

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации  
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение  
высшего образования «Владивостокский государственный университет»

---

**ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ ВУЗОВ –  
НА РАЗВИТИЕ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОГО РЕГИОНА  
РОССИИ И СТРАН АТР**

Материалы XXV международной научно-практической  
конференции студентов, аспирантов и молодых ученых  
19–20 июня 2023 г.

Том 4

Под общей редакцией д-ра экон. наук Т.В. Терентьевой

Электронное научное издание

Владивосток  
Издательство ВВГУ  
2023

УДК 378.4  
ББК 74.584(255)я431  
И73

**Интеллектуальный потенциал вузов – на развитие Дальне-  
И73 восточного региона России и стран АТР : материалы XXV**  
международной науч.-практ. конф. студентов, аспирантов и молодых ученых (г. Владивосток, 19–20 июня 2023 г.) : в 4 т. Т. 4 / под общ. ред. д-ра экон. наук Т.В. Терентьевой ; Владивостокский государственный университет. – Владивосток: Изд-во ВВГУ, 2023. – 370 с.

ISBN 978-5-9736-0711-1

Включены материалы XXV международной научно-практической конференции студентов, аспирантов и молодых ученых «Интеллектуальный потенциал вузов – на развитие Дальневосточного региона России и стран Азиатско-Тихоокеанского региона», состоявшейся во Владивостокском государственном университете (г. Владивосток, 19–20 июня 2023 г.).

Том 4 включает в себя следующие секции:

- МАТЕМАТИЧЕСКОЕ МОДЕЛИРОВАНИЕ.
- ИНФОРМАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ.
- ИНФОРМАТИЗАЦИЯ НА ПРЕДПРИЯТИЯХ.
- ЭЛЕКТРОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ.
- ОКНО В ЦИФРОВОЙ МИРЬ.
- КАЧЕСТВО УСЛУГ И ТЕХНОЛОГИЙ.
- ИННОВАТИКА НА ТРАНСПОРТЕ.
- АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ БЕЗОПАСНОСТИ
- ЭКОЛОГИЧ И ОХРАНА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ.
- НАУЧНЫЙ СТАРТ.
- СЕКЦИЯ АСПИРАНТОВ.

УДК 378.4  
ББК 74.584(255)я431

ISBN 978-5-9736-0711-1

© ФГБОУ ВО «Владивостокский государственный университет, издание, 2023

<i>Шагин М.Л., Тарасова Е.В.</i> Использование отходов металлов в качестве вторичного сырья (на примере ООО «Завод по переработке цветных металлов СИНЬХУЭЙ») .....	274
---	-----

### **Секция. НАУЧНЫЙ СТАРТ**

<i>Вольхина А.В., Джолдошева В.М.</i> Фриланс как возможность личностного, профессионального роста и источника дохода .....	278
<i>Ларькина С.Е., Лазарева О.В., Феоктистова Е.А.</i> Бизнес-план по открытию малого бизнеса в качестве индивидуального предпринимателя.....	281
<i>Розулькин И.К., Ткаченко Н.Р.</i> Фондовый рынок: личный опыт.....	285

