

Научная статья

<https://doi.org/10.54220/v.rsue.1991-0533.2024.88.4.015>
УДК 338.49

Щербаков В. В.^{1*}, Видинеев А. В.¹

¹ Санкт-Петербургский государственный
экономический университет,
Санкт-Петербург, Россия
* a.vidineyev@gmail.com

ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИТОРСКИЕ УСЛУГИ В ЦЕПЯХ ПОСТАВОК

Аннотация. *Введение.* В совокупности исследованных учеными представлений о развитии логистических цепей поставок, раскрывающих их сущностные характеристики, важнейшее место занимают транспортно-экспедиторские услуги (ТЭУ). Эти услуги связывают с дополнительными по отношению к транспортировке функциями, являющимися неотъемлемой частью перевозочного процесса. Специализированная транспортно-экспедиторская деятельность, как правило, выполняется по поручению и за счет грузовладельца при организации доставки грузов. Логистическая (поточная) форма организации товародвижения обнаружила необходимость развития представлений о характере требований, предъявляемых к качеству ТЭУ. *Материалы и методы.* Основу исследования составляют концепции общей теории логистики, а также специальные направления, такие как государственная и сервисная логистика. В качестве методологических инструментов использованы аналитические методы, включающие системный подход к проектированию логистических цепей, а также методы сравнительного анализа различных моделей транспортно-экспедиторской деятельности. Также в исследовании применялись методы количественного и качественного анализа, что дало возможность оценить эффективность существующих логистических систем и выявить ключевые факторы, влияющие на оптимизацию процессов доставки и распределения. Эмпирическая база исследования включает в себя данные, собранные через вторичные данные из статистических отчетов и исследований, что позволило обеспечить комплексный подход к анализу исследуемой проблемы. *Результаты исследования.* В данной статье показана возможность расширения качества ТЭУ с помощью логистики и управления цепями поставок. Цепь поставок объединяет экономические потоки, процессы и совокупность элементов-звеньев: производителей товаров (работ, услуг), поставщиков, посредников, для сотрудничества и эффективного управления системой товародвижения на принципах деловой логистики. Связанность участников цепи поставок во многом зависит от уровня организации ТЭУ. Несмотря на то что связанность и сбалансированность деятельности участников цепи поставок обусловлена необходимостью комплексного подхода к организации транспортно-экспедиторских услуг, реальная ситуация в этой сфере требует значительного улучшения. *Обсуждение и заключение.* В исследовании сделан акцент на комплексном подходе к организации ТЭУ в цепи поставок. Рассмотрен набор инструментов, направленных на повышение эффективности ТЭУ. Показано, что логистический инструментарий в совокупности с пакетной организацией ТЭУ способствует успешному решению задач транспортировки. Дополнительные ТЭУ повышают ценность и результативность транспортировки, создают конкурентные преимущества для каждого конкретного участника цепи поставок и всей системы товародвижения в целом.

Ключевые слова: транспортно-экспедиторские услуги, логистический инструментарий, управление цепями поставок.

Для цитирования: Щербаков В. В., Видинеев А. В. Транспортно-экспедиторские услуги в цепях поставок. *Вестник Ростовского государственного экономического университета (РИНХ)*. 2024;4(31):160-169. doi: 10.54220/v.rsue.1991-0533.2024.88.4.015

Research article

JEL M20 P47 L81

FREIGHT FORWARDING SERVICES IN SUPPLY CHAINS**Shcherbakov V.^{1*}, Vidineev A.¹**¹ *St. Petersburg State University of Economics,
Saint-Petersburg, Russia*** a.vidineyev@gmail.com*

