

<https://doi.org/10.24182/2073-9885-2024-17-3-49-61>

Перспективы реализации логистического стартапа в условиях глобальной турбулентности экономики

А. С. Тихонова

n1ka2310@yandex.ru

*Публично-правовая компания «Военно-строительная компания»,
Москва, Россия*

Д. С. Шихалиева

*Доктор экономических наук, профессор,
shikhalieva.jannet@yandex.ru*

*Факультет экономики,
Московский государственный гуманитарно-экономический университет,
Москва, Россия*

Н. А. Давыдова

*Кандидат экономических наук, доцент,
korish.m@volsu.ru*

*Факультет экономики,
Московский государственный гуманитарно-экономический университет,
Москва, Россия*

Г. И. Попова

*Ст. преподаватель,
Giporova@mephi.ru*

*Кафедра 72,
НИЯУ МИФИ,
Москва, Россия*

Аннотация: В статье исследованы теоретические основы и практический опыт создания логистического стартапа в контексте национальной логистической инфраструктуры. Целью научной статьи является разработка системы рекомендаций по реализации логистического стартапа в условиях экономической турбулентности. Актуальность заявленной темы обусловлена тем, что из-за международной нестабильности экономических отношений значительная часть логистических экспортных и импортных каналов коллапсировала, что требует предпринимательской инициативы по созданию новых каналов поставок с учетом текущих внешнеэкономических реалий. Вместе с тем в сложившихся условиях актуализированы проблемы российской логистической системы, связанные с отсутствием у нее самостоятельности и наличия некоторых звеньев, существование которых необходимо для обеспечения ее целостности. В частности, эти звенья представлены структурами, обеспечивающими контейнерные перевозки, структурами, уполномоченными осуществлять международное страхование и технологическими компаниями, используемые в организации навигационных и диспетчерских процессов. В России существуют незаполненные ниши для создания отечественных логистических структур, что требует реализации логистических стартапов на отличных от стандартных рыночных условий.

Ключевые слова: логистическая система, стартап, инновации, система внешнеэкономических связей.

Для цитирования: Тихонова А.С., Шихалиева Д.С., Давыдова Н.А., Попов Г.И. Перспективы реализации логистического стартапа в условиях глобальной турбулентности экономики. Путеводитель предпринимателя. 2024. Т. 17. № 3. С. 49–61. <https://doi.org/10.24182/2073-9885-2023-17-3-49-61>.

Prospects for the development of national logistics under sanctions

A. S. Tikhonova

n1ka2310@yandex.ru

*Public law company «Military Construction Company»,
Moscow, Russia*

D. S. Shikhalieva

*Dr. Sci. (Econ.), Prof.,
*shikhalieva.jannet@yandex.ru**

*Department of Economics,
Moscow State University of Humanities and Economics,
Moscow, Russia*

N. A. Davydova

*Cand. Sci. (Econ.), Assoc. Prof.,
*korish.m@volsu.ru**

*Department of Economics,
Moscow State University of Humanities and Economics,
Moscow, Russia*

G. I. Popova

*Senior lecturer,
*Gipopova@mephi.ru**

*Department 72,
National Research Nuclear University MEPhI,
Moscow, Russia*

Abstract: *The article examines the theoretical background and practical experience of creating a logistics startup in the context of the national logistics infrastructure. The purpose of this scientific article is to develop a system of recommendations for implementing a logistics startup in conditions of economic turbulence. The relevance of the stated topic is due to the fact that due to international instability of economic relations, a significant part of the logistics export and import channels have collapsed, which requires entrepreneurial initiative to create new supply channels taking into account current foreign economic realities. At the same time, in the current conditions, the problems of the Russian logistics system related to its lack of self-sufficiency and the presence of certain links, the existence of which is necessary to ensure its integrity, have become urgent. In particular, these links are represented by structures providing container transportation, structures authorized to carry out international insurance and technology companies used in organizing navigation and dispatch processes. The high probability that Russia will be cut off from global logistics processes for a long time indicates that there are unfilled niches in the country for the creation of domestic logistics start-ups, which requires the implementation of logistics start-ups on conditions other than standard market ones.*