### **СЕКЦИЯ АСПИРАНТОВ**

<i>Барышева Ю.И., Исаев А.А.</i> Основные и дополнительные факторы конкурентоспособности интегрированных рыбных продуктов на основе продукции холодного и горячего копчения.....	288
<i>Блюдик А.Р., Масюк Н.Н.</i> Анализ согласованности национальной и региональной транспортных стратегий в части развития морского транспорта на примере Приморского края .....	291
<i>Борисов Р.П., Шахгельдян К.И.</i> Оценка влияния ChatGPT на образование и научное сообщество: возможности, ограничения и перспективы развития .....	299
<i>Бочкарникова Ю.В.</i> Герменевтика мультимедийного пространства как социо-культурный нарратив .....	302
<i>Бузина Е.В., Коноплева Н.А.</i> Представление о сущности воспитательной деятельности в современной российской культуре .....	305
<i>Васильева Е.В., Коноплева Н.А.</i> Игровая деятельность как способ презентации ценностных ориентаций современной молодежи.....	313
<i>Волошин Д.Д., Ершова Т.В.</i> Обоснование целесообразности применения архетипов Юнга в обновлении бренд-концепции вуза.....	317
<i>Гу Цзюань, Метляева Т.В.</i> Теоретико-методологические подходы к определению понятий «имидж» и «образ» страны в контексте научного исследования: «Имидж России в творчестве российских и китайских художников».....	322
<i>Каменная Е.О., Коноплева Н.А.</i> Воспитание подрастающего поколения как фактор сохранения культурных ценностей.....	328
<i>Макиевская Ю.Ю., Латкин А.П.</i> Сравнительная оценка перспектив развития аэропортовых комплексов в ДВФО.....	333
<i>Матвеева Д.М.</i> Основные направления правовой политики российского государства в области робототехники .....	338
<i>Падин А.Э.</i> Теория процессуального риска в контексте развития предпринимательства в России .....	341
<i>Поветкина А.А., Коноплева Н.А.</i> Территориальная идентичность как ресурс развития региона .....	346
<i>Полякова Е.В.</i> Правовая культура и правовое сознание: проблемы понимания и формирования.....	350
<i>Прокопас М.К., Савалей В.В.</i> Оценка уровня неформальной экономики в России и влияния санкционных ограничений на ее масштабы .....	356
<i>Шевченко В.К., Коноплева Н.А.</i> Экологическая культура – основание взаимодействия природы и человека.....	361

Таким образом, выявление 17 основных и 5 дополнительных характеристик, от которых зависит выбор потребителя рыбной продукции холодного и горячего копчения, позволяет разработать оригинальный методический подход к оценке конкурентоспособности интегрированного продукта рыбопереработки на основе продукции холодного и горячего копчения.

1. Азгальдов Г. Г., Райхман Э. П. О квалитметрии. – Москва: Изд-во стандартов, 1973. – 172 с.
2. Барышева Ю. И. Факторы конкурентоспособности интегрированных продуктов на основе рыбных консервов // Актуальные проблемы рынка: сборник научных статей. Владивосток: Изд-во ВГУЭС, 2021. – С. 4-20.
3. Барышева Ю.И., Исаев А.А. Факторы конкурентоспособности интегрированных продуктов на основе мороженой рыбной продукции // Интеллектуальный потенциал вузов – на развитие Дальневосточного региона России и стран АТР: материалы XXIV международной науч.-практ. конф. студентов, аспирантов и молодых ученых (г. Владивосток, 26–28 апреля 2022 г.) / под общ. ред. д-ра экон. наук Т.В. Терентьевой; Владивостокский государственный университет экономики и сервиса. Владивосток: Изд-во ВГУЭС, 2022. С. 50-53.
4. Барышева Ю.И., Исаев А.А. Факторы конкурентоспособности рыбной продукции (на примере мороженой рыбы) // Практический маркетинг. – 2022. – №8 (305). – С. 50-56.
5. Барышева Ю.И., Исаев А.А. Факторы конкурентоспособности интегрированных продуктов на основе рыбной продукции холодного и горячего копчения // Наука без границ: сборник материалов международного форума молодых ученых (г. Владивосток, 24–26 ноября 2022 г.) / под общ. ред. канд. пед. наук Г. В. Петрук, канд. соц. наук Е.Е. Абросимовой; Владивостокский государственный университет. – Владивосток, 2023. – С. 28-31.
6. Исаев А. А., Исаева Л. А. Обеспечение конкурентоспособности товаров: биокибернетический аспект // Морские интеллектуальные технологии. 2021. №1 (51), Т. 1. С. 97-101.
7. Исаев А. А. Принятие решения о покупке: эмоциональный аспект // Практический маркетинг. – 2015. – № 5. – С. 3-6.
8. Исаев А.А. Программы человека. – Москва: Директ-Медиа, 2022. – 47 с.
9. Исаев А.А. Психопрограммистика. – Москва-Берлин: Директ-Медиа, 2019. – 62 с.
10. Исаев А.А. Конкурентоспособность предприятия: проблемы теории // Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета экономики и сервиса. – 2009. – № 4 (4). – С. 165–172.
11. Исаев А.А., Исаева Л.А., Луговец А.А. Обеспечение конкурентоспособности морских перевозок: теоретический и методологический аспекты // Морские интеллектуальные технологии. – 2017. – № 4 (38), Т. 3. С. 139-143.
12. Исаев А.А., Мегей Е.С., Лентарев А.А. Факторы конкурентоспособности каботажных грузовых морских перевозок // Морские интеллектуальные технологии. 2017. № 4 (38), Т. 3. С. 144–150.
13. Исаев А.А., Исаева Л.А., Сокуренок В.А. Формирование системы обеспечения конкурентоспособности продукции на предприятии / под науч. ред. д-ра экон. наук А.А. Исаева. – Владивосток: Изд-во ВГУЭС, 2018. – 148 с.
14. Мегей Е.С. Понятие «конкурентоспособность предприятия» // Актуальные проблемы рынка: сборник научных статей. – Владивосток: Изд-во ВГУЭС, 2016. – С. 57–66.

