



УДК 2964

**Мордовченков Н.В.** д.э.н., профессор кафедры "Логистика и маркетинг" ФГБОУ ВО "ВГУВТ"

**Белов Ю.Д.** к.т.н., доцент кафедры "Логистика и маркетинг" ФГБОУ ВО "ВГУВТ"

**Кузьмичев С.В.**, аспирант кафедры "Логистика и маркетинг" ФГБОУ ВО "ВГУВТ"  
Н.Новгород, ул.Нестерова, д.5

## ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ИНФРАСТРУКТУРА НА ОСНОВЕ РЕЗУЛЬТАТОВ МАРКЕТИНГОВЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ НА РЕЧНОМ ТРАНСПОРТЕ

Ключевые слова: *исследования, транспорт, логистика, инфраструктура.*

*Маркетинговые исследования на транспорте способствуют мониторингу состояния рынка транспортных услуг, востребованную информацию о транспортно-логистической инфраструктуре, состоянии и дислокации транспортных средств и терминалов, объемах грузоперевозок и пассажироперевозок, инновационной экономики и менеджмента, обеспечению прогнозирования социально-экономической системы на мезоуровне. В частности, транспортно-логистическая инфраструктура должна обеспечить согласованное развитие и функционирование всех видов транспорта с целью максимального удовлетворения транспортно-логистических потребностей при минимальных **затратах**.*

Рынок транспортных **услуг** - один из самых динамичных в мире. Рост экономики сопровождается бурным ростом рынка транспортных, экспедиторских и логистических услуг. Перемены в экономике России сейчас неизбежны, и, прежде всего, необходима срочная модернизация и строительство транспортно-логистической инфраструктуры.

Актуальной задачей стало усиление региональных аспектов в развитии транспортной инфраструктуры, что полностью соответствует целям Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года. Речь идет не просто о реализации проектов по развитию транспортной инфраструктуры, а о согласованном развитии и организации взаимодействия различных видов транспорта и пользователей транспортных **услуг**. Необходимо активно развивать транспортные коридоры и комплексные транспортные узлы. Совершенно очевидно, что без развития транспортно-логистической инфраструктуры экономический рост обеспечить затруднительно.

Термин «инфраструктура» **образован** сочетанием латинских слов *infra* (**ниже, под**) и *structura* (строение) и используется для **обозначения общей основы какой-либо** системы. Однако его значения **различны** в зависимости от **того, применяется** этот термин к экономике, к логистике или к транспорту. Однако мало исследований, касающихся функциональной зависимости транспортно-логистической инфраструктуры от результатов эксперимента, касающегося возможности ресурса маркетинга.

Выполненный источниковедческий анализ свидетельствует о том, что около 80% сегмента рынка составляют транспортные услуги, далее следует хранение и складские операции, что подтверждает низкий уровень взаимодействия транспортно-логистических услуг.

Вместе с тем факторами успешного развития эффективной транспортно-логистической инфраструктуры России является соблюдение следующих принципов при ее формировании:

1. Использование прогрессивных логистических концепций и технологий, обеспечивающих координацию и взаимодействие в работе различных видов транспорта в транспортных узлах, непрерывность производственного транспортно-распределительного процесса, ускорение движения товароматериальных потоков и повышение качества обслуживания потребителей, а также максимизация синергетического эффекта функционирования транспортно-логистической системы.
2. Организация комплексного транспортно-экспедиционного обслуживания.
3. Строительство и/или реконструкция в транспортных узлах крупных региональных распределительных центров.
4. Применение прогрессивной терминальной технологии транспортных процессов.
5. Обеспечение долевого финансирования объектов транспортно-логистической инфраструктуры с привлечением бюджетных, внебюджетных, отечественных и иностранных источников денежных средств (в т. ч., валютных).
6. Создание интегрированной системы информационного обеспечения вкуче товародвижения.
7. Создание единой системы нормативно-правового обеспечения с подсистемой государственной поддержки и регулирования.
8. Обеспечение равноправия всех участников транспортно-логистической системы России, независимо от форм собственности и ведомственной принадлежности, развитие добросовестной конкуренции в целях повышения качества транспортно-логистических услуг. [1]

В свою очередь транспортно-логистическая инфраструктура – это технологический комплекс, предназначенный для организации движения товаров и оказания транспортно-логистических услуг (железнодорожные и внутренние водные пути, автомобильные дороги, тоннели, эстакады, мосты, складские и контейнерные терминалы, транспортно-логистические комплексы, а также здания, сооружения, устройства и оборудование, обеспечивающие функционирование объектов транспортно-логистической инфраструктуры)

При этом транспорт как инфраструктурная отрасль экономики обеспечивает базовые условия жизнедеятельности и развития государства и общества.