Abstract. *Introduction.* In the totality of the ideas studied by scientists about the development of logistics supply chains, revealing their essential characteristics, the most important place is occupied by freight forwarding services (TEU). These services are associated with additional functions in relation to transportation, which are an integral part of the transportation process. Specialized freight forwarding activities, as a rule, are carried out on behalf and at the expense of the cargo owner when organizing the delivery of goods. The logistic (flow) form of organizing the distribution of goods revealed the need to expand the understanding of the nature of the requirements for the quality of TEU. *Materials and methods.* The basis of the research is the concepts of the general theory of logistics, as well as special areas such as public and service logistics. The methodological tools used were analytical methods, including a system approach to the design of logistics chains, as well as methods of comparative analysis of various models of transport and forwarding activities. The study also used quantitative and qualitative analysis methods, which made it possible to assess the effectiveness of existing logistics systems and identify key factors influencing the optimization of delivery and distribution processes. The empirical base of the study includes data collected through secondary data from statistical reports and studies, which allowed for a comprehensive approach to the analysis of the problem under study. *Research results.* This article shows the possibility of expanding the quality of TEU with the help of logistics and supply chain management. The supply chain unites a set of elements-links by economic flows and processes: manufacturers of goods (works, services), suppliers, intermediaries, for cooperation and effective management of the system of distribution of goods on the principles of business logistics. The connectivity of supply chain participants largely depends on the level of organization of the TEU. Despite the fact that the coherence and balance of the activities of the supply chain participants is largely due to the need for an integrated approach to the organization of freight forwarding services, the real situation in this area requires significant improvement. *Discussion and conclusion.* The study focuses on an integrated approach to the organization of TEU in the supply chain. A set of tools aimed at improving the efficiency of TEU is considered. It is shown that logistics tools in conjunction with the package organization of TEU contribute to the successful solution of transportation problems. Additional TEUs increase the value and efficiency of transportation, create additional competitive advantages for each specific participant in the supply chain and the entire distribution system as a whole.

Keywords: freight forwarding services, logistics tools, supply chain management.

For citation: Shcherbakov V., Vidineev A. Freight forwarding services in supply chains. *Vestnik of Rostov State University of Economics (RINH)*. 2024;4(31):160-169. doi: 10.54220/v.rsue.1991-0533.2024.88.4.015.

Введение

Геоэкономическая обстановка в России зависит от уровня организации транспортно-логистического каркаса

страны и слаженности перемещения товаропотоков в цепи поставок. Содержание параметров и целевых ориентиров развития цепи поставок во многом предопреде-

ляется свойством кооперации и интеграции ее участников. К решению задач связанности и синхронизации товародвижения в цепях поставок подключается инструментарий логистики. В арсенале этого инструментария транспортно-экспедиторским услугам отведено особое место. Функционирование действующих цепей поставок, как правило, характеризуется отставанием уровня предоставляемых транспортно-экспедиторских услуг, что негативно сказывается на качестве, гибкости, маневренности и связанности всей системы товародвижения. Необходимым условием для преодоления системных вызовов, тормозящих развитие российской экономики, обеспечения ее сбалансированности и конкурентоспособности, отражающих требования Стратегии транспортного развития Российской Федерации на период до 2030 г. [15], становится возрастание роли транспортно-логистической инфраструктуры страны. Уровень конкурентоспособности экономики страны все в большей степени определяется связанностью элементов этого инфраструктурного каркаса. В данном контексте выделим принцип взаимного оптимального развития элементов/звеньев цепи поставок – оптимальная комбинация суммарных активностей (возможностей), предоставляющих максимум эволюционных преимуществ каждому участнику системы и всей цепочке в целом.

В рамках Национального проекта «Модернизация транспортной инфраструктуры» «строятся и модернизируются такие объекты: автомагистраль М-12 «Восток» в составе транспортного маршрута «Россия», морские порты и железнодорожные подходы к ним, Северный морской путь, железнодорожная инфраструктура БАМа и Транссиба, Центральный транспортный узел Москвы, региональные аэропорты. Все эти важные объекты обеспечивают связанность территорий нашей большой страны» [10].

«Открывая новые участки важнейших дорог России, мы делаем еще один шаг в укреплении транспортной, эконо-

мической связанности регионов, в развитии эффективной логистики и безопасности дорожной сети» [13].

В условиях высокой нестабильности и системной динамики транспортно-логистической инфраструктуры недооценка транспортно-экспедиторских услуг приводит к негативным последствиям и усугубляет сложность задач, решаемых в цепях поставок.

Вместе с тем действенная транспортно-экспедиторская политика в цепях поставок становится возможной, если транспортно-экспедиторскую составляющую рассматривать как составную часть комплексных логистических услуг.