Keywords: *logistics system, startup, innovation, system of foreign economic relations*

For citation: *Tikhonova A.S., Shikhalieva D.S., Davydova N.A., Popova G.I. Prospects for the development of national logistics under sanctions. Entrepreneur's Guide. 2024. T. 17. № 3. P. 49–61. <https://doi.org/10.24182/2073-9885-2023-17-3-49-61>.*

Введение. В условиях санкционной неопределенности возрастает потребность национальной экономической системы в формировании собственных логистических цепочек, завязанных преимущественно на российские ресурсы организации транспортных, товарных, сырьевых потоков и потоков информации. В России существует достаточно развитая транспортная система как внутри страны, так и система периферийных логистических хабов, обеспечивающих коммуникации с мировым рынком. Сильные стороны и существенный запас прочности действующей ло-

гистической архитектуры обнаружился в период обострения санкционного противостояния страны после 2022 года, когда возникла необходимость замещения существующих логистических потоков дублирующими, являющимися потоками-невидимками. Именно эта перестроенная дублирующая логистическая сеть была положена в основу системы организации параллельного импорта и серого, невидимого для контролирующих органов, стран-участниц санкционного процесса экспортных потоков с привлечением третьих стран посредников, обеспечивающих маскировку российского происхождения экспортных товаров.

Основная часть.

Логистика представляет собой системообразующую с точки зрения процесса глобализации сферу, так как именно на уровне логистических систем осуществляется координация всех участников глобального экономического процесса в формате единой цепочки добавочной стоимости. Именно на уровне логистического процесса осуществляется донастройка глобальных цепочек.

Логистический стартап представляет собой форму бизнеса по обнаружению и замещению собственным логистическим продуктом ниш в звеньях глобальной логистической цепочки.

Как самостоятельное направление бизнеса в качестве подвида малого и среднего бизнеса логистические стартапы стали выделяться с начала 2000-х годов. До этого логистика рассматривалась в качестве прерогативы развития крупных компаний. До начала 2000-х годов логистические проекты могли быть классифицированы по двум категориям:

- инфраструктурные проекты, обеспечивающие транспортировку продукции крупных компаний;
- проекты построения логистической цепочки под конкретную сбытовую задачу, что было интересно также для крупных компаний и требовало информации о перспективах развития этой крупной компании, в том числе конфиденциальной.

Причинами активного развития логистического стартапа в качестве феномена малого и среднего бизнеса стали:

- цифровизация и развитие электронной торговли, которая сделала доступной для небольших компаний-новаторов формирование собственных сбытовых цепочек на основе доступных логистических возможностей напрямую, минуя крупный ритейл;
- усложнение глобального рынка товаров с точки зрения его сегментации, а также усложнение ассортиментного многообразия товаров, что позволило небольшим логистическим новаторам организовывать уникальные каналы поставки товаров малыми партиями, в том числе по индивидуальным заказам;
- расширение практики международных компаний по привлечению местных партнеров в сфере организации продвижения их товаров, в том числе в виде организации логистических каналов с использованием логистическим стартапером местной специфики.¹

Структура современного логистического стартапа включает минимум пять элементов, каждый из которых адаптирован, с одной стороны, к специфике местного рынка, с другой стороны — к запросам международных компаний-поставщиков продукции (см. рис. 1).

