

**АНАЛИЗ ТРАНСПОРТНОГО И ЛОГИСТИЧЕСКОГО ПОТЕНЦИАЛОВ
МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ И ФОРМИРОВАНИЕ
СТРАТЕГИЧЕСКИ ЗНАЧИМЫХ НАПРАВЛЕНИЙ ЕГО РАЗВИТИЯ
(НА ПРИМЕРЕ НИЖНЕВАРТОВСКОГО РАЙОНА
ХАНТЫ-МАНСИЙСКОГО АВТОНОМНОГО ОКРУГА – ЮГРЫ)**

Устюжанцева Анастасия Николаевна

*кандидат экономических наук,
старший преподаватель кафедры бизнеса и экономики,
ФГБОУ ВО «Югорский государственный университет»
Ханты-Мансийск, Россия
E-mail: promise1479@mail.ru*

Паненко Анна Ивановна

*старший преподаватель кафедры бизнеса и экономики,
ФГБОУ ВО «Югорский государственный университет»
Ханты-Мансийск, Россия
E-mail: panenko.ann@list.ru*

Предмет исследования: транспортно-логистическая инфраструктура муниципального образования как компонент транспортно-логистического потенциала.

Цель исследования: на основе проведения анализа транспортно-логистической инфраструктуры выявить ключевые направления развития Нижневартовского района.

Методы и объекты исследования: объектом исследования выступает инвестиционный потенциал муниципального образования (Нижневартовский район). Для достижения поставленной цели использовались следующие методы: общенаучные методы познания применялись при теоретическом осмыслении теоретических подходов к содержанию понятий транспортного и логистического потенциалов территорий, табличный и графический методы были использованы при анализе транспортной и логистической инфраструктуры Нижневартовского района, методы стратегического анализа позволили сформулировать ключевые направления развития его транспортно-логистического комплекса. Методология исследования основана на анализе данных официальной муниципальной статистики (представленной на официальном сайте Федеральной службы государственной статистики Российской Федерации) и планово-отчетных программных документов регионального и муниципального уровней.

Основные результаты исследования: определены составляющие транспортного и логистического потенциалов территорий, а также показатели их оценки; проанализированы основные показатели транспортно-логистической инфраструктуры как основы транспортно-логистического потенциала; выделены сильные и слабые стороны, а также возможности и угрозы развития транспортно-логистической инфраструктуры района.

Ключевые слова: транспортный потенциал; логистический потенциал; транспортно-логистическая инфраструктура; муниципальное образование; муниципальная инфраструктура; территориальное развитие; приоритеты развития.

**ANALYSIS OF THE TRANSPORT AND LOGISTICS POTENTIALS
OF THE MUNICIPALITY AND THE FORMATION
OF STRATEGICALLY SIGNIFICANT DIRECTIONS OF ITS DEVELOPMENT
(ON THE EXAMPLE OF THE NIZHNEVARTOVSK DISTRICT
OF THE KHANTY-MANSI AUTONOMOUS OKRUG – YUGRA)**

Anastasia N. Ustyuzhantseva

*Candidate of Economical Sciences,
Lecturer of the Department of Business and Economics,
Yugra State University,
Khanty-Mansiysk, Russia
E-mail: promise1479@mail.ru*

Anna I. Panenko

*Lecturer of the Department of Business and Economics,
Yugra State University,
Khanty-Mansiysk, Russia
E-mail: panenko.ann@list.ru*

The subject of research: the transport and logistics infrastructure of the municipality as a component of transport and logistics potential.

The purpose of research: based on the analysis of the transport and logistics infrastructure to identify the key areas of development of the Nizhnevartovsk district.

Methods and objects of research: the object of research is the investment potential of the municipality (Nizhnevartovsk district). General scientific methods of cognition were used in the theoretical understanding of theoretical approaches to the content of the concepts of transport and logistics potentials of territories, tabular and graphical methods were used in the analysis of transport and logistics infrastructure of Nizhnevartovsk district, methods of strategic analysis allowed to formulate key directions for the development of its transport and logistics complex. The methodology of the study is based on the analysis of official municipal statistics (presented on the official website of the Federal State Statistics Service of the Russian Federation) and planning and reporting program documents of the regional and municipal levels.

Main results of research: the components of the transport and logistics potentials of the territories were identified, as well as indicators of their assessment; the main indicators of transport and logistics infrastructure as the basis of transport and logistics potential were analyzed; strengths and weaknesses, as well as opportunities and threats to the development of transport and logistics infrastructure of the district were highlighted.

Keywords: transport potential; logistics potential; transport and logistics infrastructure; municipal formation; municipal infrastructure; territorial development; development priorities.

Введение

На современном этапе социально-экономического развития России все чаще находят свое отражение территориальные диспропорции в организации экономического пространства. Неоднородность отечественной экономики провоцирует дифференциацию регионов, связанную с концентрацией ресурсов в крупных центрах и ухудшением положения периферийных районов [26]. Поэтому одной из приоритетных задач, стоящих перед региональными органами государственной власти и местного самоуправления, является осуществление качественного территориального управления.

Развитие методологических подходов к изучению основ пространственной организации экономики часто направлено на раскрытие роли муниципальных образований в развитии регионов, а регионов – в экономическом развитии страны [3].