Ключевыми элементами транспортно-логистической инфраструктуры России являются МТК и транспортные узлы.

*Транспортные коридоры* — это совокупность магистральных транспортных коммуникаций различных видов транспорта с необходимыми устройствами, обеспечивающими перевозки пассажиров и грузов между различными странами на направлениях их концентрации. В систему МТК входят также экспортные и транзитные магистральные трубопроводы.

*Транспортным узлом* называется комплекс транспортных устройств в пункте стыка нескольких видов транспорта, совместно выполняющих операции по обслуживанию транзитных, местных и городских перевозок грузов и пассажиров. Транспортный узел как система — совокупность транспортных процессов и средств для их реализации в местах координации взаимодействия двух или нескольких магистральных видов транспорта. В транспортно-логистической системе узлы имеют функцию регулирующих клапанов. Сбой в работе одного такого клапана может привести к проблемам для всей логистической системы.

Важным критерием повышения эффективности транспортно-логистической инфраструктуры на основе проведенных маркетинговых исследований<sup>1</sup> является прибыль, которая для пассажирских перевозок может быть рассчитана на основе базовой модели Цветкова-Мордовченкова:

$$П = \frac{24-t_{\text{сут}}}{(2\frac{\ell_n}{v}+t_{\text{нк}})} \left[ \left( 2\frac{\ell_A}{v} + t_{\text{нк}} \right) C - (2C_x\frac{\ell_A}{v} + C_{\text{ст}}t_{\text{нк}}) \right] \quad (1)$$

где  $t_{\text{сут}}$  - межрейсовый период нахождения судна в течении суток, ч.;

$\ell_A$  - протяженность линии от пункта отправления до пункта назначения, км.;

$t_{\text{нк}}$  - время посадки и высадки пассажиров, ч.;

$v$  - скорость хода пассажирского теплохода, км/ч;

$C$  - суммарные доходы при содержании судна за один час, руб/ч.;

$C_x$  - стоимость содержания судна в ходу, руб/ч.;

$C_{\text{ст}}$  - стоимость содержания судна на стоянках, руб/ч. [2].

Расчеты, выполненные для Волгоградского порта свидетельствуют о том, что максимальная прибыль на туристско-экскурсионных маршрутах достигнута при использовании т/х «Отдых» (пр. 939) и СПК типа «Метеор» (пр. 342). При этом меньшая прибыль на т/х типа «Метеор» достигнута при среднем расстоянии перевозок пассажиров, равном 178 км., а наибольшая - при среднем расстоянии 121 км. [4]

Необходимо также создавать комплексную систему транспортно-логистической инфраструктуры на основе эффективной маркетинговой концепции (стратегии).

Элементами этой комплексной системы могут быть:

- Инновационное исследование и экономически обоснованный прогноз транспортных услуг, с учетом пожеланий и требований потребителей – комплексный, системный анализ и мониторинг конкурентных преимуществ сторонних;
- Соотнесение различных прогнозных сценариев грузооборота (пассажирооборота) и прочей финансово-хозяйственной деятельности;
- Система договоров (контрактов) грузовых и пассажирских линий, туристско-экскурсионных (комплексных) маршрутов;
- разработка необходимых мероприятий для эффективного судоходства, полной обеспеченности и взаимодействия флота и берега;
- экономически обоснованная транспортно-логистическая инфраструктура с учетом дислокации и неравномерности по периодам навигации;
- создание рационального портфеля заказов с грузовладельцами и грузополучателями ;
- индикативное планирование производства транспортных и логистических услуг;
- производство транспортных услуг с учетом координации взаимодействия с другими видами транспорта;
- организация и дизайн на этапе упаковки грузов;
- организация хранения грузов на терминалах и складах порта;
- обеспечение гарантий безопасности грузов и пассажиров на транспорте.