Исходя из этого транспортно-экспедиторскую политику в цепях поставок определим как часть комплексных логистических услуг, задающую вектор развития транспортно-логистической инфраструктуры страны, сочетающую методы государственного регулирования и самоорганизации, устойчивости и инновационности. Выявленный комплекс проблем определяет необходимость обозначить понятийное представление экономической сущности транспортно-экспедиторской политики в цепях поставок.

В Российской Федерации транспортно-экспедиционная деятельность регламентируется положениями главы 41 Гражданского Кодекса Российской Федерации, Федерального закона от 30.06.2003 № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности» и Постановлением Правительства Российской Федерации от 08.09.2006 № 554 «Об утверждении Правил транспортно-экспедиционной деятельности». Указанные документы формируют правовую основу для осуществления транспортно-экспедиционной деятельности в России, обеспечивая защиту прав сторон и определяя их обязанности.

Договорно-правовые отношения в рамках оказания ТЭУ устанавливаются и регулируются в рамках Общих условий деятельности экспедиторов Российской Федерации, утвержденных 17.04.2007 Ассоциацией российских экспедиторов.

Классификацию транспортно-экспедиторских услуг, общие требования к ним и методы контроля за их соблюдением устанавливает Национальный стандарт Российской Федерации ГОСТ Р 52298-2004 «Услуги транспортно-экспедиторские. Общие требования» (утв. Приказом Ростехрегулирования от 30.12.2004 № 148-ст).

Анализ зарубежного опыта, накопленного в разных странах в сфере организации ТЭУ, дает определенное представление о состоянии данного вопроса и представляет интерес для построения (ре-структуризации) национальных цепей поставок. Например, в Республике Беларусь правовые и организационные основы осуществления транспортно-экспедиторской деятельности определены главой 41 «Транспортная экспедиция» Гражданского кодекса Республики Беларусь, Законом Республики Беларусь от 13.06.2006 № 124-З «О транспортно-экспедиционной деятельности». С 01.06.2024 в действие введен Государственный стандарт СТБ 2637-2023 «Услуги транспортно-экспедиционные. Общие требования», который распространяется на транспортно-экспедиционные услуги, оказываемые субъектами хозяйствования при организации внутриреспубликанских и международных перевозок грузов.

Транспортно-экспедиторская отрасль Китая имеет очень высокий уровень информатизации, а ее инфраструктура занимает лидирующие позиции в мире. Правовое регулирование ТЭУ в КНР осуществляется в рамках главы XVII Закона КНР «О договорах» (принят 2-й сессией ВСНП девятого созыва от 15.03.1999), стандартные торговые условия установлены Китайской ассоциацией международных экспедиторов.

Особый интерес в законодательстве Китая в области регулирования ТЭУ представляет Национальный стандарт ГБ/Т 22154-2008 «Требования к качеству международных транспортно-экспедиторских услуг».

Анализ российского и зарубежного опыта формирования транспортно-экспедиторской политики в цепях поставок позволяет сделать вывод о том, что в этих законодательных (нормативных) актах речь все же идет не о ТЭУ, а о конкретных мероприятиях, связанных с экспедированием или приемосдаточным оформлением грузов в конкретных секторах (отраслях) экономики. Еще не сложилось понятийное представление об экономической сущности транспортно-экспедиторской политики в цепях поставок. В то же время следует отметить, что в ряде стран накоплен значительный опыт законодательной практики по обеспечению экономического воздействия на повышение эффективности ТЭУ в цепях поставок. Например, будучи крупной торговой страной Китай регламентирует деятельность по экспедированию посредством стандартизации построения международных экспедиторских перевозок. В определенной степени это объясняется логистической интерпретацией ТЭУ в цепях поставок.

Структура рассматриваемых направлений, определяемых термином «транспортно-экспедиторская политика в цепях поставок», включает: место и роль ТЭУ в развитии инфраструктурного каркаса страны; расширение внешней и внутренней географической, социально-экономической и технологической доступности ТЭУ; повышение объемных стоимостных и качественных характеристик ТЭУ (скорость, своевременность, регулярность, безопасность, ритмичность, экологичность); приоритеты национальной безопасности и обеспечения обороноспособности страны.

