



## **Проблемы и перспективы развития транспортно-логистической инфраструктуры в Российской Федерации**

**Стариков А.А.**, бизнес-аналитик, Общество с ограниченной ответственностью «Импульс», Петропавловск-Камчатский, Россия

**Аннотация.** В статье определены современные проблемы развития транспортной инфраструктуры на принципах логистики, предложены возможные пути решения данных проблем

**Ключевые слова:** инфраструктура, логистика, транспортный комплекс, бизнес-партнерство

## **Problems and perspectives of transport-logistic infrastructure development in Russian Federation**

**Starikov A.A.**, Business Analyst,  
Limited Liability Company «Impulse», Petropavlovsk-Kamchatsky, Russia

**Annotation.** In article pressing modern problems of transport infrastructure development on the principles of logistics, proposed the possible ways of solving these problems.

**Key words:** infrastructure, logistics, transport complex, business partnership

Проводя исследование комплекса проблем, характерных для процессов развития отечественной транспортно-логистической инфраструктуры, прежде всего следует отметить, что полную трактовку логистики, в т.ч. транспортной, можно представить в качестве совокупности управленческих механизмов, консолидирующих все предпосылки эффективного сопряжения пространственных и временных параметров. Вероятно, справедливым будет

высказать утверждение, что ключевой задачей логистики является оптимизация материальных, информационных и финансовых потоков, нацеленная на обеспечение доставки необходимых товаров, в заданном количестве, в требуемом ассортименте, в условленное время, в согласованное место по наиболее рациональным маршрутам и с учетом минимальных затрат.

Логистические принципы к управлению потоковыми процессами увязывают технико-технологические, организационные, экономические и другие возможности и интересы взаимодействующих участников товародвижения. На основе развития хозяйственной инициативы и стремления к повышению степени клиентоориентированности бизнеса формируются предпосылки для оптимизации взаимодействия транспортно-логистических организаций с заказчиками (грузоотправителями и грузополучателями), региональными органами управления, и прочими хозяйственными структурами.

Анализ различных аспектов хозяйственной практики говорит о том, что эффективность развития транспортно-логистической инфраструктуры в современных условиях является определяющей предпосылкой повышения конкурентоспособности и устойчивости национальной экономики, а также важным фактором преодоления последствий многочисленных антироссийских санкций. Сегодня требуется ускоренная модернизация очень многих объектов инфраструктуры с усилением ее логистической нацеленности и развитием многофункциональных транспортно-логистических центров, обеспечивающих наиболее рациональное и скоординированное взаимодействие грузоперевозчиков с партнерами из терминальной, финансовой и информационно-коммуникационной сферы, что существенно снижает затраты на транспортное обслуживание и, соответственно, активизирует различные направления хозяйствования.

В условиях осложнения мирохозяйственных связей в 2022 г. у многих отечественных подразделений транспортно-логистической инфраструктуры появляются абсолютно новые задачи, сталкиваться с решением которых прежде не приходилось. Действие многих факторов сегодня сильно ухудшает положение

отечественных организаций транспортно-логистического обслуживания. Это и последствия бизнес-изоляции из-за ковида, и усиливающееся санкционное давление, и недостаток ряда ресурсов. Сегодня функционирование транспортно-логистических организаций связано с возможностью попадания в область очень высокой неопределенности и риска. Изменение многих геополитических и внутрироссийских обстоятельств определяет необходимость трансформации бизнес-связей между транспортниками и их логистическими партнерами, а также развития адекватных современным реалиям форм и методов управления транспортно-терминальными, экспедиторскими и сопряженными с ними бизнес-процессами. Практический опыт ООО «Импульс», одного из активных участников транспортно-экспедиторской деятельности на Камчатке, подтверждает необходимость постоянного мониторинга рациональности схем и условий бизнес-партнерства в сфере грузоперевозок.