Транспорт и логистика являются главнейшими инфраструктурными отраслями, от которых напрямую зависит качество жизни населения и развитие производительных сил. Инфраструктура транспортно-логистической отрасли и оказываемые услуги по перевозке грузов и людей обеспечивают доступность территории, способствуют формированию безопасных и комфортных условий проживания для населения, создают необходимые условия для развития приоритетных отраслей экономики.

При этом методологический подход к построению взаимоувязанной транспортной и логистической инфраструктуры на территории региона научно не разработан [21].

Целью настоящей статьи является теоретическое осмысление роли транспортного и логистического потенциала территории на основе проведения анализа транспортно-логистической инфраструктуры крупнейшего муниципального образования Ханты-Мансийского автономного округа – Югры (Нижневартовский район) для выявления ключевых направлений его развития.

Объектом исследования выступает инвестиционный потенциал муниципального образования (Нижневартовский район). Предметом настоящей работы является транспортно-логистическая инфраструктура муниципального образования как компонент транспортно-логистического потенциала.

Проведенный анализ научной литературы позволил выявить значительное количество работ в исследуемой теме. Изучением транспортного потенциала территорий занимались Рубан В. А., Носков И. В., Пугачев И. Н. и др. Вопросы оценки и поиска направлений развития логистического потенциала региона наиболее подробно исследовался в работах таких российских ученых как Фрейдман О. А., Рожко О. Н., Коль О. Д., Стребкова Л. Н., Уваров С. А. и др.

Теоретический анализ имеющихся работ в сфере оценки транспортно-логистического потенциала страны и регионов позволил выявить 2 подхода к его изучению:

- 1) транспортный потенциал как составляющая логистического потенциала;
- 2) транспортный и логистический потенциалы как равнозначные, но при этом взаимосвязанные и комплементарные системы.

В рамках данного исследования авторы придерживаются второго подхода – логистический и транспортный потенциалы зависят друг от друга, но при этом являются самостоятельными.

Результаты и обсуждение

Важность оценки транспортного потенциала обусловлена ролью транспортного комплекса в социально-экономическом развитии территорий: создание и поддержание нормального уровня жизнедеятельности населения, его занятость и мобильность, доступ экономических субъектов и домохозяйств к необходимым ресурсам и рынкам, связность экономического пространства и т. д.

Под транспортным потенциалом Рубан В. А. понимает совокупность возможностей транспортной инфраструктуры по удовлетворению спроса на транспортные услуги при определенном уровне качества [25]. К составляющим транспортной инфраструктуры относятся станции, вокзалы, аэро- и морские порты, автомобильные дороги, мосты, тоннели, эстакады, здания, сооружения и прочие объекты, образующие технологически взаимосвязанный комплекс [28]. По мнению авторов работы [22], качество транспортной услуги характеризуется пятью группами показателей:

- 1) транспортная инфраструктура (материально-техническая база). Чаще всего используются такие показатели как протяженность транспортных сетей, их состояние, грузо- и пассажиронапряженность, пропускная способность дороги и пр.;
- 2) транспортное обслуживание потребителей (своевременность, безопасность перевозок, сохранность грузов, величина тарифов на услуги и др.);
- 3) эффективность предоставляемых услуг (затраты, доходы, рентабельность и пр.);

- 4) эксплуатационная и перевозочная работа;
- 5) взаимосвязь и координация деятельности (техническая, технологическая и экономическая).

Несмотря на отражение наиболее значимых критериев транспортного потенциала, в представленном в статье [25] определении отсутствует ссылка на ключевую цель обращения ученых к транспортному потенциалу – развитие территории (муниципального образования, региона, страны). Следует отметить, что оценка и анализ транспортного потенциала должны включать как описание уже сформированных транспортных ресурсов, так и направления его совершенствования, что позволит определить стратегические приоритеты инвестиционного развития территории.

Транспортный потенциал отражает мощность транспортной системы региона, её развитость. Продолжив имеющиеся исследования [15], Фрейман О. А. была предложена структура анализа транспортного потенциала региона, а именно:

- современное состояние имеющихся видов транспорта,
- анализ пассажиро- и грузооборота;
- роль региона в транспортной системе страны;
- участие во внешнеторговом обороте [29].

К ключевым факторам, влияющим на транспортный потенциал, можно отнести:

- географическое положение региона (муниципального образования);
- климатические условия;
- уровень развития отраслей экономики;
- отраслевую специализацию территории.

Учитывая протяженность нашей страны, уровень транспортных издержек является достаточно высоким, и решение задачи по их оптимизации напрямую зависит от эффективно выстроенных логистических процессов.

Логистическая деятельность также затрагивает все отрасли экономики и оказывает весомое влияние на ее развитие. Оценка территории, на которой осуществляется данная деятельность, как правило, основана на процессе изучения перспективных направлений развития региона с учетом его потенциала и факторов успеха. При этом формирование логистической системы региона начинается с анализа перспектив самой системы с учетом возможностей, заложенных в ее потенциале [12].

В логистике целесообразно так же рассматривать функциональные подсистемы [31]:

- закупка;
- запасы;
- склады;
- транспорт;
- производство;
- сбыт;
- информационная связь;
- контроль;
- кадры.

