

нологий оплаты проезда и мониторинга транспортного обслуживания населения [Электронный ресурс] : приказ Министерства транспорта РФ от 30 декабря 2021 г. № 482. – Режим доступа : <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/403423478/>. – Дата доступа : 14.04.23.

2 ГОСТ 31191.1-2004 (ИСО 2631-1:1997. Вибрация и удар. Измерение общей вибрации и оценка ее воздействия на человека. Ч. 1. Общие требования. – Введ. 2008-07-01. – М. : Стандарт информ., 2010. – 24 с.

3 **Смелянский, И. В.** Совершенствование нормативов непогашенного ускорения и его приращения для современного подвижного состава при скоростном движении : автореф. дис. ... канд. техн. наук : 05.22.06 / И. В. Смелянский. – М., 2008. – 23 с.

4 **Шаройко, В. С.** Исследования по вопросу установления допускаемых величин непогашенных центробежных ускорений на железных дорогах. Информационное сообщение / В. С. Шаройко. – Л. : ЛИИЖТ. – 1959. – 36 с.

A. SLASTENIN

"Center for Innovative Development of STM", Yekaterinburg, Russian Federation

ON THE NEED TO IMPROVE THE STANDARDS OF COMFORT OF URBAN TRANSPORT

УДК 658.7

В. Н. ТРЕГУБОВ

*Саратовский государственный технический университет им. Гагарина Ю. А.,
Российская Федерация*

ЭВОЛЮЦИЯ МЕХАНИЗМОВ ИНТЕГРАЦИИ В ЛОГИСТИКЕ

Формирование интегрированных систем в настоящее время является важным трендом развития торгово-финансовых, промышленных, логистических и других видов экономических структур. Теоретические основы для описания экономических механизмов различных видов интеграции разработаны отечественными и зарубежными учеными на основе институциональной теории.

В логистике на первый план вышло совершенствование процесса интеграции и построение единой сети поставок. Исследователи выделяют три уровня роста сложности построения цепи поставок: прямая цепь поставок, включает в себя компании-поставщики (формально они входят в нее как поставщики) или же как отдельные посредники; расширенная цепь поставок, кроме поставщиков и потребителей включает в себя и другие предприятия, которые участвуют в продвижении потока продукции; полная цепь поставок охватывает всех участников движения потока от начального поставщика к конечному потребителю.

По аналогии с другими сферами процесс объединения компаний в единую структуру может реализовываться через образование кластеров. С точки зрения логистической интеграции кластер может рассматриваться как устойчивое взаимодействие независимых, географически локализованных рыночных субъектов, деятельность которых направлена на поддержание цикла перемещения материальных потоков от поставщика до потребителя. Базовыми основами для создания логистического кластера являются: территориальная близость участников, независимость взаимодействующих субъектов; потребность в объединении процессов, исполняемых на уровне управления кластером, ориентация всех участников на создание единой логистической системы, необходимость формирования и использования единого информационного пространства [1].

Логистическая платформа – новый вид интегрированных структур, который активно в настоящее время исследуется и получает все более широкое распространение. Термин «логистическая платформа» используется для описания логистической интеграции, когда необходимо подчеркнуть комплексность логистического процесса, значимость его сопряженности, высокий уровень взаимодополняемости и включенности в существующую систему транспортно-логистической инфраструктуры. Понятие платформы подчеркивает способность участников логистического процесса к сетевому взаимодействию и достижению роста потребительской ценности продукции в процессе ее продвижения к клиентам. Логистическая платформа ориентирована на координацию бизнес-процессов в рамках единой сетевой структуры и направлена на обеспечение возможности решения двух ключевых логистических задач: повышение качества логистического сервиса и снижение логистических издержек [2].

Транслогистическая платформа (ТЛП) является развитием концепции логистической платформы (термин «транслогистическая» указывает на преодоление границ между участниками сети, а также на возможность взаимодействия между регионами и даже между отдельными странами). ТЛП представляет собой пространство сетевого взаимодействия, которое структурировано единым процессом производства продукции, где применяют общие технологии управления бизнесом, платформа позволяет координировать всех участников интегрированной цепи создания стоимости как на региональном, так и на внешнем рынках. Существуют различные подходы к определению ТЛП, но их общий контекст соответствует указанному определению [3].

Ключевой особенностью ТЛП является обеспечение сетевого взаимодействия через добровольное участие, обеспечение согласованности действий, открытости, высокой степени доверия между участниками через посредничество координатора сетевой кооперации. Основные условия для формирования ТЛП в отдельных регионах России следующие: эффективная транс-

портная сеть, выгодное географическое расположение региона, активная политика государственных органов власти, выгодные условия для привлечения реальных инвесторов, наличие инфраструктуры, потребность в развитии доступного мультимодального логистического сервиса, обеспеченность финансовыми ресурсами.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Трегубов, В. Н.** Информационное пространство логистического кластера: теория и методология формирования на основе облачных технологий : [монография] / В. Н. Трегубов, М. А. Каткова. – Саратов : СГТУ им. Гагарина Ю. А., 2019. – 160 с.

2 **Григорьев, М. Н.** Цифровые платформы как ресурс повышения конкурентоспособности цепей поставок / М. Н. Григорьев, И. А. Максимцев, С. А. Уваров // Известия Санкт-Петербургского государственного экономического университета. – 2018. – Т. 2(110). – С. 7–11.

3 **Дунаев, О. Н.** Транслогистическая платформа: сетевая кооперация / О. Н. Дунаев // Мир транспорта. – 2017. – Т. 15, № 1(68). – С. 112–126.

V. TREGUBOV

Yuri Gagarin State Technical University of Saratov, Russian Federation

EVOLUTION OF INTEGRATION MECHANISMS IN LOGISTICS

УДК 656.2 / 338.47

Л. М. ЧЕЧЕНОВА

*Петербургский государственный университет путей сообщения
Императора Александра I, Российская Федерация*

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ РЫНКА ГРУЗОВЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК НА ПРОСТРАНСТВЕ 1520

Последствия санкционных ограничений, неопределенность международной политической обстановки и дисбаланс трансъевразийских контейнерных перевозок определяют необходимость переориентации рынков с европейского направления на восточный, что требует значительной перестройки логистики и кардинального изменения загрузки сети железных дорог пространства 1520 и повлечет за собой необходимость интеграции и развития транспортной инфраструктуры. С целью достижения экономического роста национальных экономик стран, входящих в состав транспортной системы государств пространства 1520, предлагается и обосновывается ряд мер, обеспечивающих эффективное развитие перевозок грузов с учетом существующих инфраструктурных ограничений.