Отметим, что капитализация международного логистического стартапа обеспечивается не за счет инвестиций компании в инфраструктуру, а за счет подбора уникального сочетания всех представленных на рисунке 1 элементов таким образом, чтобы соблюдалась формула:

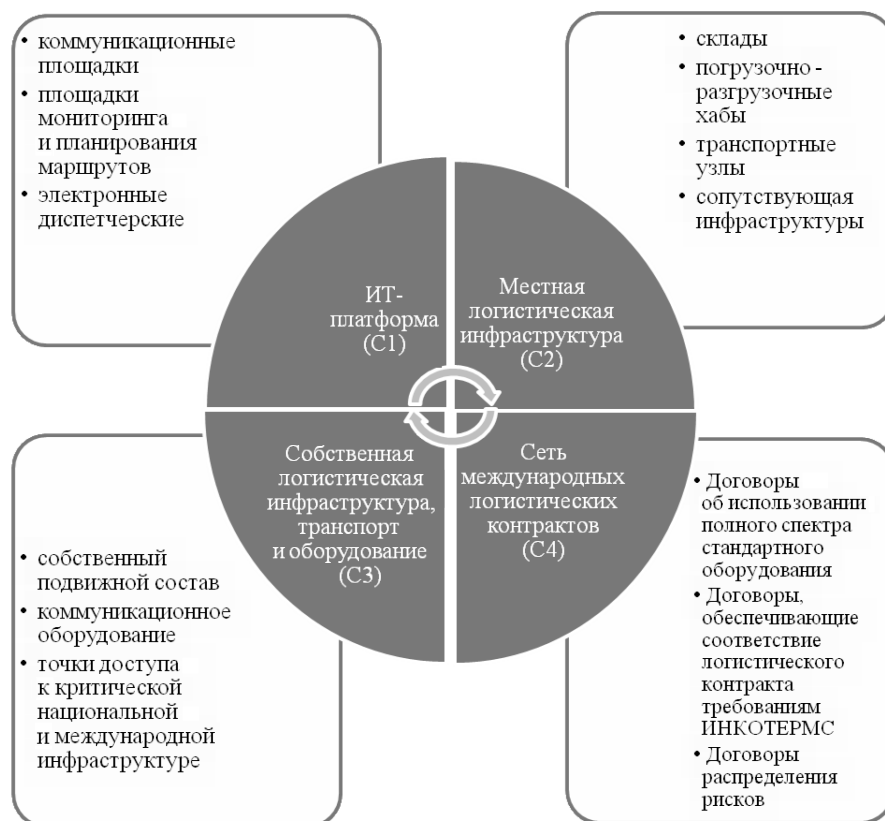
$$\frac{I}{n} = P \quad (1)$$

где I — совокупные инвестиции в логистический стартап за период его жизненного цикла либо периода до его продажи;

n — количество клиентов (абонентов) логистического стартапа, приобретающих стандартный минимальный набор логистических услуг;

P — усредненная цена минимального набора логистических услуг, приобретаемого одним абонентом.

¹ Бореико А.Е., Мамулат С.Л. Актуальные мировые тренды развития мировых транспортно-логистических систем. ResearchGate [Электронный ресурс], URL: https://www.researchgate.net/publication/346580531_Aktualnye_cifrovye_trendy_v_razvitiy_mirovyh_transportno-logisticskih_sistem.

Рис. 1. Структура современного логистического стартапа ²

В случае, если логистический стартап имеет сложную структуру, то есть предоставляет разнородный набор логистических продуктов разным категориям абонентов, формула (1) трансформируется.

Модифицированная формула необходимых соотношений экономических результатов логистического процесса приобретает вид:

$$\sum_{j=1}^m \frac{C1j + C2j + C3j + C4j}{nj} = \sum_{j=1}^m \frac{pj}{m}, \quad (2)$$

где j — порядковый номер стандартной целевой группы клиентов (абонентов) логистического стартапа;

m — количество целевых групп клиентов логистического стартапа;

$(C1j \dots C4j)$ — множество затрат организатора логистического стартапа на создание его четырех основных элементов.

В соответствии с международной практикой, структура затрат на создание международного логистического стартапа варьирует в зависимости от его отраслевой принадлежности.

Порядок реализации международного логистического стартапа также зависит от его отраслевой принадлежности, однако возможно выделить несколько основных принципов его создания, свойственных всем международным логистическим стартапам.