В связи с ростом конкуренции среди хозяйствующих субъектов, увеличением ассортимента и номенклатуры выпускаемой им продукции (оказываемых услуг), перманентной оптимизацией сетей розничной и оптовой торговли всё большее внимание уделяется обеспечению эффективности логистических систем территорий [31]. Этим обстоятельством вызвана необходимость оценки устойчивости существующей логистической системы и её потенциала.

Под устойчивостью логистической системы понимается способность сохранять стабильность в условиях воздействия неблагоприятных внешних и внутренних факторов. При этом ключевым фактором будет выступать возможность компенсации возникших пробелов за счет имеющихся резервов, обеспеченность которыми напрямую зависит от своевременной оценки финансового, кадрового, материального, информационного и других потоков [32].

По мнению Фрейман О. А., логистический потенциал представляет собой совокупность объектов логистической инфраструктуры, а также факторов, оказывающих на них влияние, которые позволяют оптимизировать материальные потоки внутри территории для достижения стратегически важных целей и задач [30].

В работе [27] автор трактует логистический потенциал как количественную и качественную характеристику различных аспектов логистического комплекса, а также логистических процессов, присущих данной территории.

Так, Рожко О.Н. подчеркивает, что логистический потенциал региона (территории) чаще всего оценивается либо на уровне макросистем (когда определяется его роль в национальной и международной транспортно-логистической системе), либо на уровне микросистем (когда анализируется его влияние на отрасли) [24]. И лишь незначительное число научных публикаций [4; 18] посвящается методикам, использующим дифференциальный подход к организации логистической системы внутри отдельного региона. Однако верно отмечает Шишко Е. Л.: такое деление не дает четкого понимания границ измерения управления логистических систем. Если рассматривать регион как отдельную единицу со всеми его отраслями, инфраструктурой, то это микроуровень, а если сравнивать с другими регионами в масштабах страны, то это уже макроуровень [32].

Современные исследователи при оценке логистического потенциала акцентируют внимание на качественных и количественных параметрах, отражающих финансовые, трудовые, информационные и другие потоки на различных уровнях (микро-, мезо-, макро) [27]. Так, в исследовании Стребковой Л. Н. определены 5 элементов оценки логистического потенциала:

- географическое положение;
- кадровый потенциал;
- транспортная инфраструктура;
- складская инфраструктура;
- транзитный потенциал.

Авторы Казанцев А. К. и Серова А. Г. выделяют 4 направления оценки логистического потенциала [8]:

- социально-экономическая среда (показатели уровня социального, экономического, инновационного развития, влияние основных макроэкономических показателей и др.);
- масштабы деятельности (пассажиро- и грузооборот);
- ресурсная обеспеченность (финансовые, материальные и трудовые ресурсы);
- технологическая обеспеченность (состояние транспортной инфраструктуры, вид перевозок, характер грузов и др.).

А в статье Коль О. Д. обозначены лишь два направления: ресурсы (кадровые, финансовые, материальные) и возможности (административно-управленческие решения, нормативно-правовой потенциал, маркетинговый потенциал) [10].

Интересна также работа Зориной Т. Г. и Зубкова В. Э., в которой представлены результаты проведенной оценки логистического потенциала различных стран: в их методике факторы, определяющие состояние логистического потенциала региона, делятся на внешние и внутренние; последние, в свою очередь, обеспечивают функционирование «твердой» (плотность автомобильных дорог, средняя стоимость перевозки грузов, размер складских площадей, количество логистических центров и др.) и «мягкой» инфраструктуры (численность занятых в транспортной отрасли, количество заключенных договоров страхования грузов, количество обслуживающих банков) [6].

Таким образом, проведенный теоретический анализ показал, что транспортно-логистический потенциал опирается на созданную в регионе или муниципальном образовании инфраструктуру. Как было обозначено выше, транспорт является ключевой системообразующей инфраструктурной отраслью, непосредственно влияющей на качество жизни населения и развитие производительных сил. Инфраструктура отрасли и оказываемые услуги по

перевозке грузов и людей обеспечивают доступность территории, способствуют формированию безопасных и комфортных условий проживания для населения, создают необходимые условия для развития отраслей экономики.

По мнению авторов, в рамках оценки транспортного и логистического потенциалов территории необходимо: 1) проанализировать особенности существующей транспортной и логистической инфраструктуры, от которых зависит привлекательность территории для потенциальных инвесторов; 2) рассмотреть возможности, формируемые администрацией региона и местного самоуправления для строительства крупных инфраструктурных объектов, способных обеспечить повышение транспортного и логистического потенциалов; 3) сформулировать стратегически важные направления поддержания транспортного и логистического потенциалов для развития инвестиционного потенциала муниципального образования. Эти положения и обусловили ход дальнейшего исследования.

Особенностью пространственного развития Ханты-Мансийского автономного округа – Югры, основывающейся на размещении населения, являются ярко выраженные пространственные диспропорции развития на районном уровне: основные центры размещения производительных сил муниципальных районов сосредоточены в главных городских поселениях этих районов. Таким образом, округ характеризуется относительно слабыми внутри- и межрайонными связями, что накладывает существенные дополнительные затраты на различные аспекты социально-экономической деятельности субъекта в виде удорожания производства, капитального строительства, транспорта и жизнедеятельности населения.

