

Государственный научно-исследовательский институт авиационных систем.
2012. С. 2-20.

4. Наталья Аллилуева. Перспективы развития беспилотных летательных аппаратов / Журнал технологии защиты. № 2 2016.

5. Bernhard Walzel, C. Sturm, J. Fabian, M. Hirz. Automated robot-based charging system for electric vehicles / 16. Internationales Stuttgarter Symposium. 2016. – P. 937-949.

РОЛЬ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В РАЗВИТИИ САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ

С.Д. Птицын, А.В. Хромова

Научный руководитель В.Е. Целин

Введение

В следствии актуальности и перспектив развития логистики в России стоит задуматься о возможности обеспечения необходимой базы для использования логистических преимуществ в полной мере. Прежде всего это развитая инфраструктура: наличие и плотность автомобильных дорог с твердым покрытием, протяженность железнодорожных путей, маршруты водного транспорта и наличие путей воздушного сообщения [3]. Далее немаловажную роль играет географическое положение. Расположение на пути крупных торговых маршрутов, малая удаленность от областных или федеральных центров высоко ценится торговыми компаниями [4]. Изучение данных, их анализ может дать ответы на вопросы о том, как стимулировать экономический рост не только в коммерческих организациях, но и среди субъектов Российской Федерации. Поэтому, целью статьи является проверка гипотезы о том, что логистическая инфраструктура тесно связана со стабильным развитием региона, отражается на его инвестиционной привлекательности и возможности участия в международных проектах.

Методы

Работа строилась на основе анализа научных трудов по данному вопросу из базы данных РИНЦ. Посредством проверки и критического анализа источников выявлены основные критерии, влияющие на развитие региона. Из них отобраны наиболее подходящие под экономическое и географическое положение Самарской области. В открытых источниках федеральной и региональной служб государственной статистики выявлены данные, объективно отражающие текущую экономико-социальную ситуацию в Самарской области. Проведен анализ данных с составлением наглядного представления информации в виде графиков, по которым можно судить о динамике изменения показателей. На основе синтеза изученной информации сформулированы выводы относительно Самарской области.

Результаты

На основе используемых методов, установлено, что главным ограничением экономического развития региона выступает слабое развитие транспортно-логистической инфраструктуры [1]. В свою очередь развитая логистика обеспечивает для региона следующие положительные эффекты [3]:

1. Снижение стоимости товаров и услуг.
2. Рост числа рабочих мест.
3. Увеличение оборота торговли и повышение сервиса обслуживания потребителей
4. Повышение инвестиционной привлекательности, и как следствие, увеличение инвестиций в регион.
5. Улучшение экологической обстановки.

Необходимо заметить, что количество прямых иностранных инвестиций в Самарскую область существенно сократилось. Если в 2012 году это были суммы в размере 1372 млн. долларов США, то в 2016 году показатель сократился более чем в 5 раз и стал равным 262 млн. долларов США [5].

Ситуация в сфере розничной торговли по торговым сетям может быть охарактеризована изменениями, представленными ниже (Рисунок 8).

Анализируя график, можно сделать вывод о том, что оборот розничной торговли по торговым сетям в Самарской области неуклонно растёт. На протяжении ряда лет также наблюдается увеличение удельной доли розничной торговли по торговым сетям в объёме всей торговли региона.