² Составлено авторами на основе Бореико А.Е., Мамулат С.Л. Актуальные мировые тренды развития мировых транспортно-логистических систем. ResearchGate [Электронный ресурс], URL: https://www.researchgate.net/publication/346580531_Aktualnye_cifrovye_trendy_v_razvitiy_mirovyh_transportno-logisticskih_sistem; Сюй, Ч. Умная логистика: цифровое и интеллектуальное управление логистикой меняет традиционную модель логистической деятельности / Ч. Сюй. Инновационное развитие транспортного и строительного комплексов: Материалы международной научно-практической конференции, посвященной 70-летию БелИИЖТа — БелГУТа. В 2-х частях, Гомель, 16—17 ноября 2023 года. — Гомель: Белорусский государственный университет транспорта, 2023. С. 346—347.

1. Международный логистический стартап создается на стыке нескольких логистических технологий в период интенсификации роста освоения этой технологии рынком. Соответственно, стартапер вкладывается в продвижение логистических технологий в выбранном им сочетании. В 2010–2024 гг. наиболее востребованным стартаперами направлением развития международных логистических стартапов стало создание логистических систем по импорту иностранных товаров либо экспорту товаров национального производителя с использованием информационных технологий.

2. Международный логистический стартап предполагает использование логистической инфраструктуры как минимум двух стран, то есть он должен создаваться изначально таким образом, чтобы соответствовать национальному законодательству всех стран ожидаемой локализации логистического процесса.³

3. Международный логистический стартап относится к венчурным категориям бизнеса, что затрудняет привлечение банковского финансирования; в качестве первоначального внешнего источника финансирования международный логистический стартап использует средства компаний, которые заинтересованы в построении каналов работы в странах локализации этого стартапа, но не располагают возможностями самостоятельно в полном объеме сформировать такой канал.

4. Международный логистический стартап включает в себя в качестве структурных элементов используемые в международной практике логистические инструменты и платформы, взаимодействующие через созданный стартапером инновационный элемент.

Порядок реализации международного логистического стартапа представлен на рисунке 2. Как видно из рисунка, международный логистический стартап включает в себя пять стадий реализации.

На первой стадии реализации международного логистического стартапа определяются:

- индивидуализированные логистические потребности клиента (абонента) международного логистического стартапа;
- строится оптимальная для целевого клиента (абонента) дорожная карта международного логистического маршрута, выбираются оптимальные элементы международного логистического процесса из уже существующих, достраиваются инновационные элементы в соответствии с архитектурой выстроенной дорожной карты, определяется возможность формирования подобных элементов на основе располагаемых стартапером возможностей;
- определяется спектр бенифициаров, заинтересованных в работе с логистическим международным стартапом на ранних стадиях его развития, включая клиентов, венчурные финансовые компании, партнеров.⁴

На стадии формирования международного логистического продукта осуществляется подбор его элементов таким образом, чтобы:

- все элементы международного логистического продукта оказались совместимыми и не противоречили законодательству каждой из целевых стран локализации бизнеса;
- определяются инфраструктурные компании, участвующие в создании и реализации международного логистического стартапа; особое внимание на этой стадии следует уделить новым инфраструктурным компаниям, возможности которых не задействованы в полной мере из-за инертности крупного бизнеса; так, в 2000–2010 гг. значительное количество логистических стартапов было реализовано путем сотрудничества с такими международными крупными онлайн-платформами, как: Aliexpress, Amason и их региональными аналогами, в 2010–2023 гг. основные возможности лежали в сфере взаимодействия с цифровыми платформами-агрегаторами, российскими представителями которых были Сбер, Яндекс, Тинькофф;

³ Карачев, И.А. Анализ и тенденции развития рынка международной транспортной логистики / И.А. Карачев, Г.А. Зильберт. Актуальные проблемы развития отраслевых рынков: национальный и региональный уровень: сборник статей VII Международной научно-практической конференции, Воронеж, 06 апреля 2023 года. – Воронеж: Издательско-полиграфический центр «Научная книга», 2023. С. 58–64.