Протяженность самого большого по занимаемой площади муниципального района округа – Нижневартовского – с запада на восток – 620 километров, с севера на юг – 370 километров. С севера район граничит с Пуровским и Красноселькупским районами Ямало-Ненецкого автономного округа, с востока с Туруханским и Енисейским районами Красноярского края, с юга – с Александровским и Каргасокским районами Томской области и с запада с Сургутским районом Ханты-Мансийского автономного округа. Район расположен на проектируемом северном широтном транспортном коридоре международного и федерального значения. Транспортное обеспечение района представлено автомобильным транспортом, железнодорожными, водными и воздушными путями.

В целях формирования и проведения муниципальной политики в транспортно-логистическом комплексе района, направленной на удовлетворение потребностей предприятий, учреждений и граждан в грузопассажирских перевозках всеми видами транспорта, реализуется муниципальная программа «Развитие транспортной системы Нижневартовского района», основными направлениями которой являются:

- повышение эффективности и безопасности функционирования автомобильных дорог, содействующих развитию экономики, удовлетворению социальных потребностей, повышению жизненного и культурного уровней населения;
- обеспечение стабильной и устойчивой работы по перевозке пассажиров, грузов в труднодоступные поселения района воздушным и водным транспортом;
- обеспечение поселений, входящих в состав района, услугами связи;
- обновление парка техники, снижение расходов на содержание подвижного состава для эффективного и надежного функционирования коммунальной техники.

Несмотря на действие данной программы, Нижневартовский район нуждается в повышении инвестиционного климата путем активизации имеющихся потенциалов, что позволит привлекать дополнительные инвестиционные средства, а также реализовывать ГЧП-проекты.

В 2021 г. темп роста показателя расходов муниципального бюджета, направляемых на реализацию муниципальной программы «Развитие транспортной системы», составил 55 % (рисунок 1). Также значительно снизился показатель удельного веса «транспортных» расходов в совокупном бюджете района: если на протяжении 2018–2020 гг. он составлял порядка 2,5 %, то в 2021 г. уже 1,2 %.



Рисунок 1 – Динамика расходов бюджета Нижневартовского района на реализацию муниципальной программы «Развитие транспортной системы» [14]

Однако стоит отметить достаточно высокий показатель исполнения расходов на реализацию мероприятий программы: за анализируемый период он не опускался ниже 90%.

В целом Нижневартовский район имеет хорошо развитую сеть транспортных коммуникаций, обеспечивающую потребности экономического развития и включающей в себя дороги регионального и местного значения.

Общая протяженность автомобильных дорог, проходящих по территории Нижневартовского района (окружного, местного и ведомственного значения), составляет более 5 тыс. км. Общая протяженность автодорог, находящихся в собственности муниципального образования Нижневартовский район, составляет 8,494 км. (таблица 1).

Таблица 1 – Перечень дорог, находящихся в собственности муниципального образования Нижневартовский район

№ п/п	Наименование автодороги	Протяженность автодороги, км
1.	Автодорога от перекрестка автодороги «Охтеурье – Вах» до перекрестка автодороги «Куст №95-ДНС-7» (Вахское нефтяное месторождение)	5,015
2.	Автодорога от перекрестка «Куст №56» до Охнеурия (Вахское нефтяное месторождение)	3,053
3.	Автодорога на базу отдыха «Лесная сказка»	0,426
	Общая протяженность:	8,494

Источник: [20]

К 2021 г. протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения (магистральных улиц и дорог, подъездных автодорог) достигла 209,2 км, из них с твердым покрытием – 93,3 %.

К 2021 г. финансирование программных мероприятий, направленных на увеличение протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, с 204,5 км в 2018 году до 207,9 км к 2030 году, достигло 146 986,5 тыс. руб.

При этом показатель доли протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности дорог снизился к 2021 г. до 0,78 со значения 0,92 в 2018 г. В декабре 2021 г. в ходе зимнего обследования выявлено 1,63 км автодорог общего пользования местного значения в сельском поселении Вата, которые не отвечают нормативным требованиям. При этом в 2022г. плани-

руется привести в нормативное состояние 0,73 км автодорог в районе сп. Вата и пгт. Излучинск. Также ожидается, что в летний период будет выявлено около 0,4 км «проблемных» дорог. Следовательно, прогнозируемый уровень данного показателя установлен на уровне 0,62 на ближайшие три года (2022–2024 гг.) [5].

Общая протяженность улиц, проездов, набережных в границах поселений составляет 151,4 км, из них протяженность освещенных участков – 126,9 км (или 83,8 %).

На территории Нижневартовского района организовано 14 маршрутов регулярных муниципальных и межмуниципальных перевозок по регулируемым тарифам (таблица 2). Лишь на одном направлении – «Нижневартовск – Савкино» – осуществляются также перевозки по нерегулируемому тарифу.

