

В целом сложившаяся ситуация может объясняться «переходным» состоянием г. Севастополя, так как в 2014 году город был присоединен к Российской Федерации и для Севастополя практика составления Стратегических планов новая (Стратегический план был принят в 2017 году). Позднее включение в систему стратегического планирования, недостаточный опыт управленческих кадров в этой области, слабости и угрозы города, которые были рассмотрены, обуславливают несоответствие текущих управленческих решений стратегическим целям. Присвоение Севастополю статуса города федерального значения, требует немедленного решения текущих проблем для выполнения его задач как города с особым статусом, поэтому мы предполагаем, что выявленное противоречие вскоре будет разрешено.

Библиографический список

1. Стратегия социально-экономического развития города Севастополя до 2030 г. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://sevastopol.gov.ru/docs/250/32152/> (Дата обращения: 17.12.17 г.).
2. Википедия – свободная энциклопедия. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://ru.wikipedia.org/wiki/Севастополь>. (Дата обращения: 04.12.2017 г.).
3. Макаридина А. П. Управленческие решения: курс лекций (в таблицах и схемах). Екатеринбург: УрГУПС, 2011. 135 с.
4. Смирнова О. О. Правовые основы стратегического планирования в Российской Федерации // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право. 2012. № 2 (22). [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/pravovyye-osnovy-strategicheskogo-planirovaniya-v-rossiyskoy-federatsii> (дата обращения: 25.03.2018).

D. Katrush, A. Lokteva

SEVASTOPOL: CONTRADICTION OF STRATEGIC AND OPERATIONAL PLANNING

Abstract

The article is devoted to consideration of the contradiction between strategic planning and operational planning. As a research facility, the authors took the city of Sevastopol, which in 2014 ceased to be a Ukrainian city, in connection with the annexation of the Crimea to Russia and became the third city of federal significance in the Russian Federation. Since Sevastopol is relatively recently part of the Russian Federation, the practice of drawing up strategic plans for the development of the city is a new. The authors also made a SWOT-analysis of Sevastopol and a content-analysis of the city's portals to identify inconsistencies between strategic and operational planning. Particular attention was paid to comparing the materials of author's analyzes with the studied strategy of social and economic development of the city of Sevastopol until 2030. On the basis of this comparison, were define spheres of life were not reflected in one of the plans, but requiring attention from the authorities of Sevastopol.

Keywords: strategic planning, operational planning, socio-economic development strategy, SWOT-analysis, city portal.

Е. Д. Мингалёва, Р. Э. Садриева, Е. П. Шалькова

РЕЧНОЙ И МОРСКОЙ ПОРТЫ КАК ДЕТЕРМИНАНТА РАЗВИТИЯ ГОРОДА

Аннотация

Статья посвящена проверке гипотезы об определяющем влиянии портов на развитие города. На основе анализа литературы было выявлено, что порты оказывают большое влияние на развитие экономики, формирование и функционирование транспортной независимости, обороноспособности, торговли, обеспечение перевозок народно-хозяйственных грузов, развитие и использование транзитного потенциала, как самого города, так и в страны в целом. Гипотеза проверялась при помощи сопоставления результатов SWOT-анализа, изложенных

в планах стратегического развития города с морским портом (Калининград) и города с речным портом (Казань).

Ключевые слова: морской и речной порты, стратегическое развитие, SWOT-анализ, функционирование порта, влияние порта.

Морские и речные порты Российской Федерации имеют стратегическое значение для развития народно-хозяйственного комплекса страны, обеспечения её экспортных, импортных и транзитных потребностей. В Российской Федерации 184 порта, основанных на берегах трех океанов, двенадцати морей и двадцати восьми рек. Цель нашей работы – изучить влияние морского и речного портов на развитие города Казани и Калининграда. Гипотеза исследования: порт – это основной фактор, определяющий специфику развития города.

Порт – это место с защищённым водным пространством, специально оборудованное для стоянки, погрузки, разгрузки и ремонта судов, а также город у моря с так оборудованным водным пространством [3, с. 472]. Но, у морского и речного порта есть схожие и различные функции с точки зрения влияния на развитие города. Так, например, в морских портах реализуется национальная морская, таможенная и пограничная политика, осуществляется государственный портовый контроль. А речные порты являются транспортными грузоперерабатывающими комплексами.