УДК 332.14

## **АНАЛИЗ СОГЛАСОВАННОСТИ НАЦИОНАЛЬНОЙ И РЕГИОНАЛЬНОЙ ТРАНСПОРТНЫХ СТРАТЕГИЙ В ЧАСТИ РАЗВИТИЯ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА НА ПРИМЕРЕ ПРИМОРСКОГО КРАЯ**

**А.Р. Блюдик**  
аспирант  
**Н.Н. Масюк**

д-р экон. наук, профессор, профессор кафедры экономики и управления

*Владивостокский государственный университет  
Владивосток. Россия*

*Анализ согласованности национальной и региональной транспортных стратегий является важным шагом в обеспечении эффективного развития морского транспорта. В*

исследовании проанализированы основные положения национальной транспортной стратегии РФ, стратегии социально-экономического развития Приморского края. По итогам контент-анализа оценена степень согласованности стратегий, определены основные различия. В качестве рекомендации по улучшению согласованности предлагается использование аналитики больших данных и машинного обучения, позволяющего построить имитационную модель любой системы и спрогнозировать её развитие по различным вариантам.

**Ключевые слова:** транспортная стратегия, согласованность стратегий, морской транспорт, инфраструктура морского транспорта, большие данные, машинное обучение.

## ANALYSIS OF CONSISTENCY BETWEEN NATIONAL AND REGIONAL TRANSPORT STRATEGIES IN THE DEVELOPMENT OF MARITIME TRANSPORT USING THE EXAMPLE OF PRIMORSKY TERRITORY

*The analysis of the coherence of national and regional transport strategies is an important step in ensuring the effective development of maritime transport. The study analyzes the main provisions of the national transport strategy of the Russian Federation, the strategy of socio-economic development of Primorsky Krai. Based on the results of the content analysis, the degree of consistency of strategies was assessed, the main differences were identified. As a recommendation for improving consistency, the use of big data analytics and machine learning is proposed, which allows you to build a simulation model of any system and predict its development according to various options.*

**Keywords:** transport strategy, consistency of strategies, maritime transport, maritime transport infrastructure, big data, machine learning.

Согласование национальных и региональных транспортных стратегий является одним из основных условий эффективного развития морского транспорта и его инфраструктуры. Актуальность исследования заключается в том, что транспортная стратегия развития морского транспорта является важным инструментом для обеспечения устойчивого развития отрасли и экономического роста страны. Государству необходима транспортная стратегия для определения приоритетных направлений, а также для обеспечения эффективного использования ресурсов и максимизации выгод от развития отрасли. Транспортная стратегия позволяет определить необходимые инвестиции в инфраструктуру морского транспорта, регулировать деятельности компаний, занимающихся транспортировкой, обеспечивать безопасность судоходства, а также сотрудничество с иностранными партнёрами в области транспортного сектора.

Цель исследования – проанализировать согласованность основных положений национальной и региональной транспортных стратегий в части развития морского транспорта и его инфраструктуры на примере Приморского края. Задачи, решаемые в ходе исследования:

- изучить Стратегию развития транспортной системы Российской Федерации на период до 2030 года в части развития морского транспорта и его инфраструктуры;
- изучить Стратегию социально-экономического развития Приморского края на период до 2030 года, утвержденную Постановлением от 28 декабря 2018 года № 668-па, в части развития морского транспорта и его инфраструктуры;
- провести контент-анализ основных положений стратегий на предмет согласованности;
- сформулировать рекомендации для повышения согласованности национальной и региональной транспортных стратегий.

Объект исследования – основные положения Стратегии развития транспортной системы Российской Федерации на период до 2030 года и Стратегии социально-экономического развития Приморского края на период до 2030 года. Предмет – согласованность основных положений национальной и региональной транспортных стратегий.