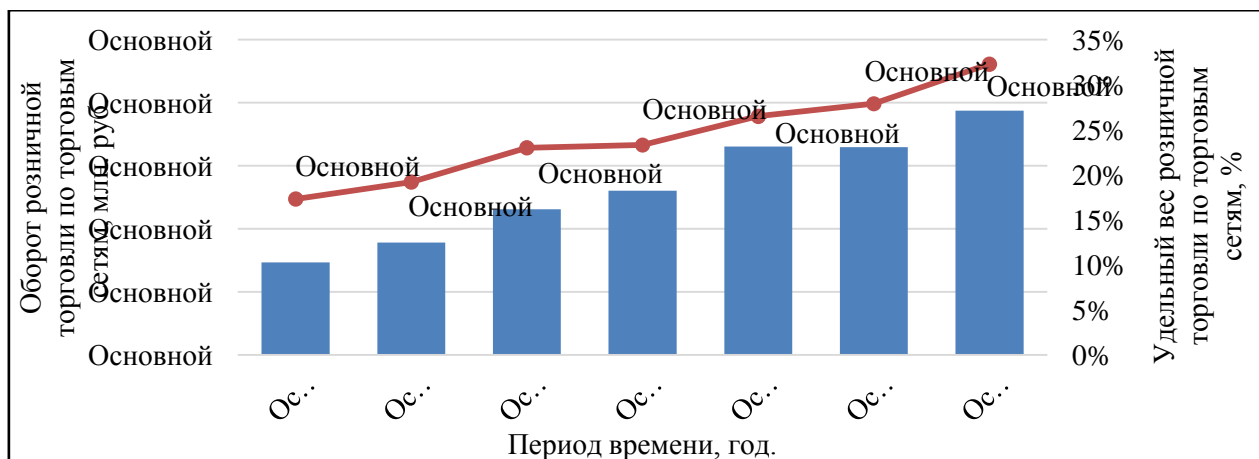


Рисунок 8 - Динамика изменения оборота розничной торговли по торговым сетями его прироста в Самарской области (составлено авторами)

Согласно статистике, доля торговли в ВРП Самарской области составляет 14,9%, а доля транспорта находится на уровне 12%, что в свою очередь представляет второе и третье место по удельной доле в ВРП региона соответственно [5].

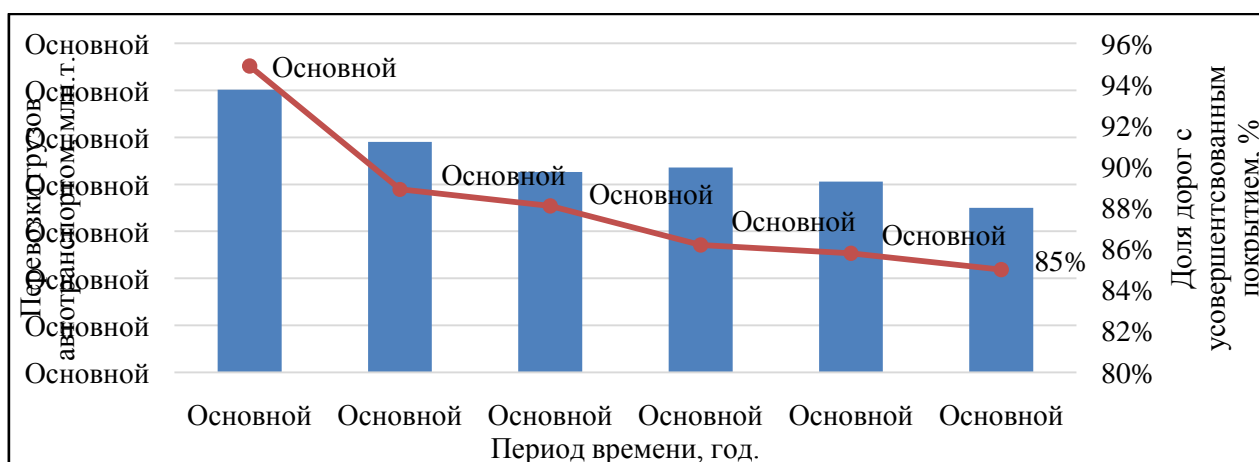


Рисунок 9 - Динамика изменения объёма грузоперевозок и доли асфальтированных дорог с усовершенствованным покрытием в Самарской области (составлено авторами)

В тоже время, в Самарской области присутствует отрицательная динамика в сфере перевозок грузов автотранспортом и в доле дорог с усовершенствованным асфальтовым покрытием (Рисунок 9):

Так, в области наблюдается устойчивый отрицательный тренд снижения объёма перевозок грузов автотранспортом, что может быть связано со схожей ситуацией уменьшения доли дорог с усовершенствованным асфальтовым покрытием в объёме всех дорог области.

Обсуждения

Положительная динамика увеличения товарооборота по торговым сетям подтверждает заключение, сделанное выше. С учётом роста относительной доли данного вида торговли, необходимо понимать, что действия, направленные на разработку логистического потенциала Самарской области, неизбежно приведут к ускорению времени доставки, сокращению логистических издержек, и как результат, ускорению товарооборота и росту прибыли местных организаций. К тому же, по статистическим данным, доля торговли и транспорта по относительному вкладу в ВРП региона находятся на втором и третьем месте соответственно. Рост данных позиций неизбежно приведёт к улучшению экономической ситуации и увеличению благосостояния граждан [4].