⁴ Борисов, М. А. Основа для модели совершенствования логистики 4.0 со спецификацией для внутренней логистики / М.А. Борисов, Г.И. Шепелин. Вестник науки. 2022. Т. 1, № 6 (51). С. 112–118.

Рис. 2. Последовательность реализации международного логистического стартапа ⁵

⁵ Составлено авторами на основе: Борисов, М.А. Основа для модели совершенствования логистики 4.0 со спецификацией для внутренней логистики / М.А. Борисов, Г.И. Шепелин. Вестник науки. 2022. Т. 1, № 6(51). С. 112–118; Рахматуллина, А.Р. Логистика услуг и услуги в логистике / А.Р. Рахматуллина. Проблемы совершенствования организации производства и управления промышленными предприятиями: Межвузовский сборник научных трудов. 2022. № 2. С. 167–172. DOI 10.46554/OP-MIE-2022.2-pp.167; Репкина, О.Б. Формирование экономического потенциала предпринимательских организаций на основе совершенствования системы управления / О.Б. Репкина. МИР (Модернизация. Инновации. Развитие). 2011. № 6. С. 92–94.

- формируются двусторонние и многосторонние соглашения; международная практика функционирования логистических структур основывается на максимально полном использовании уже имеющихся сетей контрактов системообразующих участников логистического процесса в случае, если это не противоречит бизнес-идее международного логистического стартапа.

Апробация международного логистического продукта, представляющая собой центральное звено процесса реализации международного логистического стартапа обычно базируется на ранее достигнутых договоренностях между крупными логистическими платформами и их клиентами по использованию реализуемого в рамках международного логистического стартапа продукта. Причинами использования такого продукта могут являться:

- более низкая себестоимость адаптированного для регионального рынка продукта, например, за счет оперативного перераспределения складских и погрузочно-разгрузочных мощностей за счет собственного диспетчирования стартапера;
- льготы и преференции, получаемые международным логистическим стартапером в регионе локализации его продукта;
- ускорение процесса транспортировки грузов, передачи информации и согласования процессов за счет более гибких решений в архитектуре международного логистического продукта, в том числе за счет многоканальности процессов.

Несмотря на то, что некоторые международные логистические стартапы в качестве значимых клиентов могут использовать компании, размещающие разовые заказы либо компании, заключившие контракт на использование инновационного логистического продукта для диверсификации рисков их основного канала, следует избегать преобладания таких типов заказов, особенно на начальных стадиях функционирования международного логистического стартапа. Более предпочтительным вариантом является сотрудничество с региональными инновационными компаниями, ориентированными на рост и испытывающими потребность в нестандартных логистических решениях.⁶

На стадии масштабирования и последующей стадии реализации логистического стартапа следует уделять внимание капитализации тех направлений бизнеса, которые были сформированы на третьей стадии. Принципиальным для указанных этапов реализации логистического стартапа является определение формы его реализации, которыми могут стать:

- реализация стартапа через его встраивание в логистическую систему некоторой крупной международной компании; в этом случае следует адаптировать продукт под нужды этой компании, возможно, пожертвовав географическим масштабированием в пользу специализации логистического процесса;
- реализация стартапа на конкурсной основе в случае, когда потенциальными покупателями могут выступить несколько организаций;
- реализация международного стартапа по частям.

Наряду с планированием жизненного цикла логистического стартапа, следует уделять внимание проблематике его технологической структуры и избегать чрезмерной привязки стартапа к одной из внешних логистических технологий из-за рисков ее морального старения.