В исследовании применены методы сравнительного анализа, системный подход, контент-анализ. Научная новизна исследования заключается в авторском подходе к анализу согласованности основных положений транспортных стратегий: сформированы сравнительные таблицы, в которых с помощью контент-анализа показаны сходства и различия.

Морской транспорт – важная составляющая транспортной системы России, а Приморский край – ключевой регион для его развития. По данным Росстата, в 2021 году в направлении экономической деятельности «Транспортировка и хранение» среднегодовое число занятых

составило 2964,6 тыс. человек, из них 1,9 % в отрасли водного транспорта (что составляет 56,2 тыс. в абсолютных показателях) [8].

Доля водного транспорта в структуре внутригосударственных перевозок составляет всего 0,28 % (в абсолютных показателях 23 млн т.), уступая автомобильному и железнодорожному транспорту (67,2 и 17,18 %, соответственно), однако в структуре международной торговли морской транспорт остаётся лидирующим.

Руководитель Федеральной таможенной службы России Руслан Давыдов сообщил: «В структуре видов транспорта, обеспечивающих внешнеэкономическую деятельность, наблюдается небольшое смещение в сторону морских перевозок: по итогам 2022 года на морские перевозки приходилось 69 % оборота по весу против 63 % годом ранее» [2]. Объёмы железнодорожных перевозок сократились в 2022 году на 4 %, составив 15 % в общей структуре. Автомобильные перевозки заняли долю в 5 % оборота.

Основные положения Транспортной стратегии РФ на период до 2030 года в части инфраструктуры морского транспорта можно сформулировать следующим образом [9]:

1. Развитие морского транспорта – приоритетное направление государственной политики в области транспорта. Стратегия направлена на создание эффективной морской транспортной системы, обеспечивающей конкурентоспособность РФ на международном рынке.

2. Развитие морских портов. Стратегия предусматривает развитие морских портов и создание новых морских терминалов для обеспечения грузооборота и увеличения транзитного потенциала.

3. Модернизация и расширение инфраструктуры. Стратегия предусматривает модернизацию и расширение инфраструктуры морского транспорта, включая глубоководные порты, ремонтные верфи, инфраструктуру морских терминалов и причалов.

4. Развитие морского флота. Стратегия направлена на развитие морского флота России, включая флот грузовых и пассажирских судов, а также судов поддержки и обеспечения.

5. Улучшение экологической безопасности. Стратегия предусматривает улучшение экологической безопасности в морских портах и на морских маршрутах, а также повышение энергоэффективности морского транспорта.

6. Укрепление международной позиции России. Стратегия направлена на укрепление международной позиции России в области морского транспорта, в том числе путем участия в международных транспортных проектах и программе «Новый шелковый путь».

Реализовывать основные положения предлагается за счёт следующих мероприятий:

– увеличивать долю морского транспорта в транспортной системе России за счёт развития морских портов и улучшения их инфраструктуры;

– развивать морскую флотилию и повышать эффективность её использования;

– создавать конкурентоспособные условия для морских перевозок и улучшать качество обслуживания клиентов;

– реализовывать комплексную программу модернизации и развития морской инфраструктуры, включающую в себя создание новых и модернизацию существующих морских портов, строительство новых и модернизацию существующих судов и терминалов;

– внедрять инновационные технологии и повышать уровень цифровизации в морском транспорте;

– содействовать развитию экономики регионов через развитие морского транспорта и инфраструктуры морского транспорта.

Все эти меры должны не только сделать перевозки более доступными внутри страны, но и обеспечить укрепление позиций России на международном рынке морских перевозок и увеличить объёмы экспорта и импорта товаров через морской транспорт.

В Стратегии социально-экономического развития Приморского края до 2030 года развитие морского транспорта и его инфраструктуры также является одним из приоритетов. Основные положения [7]:

– создание благоприятных условий для развития морского транспорта, включая улучшение портовых инфраструктур и расширение территорий морских портов;

– разработка стратегии по развитию морского транспорта на основе потребностей региона в грузовых и пассажирских перевозках, с учётом международных требований к морскому транспорту;

- укрепление позиций Приморского края как лидера в области морских перевозок на Дальнем Востоке путём привлечения инвестиций в развитие морского транспорта и увеличения конкурентоспособности морских портов;
- внедрение новых технологий и развитие цифровых технологий в морском транспорте с целью повышения эффективности и безопасности морских перевозок;
- развитие международных перевозок в рамках транспортно-логистического коридора «Восточный порт – Восточный экономический коридор – Восточно-Сибирская железная дорога»;
- развитие инфраструктуры морского туризма, включая создание новых портовых объектов, улучшение качества обслуживания пассажиров и туристов, и повышение доступности туристических объектов на берегу моря.
- развитие экспортного потенциала Приморского края через развитие морского транспорта, включая создание новых экспортных маршрутов и увеличение грузооборота.