Несмотря на положительные тенденции в росте торговли региона, можно говорить о падении популярности перевозок грузов автотранспортом, в следствии сокращения объёмов перевозок данным видом транспорта. Одной из причин для объяснения отрицательной динамики может быть сокращение удельной доли дорог с усовершенствованным асфальтовым покрытием. Стоит также отметить, что в Самарской области присутствует лишь один мостовой переход через р. Волгу. Высокое время доставки грузов и растущие транспортные издержки, связанные с автомобильным транспортом, могли обеспечить наблюдаемую ситуацию. Выходом из данного положения видится строительство нового мостового перехода через р. Волгу в районе села Климовка, в составе международного транспортного

маршрута «Европа – Западный Китай»[2]. Ожидается, что после этого время в пути до Москвы сократится в два раза, до 8 часов. Данный проект открывает большие перспективы для региональных компаний, внутренних и зарубежных инвесторов. Являясь частью международного транспортного маршрута, Самарская область сможет развить потенциал удачного географического положения и повысить темпы экономического роста, что непременно скажется на росте благосостояния населения.

Заключение

На основе представленных результатов и суждений можно утверждать, что цель работы достигнута и гипотеза о значительном влиянии транспортно-логистической инфраструктуры подтверждена. Именно она играет высокую роль как в инвестиционной привлекательности, так и в общем экономическом росте региона. На примере Самарской области рассмотрены потенциальные возможности улучшения экономики и благосостояния граждан региона. Таким образом, можно заключить, что транспортно-логистическая инфраструктура в современном мире является действенным двигателем экономического развития не только на уровне отдельно взятой компании, но и на уровне региона.

Список использованных источников:

1. Белов, Г. Л. Регуляторы устойчивого развития инфраструктурных и транспортно-логистических систем [Электронный ресурс] // Устойчивое инновационное развитие: проектирование и управление. — 2015. — № 4 (29). — Т. 11. — С. 277–282.

2. Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года [Текст]: распоряжение Правительства РФ от 30 сентября 2018 г. № 2101-р // Собрание законодательства. – 2018. - №42. – Ст. 6480.

3. Кузменко, Ю.Г. Транспортно-логистическая система как субъект социально-экономического развития региона [Текст] / Ю.Г. Кузменко, Г.М. Грейз, С.В. Калентеев. // Известия УрГЭУ. –2013. - №2. – С. 111-118.

4. Рахмангулов, А. Н. Оценка социально-экономического потенциала региона для размещения объектов логистической инфраструктуры [Текст] / А. Н. Рахмангулов, О.А. Копылова. // Экономика региона. – 2014. – №2. – С. 254-263.

5. Регионы России. Социально-экономические показатели. 2017: Статистический сборник / Ред. колл.: Н.С. Бугакова, И.В. Воронина и др. – М.: Росстат, 2017. – 1403 с.

НАСЛЕДИЕ ЧЕМПИОНАТА МИРА ПО ФУТБОЛУ 2018 В РОССИИ. АНАЛИЗ ПЕРСПЕКТИВ

Л.В. Резниченко

Научный руководитель В.Е. Целин

Целью исследования является определение самого рационального и экономически эффективного способа окупаемости стадионов, построенных к FIFA 2018.

Среди **задач** работы особенно выделим: поиск достоверной информации о дальнейших перспективах «загруженности» стадионов, сравнительный анализ с зарубежным и отечественным опытом, получение достоверного результата при помощи метода анализа иерархий.

Актуальность работы состоит в необходимости принятия решений по дальнейшему осуществлению деятельности спортивных объектов, их окупаемости и грамотному использованию. От этого зависит не только финансирование региональных бюджетов, но и репутация России на международной арене.

ВВЕДЕНИЕ

Главная болезнь любого мундиала в том, что спортивные объекты после грандиозного события остаются без внимания и в дальнейшем приходят в негодность, из-за своей некупаемости и отсутствием