Для уточнения экономической сущности понятия «транспортно-экспедиторская политика в цепях поставок» рассмотрим более подробно и определим взаимосвязи транспортно-экспедиторской политики в цепях поставок с ролью ТЭУ в формировании и развитии инфраструктурного каркаса стра-

ны и Национальным проектом «Модернизация транспортной инфраструктуры».

Можно выделить укрупненно три признака, совокупность которых позволяет классифицировать организацию транспортно-экспедиторской деятельности как самостоятельную политику, в системе

национального социально-экономического управления транспортировкой и логистикой: по месту ТЭУ в исторически сложившихся хозяйственных связях; по роли ТЭУ в транспортировке; по роли ТЭУ в повышении связанности цепей поставок и регионов страны в целом (рис. 1).

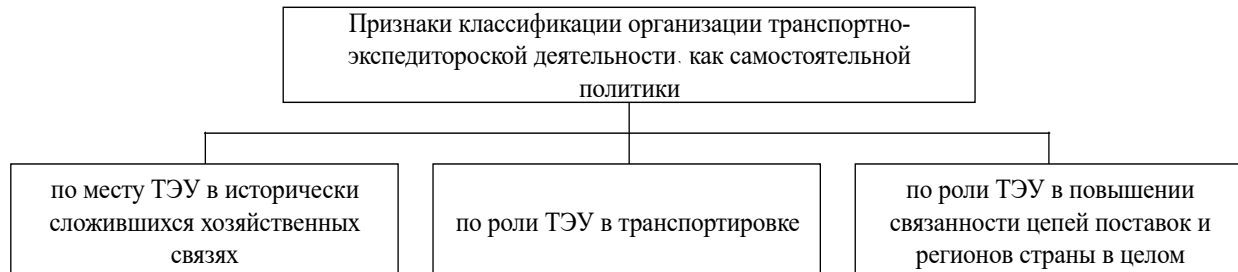


Рисунок 1 – Признаки классификации организации транспортно-экспедиторской деятельности как самостоятельной политики
Figure 1 – Classification features of the organization of transport and forwarding activities as an independent policy

Исходя из данных рисунка 1 видно, что предпосылки для рассмотрения ТЭУ как политики в цепях поставок уже сформировались; наличие эффективно организованных ТЭУ является одним из основных элементов устойчивого и сбалансированного функционирования цепей поставок; недостаточная (некачественная) организация ТЭУ приводит к нарушению связанности и гибкости цепей поставок; отсутствие требуемой скорости, своевременности, безопасности и экологичности ТЭУ порождает социальную напряженность и негативно отражается на социально-экономическом развитии страны в целом. Последнее свидетельствует, что ТЭУ имеют глубокие связи с формированием стратегических направлений развития инфраструктурного каркаса страны и взаимодействия в системе хозяйствования страны в целом. Это создает основу для решения вопросов ТЭУ методами политики.

Транспортно-экспедиторская политика в цепях поставок оказывает ключевое влияние на социально-экономическое развитие страны, связанность регионов, на обстановку общей социально-политической стабильности, и не столько

масштабами построения цепей поставок, сколько общим воздействием на ключевые тенденции социально-экономического развития России.

Объем рынка ТЭУ в Российской Федерации в 2023 г. составил 5,5 трлн руб., что показывает рост более чем на 15 % по сравнению с кризисным 2022 г. (рис. 2). На российский рынок ТЭУ направлены западные санкции, которые, с одной стороны, привели к сокращению международных грузоперевозок, с другой стороны, способствовали смещению международной торговли с Запада на Восток страны, что потребовало от транспортно-экспедиционных компаний разработки новых маршрутов и усложнения цепочек поставок. Изменение геополитической ситуации на международном рынке требовало привлечения специализированных экспедиторов к организации перевозок, что также привело к повышению стоимости тарифов на перевозки. Эксперты ожидают позитивное развитие транспортно-экспедиционной отрасли в ближайшие три года: объем рынка будет прирастать минимум на 12 % ежегодно [12], во многом это обусловлено глобальными преобразованиями в отрасли.