По итогам сравнительного анализа основных положений выявлены общие приоритеты, характерные для национальной и региональной стратегии (табл. 1).

Таблица 1

### Сравнительный анализ общих приоритетов транспортных стратегий

Линия сравнения	Транспортная стратегия РФ до 2030 года	Стратегия социально-экономического развития Приморского края до 2030 года
Общие цели	Обеспечение конкурентоспособности и экономической эффективности транспорта, обеспечение безопасности, снижение воздействия транспорта на окружающую среду	Развитие Приморского края как центра международного транспортного коридора, увеличение объемов международных перевозок, модернизация инфраструктуры транспорта, увеличение доли морского транспорта в общем объеме грузоперевозок
Транспорт: развитие морских перевозок	Развитие конкурентоспособного морского транспорта, улучшение доступности морских портов, создание условий для привлечения инвестиций, увеличение грузооборота морского транспорта до 800-900 млн тонн в год, увеличение доли судов флага России в глобальной торговле, развитие международного сотрудничества в морском транспорте	Увеличение объемов морских перевозок, повышение качества предоставляемых услуг, развитие экспортного потенциала морского порта Владивосток, развитие международных контейнерных перевозок, развитие линейных сервисов в регионе, увеличение доли российского флота в общем объеме морских перевозок, развитие транспортной логистики и повышение ее конкурентоспособности
Инфраструктура: развитие морских портов	Строительство новых портов и модернизация существующих, повышение эффективности работы портовых структур, создание конкурентной среды в портовой отрасли, развитие инфраструктуры доступа к портам	Развитие портовой инфраструктуры, создание новых терминалов, модернизация судового флота, увеличение пропускной способности портов на 10-15%, создание новых терминалов, в том числе многофункциональных, развитие логистических центров вблизи портов
Туризм: развитие морского туризма	Развитие круизного туризма, развитие инфраструктуры для приёма туристов на берегу и в море, создание новых курортов и туристических кластеров, повышение качества туристических услуг	Развитие круизного туризма и привлечение круизных компаний, создание условий для развития экотуризма и спортивного туризма, развитие туристических кластеров на базе курортных зон и городов
Меры по повышению конкурентоспособности	Усовершенствование системы тарифов, уменьшение времени перевозки грузов, улучшение качества предоставляемых услуг	Повышение качества предоставляемых услуг, снижение стоимости перевозок, улучшение системы управления транспортными потоками, усовершенствование информационных технологий

Источник: сост. авт. по [7; 9].

Строительство, модернизация портов и судов, транспортные коридоры, увеличение доли российского флота, круизное и туристическое развитие обозначено в обеих стратегиях в качестве приоритета. Общая также и цель – повышение конкурентоспособности, увеличение экс-

портного потенциала, повышение инвестиционной привлекательности. И регион, и страна видят важным строить логистические центры, повышать сервис перевозок и снижать тарифы, иными словами – повышать доступность перевозок. Таким образом, в обеих стратегиях указывается на необходимость развития морских портов, увеличения их пропускной способности и создания конкурентной среды. Обе стратегии направлены на развитие морского транспорта и инфраструктуры морского транспорта, с целью повышения конкурентоспособности российского флота.

Основные различия между транспортной стратегией РФ до 2023 года и стратегией социально-экономического развития Приморского края до 2030 года в части развития морского транспорта и его инфраструктуры представлены в таблице 2.