Таблица 2 – Регулярные пассажирские перевозки автомобильным транспортом общего пользования на территории Нижневартовского района

№ п/п	Наименование маршрута	Протяженность маршрута, км	Расстояние между остановочными пунктами маршрута, км
Муниципальные маршруты			
1.	с.Ларьяк – д.Чехломей – д.Большой Ларьяк (автозимник)	34	-
2.	пгт. Новоаганск – с. Варьеган	12,5	
Межмуниципальные маршруты			
3.	Большетархово – Излучинск – Нижневартовск	70	-
4.	Нижневартовск – Вампугол – Былино (автозимник)	41	15
5.	Аган – Вата – Нижневартовск	175	58,9
6.	Покур – Нижневартовск	87 (летний) 96 (зимний)	-
7.	Охтеурье – Ваховск – Нижневартовск	184	163
8.	Зайцева речка – Нижневартовск	65,5	-
9.	Нижневартовск – Излучинск – Савкино	28	23
10.	Новоаганск – Нижневартовск	223	-
11.	Нижневартовск – Излучинск – Ларьяк	270	23
12.	Нижневартовск – Пасол – Соснина	74,5	43
13.	Нижневартовск – Охтеурская переправа (летний)	163	
14.	Новоаганск – Варьеган – Радужный	56	1,59 45,5

Источник: [23]

В 2021 г. дорожный фонд в части поступления средств субсидии бюджетам поселений на приобретение и установку работающих в автоматическом режиме специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи для фиксации нарушений правил дорожного движения, а также на обработку и рассылку постановлений органов государственного контроля, был сформирован лишь на 13 %. Поэтому и расходы дорожного фонда на данные мероприятия вместо 264,8 тыс. руб. составили 34,3 тыс. руб.

Территория муниципального района также разделена на 7 территорий месторождений нефти и 31 лицензионный участок, обеспеченных ведомственными дорогами.

Основное количество грузовых транспортных средств и специальной техники, передвигающейся по автодорогам местного и межмуниципального значения сосредоточены на

предприятиях технологического транспорта, в сервисных компаниях, обслуживающих нефтяные месторождения, коммунальных и дорожных службах муниципального района.

В Нижневартовском районе благодаря протекающей крупной водной артерии – Оби и сети мелких судоходных рек развит водный транспорт. Река Обь является главной водной магистралью муниципального района и имеет выход на города Ханты-Мансийск, Сургут, Нефтеюганск, Томск. Основным водным путём, соединяющим отдаленные населенные пункты с административными центрами поселений, является река Вах. Общая протяженность водных путей, относящихся к району, составляет более 1500 км, из них по Оби – 131 км, по Ваху – 741 км. [11].

Также в районе развита малая авиация, связывающая его населенные пункты с административным центром (г. Нижневартовск). Для обеспечения доступности населенных пунктов, не имеющих круглогодичного транспортного сообщения по автомобильным дорогам (с. Корлики, д. Сосновый Бор, д. Усть-Колекъеган, д. Колекъеган), а также в период межсезонья (с. Покур, с. Былино, д. Вампугол, с. Ларьяк, д. Чехломей, д. Большой Ларьяк) используется воздушный транспорт: вертолеты МИ-8. Перевозчиком, осуществляющим перевозку пассажиров, багажа, почты и грузов, а также скоропортящиеся продукты питания воздушным транспортом, является акционерное общество «Нижневартовскавиа».

В северной части города Нижневартовск с запада на восток проходит двухпутный неэлектрифицированный тупиковый участок Сургутского региона Свердловской железной дороги филиала ОАО Российские железные дороги протяженностью в границах города 19,0 км. Данный участок обеспечивает выход к сети железных дорог Российской Федерации. Вместе с тем, как ведомственная ветка железнодорожный путь продолжается ещё на 20 километров до городского поселения Излучинск.

В 2020 г. запланированы к размещению на территории муниципального района следующие объекты транспортно-логистической инфраструктуры: 8 автозаправочных станций, из них 2 – многотопливные, 7 станций технического обслуживания, 5 стоянок (парковок) автомобилей, 19 пунктов питания, 1 кемпинговая площадка, 3 мотеля.

При этом в 2020 г. количество хозяйствующих субъектов, занимающихся на территории муниципального района экономической деятельностью, связанной с транспортировкой и хранением, составляло 28 юридических лиц (увеличилось на 22 % по сравнению с предыдущим годом), 6 из которых являются убыточными (21 %). При этом динамика сальдированного финансового результата данных организаций нестабильна (Рисунок 2).

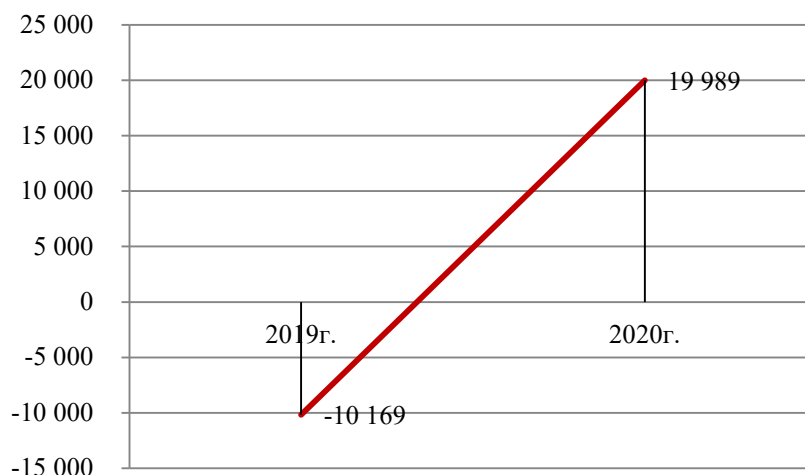


Рисунок 2 – Динамика финансовых результатов организаций транспортировки и хранения, тыс. руб. [19]

Темп роста субсидий, направляемых хозяйствующим субъектам, осуществляющим перевозки по регулируемым тарифам, составил в 2021 г. по отношению к базисному 2018 г.

