

Научная статья / Research Article

УДК 658.7

DOI: 10.36718/2500-1825-2022-3-16-28

ВЛИЯНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКИХ САНКЦИЙ НА ПРОМЫШЛЕННУЮ ЛОГИСТИКУ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Петр Владимирович Куренков^{1✉}, Анастасия Анатольевна Сафронова², Владимир Иванович Варгунин³, Оксана Анатольевна Кузнецова⁴, Марина Николаевна Харитонова⁵

¹ Российский университет транспорта (МИИТ), Москва, Россия

² Российский государственный гуманитарный университет, Москва, Россия

^{3,4,5} Самарский государственный университет путей сообщения

¹ petrkurenkov@mail.ru

² safronova21@bk.ru

³ shishkina.svetlana.n@yandex.ru

⁴ kuzoks26@yandex.ru

⁵ mdm70@list.ru

Целью исследования является формирование концептуальной модели по разработке программы замещения импортной продукции с учетом формирования новых логистических цепей поставок сырья и готовой продукции. Задачи исследования: оценка состояния промышленно-логистического комплекса России; рассмотрение стратегии его развития с учетом реформирования добывающих и перерабатывающих отраслей, предложение программы по импортозамещению. Авторы статьи показывают, что одной из современных концепций развития промышленного комплекса в регионах стала концепция управления промышленным комплексом территории опережающего социально-экономического развития. Основными отличиями новой горизонтальной промышленной политики являются акцент на формирование общеинституциональных условий хозяйствования. Ожидаемый результат – развитие институциональной среды и ресурсного потенциала промышленно-логистического комплекса страны и ее регионов, их сбалансированное взаимодействие с другими системами микро-, мезо- и макроуровня. Следствием обострившихся политических противоречий стали санкции, которые привели к изменению ценовой политики на российском сырьевом рынке. В статье предложена концепция разработки программы по импортозамещению зарубежной продукции. По мнению авторов, на основании достоверных данных о спросе наступает этап формирования рациональной структуры потребления. Следующий этап программы – комплексная оценка производственных возможностей предприятий. Рассмотрен этап разработки производственных программ и проектов по созданию импортозамещаемых продуктов, в котором значительная роль отводится маркетингу на всем протяжении реализации программы по импортозамещению. По обобщаемым выводам, безусловным фактором, влияющим на конкурентоспособность импортозамещаемой продукции, является выбор оптимальных каналов сбыта продукции, доставка с учетом оптимизации транспортных маршрутов, способствующих снижению транзакционных издержек.

Ключевые слова: программа импортозамещения, транспортная система, промышленная политика, логистические цепи поставок

Для цитирования: Куренков П.В., Сафронова А.А., Варгунин В.И., Кузнецова О.А., Харитонова М.Н. Влияние экономических санкций на промышленную логистику Российской Федерации // Социально-экономический и гуманитарный журнал. 2022. № 3. С. 16–28. DOI: 10.36718/2500-1825-2022-3-16-28.

Petr Vladimirovich Kurenkov^{1✉}, Anastasia Anatolyevna Safronova², Vladimir Ivanovich Vargunin³, Oksana Anatolyevna Kuznetsova⁴, Marina Nikolaevna Kharitonova⁵