Основное отличие Транспортной стратегии РФ до 2030 года и Стратегии социально-экономического развития Приморского края до 2030 года заключается в масштабе, источниках финансирования и уровне детализации и конкретности мероприятий, направленных на развитие морского транспорта и инфраструктуры морского транспорта. В национальной стратегии представлены более общие и обширные положения, в то время как в региональной более детально разработаны конкретные мероприятия и проекты, направленные на развитие морского транспорта и его инфраструктуры в регионе. Обе стратегии подчёркивают важность использования цифровых технологий для развития инфраструктуры морского транспорта, но имеют некоторые различия в конкретных целях и задачах по их реализации. Таким образом, национальная транспортная стратегия определяет общие принципы и приоритеты развития транспортной системы страны, а региональная стратегия направлена на учёт особенностей региона и местных потребностей.

Таблица 2

### Сравнительный анализ различий транспортных стратегий

Положения	Транспортная стратегия РФ до 2030 года	Стратегия социально-экономического развития Приморского края до 2030 года
Целевые показатели	Ориентирована на повышение эффективности транспортной системы страны, сокращение затрат на логистику и увеличение транзитных перевозок	Развитие территории региона, включая создание новых рабочих мест и привлечение инвестиций
Масштаб	Охватывает всю территорию РФ и, соответственно, включает мероприятия по развитию морского транспорта и его инфраструктуры на всей территории	Охватывает только территорию Приморского края и, соответственно, содержит мероприятия по развитию морского транспорта и его инфраструктуры только в этом регионе
Средства финансирования	Предусматривает значительную государственную поддержку развития морского транспорта, включая создание инфраструктуры и финансирование инвестиционных проектов	Ориентирована на привлечение частных инвестиций в развитие морского транспорта
Приоритеты	Принципиальное увеличение объёмов грузов, перевозимых морским транспортом. Уделяет большое внимание развитию транзитных перевозок через порты России, включая создание новых мультимодальных терминалов и увеличение оборотов в портах	Сохранение существующих объёмов перевозок. Ставит своей целью развитие территории региона, включая создание новых рабочих мест и привлечение инвестиций, ориентирована на развитие экспортно-импортного трафика через порты Приморского края
Развитие судоходства	Развитие российского судостроения и увеличение доли отечественных судов во флоте. Предусматривает развитие судоходства по всем видам внутренних водных путей и морского транспорта, включая создание новых флотов и модернизацию существующих судов	Содействие развитию отечественного судостроения и увеличение доли отечественных судов в транспортных потоках региона. Уделяет большее внимание развитию морского транспорта и созданию новых портов внутри региона. Развитие транзитных маршрутов через территорию Приморского края, создание магистральных и локальных морских маршрутов



Положения	Транспортная стратегия РФ до 2030 года	Стратегия социально-экономического развития Приморского края до 2030 года
Использование цифровых технологий	Предусматривает развитие цифровых технологий в морском транспорте и создание электронных систем управления портами. Устанавливает цель по созданию единой информационной системы морского и речного транспорта	Предусматривает создание цифровой инфраструктуры морского транспорта для повышения эффективности управления портами и судоходством, а также обеспечения безопасности мореплавания. Ставит целью создание цифровых технологий в портах для улучшения процессов загрузки и разгрузки грузов, а также повышения качества обслуживания судов

Источник: сост. авт. по [7; 9].

Согласование национальной и региональной транспортных стратегий позволяет оптимизировать использование ресурсов, избежать дублирования проектов и максимально эффективно решать проблемы развития морской инфраструктуры в каждом регионе. Стандартные мероприятия по повышению согласованности могут выглядеть следующим образом:

- установить ясные механизмы координации между федеральными и региональными органами управления для эффективного взаимодействия между национальными и региональными транспортными стратегиями;
- создать общую платформу для обмена информацией и координации между федеральными и региональными органами управления, предоставляющую данные о развитии инфраструктуры морского транспорта;
- улучшить взаимодействие между федеральными и региональными органами управления путем создания совместных комитетов и рабочих групп;
- разработать единый план развития инфраструктуры морского транспорта, учитывающий национальные и региональные потребности и обеспечивающий согласованность стратегий;
- обеспечить устойчивое финансирование для развития инфраструктуры морского транспорта на национальном и региональном уровнях;
- привлечь частные инвестиции для развития инфраструктуры морского транспорта;
- обеспечить участие заинтересованных сторон в процессе разработки и реализации стратегий.
- повысить осведомленность населения и предпринимательского сообщества о целях и задачах национальной и региональной транспортных стратегий, а также о проектах, связанных с развитием инфраструктуры морского транспорта;
- регулярно проводить мониторинг и оценку эффективности реализации стратегий, с целью корректировки при необходимости.
- обеспечить участие региональных органов власти в процессе разработки национальных транспортных стратегий, чтобы учитывать потребности регионов в развитии морской инфраструктуры.