Укрепление бизнес-устойчивости транспортно-логистических организаций с оптимизацией системы их межфирменного взаимодействия может обеспечить целый комплекс позитивных последствий, включая наращивание массы налоговых поступлений, стабилизацию социально-экономического положения, уменьшение негативного влияния санкций, введенных против российской экономики. Усиление логистической нацеленности отечественной транспортной инфраструктуры способно обеспечить динамичное и устойчивое развитие российских регионов, включая Камчатку, и в перспективе безусловно повысит привлекательность маршрутов товародвижения на российских участках глобальных транспортных коридоров.

Многочисленные сложности современного периода требуют разработки и развития специальных методов регулирования грузоперевозок, адекватных всему спектру наших особенностей. Логистизация транспортно-терминальных операций представляется абсолютно невозможной без последовательной модернизации организационно-экономических инструментов интегрированного регулирования процессов движения всей совокупности поступающих в производство ресурсов, а также готовой продукции, транспортируемой к

потребителю. Принципы интегрированного управления требуют отказа от разделения материальных потоков на автономные локальные блоки и организации контроля за продвижением всех компонентов потока как продвижением единого целого, а также четкой согласованности действий всех элементов комплексной логистической системы.

По нашему убеждению, транспортно-логистическую систему надо трактовать как целостное множество тесно сопряженных звеньев, объединенных в иерархически выстроенные подсистемы. При этом внутренние и внешние хозяйственные связи должны обладать высокими интегративными возможностями. Говоря о перспективах отечественной транспортно-логистической инфраструктуры, отметим, что остро необходимым сегодня можно считать развитие транспортно-логистических кластеров – весьма рациональной формы партнерства большого числа провайдеров транспортно-логистических услуг, способной обеспечить за счет согласованности интересов всех взаимодействующих бизнес-звеньев весомый эффект синергии [4, 9].

Для улучшения деятельности отечественных субъектов транспортно-терминальной сферы необходимо укрепление потенциала национальных и региональных логистических операторов, обеспечивающих сопряжение и координацию функций различных типов транспорта, использование логистических мульти- и интермодальных принципов и технологий работы.

В процессе формирования и развития транспортно-логистических систем, включая региональные, они должны органично встраиваться в практическую деятельность территориального хозяйственного комплекса и становиться эффективным средством решения стратегических задач. К основным стадиям построения транспортно-логистических систем относятся: разработка их логистической миссии и стратегии; конфигурирование логистически нацеленной сети; уточнение приоритетных логистических процессов; разработка рациональных организационных структур с уточнением состава логистических звеньев; повышение действенности системы контроллинга.

Следует учитывать, что в настоящее время, осложненное антироссийскими санкциями, звеньям транспортно-логистических систем приходится выполнять свои функции в условиях очень высокой степени неопределенности среды. Их деятельность сейчас зависит от множества случайных обстоятельств, поэтому ключевым параметром транспортно-логистических систем в настоящее время выступает их возможность к адаптации, к постоянной корректировке с учетом специфики развития региона (компании) и изменений во внешней среде, в т.ч. межгосударственной.

Перспективной проблемой является оптимизация внутрикорпоративного управления транспортно-логистическими процессами во взаимоувязке с мерами по развитию регулирования бизнеса на региональном уровне. Углубленных исследований требуют проблемы развития форм и методов межфирменного партнерства субъектов транспортно-логистической сферы [9]. В научной поддержке нуждаются вопросы развития механизмов государственно-частного партнерства в данной области.

Актуальнейшей проблемой является уточнение концептуальных положений и научно-методических подходов к построению многоплановой системы организации транспортно-логистической деятельности на региональном уровне. Это, в свою очередь, требует решения широкого круга взаимосвязанных задач, включая такие как:

- изучение принципов управления участниками транспортно-логистической деятельности с уточнением специфики и роли интеграционных бизнес-образований, призванных функционировать на региональном уровне;
- оценка рациональности принятого инструментария регулирования транспортных, терминальных и сопряженных с ними бизнес-процессов;
- детализированное исследование тенденций и обстоятельств изменения деловой активности на разных секторах рынка транспортных, складских и логистических услуг;

- разработка мероприятий по развитию внутрикорпоративных, региональных и общегосударственных механизмов управления транспортно-логистической деятельностью;

- обоснование возможностей оптимизации бизнес-взаимодействия в транспортно-логистической сфере с учетом требований модернизации инструментов управления бизнес-рисками.