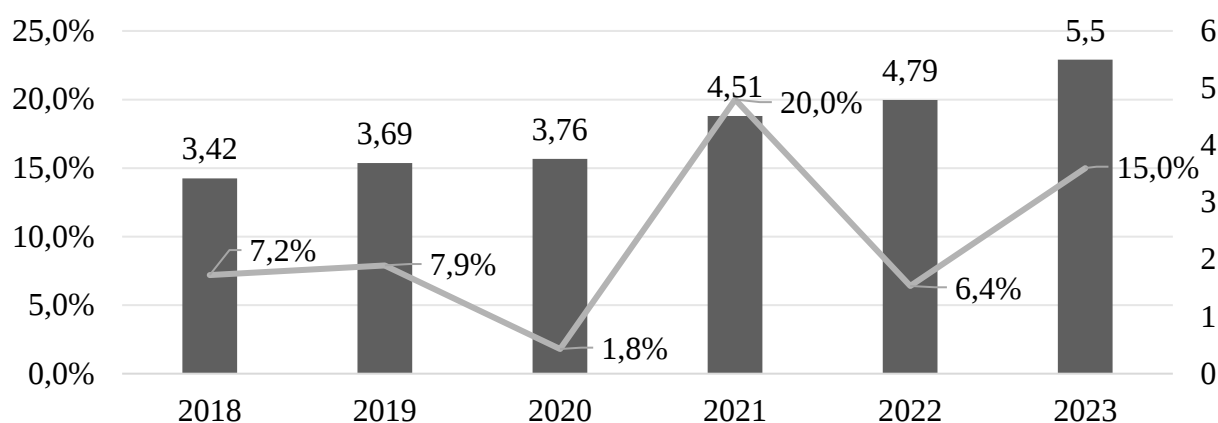


Рисунок 2 – Объем рынка и темпы роста транспортно-экспедиционных услуг в Российской Федерации, 2018-2023 гг., трлн руб. [8, 12]

Figure 2 – Market size and growth rates of transport and forwarding services in the Russian Federation, 2018-2023, trillion rubles [8, 12]

Одновременно имеет место и многосторонняя обратная связь, оказывающая сильное влияние на состояние и устойчивость развития транспортно-экспедиционной политики в цепях поставок, проявляющаяся через действие конкретных политик в сфере транспорта, логистики, инвестиций и др.

Преобразования в сфере ТЭУ требуют привлечения значительных инвестиций – долгосрочных вложений капитала в построение (реструктуризацию) цепей поставок как внутри страны, так и международных цепей поставок. От наличия или отсутствия инвестиций напрямую будут зависеть объемы, масштабы и сроки реализации транспортно-экспедиторской политики в цепях поставок, осуществление ее конкретных мероприятий.

В настоящий момент определяющим фактором развития транспортно-логистической инфраструктуры является переориентация контейнерного грузопотока. Актуальным является строительство сети транспортно-логистических центров, расположенных на маршрутах транспортно-логистических коридоров. Проект по развитию транспортно-логистических центров развивается в 18 субъектах Российской Федерации за счет вложения частных инвестиций в объеме 140 млрд руб. [14].

Одним из приоритетных направлений развития транспортно-логистической инфраструктуры является реконструкция пограничных переходов на границе России и Китая: до 2027 г. планируется модернизация 26 пунктов пропуска разных видов сообщения [11]. В целях развития этого стратегического направления осуществляются масштабные проекты модернизации БАМа и Транссиба, в том числе за счет государственно-частного партнерства и договоров концессии.

Анализ уровня организации ТЭУ в цепях поставок обнаружил главные целевые ориентиры повышения логистической связанности регионов России. Спектр этих ориентиров определен гибкостью и маневренностью функционирования транспортных коридоров страны в условиях турбулентности внешней среды. Реализация резервов потенциала транспортных коридоров, во многом зависит от цифровой трансформации таможенных процедур и пропускных пунктов. Отлаженная работа транспортных коридоров связана с вопросами либерализации таможенного законодательства (снижение административного давления на участников товародвижения; гибкость в тарифной политике; создание «единого цифрового окна» в пунктах контроля).

Укрепление инфраструктурного каркаса России и его устойчивость во

многим зависят от создания и развития высокотехнологичных распределительных логистических центров (ВРЛЦ). Таким центрам под силу координировать вопросы импортозамещения и поддержки организационно-экономической и технологической связки партнеров; использовать цифровую обработку товаропотоков и машинное обучение, извлекая полезную информацию о товародвижении при очень высоком уровне неопределенности.