Самым действенным мероприятием видится, конечно, участие региональных органов власти в процессе разработки национальных транспортных стратегий и учёт потребностей регионов в развитии морской инфраструктуры. Для реализации этого мероприятия следует создать межведомственную рабочую группу, которая будет заниматься разработкой национальной транспортной стратегии, с участием представителей региональных органов власти. Группа будет проводить общественные слушания и консультации с представителями региональных органов власти, общественных организаций и бизнес-сообщества для сбора мнений и предложений по развитию морской инфраструктуры в регионах. Поможет также и регулярное информирование региональных органов власти о ходе разработки национальной транспортной стратегии и обновлении её в соответствии с изменениями в ситуации на рынке морского транспорта. Установление механизмов мониторинга и оценки реализации национальной транспортной стратегии в регионах, с учётом местных особенностей и потребностей и включение в национальную транспортную стратегию конкретных мер и рекомендаций по развитию морской инфраструктуры в регионах – основа данного предложения. При регулярном взаимодействии и обмене опытом между региональными органами власти и федеральными властями

можно достичь более эффективной разработки национальных и региональных транспортных стратегий.

На сегодняшний день механизм согласования национальной и региональной транспортных стратегий уже существует. В рамках реализации Транспортной стратегии РФ до 2030 года создана межведомственная координационная комиссия по реализации Транспортной стратегии РФ, в которую входят представители федеральных органов власти и региональных органов власти. Кроме того, в каждом регионе действует свой механизм согласования региональных и федеральных транспортных стратегий. Однако, при такой организации взаимодействия возникают сложности с согласованием интересов различных регионов, что может привести к затяжным дискуссиям и замедлению процесса принятия решений. Также, есть риск превращения рабочей группы в площадку для распределения бюджетных средств между регионами, что может привести к неэффективному использованию ресурсов. В исследовании предлагается рассмотреть анализ больших данных и машинное обучение для улучшения взаимодействия федеральных и региональных органов власти, бизнеса и общества. Для ускорения процесса согласования национальной и региональной стратегии по развитию морского транспорта с помощью аналитики больших данных и машинного обучения может быть применён следующий подход (табл. 3)

Таблица 3

**Алгоритм применения аналитики больших данных и машинного обучения**

Этап	Наименование этапа	Описание
1	Сбор больших данных	Собрать данные обо всех морских портах в России, включая их грузооборот, тарифы, схемы работы, инвестиционные проекты и другие важные параметры. Для этого можно использовать открытые данные, данные из государственных и коммерческих источников, а также данные, собранные с помощью датчиков и IoT-устройств
2	Анализ данных	После сбора данных следует провести их анализ, используя методы машинного обучения, статистики и эконометрики. Это позволит выявить закономерности и тренды в развитии морских портов, а также оценить их влияние на экономику и социальную сферу
3	Разработка имитационных моделей	На основе анализа данных можно разработать модели, которые позволят прогнозировать развитие морских портов и их влияние на региональную и национальную экономику. Такие модели могут включать в себя прогнозирование грузооборота, инвестиций, прибыли и других параметров
4	Тестирование	Принятие решений: на основе моделей можно проводить симуляции и тестирование различных вариантов региональной и национальной стратегии развития морского транспорта, что позволит быстро выявить оптимальные варианты, учитывающие интересы всех регионов
5	Принятие решений	Вынесение на обсуждение конкретных положений и их принятие

Описанный подход позволит сократить время, необходимое для согласования национальной и региональной стратегии по развитию морского транспорта, а также уменьшить количество дискуссий и споров между регионами. Кроме того, машинное обучение может помочь в создании компьютерных моделей, которые могут предсказывать изменения в транспортных потоках и прогнозировать необходимые изменения в инфраструктуре для улучшения транспортной доступности и устойчивости регионов [1]. Эти модели могут быть использованы для определения наилучших вариантов инвестиций в инфраструктуру, которые принесут максимальную пользу всем регионам. Сейчас такие технологии уже используются в различных странах для улучшения транспортной инфраструктуры и оптимизации транспортных потоков. Например, в Китае компания Alibaba использует машинное обучение и анализ данных для управления грузоперевозками и оптимизации маршрутов доставки [6].