В свою очередь маркетинговые исследования на транспорте способствуют мониторингу состояния рынка транспортных услуг, востребованную информацию о транспортно-логистической инфраструктуре, состоянии и дислокации транспортных средств и терминалов, объемах грузоперевозок и пассажироперевозок, инновационной экономики и менеджмента, обеспечению прогнозирования социально-экономической системы на мезоуровне. В частности, транспортно-логистическая инфраструктура должна обеспечить согласованное развитие и функционирование всех видов транспорта с целью максимального удовлетворения транспортно-логистических потребностей при

<sup>1</sup> Информационный ресурс в ходе маркетинговых исследований формировался на основе многолетних оперативных данных отчетов по хозрасчетным судам и ранее выполненных исследований [3], [4].

минимальных **затратах**. Согласно Федеральному закону N 16-ФЗ от 9 февраля 2007 года «О транспортной безопасности» инфраструктура включает используемые транспортные сети или пути сообщения (автомобильные дороги, ж/д пути, воздушные коридоры, каналы, трубопроводы, **мосты**, тоннели, водные пути и т. д.), а также транспортные узлы или терминалы, где производится перегрузка груза или пересадка пассажиров с одного вида транспорта на другой.

Выполненный комплекс, системный анализ многофакторного корреляционного анализа в регионе, округе и стране свидетельствуют о том, что рост грузового автотранспорта хотя и привлекает инвестиции в регионы, но не обеспечивает высоким розничным товарооборотом.

По нашему мнению сплошная количественная и качественная инвентаризация грузопотоков в стране повысит их эффективность путем создания и трансформации комплексных диспетчерских пунктов в регионах по уменьшению нерациональных перевозок грузов, формированию и функционированию транспортных (в т. ч. международных) коридоров [5, с.42].

Одним из авторов статьи были проведены маркетинговые исследования на пассажирском транспорте в Нижегородском водно – транспортном узле. Резерв пассажирооборота на вокзале Горький – Московский составляет 640 человек в день (при реконструкции вокзала – более 1000 чел.), что отражено в протоколах выступлений на Межведомственных Координационных Советах по туризму и экскурсиям на мезоуровне [4], [6].

Таким образом, формирование транспортно – логистической инфраструктуры с использованием результатов маркетинговых исследований создают реальные возможности к привлечению инвестиций в транспортную отрасль.

#### **Список литературы:**

[1]. <http://gugn.ru/work/419590/Transportnaya-infrastruktura>

[2]. Мордовченков Н.В. Пути повышения эффективности экскурсионно-прогулочных перевозок на речном транспорте (на примере Волжского объединенного речного пароходства): Автореф.....дисс.канд.экон.наук / Н.В.Мордовченков – Ленинград. – 1989. – 26с.

[3]. Цветков Э.С Анализ хозяйственной деятельности . – М.: Транспорт, 1976. – 176с.

[4]. Отчет о НИР / Горьков. ин-т ин-ров водн. тр-та – 814374; №ГР 1330021642; инв. №02030031986. – Горький, 1982. – 167с.

[5]. Мордовченков Н.В. Методология исследования региональной экономической инфраструктуры: Автореф...дисс. д-ра экон. наук // Н.В. Мордовченков – Нижний Новгород. – 2003. – 47с.

[6]. Мордовченков Н.В. Методология маркетинговых исследований в совершенствовании сферы услуг на речном транспорте: теория, опыт, перспективы: Н.В.Мордовченков, Р.А.Рыбаков, С.А.Давыдова Монография – Н.Новгород: Гладкова О.В., 2008. – 139с.

### **TRANSPORT AND LOGISTICS INFRASTRUCTURE ON THE BASIS OF RESULTS OF MARKETING RESEARCH ON RIVER TRANSPORT**

Mordovchenkov N.V., Belov Y.D., Kuzmichev S.V.

*Keywords: Research, transportation, logistics, infrastructure*

*Marketing research on transport contribute to monitoring the state of the market of transport services, requested information about the transport and logistics infrastructure, status and deployment of vehicles and terminals, freight and passenger volumes, innovative economy and*

*management, provision of predicting the socio-economic system at the meso level. In particular, the transport and logistics infrastructure should ensure the coordinated development and functioning of all modes of transport in order to meet the needs of transport and logistics at the lowest cost*