Рассмотрим, как влияют морской и речной порт на развитие городов Казани и Калининграда. Нами было проведено исследование, включающее в себя общенаучные методы: анализ, синтез, сопоставление. В качестве источников информации были взяты два документа: Стратегия социально-экономического развития городского округа «Город Калининград» на период до 2035 года [1] и Стратегия социально-экономического развития муниципального образования г. Казани до 2030 года [2].

Калининградский порт расположен на юго-восточном побережье Балтийского моря и является единственным незамерзающим портом России на Балтике, в связи, с чем может принимать и обрабатывать различные суда в течение всего года. Порт территориально делится на четыре грузовых района: Калининградский грузовой район, Светловский грузовой район, Балтийский грузовой район, а также удалённый грузовой район Пионерский. Причалы порта, расположены на северной стороне Калининграда морского канала, а также в устье части реки Преголя с примыкающими гаванями.

Семнадцать различных компаний предоставляют услуги по перевалке грузов: нефтепродуктов, уголь, кокс, лесные грузы и лесопереработки (пиломатериалы, фанера, целлюлоза, бумага), черные металлы, ферросплавы, минеральные удобрения, зерновые грузы [1]. Основным продуктом, экспортируемым и импортируемым через порт, является металлопрокат. Порт занимает выгодное политическое положение, связан с континентальными линиями с портами Нидерландов, Великобритании, Германии, Польши и Литвы. Все это создаёт позитивные преимущества для привлечения зарубежных инвестиций и расширения внешнеэкономической деятельности. Объем перерабатываемых грузов портом Калининграда несопоставим с объемом грузов, перерабатываемых портами иностранных Прибалтийских государств [1]. Порты выполняют функцию глобальных провайдеров транспортно-логистического обеспечения грузопотоков [4, с. 6-9]. Порт Калининграда постепенно развивается, в перспективе действия федеральной политики развития портово-транспортных комплексов на Балтике. Стоит отметить, что благодаря наличию порта в Калининграде успешно развивается сфера досуга. Например, можно выбрать как прогулки на яхте или катере, так и пешие прогулки вдоль береговой линии.

Второй рассматриваемый в статье город-миллионник – Казань. По мнению «РИА Рейтинг» Казань входит в ТОП-3 городов России по таким критериям как инфраструктура и благоустройство города, качество жизни населения. Во многом успех в данных сферах определяет наличие порта, расположенного на р. Волга. **Доставка грузов по Волге** стала доступной благодаря хорошо развитой глубоководной системе межбассейновых соединений и естественным водным магистралям [2]. Волга протекает по территории пятнадцати субъектов России. Стоит отметить, что Волго-Камский бассейн лидирует по объёмам перевозок, где

транспортировке строительных материалов (песок, щебень, металлолом и др.) принадлежит 60 % от общего объёма. Так же, осуществляются перевозки зерновых культур: пшеница, фураж, и прочих грузов.

Казанский речной порт обладает пассажирским и грузовым терминалами, а также имеет прямую связь с железной дорогой и автомобильными путями, следовательно, на данный момент налажены торгово-экономические связи не только в Татарстане, но и в Российской Федерации в целом. Казанский речной порт не редко называют портом пяти морей, соединяющим Азовское, Балтийское, Белое, Каспийское и Чёрное моря, которые, в свою очередь, дают возможность перевозить товары не только по России. Создание в 1960-х годах комплекса Речного вокзала является приятным местом для свободного времяпрепровождения жителей и гостей города, а также значителен достаточно интересным и предпочитаемым местом отдыха, в том числе и для туристов. Поэтому Казанский речной порт позволяет развиваться не только экономической сфере, но и социальной.