¹ Russian University of Transport (МИИТ), Moscow, Russia

² Russian State University for the Humanities, Moscow, Russia

^{3,4,5} Samara State Transport University

¹ petrkurenkov@mail.ru

² safronova21@bk.ru

³ shishkina.svetlana.n@yandex.ru

⁴ kuzoks26@yandex.ru

⁵ mdm70@list.ru

ECONOMIC SANCTIONS IMPACT ON INDUSTRIAL LOGISTICS IN THE RUSSIAN FEDERATION

The purpose of the study is to form a conceptual model for developing a program for import substitution of foreign products, taking into account the formation of new logistics chains for the supply of raw materials and finished products. Research objectives: assessment of the state of the industrial and logistics complex of Russia; consideration of the strategy for its development, taking into account the reformatting of the extractive and processing industries, the proposal of a program for import substitution. The authors of the paper show that one of the modern concepts for the development of the industrial complex in the regions has become the concept of managing the industrial complex of the territory of advanced socio-economic development. The main differences of the new horizontal industrial policy are the emphasis on the formation of general institutional conditions for managing. The expected result is the development of the institutional environment and the resource potential of the industrial and logistics complex of the country and its regions, their balanced interaction with other systems of the micro, meso and macro levels. The result of the aggravated political contradictions was the sanctions, which led to a change in pricing policy in the Russian commodity market. The paper proposes the concept of developing a program for import substitution of foreign products. According to the authors, on the basis of reliable data on demand, the stage of formation of a rational consumption structure begins. The next stage of the program is a comprehensive assessment of the production capabilities of enterprises. The stage of development of production programs and projects for the creation of import-substituting products is considered, in which a significant role is given to marketing throughout the implementation of the import substitution program. According to the generalized conclusions, the unconditional factor affecting the competitiveness of import-substituting products is the choice of optimal distribution channels for products, delivery, taking into account the optimization of transport routes that help reduce transaction costs.

Keywords: import substitution program, transport system, industrial policy, logistics supply chains

For citation: Kurenkov P.V., Safronova A.A., Vargunin V.I., Kuznetsova O.A., Kharitonova M.N. Economic sanctions impact on industrial logistics in the Russian Feder-



Введение. Одной из современных концепций развития промышленно-логистического комплекса в регионах стала концепция управления промышленным комплексом территории опережающего социально-экономического развития. Основными отличиями новой горизонтальной промышленной политики (по отношению к традиционной концепции) являются акцент на формирование общеинституциональных условий хозяйствования (в противовес поддержке определенных секторов, или компаний). В настоящее время перед российской промышленностью остро обозначен вопрос создания и модернизации производственных фондов, технологического перевооружения, как факторов обеспечения технологической независимости национальной экономики. Очевидно, что без обеспечения логистических взаимосвязей и зависимостей системы «природно-ресурсный регион» с ее базовой подсистемой «промышленно-логистический комплекс», способной по емкости и качественным характеристикам потенциала выступать точкой роста, мультипликатором экономической и логистической активности, драйвером развития территориально-локализованного пространства и повышения его инвестиционной привлекательности, это невозможно. Вместе с тем для запуска механизма такого взаимодействия требуется развитое инфраструктурное обеспечение с целенаправленными управляющими воздействиями, адаптированными к поставленным целям и задачам и сопровождаемые институциональными изменениями.

Цель исследований – развитие институциональной среды и ресурсного потенциала промышленно-логистического комплекса страны и ее регионов, их сбалансированное взаимодействие с другими системами микро-, мезо- и макроуровня, повышение интенсивности ресурсообмена между ними и объектами инфраструктуры, что позволит осуществлять предпринимательскую деятельность в условиях благоприятной среды для привлечения инвестиций, ускоренного развития экономики и создания комфортных условий для обеспечения жизнедеятельности населения, а также логистики взаимодействия с предприятиями транспортного комплекса [1, 2, 3, 4, 5].

Материалы и методы исследований. Промышленно-логистический комплекс регионов способен генерировать мультипликативный эффект – повышение инвестиционной привлекательности региона для эффективной и конкурентоспособной предпринимательской деятельности, обеспечивающей высокий уровень и качество жизни населения.

Ресурсно-институциональный подход – это система взглядов на формирование механизма развития промышленно-логистического комплекса региона, выступающего территорией опережающего социально-экономического развития, основанная на учете взаимодействия и взаимосвязей ресурсной базы (по составу, емкости, эффективности использования и воспроизводства) с возможностями институционально-логистической среды к саморазвитию [6].

Ресурсный потенциал и институциональная инфраструктура (среда) – это два равных по значимости и влиянию фактора, определяющие возможности ускоренного социально-экономического и логистического развития. При этом не только институциональная инфраструктура оказывает влияние на стратегию развития промышленно-логистического комплекса, но и результаты реализации стратегий способны изменять институциональную инфраструктуру.