Материалы и методы

Анализ вопросов развития ТЭУ в цепях поставок и проработка фундаментальных аспектов, касающихся обоснования принципов их логистической интерпретации и механизма комплексной организации, выявил недостаток в обосновании направлений формирования политики, релевантной современным требованиям развития инфраструктурного каркаса страны.

Методологическую базу данной статьи формируют общенаучные, междисциплинарные и специальные области научного знания, в том числе концепции общей теории логистики, государственной и сервисной логистики, транспортно-логистического обслуживания.

Концептуальное представление о терминологической конструкции «транспортно-экспедиторская политика в цепях поставок» обеспечивается научной методологией, адекватной сложившимся к настоящему времени взглядам на проблему проектирования и функционирования логистических цепей поставок.

Процесс организации ТЭУ в цепях поставок не закончил своей полной стадии развития, может и должен иметь эволюционные преобразования.

Исходя из сложившейся ситуации в сфере организации ТЭУ на повестку дня должен быть поставлен вопрос о рассмотрении их как составной части логистических услуг в цепях поставок и перспектив их цифровой, нейросетевой трансформации.

Результаты исследования

При реализации ТЭУ в цепях поставок на всех уровнях управления ученым, практикам и правительству придется сталкиваться с проблемой оптимально допустимой степени участия государства в регулировании данного процесса. Исследование этой важной проблемы происходит в русле теории государственного регулирования экономики, теории государственной логистики и во многом зависит от применения инструментария государственно-частного партнерства.

В настоящее время механизм государственно-частного партнерства является объектом пристального рассмотрения, как теоретиков, так и практиков. Ученые рассматривают механизм государственно-частного партнерства как основу для реализации государственно значимых инфраструктурных проектов [3].

Однако вопрос о принципиальной модели участия государства в регулировании цепей поставок и организации ТЭУ в системе товародвижения до сих пор четко не обозначен, хотя его решение существенно влияет на сохранение устойчивости и потенциала социально-экономического развития страны.

Многие российские ученые придерживаются взглядов усиления роли государства в условиях динамичной конкурентной среды и нестабильности геополитической обстановки [2, 5]. В экономической литературе приводится много аргументов в пользу активизации роли государства в транспортно-логистической деятельности [4, 6, 7].

Нами исследованы факторы, приводимые авторами в качестве обоснования необходимости увеличения роли государства в построении логистических цепей поставок. Среди них: особенности географического характера; природно-климатические факторы и национальные, в связи с которыми роль государства в российской экономике исторически всегда была значительной; негативное влияние санкций Запада и геополитическая

нестабильность, побуждающая к необходимости внедрения элементов мобилизационной экономики; необходимость перестройки транспортно-логистических коридоров с Запада на Восток, а также конкретные реалии, в которых происходит СВО и которые свидетельствуют о необходимости усиления роли государства в хозяйственной практике страны.

Важность и актуальность содержательного направления представленных выше факторов можно признать обоснованными. Суммируя многочисленные подходы и высказывания по вопросу участия государства в управлении цепями поставок, можно утверждать что для проведения транспортно-экспедиторской политики в этом направлении, требуется как минимум соблюдение следующих условий: решимость государства проводить структурные трансформации в цепях поставок, поскольку это задача стратегическая и долгосрочная; использование для структурной перестройки цепей поставок экономических методов регулирования (включая финансовую поддержку) и механизмов государственно-частного партнерства; разработка научно обоснованной программы структурной перестройки цепей поставок, подкрепленной цифровыми технологиями (нейросетевыми инструментами).

Обсуждение и заключение

Выполненное исследование развития ТЭУ в цепях поставок формирует обоснование положений логистической интерпретации задач относительно создания новых транспортно-логистических маршрутов. Стала очевидной необходимость применения инструментария логистики мобилизационного типа, которая базируется на следующих принципах: «принцип главного звена; принцип целевой направленности; принцип неукоснительного выполнения заявленной цели; принцип мотивации участников; принцип командной работы; принцип сильной власти (ключевая роль центра координации), принцип дискретности» [1].