Сопоставив результаты SWOT-анализа, которые содержатся в документах, взятых за основу нашего исследования, мы выявили сходства и различия для разных сфер жизнедеятельности Казани и Калининграда. Стоит отметить существующие угрозы – паводки и подтопление грунтовыми водами. Для исправления данной угрозы требуется комплекс защитных инженерно-технических мероприятий. Такой способ решения проблемы не будет осложнять ведение хозяйственной деятельности на территории городов. Общей слабостью Калининграда и Казани является краткость пребывания туристов, особенно в Калининграде из-за высоких железнодорожных, авиационных тарифов. Также есть и различия, например, отсутствие важных условий для создания благоприятного инвестиционного климата – для Калининграда и слабое развитие гражданского общества для Казани. Что касается сильных сторон, то общее – это то, что в городах развита инфраструктура спорта, мощный научный и образовательный потенциал и выгодное геоэкономическое и транспортно-географическое положение. Различий достаточно много, начиная с человеческого капитала, заканчивая сферой экономики и управления.

В результате проведённого анализа, можно сделать вывод, что общемировые, российские и региональные тенденции и перспективы создают в целом благоприятные условия для развития Казани. Казань имеет все возможности, чтобы быстро развивать человеческий капитал, экономику, управление и т.д., обладая чётким распределением инвестиций по разным финансовым инструментам, что противоположно Калининграду. Так как в Калининграде отсутствуют условия для создания благоприятного инвестиционного климата, чтобы поддерживать и развивать бизнес и его инфраструктуру.

Но если смотреть со стороны портов как детерминанты развития городов, то наличие порта, как сильной стороны города, ведёт к возможности развития и укрепления экономических связей, в процессе которых происходит товарообмен не только по России, но и в других зарубежных странах. Что доказывает, что очень велико значение развития порта в таких городах как Калининград и Казань. На современном этапе государству необходимо акцентировать внимание на ключевые звенья функционирования портовой системы страны.

Для Калининграда порт имеет существенное значение, вся экономика города построена за счёт порта, все политические отношения связаны с работой порта и т.д. И если задаться вопросами «Что будет, если порт закроют? Какие же изменения потерпит город?», то ответом является то, что город начнёт сосуществовать, и его отнесут в категорию городов реципиентов. И что будет дальше, можно только предполагать. Если закроют порт в Казани, то это не будет являться существенным недостатком, так как Казань развивается не только при помощи порта, но и при помощи человеческого капитала, иностранных инвестиций, малого и среднего бизнеса и расширенной логистики.

В ходе проведённого исследования гипотеза подтвердилась. Модернизация, привлечение инвестиций в развитие портовых городов, налаживание транспортно-логистического обеспечения, активизация грузооборотов приведут к развитию экономики, функционирования транспортной независимости, обороноспособности, внешней торговли, обеспечение пе-

ревозок народно-хозяйственных грузов, развития и использования транзитного потенциала, как самого города, так и в дальнейшем страны.

Библиографический список

1. Стратегия социально-экономического развития городского округа «Город Калининград» на период до 2035 года. От 09.10.2013 №302
2. Стратегия социально-экономического развития муниципального образования г. Казани до 2030 года. От 14.12.2016 №2-12
3. Ожегов С. И., Шведова Н. Ю. Толковый словарь русского языка: 80 000 слов и фразеологических выражений. 4-е изд., дополненное. М.: Азбуковник, 1999. 944 с.
4. Степанов А. Л. Эволюция портов и экспедиторской деятельности – основа транспортной логистики // Эксплуатация морского транспорта. 2007. № 4 (50). С. 6-9.

E. Mingaleva, R. Sadrieva, E. Shalkova

RIVER AND SEA PORTS AS A DETERMINANT OF CITY DEVELOPMENT

Abstract

The article is devoted to testing the hypothesis about the determining influence of ports on the development of the city. Based on the literature analysis, it was revealed that ports have a great impact on the development of the economy, the formation and functioning of transport independence, defense, trade, transportation of national economic goods, the development and use of transit potential, both in the city and in the country as a whole. The hypothesis was tested by comparing the results of SWOT analysis outlined in the plans of strategic development of the city with the seaport (Kaliningrad) and the city with the river port (Kazan).

Keywords: sea and river ports, strategic development, SWOT-analysis, the functioning of the port, the impact of the port.