and the Indian Economy. New Delhi, Regal Publications, 2008, 284 p.
4. *Álvarez-Ayuso I.C., Condeço-Melhorado A.M., Gutiérrez J., Zofío J.L.* Integrating Network Analysis with the Production Function Approach to Study the Spillover Effects of Transport Infrastructure. *Regional Studies*, 2016, vol. 50, iss. 6, pp. 996–1015.
URL: <https://doi.org/10.1080/00343404.2014.953472>
5. *Carruthers R.* Transport Infrastructure. In: Ayadi R., Dabrowski M., De Wulf L. (Eds) *Economic and Social Development of the Southern and Eastern Mediterranean Countries*. Cham, Springer, 2015, pp. 81–94.
URL: https://doi.org/10.1007/978-3-319-11122-3_6
6. *Лавриненко П.А., Ромашина А.А., Степанов П.С., Чистяков П.А.* Транспортная доступность как индикатор развития региона // Проблемы прогнозирования. 2019. № 6. С. 136–146.
URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/transportnaya-dostupnost-kak-indikator-razvitiya-regiona/viewer>
7. *Кремер Д.В.* Анализ транспортной связанности территории вокруг крупнейших муниципальных образований // Вестник Совета молодых ученых и специалистов Челябинской области. 2020. Т. 1. № 2. С. 64–67.
URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/analiz-transportnoy-svyazannosti-territorii-vokrug-krupneyshih-munitsipalnyh-obrazovaniy>
8. *Cigu E., Agheorghiesei D.T., Gavriluță A.F., Toader E.* Transport Infrastructure Development, Public Performance and Long-Run Economic Growth: A Case Study for the EU-28 Countries. *Sustainability*, 2019, vol. 11, iss. 1. URL: <https://doi.org/10.3390/su11010067>

9. *Bolgova E.V., Bolgov S.A., Lisyukova E.V.* Strategic Support for Modelling Transport Infrastructure Projects. In: Ashmarina S.I., Mantulenko V.V. (Eds) *Digital Technologies in the New Socio-Economic Reality*. ISCDTE 2021. Lecture Notes in Networks and Systems. Cham, Springer, 2021, pp. 603–612. URL: https://doi.org/10.1007/978-3-030-83175-2_74

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.

pISSN 2073-1477
eISSN 2311-8733

Region in National Economy

GEOSTRATEGIC ASSESSMENT OF THE TRANSPORT AND LOGISTICS CAPACITY OF THE RUSSIAN CROSS-BORDER REGIONS

Elena V. BOLGOVA ^a,
Sergei A. BOLGOV ^b,
Marina V. KURNIKOVA ^{c,*}

^a Samara State University of Economics (SSEU),
Samara, Russian Federation
elena_bolgova@rambler.ru
ORCID: not available

^b Samara State Transport University (SSTU),
Samara, Russian Federation
bolgov@vostok-invest.ru
ORCID: not available

^c Samara State University of Economics (SSEU),
Samara, Russian Federation
mvkurnikova@gmail.com
ORCID: not available

* Corresponding author

Article history:

Article No. 42/2023
Received 9 Feb 2023
Received in revised
form 17 February 2023
Accepted 22 Feb 2023
Available online
15 March 2023

JEL classification:

R40, R58

Keywords: border
region, transport and
logistics potential,
geostrategic assessment,
bonded area, logistics
village

Abstract

Subject. This article discusses the issues related to strengthening of Russia's foreign economic relations.

Objectives. The article aims to assess the role of the transport system in ensuring the growth of the key economic indicators of the Samara Oblast.

Methods. For the study, we used a statistical analysis.

Results. Based on the author-developed methodology, the article assesses the level of economic and spatial development of the transport and logistics complex of the Samara Oblast and justifies the need to create a bonded area and a logistics village.

Relevance. The proposed methodology for assessing the transport and logistics capacity can be used to determine the core aspects of foreign economic activity of the cross-border region.

© Publishing house FINANCE and CREDIT, 2023

Please cite this article as: Bolgova E.V., Bolgov S.A., Kurnikova M.V. Geostrategic Assessment of the Transport and Logistics Capacity of the Russian Cross-Border Regions. *Regional Economics: Theory and Practice*, 2023, vol. 21, iss. 3, pp. 439–477. <https://doi.org/10.24891/re.21.3.439>

References

1. Rostow W.W. (Ed.). *The Economics of Take-Off into Sustained Growth*. London, Palgrave Macmillan, 1963, 482 p.
URL: <https://doi.org/10.1007/978-1-349-63959-5>
2. Lenz N.V., Skender H.P., Mirković P.A. The Macroeconomic Effects of Transport Infrastructure on Economic Growth: The Case of Central and Eastern E.U. Member States. *Economic Research – Ekonomska Istraživanja*, 2018, vol. 31, iss. 1, pp. 1953–1964.
URL: <https://doi.org/10.1080/1331677X.2018.1523740>
3. Dash L.N. *Infrastructure Development and the Indian Economy*. New Delhi, Regal Publications, 2008, 284 p.
4. Álvarez-Ayuso I.C., Condeço-Melhorado A.M., Gutiérrez J., Zofío J.L. Integrating Network Analysis with the Production Function Approach to Study the Spillover Effects of Transport Infrastructure. *Regional Studies*, 2016, vol. 50, iss. 6, pp. 996–1015.
URL: <https://doi.org/10.1080/00343404.2014.953472>
5. Carruthers R. Transport Infrastructure. In: Ayadi R., Dabrowski M., De Wulf L. (Eds) *Economic and Social Development of the Southern and Eastern Mediterranean Countries*. Cham, Springer, 2015, pp. 81–94.
URL: https://doi.org/10.1007/978-3-319-11122-3_6
6. Lavrinenko P.A., Romashina A.A., Stepanov P.S., Chistyakov P.A. [Transport accessibility as an indicator of regional development]. *Problemy prognozirovaniya = Studies on Russian Economic Development*, 2019, no. 6, pp. 136–146. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/transportnaya-dostupnost-kak-indikator-razvitiya-regiona/viewer> (In Russ.)
7. Kremer D.V. [Analysis of transport connectivity of the territory around by the biggest municipalities]. *Vestnik Soveta molodykh uchenykh i spetsialistov Chelyabinskoi oblasti*, 2020, vol. 1, iss. 2, pp. 64–67. (In Russ.)
URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/analiz-transportnoy-svyazannosti-territorii-vokrug-krupneyshih-munitsipalnyh-obrazovaniy>
8. Cigu E., Agheorghiesei D.T., Gavriluță A.F., Toader E. Transport Infrastructure Development, Public Performance and Long-Run Economic Growth: A Case Study for the EU-28 Countries. *Sustainability*, 2019, vol. 11, iss. 1. URL: <https://doi.org/10.3390/su11010067>

9. Bolgova E.V., Bolgov S.A., Lisyukova E.V. Strategic Support for Modelling Transport Infrastructure Projects. In: Ashmarina S.I., Mantulenko V.V. (Eds) *Digital Technologies in the New Socio-Economic Reality*. ISCDTE 2021. Lecture Notes in Networks and Systems. Cham, Springer, 2021, pp. 603–612. URL: https://doi.org/10.1007/978-3-030-83175-2_74

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.