Поставленные перед страной задачи транспортно-логистического освоения Дальнего Востока реализуются в рамках Национальных программ и цифровых платформ (например, Программа «Сделано в России», платформа «Мой экспорт») и проекта «Международная кооперация и экспорт», а также на основе внедрения лучших мировых практик, затрагивающих внешнеэкономическую деятельность [9].

Отметим, что целевые установки построения новых транспортно-логистических маршрутов направлены на решение стратегических социально-экономических задач страны. Все ресурсы должны быть сконцентрированы на решении данной приоритетной цели. Поэтому при разработке транспортно-экспедиторской политики в цепях поставок целесообразно использование инструментария логистики мобилизационного типа.

Список литературы

1. *Борисова, В. В.* Логистика хозяйства мобилизационного типа // Логистика vs COVID-19: последствия, риски, новые возможности роста : материалы междунар. науч.-практ. конф. XVI Южно-Российский логистический форум. – Ростов-на-Дону, 2020. – С. 40-44.
2. *Борисова, В. В. Печенко Н. С.* Настройка сертификации логистических процессов: эколого-ресурсный подход // Известия Санкт-Петербургского государственного экономического университета. – 2022. – № 5-2(137). – С. 139-145.
3. Место государственно-частного партнерства в механизме организации транспортно-логистической системы / Ю. Горелова, Ю. Петрова, О. Макашина // Известия высших учебных заведений. Серия: Экономика, финансы и управление производством. – 2020. – № 3(45). – С. 50-56.
4. *Дмитриев, А. В.* Безопасность цифровых экосистем транспортно-логистического обслуживания. – СПб., 2023. – 187 с.

5. Шульженко, Т. Г., Дедков, Д. П. Логистический потенциал межрегионального взаимодействия в условиях трансформационных изменений внешней среды национальной экономической системы // Региональные проблемы преобразования экономики. – 2024. – № 2 (160). – С. 137-151.

6. Щербаков, В. В. Транспортно-логистический потенциал Северного морского пути в развитии мультимодальных грузоперевозок // Логистика и управление цепями поставок : сб. науч. трудов. – СПб., 2024. – С. 6-12.

7. Цифровые технологии при строительстве и эксплуатации железнодорожной инфраструктуры / В. Щербаков, А. Земорова, С. Комягин // Транспортное строительство. – 2019. – № 2. – С. 9-12.

8. Анализ рынка экспедирования грузов в России в 2018-2022 гг., прогноз на 2023-2027 гг. в условиях санкций [Электронный ресурс]. – URL: https://businessstat.ru/images/demo/freight_forwarding_russia_demo_businessstat.pdf (дата обращения: 15.08.2024).

9. Внешнеэкономическая деятельность. Приоритетные направления [Электронный ресурс]. – URL: https://www.economy.gov.ru/material/directions/vneshneekonomicheskaya_deyatelnost (дата обращения: 10.08.2024).

10. Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. Национальный проект «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры» [Электронный ресурс]. – URL: https://национальныепроекты.рф/projects/modernizatsiya-transportnoy-infrastruktury/?utm_source=Lenta_Spec&utm_medium=Statica&utm_content=All&utm_campaign=np_kpmi_article (дата обращения: 12.09.2024).

11. Минтранс РФ опроверг задержку сроков модернизации пунктов пропуска на границе с КНР [Электронный ресурс]. – URL: <https://tass.ru/ekonomika/16677345> (дата обращения: 30.08.2024).

12. Новые вызовы: какого страхования не хватает в логистике [Электрон-

ный ресурс]. – URL: <https://www.rbc.ru/industries/news/6627bca49a79470e04b57e3e> (дата обращения: 09.09.2024).

13. Путин рассказал о важности открытия новых дорог [Электронный ресурс]. – URL: <https://ria.ru/20240716/putin-1959956544.html?ysclid=m16b2kvktl895966050> (дата обращения: 14.08.2024).

14. Сеть транспортно-логистических центров формируется в 18 субъектах России [Электронный ресурс]. – URL: <https://portnews.ru/news/346009> (дата обращения: 30.07.2024).

15. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 г. [Электронный ресурс]. – URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/3/1009> (дата обращения: 08.08.2024).