Процесс развития системы инфраструктурного обеспечения промышленно-логистического комплекса региона, выступающего территорией опережающего социально-экономического развития, рассматривается как целенаправленный, учитывающий воздействие эндогенных и экзогенных факторов. Под каркасом инфраструктурного обеспечения понимаются некие пропорции, или соотношения, элементов, формирующих обеспечение в их целостности, а под инвариантностью – неизменный набор функций при определенном составе элементов и институтов инфраструктурного обеспечения, при этом в условиях вариабельности состава элементов функциональная нагрузка инфраструктурного обеспечения неизменна (инвариантна) (рис. 1) [7].

Широкое признание в современных условиях получила теория полюсов роста, усилившая теорию центральных мест В. Кристаллера и во многих аспектах соответствующая теории производственно-территориальных комплексов Н.Н. Колосовского.

Результаты исследований и их обсуждение. *Трансформация институциональной среды.* Стремительная трансформация институциональной среды и структуры рынков в конце XX века затруднили использование отраслевого подхода. Скорость изменений настолько возросла, что это не позволяло столь быстро трансформировать ресурсы, мощности, бизнес-процессы, и акценты стратегического управления стали смещаться от нейтрализации угроз к укреплению сильных сторон. Анализ внутренней среды предприятия в этот период был связан с решением проблем эффективности организационных процессов и реализации стратегии.



Рис. 1. Формирование инфраструктуры устойчивого опережающего развития нефтегазового комплекса Сахалинской области [7]

Р.А. Фатхутдинов обосновал современную теорию стратегической конкурентоспособности, отмечая, что в современной науке отсутствует такая теория, соответственно, отсутствует системный научный подход к управлению экономическими процессами (осуществляется управление производственным качеством, а не системной конкурентоспособностью). Автор отмечает, что стратегическая конкурентоспособность какого-либо объекта формируется в регламентах на его входе, определяется качеством финансово-кредитной, бюджетно-налоговой, правовой инфраструктуры, научно-инновационной деятельностью, объемами государственной поддержки социальной направленности [6, 8, 9].

Главные концепции взаимоотношений между хозяйствующими субъектами основаны на анализе исторического развития экономической теории. В их число входят концепция управления экономическим развитием, концепция капитализации, возникающая в результате взаимодействия хозяйствующих субъектов, концепция добросовестной конкуренции между субъектами современной экономики.

Процесс управления определяется возможностью влияния на направления и формы экономического развития. Например, продолжительность цикла волнообразного, или колебательного, движения определяется в том числе параметрами инвестиций, направленных на развитие производственных мощностей. Тогда возможность управления экономическим развитием оказывает влияние на характеристики циклического развития экономики. Следовательно, процесс управляемости оказывает влияние на цикличность экономического развития.

Процесс капитализации формирует основную цель экономического развития, а именно: накопление ресурсов различных типов с целью роста эффективности производства и благосостояния общества. На основе принципа капитализации рождается концепция непрерывного роста объемов материального ресурса от производственно-логистической корпорации до отрасли промышленности и федерального региона. Процесс непрерывного взаимодействия хозяйствующих субъектов образует ресурсный обмен между ними в виде разнонаправленных ресурсных потоков [10]. Эти потоки подразделяются на финансовые, материальные и интеллектуальные.

Материальный ресурс формирует производственную базу экономического развития. *Финансовый ресурс* обеспечивает взаимодействие всех типов ресурсов между собой. *Интеллектуальный ресурс* является результатом общественного развития на базе процессов, достигнутых обществом при формировании материального ресурса.

На основании развития материальных ресурсов формируется вектор стратегического развития народного хозяйства. На основании развития нематериальных ресурсов формируется вектор стратегического развития, основанный на сбалансированном развитии экономических показателей, то есть на основе принципа конкуренции формируется концепция сбалансированного развития экономических показателей.

Современная экономическая теория настаивает на том, что повышение капитализации, или цены, возможно как на основании роста качества продукта, так и на основании применения нематериальных активов. Например, сервисное сопровождение, или своевременное гарантийное обслуживание, жесткое соблюдение сроков поставки увеличивают стоимость конечного готового продукта. Эффективное использование нематериального ресурса дает возможность увеличить капитализацию конечного продукта [10].

