

Секция «1.7 Экономика инноваций 5.0: цифровое будущее регионального и отраслевого развития»

## **Инфраструктура как фактор конкурентоспособности**

**Научный руководитель – Юрасова Мария Владимировна**

*Бимугамбетов Тимур Аманович*

*Студент (магистр)*

Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова, Высшая школа государственного администрирования (факультет), Москва, Россия

*E-mail: kiloves2@mail.ru*

Цель данной работы заключается в системном анализе роли различных видов инфраструктуры в обеспечении конкурентоспособности коммерческих предприятий и выявлении механизмов их влияния на эффективность бизнеса на основе теоретических подходов и практических примеров.

Для рыночных отношений конкурентоспособность является краеугольным камнем любых коммерческих предприятий. В числе основополагающих факторов, определяющих уровень конкурентоспособности, важное место занимает степень развития инфраструктуры. Реализация инфраструктурных проектов укрепляют позиции предприятия, открывают возможности роста объема выпуска товаров и услуг, а также повышает эффективность и упрощает производство. Так, промышленная революция в Европе была бы невозможна без кардинального обновления транспортной инфраструктуры, вызванного волной технологических инноваций. Строительство паромов и железных дорог позволило увеличить и ускорить перевозку товаров и людей, сокращая издержки и уменьшая риски. Как указывает канд. экономических наук Ю.А. Жаравина: «чем выше уровень развития инфраструктуры, тем быстрее и охотнее приходят инвестиции, прибывает рабочая сила, ускоряется экономическое развитие» [3].

Традиционно выделяют несколько элементов инфраструктуры: транспортную, энергетическую, социальную, коммунальную [2]. Также в современном мире важную роль в обеспечении функционирования предприятия играет цифровая инфраструктура.

Транспортная инфраструктура выступает базовым элементом, обеспечивающим связь между отдельными производственными подразделениями и перемещение товаров на всех стадиях производственного процесса. Конкурентоспособность транспортной инфраструктуры обеспечивается через снижение транзакционных и логистических издержек, повышение надежности снабженческо-сбытовых процессов и создание условий для оптимизации производственных циклов [5]. В качестве примера можно привести станцию метро «Мякинино», построенную на условиях государственно-частного партнерства Москвы и Московской области с коммерческой компанией «Stocus Group», что позволило компании интегрировать транспортную инфраструктуру в структуру торгово-делового центра, тем самым значительно увеличив приток посетителей, рост стоимости прилегающей недвижимости, и, следовательно, прибыль.

Энергетическая инфраструктура предприятия объединяет технические средства для обеспечения бесперебойного снабжения всеми видами энергии. Конкурентоспособность энергетической инфраструктуры проявляется через надежность энергоснабжения, эффективность использования энергоресурсов и долю энергозатрат в себестоимости продукции. Примечательным инфраструктурным проектом является разработка «Росатомом» атомных станций малой мощности (АСММ). Их основные преимущества — низкая стоимость и короткие сроки возведения, предсказуемость тарифа, экологичность и многофункциональность (совместная выработка электричества, тепла и опреснение воды). Проект ориентирован, в первую очередь, на крупные промышленные предприятия. Для горнодобывающей

отрасли, где затраты на энергию составляют значительную часть себестоимости, появление автономного, надежного и доступного источника питания становится ключевым фактором, обеспечивающим рентабельность и создающим потенциал для дальнейшего масштабирования производства. По данным госкорпорации стабильное энергоснабжение АСММ создаёт условия для развития сопутствующей инфраструктуры, а также становятся катализатором комплексного развития: они открывают дорогу для другого бизнеса (логистики, сервисных компаний, МСП) и в результате повышают качество жизни во всём регионе [4].

Социальная инфраструктура рассматривается как один из факторов конкурентоспособности кадровой политики предприятия. Социальная инфраструктура включает подразделения общественного питания, охраны здоровья, детские дошкольные учреждения, заведения образования, жилищно-коммунальное хозяйство, организации отдыха и культуры. Как отмечает в своем исследовании В.А. Пурыскина: «Сильная социальная инфраструктура организации выступает важнейшей составляющей стабилизации социально-трудовых отношений в компаниях, повышения мотивации, прироста производительности и качества работы персонала, сохранения и привлечения высококвалифицированных специалистов» [6].