References

1. Borisova, V. Logistics of mobilization-type economy // Logistics vs COVID-19: consequences, risks, new growth opportunities : proceedings of international scient.-pract. conf. XVI South-Russian Logistics Forum. – Rostov-on-Don, 2020. – P. 40-44.

2. Borisova, V., Pechenko, N. Setting up certification of logistics processes: an ecological-resource approach // Bulletin of St. Petersburg State University of Economics. – 2022. – № 5-2 (137). – P. 139-145.

3. Place of public-private partnership in mechanism of organization of transport and logistics system / Yu. Gorelova, Yu. Petrova, O. Makashina // News of Higher Educational Institutions. Series: Economics, Finance and Production Management. – 2020. – № 3 (45). – P. 50-56.

4. Dmitriev, A. Security of Digital Ecosystems of Transport and Logistics Service. – SPb., 2023. – 187 p.

5. Shulzhenko, T., Dedkov, D. Logistics potential of interregional interaction in context of transformational changes in external environment of national economic system // Regional Problems of Economic Transformation. – 2024. – № 2 (160). – P. 137-151.

6. Shcherbakov, V. Transport and logistics potential of the Northern Sea Route

in development of multimodal cargo transportation // Logistics and supply chain management: collection of scient. articles. – SPb., 2024. – P. 6-12.

7. Digital technologies in the construction and operation of railway infrastructure / V. Shcherbakov, A. Zemerova, S. Komyagin // Transport construction. – 2019. – № 2. – P. 9-12.

8. Analysis of the freight forwarding market in Russia in 2018-2022, forecast for 2023-2027 in the context of sanctions [Electronic resource]. – URL: https://businessstat.ru/images/demo/freight_forwarding_russia_demo_businessstat.pdf (date of access: 15.08.2024).

9. Foreign economic activity. Priority areas [Electronic resource]. – URL: https://www.economy.gov.ru/material/directions/vneshneekonomicheskaya_deyatelnost (date of access: 10.08.2024).

10. Comprehensive plan for the modernization and expansion of trunk infrastructure. National project «Comprehensive plan for modernization and expansion of trunk infrastructure» [Electronic resource]. – URL: https://центрыпроекты.рф/projects/modernizatsiya-transportnoy-infrastruktury/?utm_source=Lenta_Spec&utm_medium=

Statica&utm_content=All&utm_campaign=np_kpmi_article (date of access: 12.09.2024).

11. Ministry of Transport of Russian Federation denied the delay in the modernization of checkpoints on the border with China [Electronic resource]. – URL: <https://tass.ru/ekonomika/16677345> (date of access: 30.08.2024).

12. New challenges: what kind of insurance is lacking in logistics [Electronic resource]. – URL: <https://www.rbc.ru/industries/news/6627bca49a79470e04b57e3e> (date of access: 09.09.2024).

13. Putin spoke about importance of opening new roads [Electronic resource]. – URL: <https://ria.ru/20240716/putin-1959956544.html?ysclid=m16b2kvktl895966050> (date of access: 14.08.2024).

14. Network of transport and logistics centers is being formed in 18 constituent entities of Russia [Electronic resource]. – URL: <https://portnews.ru/news/346009/> (date of access: 30.07.2024).

15. Transport Strategy of the Russian Federation through 2030 [Electronic resource]. – URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/3/1009> (date of access: 08.08.2024).

Об авторах:

Щербаков Владимир Васильевич, доктор экономических наук, профессор, зав. кафедрой логистики и управления цепями поставок, Санкт-Петербургский государственный экономический университет, Санкт-Петербург, Россия, hefainn@yandex.ru

Видинеев Александр Владимирович, соискатель, Санкт-Петербургский государственный экономический университет, Санкт-Петербург, Россия, a.vidineyev@gmail.com

Конфликт интересов: авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

About the Authors:

Vladimir Shcherbakov, Dr. Sci. (Econ.), Professor, Head of the Department of Logistics and Supply Chain Management, St. Petersburg State University of Economics, Saint-Petersburg, Russia, shefainn@yandex.ru

Alexander Vidineev, Applicant, St. Petersburg State University of Economics, Saint-Petersburg, Russia, a.vidineyev@gmail.com

Conflict of Interest: The authors declare no conflicts of interest.