Изменения на российском сырьевом рынке. Санкции привели и к изменению ценовой политики на российском сырьевом рынке. Российские поставщики коксующегося угля получили рекомендации договариваться с металлургами о внутренних ценах без учета экспортных паритетов. Это должно сдерживать рост цен на коксующийся уголь внутри страны, который продолжает дорожать на мировом рынке. Сдерживание цен на сырье является частью договоренности между металлургами и Минпромторгом по ограничению роста внутренних цен на сталь.

Также министерство намерено дополнительно повысить экспортные пошлины на лом. Российские поставщики коксующегося угля фиксируют цены на внутреннем рынке. По информации «Металл эксперта», цены сохранятся до июня, так как компании получили рекомендации от Минпромторга о прекращении учета экспортных паритетов при согласовании цен с металлургами. Такие меры должны сдерживать резкое удорожание сырья.

На фоне санкций и девальвации рубля правительство предлагает металлургам уходить от привязки внутренних цен на сталь к экспортным. Минпромторг рекомендует металлургам сформировать прозрачную цену на внутреннем рынке по цепочке «сырье – производитель – дистрибьютор – потребитель». По словам главы министерства Дениса Мантурова, привязка к внешним ценам и ориентация на экспортную альтернативу в новых условиях неактуальна.

При этом металлурги подчеркивали, что сырье для их производства значительно дорожает, речь идет об угле, коксе, пеке, металлоломе. И если речь идет о заморозке внутренних цен на сталь, то и цены на сырье тоже должны быть ограничены. Себестоимость производства металлургов действительно растет. Так, по итогам IV квартала кэш-кост сляба ММК составлял \$431 за 1 т, что на 51 % больше показателей себестоимости в IV квартале 2020 года.

Цены на сырье устремились вверх, так как все понимают, что долларовая инфляция будет выше ожиданий и возможно достигнет двузначных показателей, говорит Сергей Гришунин из НРА. «Расчет на то, что жесткая политика ФРС скорректирует цены, пока не оправдался», – констатирует он. Потребительская инфляция в США в феврале достигла максимума за 40 лет в 7,9 % в годовом выражении. Аналитик также отмечает, что на угольном рынке есть проблемы с вывозом российского угля из-за нежелания судовладельцев предоставлять балкеры, поэтому российские цены ниже австралийских, достигающих \$500–600 за 1 т. По словам Е. Зайнуллина, внутрироссийские цены в марте в зависимости от точки отгрузки находятся на уровнях от 10 000 до 20 000 руб. за 1 т. «В свете заморозки внутренних стальных цен такие уровни выглядят высоковатыми, тем не менее система регулирования внутренних цен пока проходит настройку. Не исключено, что в течение года мы увидим этапы ее дальнейшей трансформации», – говорит он [11].

Программа импортозамещения. О необходимости импортозамещения заявил в своем выступлении Президент России В.В. Путин. В первую очередь оно касается развития предприятий машиностроительной отрасли, как ключевой отрасли народного хозяйства Российской Федерации [1, 12].

Программа по импортозамещению должна носить комплексный, мобилизационный характер (рис. 2), где ключевыми параметрами будут *время*, поскольку сложившаяся ситуация требует оперативных решений, а также *достоверность* информации, в первую очередь в отношении выявления потенциального спроса как на потребительском, так и на промышленно-логистическом рынке.