Событием, послужившим триггером переформатирования глобальной логистики, стал период введения изоляционных ограничений на физическое перемещение в большинстве стран мира в 2019–2021 г., когда действующие на тот момент логистические цепочки столкнулись с ситуацией «идеального шторма». Новыми факторами, с которыми столкнулась мировая логистика, стали следующие:

- дестабилизаций сложившихся на уровне мировых отраслей контрактных отношений из-за рассогласованности процессов принятия решений по вопросам введения изоляционных мер на уровне национальных правительств и практики заключения логистических соглашений участниками национального бизнеса, что обусловило заинтересованность логистических

⁶ Воронов А.А., Екимов А.В. Экономика устойчивого развития. 2023. № 4(56). С. 267–269.

компаний в формировании дублирующих контуров логистических процессов и диверсификации логистических каналов;

- перераспределение мирового логистического рынка между ключевыми его игроками на фоне геополитического противостояния условного Востока и условного Запада;
- внедрение ведущими логистическими компаниями мира инновационных инструментов управления логистическими потоками на основе использования информационно-коммуникационных технологий и конвенционными процессами, определившими слияние логистических и информационно-коммуникационных процессов в единое целое на базе формирования международных цифровых логистических платформ.

Результатом влияния всех трех факторов стал активный рост цифровой составляющей в логистическом продукте как в форме замещения традиционных взаимодействий цифровыми, так и в форме внедрения в логистический процесс принципиально новых элементов, имеющих цифровую основу и выполняющих принципиально новые функции.⁷

В целях определения наиболее перспективных направлений развития международного логистического стартапа проведен анализ матрицы цифровых процессов, протекающих в основных сферах логистического взаимодействия (см. рис. 3).



Рис. 3. Матрица цифровизации магистральных логистических процессов, характерных для глобальной и российской экономики в посткризисный период⁸

⁷ Полянский, Д.С. Маркетинговая логистика как особый результат интеграции логистики и маркетинга на коммерческом предприятии / Д.С. Полянский. Современные тенденции и перспективы развития экономики и менеджмента в России: Сборник статей X Всероссийской научно-практической конференции (18 ноября 2022 г.), Москва, 18 ноября 2022 года. — Москва: Частное учреждение образовательная организация высшего образования Институт экономики и культуры, 2022. С. 229–234.

⁸ Цифровая трансформация транспортно-логистической отрасли Российской Федерации: тренды, вызовы, решения, технологии — М.: Ассоциация «Цифровой транспорт и логистика [Электронный ресурс], URL: https://www.dtl.ru/upload/docs/Analitika_DTLA.pdf.

Исходя из представленной матрицы, перспективными, с глобальной точки зрения, направлениями развития международного логистического стартапа, в настоящее время отсутствующими в России, являются:

- универсальные цифровые инструменты управления логистическими процессами, находящимися на стыке пассажирских и грузовых перевозок, такие, как гиперавтоматизация цепочек поставок, развитие центров для управления логистическими процессами с использованием глобального обмена данными, развитие общественного транспорта по запросу и технологий диспетчеризации транспортных потоков, развитие технологий Ride share;
- участие в инфраструктурных проектах, реализуемых под эгидой государства касательно экологизации логистических процессов, так как именно наличие таких технологий позволит российским логистическим экосистемам в будущем конкурировать за ниши на рынках глобальной логистики из-за ужесточения национальных ограничений в области экологии в странах — ключевых партнерах России после 2022 г.;
- формирование аналитических логистических центров, обеспечивающих проектировку логистических потоков на основе анализа больших данных и развитие систем диспетчеризации логистических процессов с использованием искусственного интеллекта.