36,6%: если за предыдущий трехлетний период было профинансировано в разные годы от 88 до 96 млн. руб. бюджетных расходов, то в 2021 г. лишь 32 млн. руб. (рисунок 3).

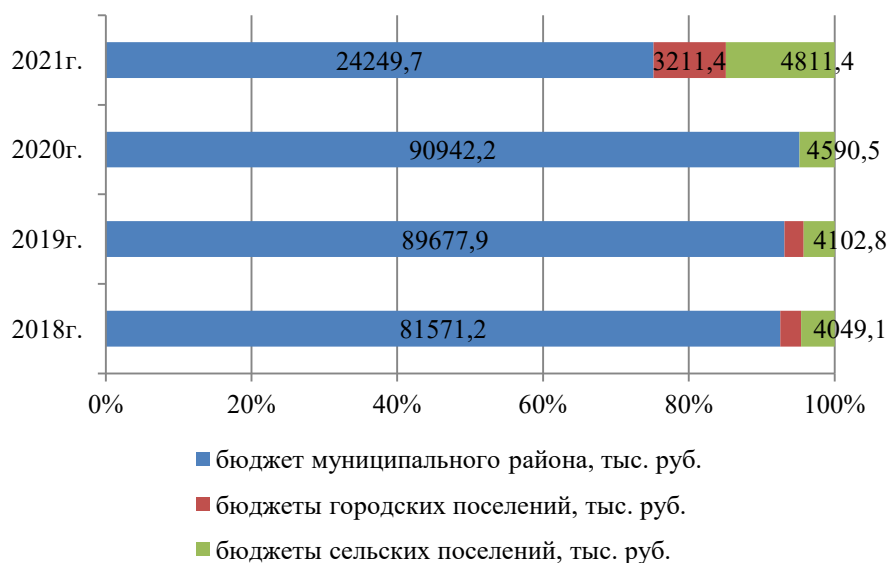


Рисунок 3 – Показатели уровня и структуры (по источникам выплат) субсидий юридическим лицам на возмещение недополученных доходов и(или) возмещение фактически понесенных затрат в связи с осуществлением перевозок автомобильным, водным и воздушным транспортом [17]

В перспективе планируется рост пассажирооборота на воздушном и водном транспорте (таблица 3).

Таблица 3 – Прогнозные показатели пассажирских и грузовых перевозок водным и воздушным транспортом

№ п/п	Наименование показателя	Значения прогнозного показателя		
		2023 г.	2024 г.	2025 г.
1.	Перевезено воздушным транспортом пассажиров, чел.	2600	4500	4500
2.	Перевезено воздушным транспортом грузов, тн	24	37,2	37,2
3.	Перевезено пассажиров водным транспортом, чел.	8300	8300	8300

Источник: [14]

По состоянию на 01.01.2022 г. в муниципальном районе ведутся работы ремонту следующих автомобильных дорог местного значения:

- внутрипоселковая дорога по ул. Центральной в пгт. Новоаганске (капитальный ремонт);
- подъездные автодороги района.

Планируемые инвестиционные проекты в сфере строительства дорог представлены в таблице 4.

Таблица 4 – Проектные инвестиционные решения по автомобильным дорогам местного значения

№ п/п	Направление строительства дороги	Планируемая протяженность, км
1.	Автомобильная дорога к полигону	2,15
2.	Автомобильная дорога с. Ларьяк- с. Корлики	139,60
3.	Автомобильная дорога п. Белорусский – с. Ларьяк	48,40
4.	Подъезд к д. Сосновый Бор	6090
5.	Автомобильная дорога Зайцева Речка – Покур	82

Источник: [16]

Анализ состояния транспортной и логистической инфраструктуры позволяет выделить ключевые внутренние и внешние факторы формирования и оценки транспортного и логистического потенциалов Нижневартковского района (таблица 5).

Таблица 5 – SWOT-анализ транспортно-логистического потенциала района

Сильные стороны	Слабые стороны
Наличие выхода на многопрофильный транспортный узел (железнодорожный, автомобильный транспорт, авиатранспорт, речной транспорт) Отрегулированные взаимоотношения между перевозчиками Обеспеченность вертолетными площадками Ежегодное проведение ремонтных работ автомобильных дорог	Зависимость транспортного сообщения отдельных поселений от погодных условий (сезонность) Высокие цены на товары, включающие расходы на доставку авиатранспортом Недостаточная развитость сети автомобильных дорог Отсутствие автоматизированной системы регулирования дорожного движения Удаленность территории от основных рынков и высокие транспортные издержки Низкая окупаемость затрат на оказание транспортных услуг населению автомобильным, водным и воздушным транспортом, необходимость их субсидирования
Возможности	Угрозы
Развитие автомобильных дорог в границах территорий традиционного природопользования Расширение коммерческого использования дорожного пространства «тупиковых» дорог, в том числе тех, что ведут в вахтовые поселки Развитие транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок в соответствии с потребностями развития экономики (хабы); Интеграция в российское транспортное пространство и реализация транзитного потенциала региона Снижение транспортно-логистических затрат Снижение сезонности транспортной доступности отдельных территорий Совершенствование механизмов участия гражданской общественности в процедурах и оценки работ по строительству и ремонту автомобильных дорог района	Снижение авиабезопасности перевозок Увеличение расходной части технического содержания и обслуживания воздушных судов Снижение объемов пассажирских перевозок общественным транспортом Незаинтересованность нефтегазодобывающих предприятий в финансировании ведомственных дорог