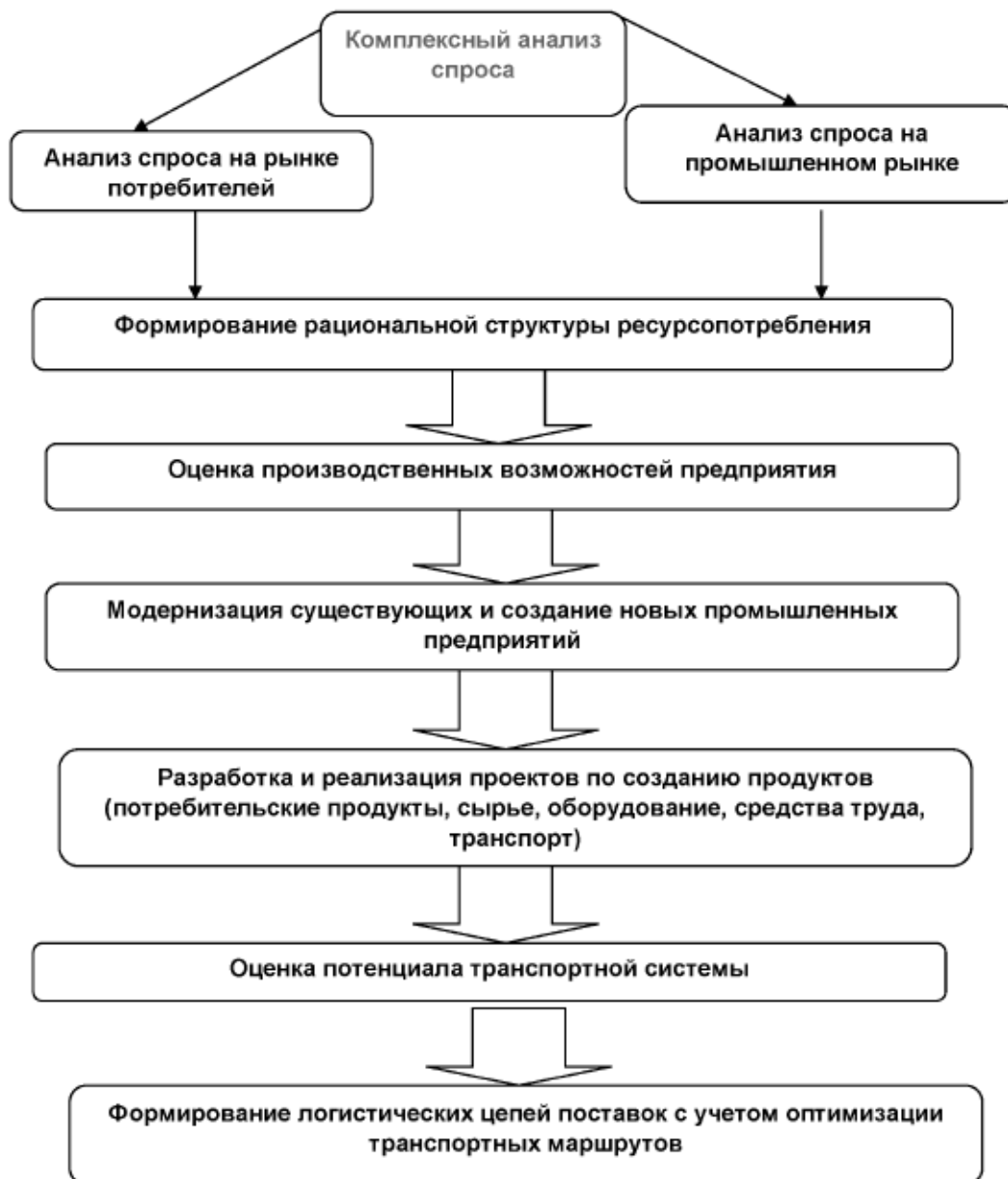


Рис. 2. Концептуальная модель разработки программы по импортозамещению

На основании достоверных данных о спросе на потребительском и промышленно-логистическом рынке наступает этап формирования рациональной структуры потребления, необходимой для планирования модернизации существующих и создания новых промышленно-логистических мощностей (производственных предприятий), для производства продуктов (потребительских товаров, сырья и оборудования), на которые выявлен спрос.

Следующий этап – комплексная оценка производственных возможностей предприятий. Необходимо провести анализ отраслевой структуры, выявить количество предприятий по каждой отрасли промышленно-логистического сектора экономики, определить уровень модернизации существующих предприятий с точки зрения их возможно-

сти в оптимально сжатые сроки произвести продукцию и тем самым удовлетворить выявленный спрос.