Цифровая инфраструктура коммерческого предприятия представляет собой совокупность программно-аппаратных средств, информационных систем и цифровых платформ, обеспечивающих сбор, обработку и передачу данных для эффективного функционирования бизнеса. Ключевыми механизмами влияния цифровой инфраструктуры на конкурентоспособность выступают: автоматизация и сокращение издержек за счет использования CRM-систем, которые помогают вести сделку от первого контакта до заключения: планировать встречи, отправлять коммерческие предложения, фиксировать обязательства и контролировать их выполнение и ERP-систем, ускоряющих взаимодействие между отделами, снижающих количество ошибок и повышающих прозрачность отчетности.

Способность быстро адаптироваться к рыночным изменениям и масштабировать операции становится решающим конкурентным преимуществом стартапов, и достигается она прежде всего через внедрение масштабируемых облачных решений, которые позволяют компаниям и пользователям получать доступ к вычислительным ресурсам, хранилищам данных, платформам для разработки и готовым приложениям без необходимости владения собственной инфраструктурой [7].

Важную роль играет кибербезопасность цифровой инфраструктуры поскольку кибератаки несут прямые финансовые потери, репутационный ущерб и остановку производственных процессов. Так, в 2024 на логистическую компанию «СДЭК» было совершено хакерское нападение, итогом которого стали технические сбои в IT инфраструктуре и временная утрата работоспособности. По некоторым оценкам общий ущерб от сбоя сервисов мог составить от 300 млн. до 1 млрд. рублей [1].

Таким образом, инфраструктура трансформируется из вспомогательного элемента в стратегический актив предприятия. Конкурентоспособность бизнеса в современных условиях определяется не только наличием ресурсов и эффективностью основного производства, но и комплексным развитием всех видов инфраструктуры — транспортной доступностью, энергоэффективностью, социальным климатом, цифровой зрелостью. Инвестиции в инфраструктуру, включая механизмы государственно-частного партнерства, создают долгосрочную основу для устойчивого роста, масштабирования и развития бизнеса.

## Источники и литература

- 1) В СДЭК подтвердили, что технический сбой в IT-инфраструктуре компании был вызван внешним воздействием / Хабр. URL: <https://habr.com/ru/news/819569/> (дата

обращения: 08.03.2026).

- 2) Гайнова Р. А., Сафиуллин Л. Н. (2011). Инфраструктурная составляющая в обеспечении конкурентоспособности региона. Вестник экономики, права и социологии, (4), 28-32.
- 3) Жаравина, Ю.А. Производственная инфраструктура как фактор повышения конкурентоспособности национального хозяйства: автореферат дис. кандидата экономических наук: 08.00.01 / С.-Петерб. ун-т экономики и финансов. — Санкт-Петербург, 2006. — 22 с.
- 4) Малые АЭС — драйвер развития новых рынков и регионов. URL: <https://sber.pro/publication/malie-atomnie-stantsii-kak-oni-izmenyat-energeticheskuyu-otrasl-i-biznes/> (дата обращения: 08.03.2026).
- 5) Пономарев Ю.Ю. Влияние транспортной инфраструктуры на совокупную факторную производительность фирм: оценка для городов России. Экономическая политика. 2022;17(1):102-125.
- 6) Пурьскина В. А. Совершенствование социальной инфраструктуры организации как одного из факторов конкурентоспособности кадровой политики // Современная наука: актуальные проблемы теории и практики. Серия: Экономика и Право. -2021. -№05/2. -С. 29-34.
- 7) Шушило О.М., Ащепкова М.М., Дрогин Е.В. (2025). Современные вызовы и роль цифровой инфраструктуры в бизнесе. Естественно-гуманитарные исследования, (2 (58)), 625-628.