Источник: составлено авторами по результатам исследования

Таким образом, исходя из результатов комплексного анализа транспортно-логического потенциала Нижневартковского района, наиболее перспективными направлениями развития и привлечения инвестиционных ресурсов будут являться:

- расширение транспортной сети в границах территорий традиционного природопользования;
- развитие транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок;
- разработка и реализация проектов по развитию транспортно-логистической инфраструктуры с учетом меняющейся экономической и геополитической ситуации.

Заключение и выводы

В экономике муниципальных образований региона должен быть заявлен тренд на адаптацию транспортно-логистической инфраструктуры территорий к цифровым преобразованиям. Это значит, что транспортно-логистическая система может решать сложные задачи различных отраслей экономики посредством создания и функционирования цифровых сервисов

и приложений: в сфере электронной коммерции, перевозках, туризме, финансовом и консалтинговых сегментах рынка. А информационное обеспечение на основе цифровизации предоставления данных и наличия единой информационной среды взаимодействия хозяйствующих субъектов различного вида транспорта, сервисных организаций может стать важным условием обеспечения эффективности функционирования транспортно-логистической системы.

Транспортно-логистический потенциал муниципальных образований региона практически не поддается оценке ввиду отсутствия единой информационной базы данных и организационной структуры, которая бы занималась его оценкой. Соответственно, на данном этапе основой принятия решений служат результаты анализа транспортно-логистической инфраструктуры.

Литература

1. Баскакова, А. А. Координация участников цепей поставок в условиях региональной дифференциации : автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата экономических наук / А. А. Баскакова. – Санкт-Петербург, 2017. – 17 с. – Текст : непосредственный.
2. Бережная, Л. Ю. Анализ логистического потенциала приграничного региона (на примере Оренбургской области) / Л. Ю. Бережная. – Текст : непосредственный // Региональная экономика: теория и практика. – 2016. – № 7 (430). – С. 62–75.
3. Болгова, Е. В. Экономические кластеры: институциональная природа и условие эффективности инновационного каркаса региона / Е. В. Болгова. – Текст : непосредственный // Экономические науки. – 2009. – № 12 (61). – С. 249–252.
4. Гулягина, О. С. Логистический потенциал Витебского региона: оценка и перспективы роста / О. С. Гулягина. – Текст : непосредственный // Экономика и управление. – 2015. – № 2. – С. 53–57.
5. Доклад Главы Нижневартковского района о достигнутых значениях показателей для оценки эффективности деятельности органов местного самоуправления муниципального образования Нижневартковский район за 2021 год и их планируемых значениях на трехлетний период. – Текст : электронный // Официальный сайт администрации Нижневартковского района. – URL: <http://nvraion.ru/organy-vlasti/the-head-of-the-administration/doklad.php> (дата обращения: 08.05.2022).
6. Зорина, Т. Г. Интегральная оценка логистического потенциала стран и регионов / Т. Г. Зорина, В. Э. Зубков. – Текст : непосредственный // Вестник Белорусского государственного экономического университета. – 2022. – № 1 (150). – С. 76–84.
7. Иванова, О. Ю. Реализация крупных транспортно-логистических проектов как условие обеспечения конкурентоспособности и инвестиционной привлекательности региона (на примере Свердловской области) / О. Ю. Иванова. – Текст : непосредственный // E-FORUM. – 2020. – № 3 (12). – С. 1–3.
8. Казанцев, А. К. Региональные транспортно-логистические комплексы России: оценка и сравнительный анализ в контексте социально-экономического развития регионов / А. К. Казанцев, Е. Г. Серова. – Текст : непосредственный // Регионы России: стратегии и механизмы модернизации, инновационного и технологического развития : сборник научных трудов X Международной научно-практической конференции (Москва, 6-7 июня 2019 г.). / ответственный редактор В. И. Герасимов. – Москва : Институт научной информации по общественным наукам РАН, 2019. – С. 826–834.
9. Кириллов, А. В. Модель построения сети дистрибуции на основе многофакторного анализа промышленно-логистического потенциала регионов / А. В. Кириллов, В. Е. Целин. – Текст : непосредственный // Экономика региона. – 2015. – № 4 (44). – С. 336–345.
10. Коль, О. Д. Проблемы развития логистического потенциала региона в условиях цифровой экономики / О. Д. Коль. – Текст : непосредственный // Вестник факультета управления СПбГЭУ. – 2018. – № 3. – С. 317–321.