В то же время следует принять решение о создании новых производственных предприятий, особенно в тех отраслях, где высокая импортозависимость. В рамках данной задачи следует выбрать наиболее рациональный организационный механизм взаимодействия государственных структур и частных компаний с целью инвестирования в создаваемые предприятия.

Третий этап – *разработка производственных программ и проектов по созданию импортозамещаемых продуктов*, где встает вопрос о наличии профильных специалистов и консалтинговой поддержки, поскольку подобные проекты являются высокорисковыми.

Значительная роль отводится *маркетингу* на всем протяжении реализации программы по импортозамещению, начиная от исследований спроса на потребительском и промышленном рынке, разработке эффективных маркетинговых коммуникаций. В этом отношении отечественному производителю надо позаимствовать опыт стран Западной Европы, США и Японии с точки зрения продвижения своих продуктов на российский рынок.

Надо отметить, что отечественные компании, например, производители диагностического медицинского оборудования, зачастую не могут реализовать на российском рынке свою продукцию не по причине более низкого качества продукта по сравнению с аналогичными продуктами зарубежных компаний, а по причине маркетинговой пассивности, экономии на рекламе, неумения разрабатывать рекламную политику, а самое главное по неведению, что маркетинговая реклама возымеет действие. В связи с этим большое значение имеет осознание необходимости использовать инструменты маркетинга в целях информированности потребителей, активного участия производителей в отраслевых выставках и умения планировать и проводить рекламные мероприятия.

Безусловным фактором, влияющим на конкурентоспособность импортозамещаемой продукции, выступает выбор оптимальных каналов сбыта продукции, доставка с учетом оптимизации транспортных маршрутов, способствующих снижению транзакционных издержек. Взвешенные и рациональные решения помогут скорейшему запуску программы по импортозамещению.

Ряд регионов России обладает внушительной базой природных ресурсов, в связи с этим стратегия развития региона должна быть ориентирована на диверсификацию логистики региональной промышленности. Это является обоснованным и необходимым направлением с ускоренным созданием и развитием машиностроительных объектов на базе местной металлургической продукции.

В качестве примера можно представить Мурманскую область, где данное направление с выпуском экспортной продукции с более высокой

добавленной стоимостью обеспечит не только высокую прибыль при реализации, но и повысит эффективность эксплуатации морского флота, обеспечивающего перевозки, поскольку продукция высокого технологического передела будет представлять более тарифицированный груз. Но, кроме того, готовая продукция потребует меньшей грузоподъемности судов и меньшего объема грузовых мест, а также меньших энергозатрат при транспортировке [13].

Заключение. В условиях экономических санкций, предъявляемых к России со стороны стран НАТО и США, актуализируется процесс импортозамещения для ведущих отраслей реального сектора российской экономики, особенно промышленно-логистического комплекса. Переход промышленно-логистических предприятий к импортозамещению требует глубокого и всестороннего комплексного анализа сложившейся ситуации как на рынке потребителя, так и на рынке производителя. При этом особая роль отводится стратегии развития промышленно-логистических систем, ориентированной на реформирование добывающих и перерабатывающих отраслей и формирование новых логистических цепей поставок сырья и готовой продукции.

Список источников

1. Куренков П.В., Котляренко А.Ф. Внешнеторговые перевозки в смешанном сообщении: экономика, логистика, управление. Самара: СамГАПС, 2003. 636 с.
2. Филобокова Л.Ю., Прокопьева А. Концептуальное обоснование базовой модели стратегии развития черной металлургии в Российской Федерации // Государственный советник. 2019. № 3 (27). С. 34–41.
3. https://go.mail.ru/redirect?type=sr&redirect=eJzLKCkpKLbS1y8vL9crSkrWKyrVTyotzslLS7WNzTWNzDWNzIwMtI3MzKySLIwNrdMNLcoMTdPNkk2NDUySDZnYDAoM7EwNzU2NDNkuOCoxV7aVntsn6nB9u7m59oADdIcUQ&src=1773b16&via_page=1&user_type=14&oqid=912a21ef58c785ad.
4. https://go.mail.ru/redirect?type=sr&redirect=eJzLKCkpsNLXL8tJTMksyy8uyc_WzUstL9bLSy3RT03Oz8vPrdQ3MjAyojcwijcooTeyMDIys9DLKMnNYWAwNDOxMLEotTQyYxCVY888Jl5QXexfuqz63_IZAoVoHBY&src=2f15f10&via_page=1&user_type=14&oqid=902eed555e34634a.
5. https://go.mail.ru/redirect?type=sr&redirect=eJzLKCkpKLbS1y_KTNQrKtU3MjAyMjA2NNPPzC3ILyrJrorMTS1OzkjNyozVNTQ3tzCxtLQwNdTLKMnNYWAwNDMBCphbGBkw7H6k4Pphr_Ir7Z-fy6PtC6oBo2YdbQ&src=4c9de7a&via_page=1&user_type=14&oqid=9030c6d7f635fe9c.
6. Балацкий Е.В., Екимова Н.А. Эффективность институционального развития России: альтернативная оценка // Terra Economicus. 2015. Т. 13. № 4. С. 31–51.