Для эффективного сбора больших данных потребуется значительная прозрачность деятельности портов. Сегодня степень открытости морских портов в плане раскрытия информа-

ции о своей стратегии развития и инвестициях может отличаться в зависимости от конкретного порта. Однако в целом можно сказать, что сегодня многие морские порты, особенно крупные и стратегически важные, стремятся к большей открытости и прозрачности в своей деятельности. Один из способов повышения открытости и прозрачности морских портов – это использование различных информационных технологий, включая системы электронного документооборота и онлайн-платформы для обмена информацией между портами и их клиентами. Такие технологии позволяют улучшить взаимодействие между портом и его клиентами, а также повысить уровень информационной открытости [5]. Кроме того, существует ряд международных и национальных инициатив, направленных на повышение открытости и прозрачности деятельности морских портов. Например, International Association of Ports and Harbors (IAPH) разработала ряд рекомендаций по улучшению информационной открытости портов, включая использование стандартных форм отчетности и публикацию данных о деятельности порта в открытом доступе [3; 4].

Проведение контент-анализа Транспортной стратегии РФ до 2030 года и Стратегии социально-экономического развития Приморского края до 2030 года позволило выявить различия в подходах к развитию морского транспорта и инфраструктуры морского транспорта. Обнаружена слабая согласованность между национальными и региональными стратегиями. Для решения этой проблемы предложен метод анализа больших данных морских портов, основанный на машинном обучении. С помощью анализа данных можно выделить основные проблемы и потенциальные улучшения в развитии морского транспорта в каждом регионе, а также определить общие тенденции и потребности на уровне страны в целом. На основе этой информации можно разработать национальную транспортную стратегию, которая учитывает интересы всех регионов. Однако, необходимо учитывать открытость информации о своей стратегии развития и инвестициях со стороны морских портов для достижения максимальной эффективности такого анализа. Таким образом, результаты исследования могут быть использованы в практике разработки национальных и региональных транспортных стратегий в части развития морского транспорта и его инфраструктуры.

---

1. Гринько Д.А. Имитационное моделирование движения судов и работы порта // Наука. Технологии. Инновации. – 2021. – С. 252-255.

2. Доля морских перевозок в обеспечении ВЭД в 2022 году в РФ выросла до 69% // Информационное агентство РЖД.Партнёр.ру [сайт]. – URL: <https://www.rzd-partner.ru/wate-transport/news/dolya-morskikh-perevozkov-v-obespechenii-ved-v-2022-godu-v-rf-vyrosla-do-69/> (дата обращения: 03.04.2023).

3. Зуб И.В., Ежов Ю.Е., Анголенко Т.С. Информационные системы как инструмент повышения производительности морских портов. – Текст: электронный // Вестник государственного университета морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова. – 2022. – № 2. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/informatsionnye-sistemy-kak-instrument-povysheniya-proizvoditelnosti-morskikh-portov> (дата обращения: 03.04.2023).

4. Маркелов К.А., Титов А.В. Управление большими данными в транспортной логистике: новые вызовы и подходы к решению задач // Тенденции развития транспортно-логистического комплекса в условиях цифровой трансформации. – 2020. – С. 153-158.

5. Масюк Н.Н., Блюдик А.Р. Современные тенденции цифровой трансформации морской отрасли // Естественно-гуманитарные исследования. – № 44 (6). – С. 203-208.

6. Оптимальный маршрут доставки: 3 примера машинного обучения в e-com // Новостной портал «Хабр» [сайт]. – URL: <https://habr.com/ru/company/sbermarket/blog/654869/> (дата обращения: 22.03.2023).

7. Стратегия социально-экономического развития Приморского края до 2030 года // Инвестиционный портал Приморского края [сайт]. – URL: <https://invest.primorsky.ru/ru/guide/development-strategy> (дата обращения: 22.03.2023).

8. Транспорт в России. Статистический сборник // Федеральная служба государственной статистики [сайт]. – URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/210/document/13229#> (дата обращения: 02.04.23).

9. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года // Министерство транспорта Российской Федерации [сайт]. – URL: <https://mintrans.gov.ru/ministry/targets/187/191/documents> (дата обращения: 20.03.2023).