В процессе решения отмеченных задач могут быть получены следующие результаты:

- уточнена специфика логистической координации в сфере транспортно-терминального обслуживания в условиях существенной трансформации международных транспортных коридоров (МТК);

- систематизированы элементы многоуровневого логистически-ориентированного управления грузоперевозками и пассажиропотоками в условиях высоких рисков;

- предложены направления развития логистических механизмов регулирования транспортной сферы на региональном уровне с учетом минимизации хозяйственных рисков и развития возможностей бизнес-партнерства.

Реализация указанных предложений позволит повысить эффективность транспортно-логистического обслуживания, а также поднять качество, оперативность и рентабельность транспортно-терминальных процессов на основе совершенствования микро- и макрологистических регуляторов.

### **Библиографический список:**

1. Адамов Н.А. Логистическое управление финансовыми потоками организации.// Сибирская финансовая школа, – 2011, – №6. – С. 144-147.

2. Амелин О.Н. Развитие транспортной инфраструктуры – «окно антикризисных возможностей» Российской Федерации / «Конъюнктура товарных рынков». – 2009, – №3.

3. Прокофьева Т.А., Адамов Н.А. Стратегия развития логистической инфраструктуры в транспортном комплексе России. М.: ИД «Экономическая газета», 2011. – 305 с.

4. Прокофьева Т.А., Сергеев В.И. Элларян А.С. Методы и модели управления взаимодействием интегрированных транспортно-экспедиторских структур (ИТЭС) в логистической системе доставки грузов // Вестник транспорта, 2014 г., – № 1. – С. 22-28.

5. Прокофьева Т.А., Сергеев В.И. Логистические центры в транспортной системе России: Учебное пособие. – М.: Издательский дом «Экономическая газета», 2012г. – 524 с.

6. Сергеев В.И. Логистические центры в региональных транспортных системах. // «Бюллетень транспортной информации», №5, 1998 – с.9-11.

7. Сергеев В.И. Роль логистики в развитии транспортного комплекса России. – СПб//Терминал, №2. – 2000, – С. 29-31.

8. Сергеев В.И. Концептуальные подходы к проектированию и классификации логистических центров // Логистика и управление цепями поставок, – №3, – 2009.

9. Элларян, А.С. Логистическое управление интегрированными транспортно-экспедиторскими процессами /А.С. Элларян. – Москва, ИД «Экономическая газета», 2013. – 251 с.

### **References:**

1. Adamov N.A. Logistic management of financial flows of the organization // Siberian Financial School, – 2011, – № 6. – pp. 144-147.

2. Amelin O.N. Development of transport infrastructure – «window of anti-crisis opportunities» of the Russian Federation / «Conjuncture of commodity markets». – 2009, – №3.

3. Prokofieva T.A., Adamov N.A. Strategy for the development of logistics infrastructure in the transport complex of Russia. Moscow: Publishing house «Ekonomicheskaya Gazeta», 2011. – 305 p.

4. Prokofieva T.A., Sergeev V.I, Ellaryan A.S. Methods and models of interaction management of integrated freight forwarding structures (ITES) in the logistics system of cargo delivery // Bulletin of Transport, 2014, – № 1. – pp. 22-28.
5. Prokofieva T.A., Sergeev V.I. Logistics centers in the transport system Russia: Textbook.– M.:Publishing house «Ekonomicheskaya gazeta», 2012 – 524 p.
6. Sergeev V.I. Logistics centers in regional transport systems. // «Bulletin of Transport Information», № 5, 1998 – p.9-11.
7. Sergeev V.I. The role of logistics in the development of the transport complex of Russia. – SPb // Terminal, – №2. – 2000, – pp. 29-31.
8. Sergeev V.I. Conceptual approaches to the design and classification of logistics centers // Logistics and supply chain management, – №3, – 2009.
9. Ellaryan, A.S. Logistics management of integrated freight forwarding processes /A.S. Ellaryan. – Moscow, Publishing house «Ekonomicheskaya Gazeta», 2013. – 251 p.