7. *Филобокова Л.Ю., Жданкина А.Ю.* Нефтегазовый комплекс Сахалинской области: состояние, проблемы, вектор стратегического управления // Национальная безопасность и стратегическое планирование. 2020. № 4 (32). С. 29–35.
8. *Питер Ф. Друкер.* Задачи менеджмента в XXI веке: пер. с англ. Москва: Вильямс, 2007. 272 с.
9. *Фатхутдинов Р.А.* Стратегическая конкурентоспособность. Москва: Экономика, 2005.
10. Инновационное развитие экономических систем: теория и методология: монография / *А.Ю. Егоров* [и др.]; под общ. ред. *А.Ю. Егорова, А.А. Сафроновой*; Московский гос. ун-т экономики, статистики и информатики (МЭСИ). Москва: МЭСИ, 2015. 205 с.
11. *Зайнуллин Е.* Регулятор придержит золото // Коммерсантъ. 2022. № 52(7253). С. 9.
12. https://go.mail.ru/redirect?type=sr&redirect=eJzLKckpsNLXL8tJTMksyy8uyc_WzUstL9bLSy3RT03Oz8vPrdQ3MjAyojcw1jcooTeyMDIys9DLKMnNYWAwNDOxMLEotTQyYxCVY888Jl5QXexfuqz63_IZA0VoHBY&src=2f15f10&via_page=1&user_type=14&oqid=902eed555e34634a.
13. Формирование стратегического прорыва развития Мурманской области в системе международных транспортных коридоров / *С.Н. Васильев, С.С. Гончаренко, В.А. Персианов* [и др.] // Север и Арктика в новой парадигме мирового развития. Лузинские чтения. 2020. С. 6–8.

References

1. *Kurenkov P.V., Kotlyarenko A.F.* Vneshnetorgovye perevozki v smeshannom soobshchenii: ehkonomika, logistika, upravlenie. Samara: SaMGAPS, 2003. 636 s.
2. *Filobokova L.YU., Prokop'eva A.* Kontseptual'noe obosnovanie bazovoi modeli strategii razvitiya chernoi metallurgii v Rossiiskoi Federatsii // Gosudarstvennyi sovetnik. 2019. № 3 (27). S. 34–41.
3. https://go.mail.ru/redirect?type=sr&redirect=eJzLKckpKLbS1y8vL9crSkrWKyrVTyotzxsLLS7WNzTWNzDWNzIwMtI3MzKySLIwNrdMNLcoMTdPNkk2NDUySDZnYDAoM7EwNzU2NDNkuOCoxV7aVntsn6nB9u7m59oADdIcUQ&src=1773b16&via_page=1&user_type=14&oqid=912a21ef58c785ad.
4. https://go.mail.ru/redirect?type=sr&redirect=eJzLKckpsNLXL8tJTMksyy8uyc_WzUstL9bLSy3RT03Oz8vPrdQ3MjAyojcw1jcooTeyMDIys9DLKMnNYWAwNDOxMLEotTQyYxCVY888Jl5QXexfuqz63_IZA0VoHBY&src=2f15f10&via_page=1&user_type=14&oqid=902eed555e34634a.
5. https://go.mail.ru/redirect?type=sr&redirect=eJzLKckpKLbS1y_KTNQrKtU3MjAyMjA2NNPPzC3ILyrJrorMTS1OzkjNyozVNTQ3ztCxtLQwNdTLKMnNYWAwNDMBCphbGBkw7H6k4Pphr_Ir7Z-

fy6PtC6oBo2YdbQ&src=4c9de7a&via_page=1&user_type=14&oqid=9030c6d7f635fe9c.