11. Концепция инвестиционной политики Нижневартковского района до 2020 года. – Текст : электронный // Нижневартковский район : официальный сайт администрации. – URL: <http://nvraion.ru/ekonomika-i-finansy/social-economic-district/> (дата обращения: 10.05.2022).
12. Куган, С. В. Исследование логистического потенциала в рамках стратегии социально-экономического развития региона / С. В. Куган. – Текст : непосредственный // Вестник Полоцкого государственного университета. Серия D, Экономические и юридические науки. – 2019. – № 6. – С. 53–56.
13. Развитие транспортно-коммуникационных логистических систем и повышение транзитного потенциала регионов России / Л. Б. Миротин, Е. А. Лебедев, М. А. Науменко [и др.]. – Текст : непосредственный // Информационные технологии и инновации на транспорте : материалы IV Международной научно-практической конференции / под редакцией А. Н. Новикова. – Орел : Орловский государственный университет имени И.С. Тургенева, 2019. – С. 208–213.
14. Муниципальная программа «Развитие транспортной системы Нижневартковского района». – Текст : электронный // Нижневартковский район : официальный сайт администрации. – URL: <http://nvraion.ru/ekonomika-i-finansy/social-economic-district/munitsipalnye-programmy/programm-rayona-na-2014-2020/> (дата обращения: 10.05.2022).
15. Носков, И. В. Оценка состояния транспортной инфраструктуры Самарской области / И. В. Носков. – Текст : непосредственный // Известия Самарского научного центра Российской академии наук. – 2006. – Т. 8, № 3. – С. 925–935.
16. О внесении изменения в решение Думы района от 09.12.2009 № 112 «Об утверждении схемы территориального планирования Нижневартковского района» : решение № 512 Думы Нижневартковского района ХМАО-Югры от 04.07.2020 г. – Текст : электронный // Нижневартковский район : официальный сайт администрации. – URL: <http://nvraion.ru/architecture/territorialnoe-planirovanie/> (дата обращения: 22.05.2022).
17. Отчеты об исполнении бюджета. – Текст : электронный // Нижневартковский район : официальный сайт администрации. – URL: <http://nvraion.ru/ekonomika-i-finansy/budget/konsol/> (дата обращения: 14.05.2022).
18. Павлова, Я. Эффективность региональной логистики / Я. Павлова. – Текст : непосредственный // Логистика. – 2013. – № 3. – С. 38–41.
19. Паспорт муниципального образования. – Текст : электронный // Федеральная служба государственной статистики. – URL: https://www.gks.ru/scripts/db_inet2/passport/munr.aspx?base=munst71 (дата обращения: 14.05.2022).
20. Перечень имущества, находящегося в собственности муниципального образования Нижневартковский район. – Текст : электронный // Портал открытых данных Ханты-Мансийского автономного округа – Югры. – URL: <https://data.admhmao.ru/opendata/8620008290-list-of-real-estate-which-is-in-property-of-municipality-nizhnevartovskyr> (дата обращения: 11.05.2022).
21. Попов, П. В. Методология построения логистической инфраструктуры на территории региона / П. В. Попов, И. Ю. Мирецкий. – Текст : непосредственный // Экономика региона. – 2019. – Т. 15, № 2. – С. 483–492.
22. Пугачев, И. Н. Показатели качественного функционирования транспортного комплекса Российской Федерации / И. Н. Пугачев, Ю. И. Куликов, В. Н. Седюкевич. – Текст : непосредственный // Наука и техника. – 2015. – № 3. – С. 51–60.
23. Реестр пригородных и межмуниципальных маршрутов регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом общего пользования в ХМАО-Югре. – Текст : электронный // Нижневартковский район : официальный сайт администрации. – URL: <http://nvraion.ru/transport-scheme/> (дата обращения: 15.05.2022).
24. Рожко, О. Н. Оценка логистического потенциала региона / О. Н. Рожко. – Текст : непосредственный // Вестник экономики, права и социологии. – 2015. – № 3. – С. 72–75.

25. Рубан, В. А. Транспортный потенциал Байкальского региона / В. А. Рубан. – Текст : непосредственный // Российское предпринимательство. – 2015. – № 4. – С. 593–600.
26. Соболев, А. В. Пространственные особенности влияния поляризованного развития на муниципальные образования Северо-Западного экономического района / А. В. Соболев. – Текст : непосредственный // Вестник Санкт-Петербургского университета. Серия 7. Геология, география. – 2013. – № 3. – С. 168–177.
27. Стребкова, Л. Н. Формирование информационного обеспечения оценки логистического потенциала региона / Л. Н. Стребкова. – Текст : непосредственный // Сибирская финансовая школа. – 2021. – № 3 (143). – С. 35–38.
28. О транспортной безопасности : Федеральный закон № 16-ФЗ : [принят Государственной думой 09 февраля 2007 года]. – Текст: электронный // КонсультантПлюс. – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_66069/ (дата обращения: 01.07.2022).
29. Фрейдман, О. А. Анализ логистического потенциала региона : монография / О. А. Фрейман. – Иркутск : ИрГУПС, 2013. – 164 с. – Текст : непосредственный.
30. Фрейдман, О. А. Методы критериальной оценки логистического потенциала региона / О. А. Фрейман. – Текст : непосредственный // Российское предпринимательство. – 2013. – № 3(225). – С. 127–130.
31. Шишко, Е. Л. Региональный аспект устойчивости логистической системы / Е. Л. Шишко. – Текст : непосредственный // Вестник Белорусского государственного экономического университета. – 2020. – № 4 – С. 23–30.