6. *Balatskii E.V., Ekimova N.A.* Ehffektivnost' institutsional'nogo razvitiya Rossii: al'ternativnaya otsenka // Terra Economicus. 2015. T. 13. № 4. С. 31–51.
7. *Filobokova L.YU., Zhdankina A.YU.* Neftegazovyi kompleks Sakhalinskoj oblasti: sostoyanie, problemy, vektor strategicheskogo upravleniya// Natsional'naya bezopasnost' i strategicheskoe planirovanie. 2020. № 4 (32). С. 29–35.
8. *Piter F. Druker.* Zadachi menedzhmenta v XXI veke: per. s angl. Moskva: Vil'yams, 2007. 272 s.
9. *Fatkhutdinov R.A.* Strategicheskaya konkurentosposobnost'. Moskva: Ehkonomika, 2005.
10. Innovatsionnoe razvitie ehkonomicheskikh sistem: teoriya i metodologiya: monografiya / *A.YU. Egorov* [i dr.]; pod obshch. red. *A.YU. Egorova, A.A. Safronovoi*; Moskovskii gos. un-t ehkonomiki, statistiki i informatiki (MEHSI). Moskva: MEHSI, 2015. 205 s.
11. *Zainullin E.* Regulyator priderzhit zoloto // Kommersant". 2022. № 52(7253). С. 9.
12. https://go.mail.ru/redirect?type=sr&redirect=eJzLKckpsNLXL8tJTMksy-y8uyc_WzUstL9bLSy3RT03Oz8vPrdQ3MjAyojcw1jco0TeyMDIys9DLKMnNYWAwNDOxMLEotTQyYxCVY888Jl5QXexfuqz63_IZA0VoHBY&src=2f15f10&via_page=1&user_type=14&oqid=902eed555e34634a.
13. Formirovanie strategicheskogo proryva razvitiya Murmanskoi oblasti v sisteme mezhdunarodnykh transportnykh koridorov /*S.N. Vasil'ev, S.S. Goncharenko, V.A. Persianov* [i dr.] // Sever i Arktika v novoi paradigme mirovogo razvitiya. Luzinskie chteniya. 2020. С. 6–8.

Статья принята к публикации 21.06.2022/

The article has been accepted for publication 21.06.2022.

Информация об авторах:

Петр Владимирович Куренков, профессор кафедры управления транспортным бизнесом и интеллектуальных систем, доктор экономических наук, профессор
Анастасия Анатольевна Сафронова, доктор экономических наук, профессор
Владимир Иванович Варгунин, профессор кафедры технологии грузовой и коммерческой работы, станций и узлов, кандидат технических наук, профессор
Оксана Анатольевна Кузнецова, доцент кафедры экономики и финансов, кандидат экономических наук, доцент
Марина Николаевна Харитонова, доцент кафедры экономики и финансов, кандидат экономических наук, доцент

Information about the authors:

Petr Vladimirovich Kurenkov, Professor at the Department of Transport Business Management and Intelligent Systems, Doctor of Economic Sciences, Professor

Anastasia Anatolyevna Safronova, Doctor of Economic Sciences, Professor
Vladimir Ivanovich Vargunin³, Professor at the Department of Technology of Cargo and Commercial Work, Stations and Nodes, Candidate of Technical Sciences, Professor
Oksana Anatolyevna Kuznetsova, Associate Professor at the Department of Economics and Finance, Candidate of Economic Sciences, Associate Professor
Marina Nikolaevna Kharitonova, Associate Professor at the Department of Economics and Finance, Candidate of Economic Sciences, Associate Professor