При реализации международного логистического стартапа силами преимущественно российских партнеров следует избегать как избыточной ориентации на тренды развития логистического процесса, характерные исключительно для зарубежных рынков, так и их игнорирования. Несмотря на очевидность долгосрочных экономических преимуществ создания в России отсутствующих в настоящее время систем межотраслевой диспетчеризации логистических потоков, такой подход в чистом виде имеет несколько недостатков:

- невозможность окупить такие системы в рамках одной итерации рефинансирования с учетом финансового потенциала малого и среднего бизнеса в условиях высокого уровня ключевой ставки;
- неоправданно высокие риски невозврата инвестиций в подобные системы в условиях невозможности мгновенного масштабирования таких систем за счет целевых рынков из-за наличия за рубежом уже функционирующих конкурентов;
- сложности, связанные с поиском партнеров, так как наряду с технологическими и экономическими аспектами, которые могут быть адаптированы заимствованы из зарубежной практики при формировании такого стартапа, существуют барьеры в виде отсутствия на рынке необходимых звеньев.

Вместе с тем при формировании международного логистического стартапа недопустимым представляется и отказ от использования технологических и нишевых возможностей, проистекающих из существующих цифровых технологий.

Компромиссным решением, реализуемым в сложившихся российских реалиях представляется формирование международного экономического стартапа как органического продолжения одной из глобальных формирующихся транспортно-логистических экосистем.

Обратимся к рисунку 4.

Как видно из представленной инфографики, китаецентричные логистические экосистемы преобладают в большинстве стран мира, включая страны ЕС. Причинами их преобладания являются:

- оптимальные для клиента конфигурации экосистемы, так как Китай является также и основным физическим отправителем большинства грузов; локализация в одной стране (регионе) как ядра логистической экосистемы, так и непосредственного отправителя груза позволяет сократить прямые финансовые издержки, связанные с оплатой услуг посредников и агрегаторов, минимизировать временные затраты и оптимизировать структуру логистического процесса с точки зрения количества нормативно-правовых ограничений и логистических стандартов, число которых возрастает пропорционально количеству стран-участников;

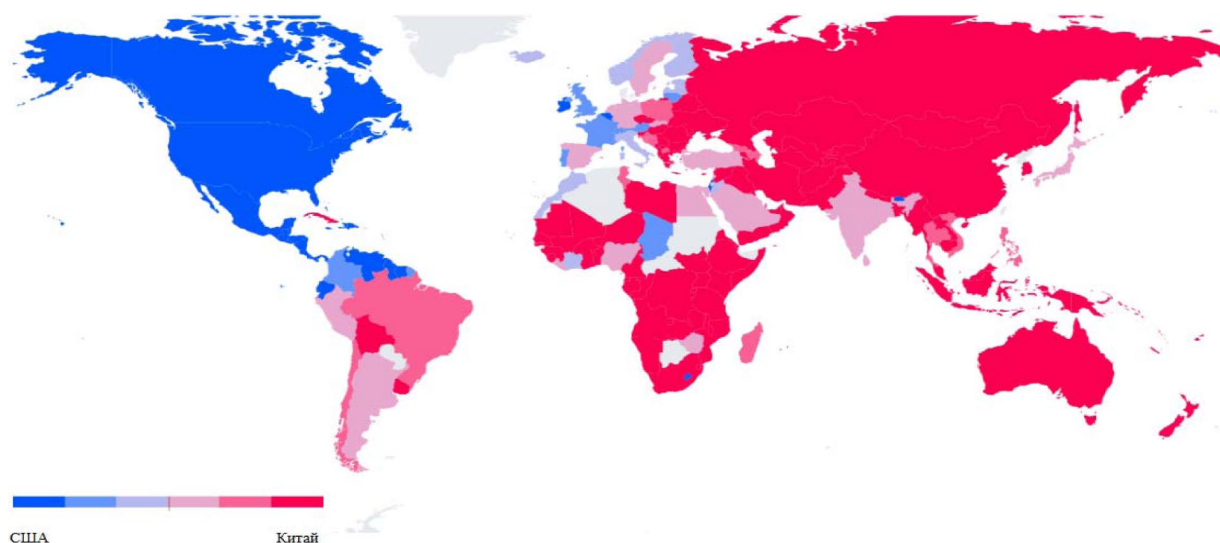


Рис. 4. Распределение стран мира с точки зрения американоцентричности и китаецентричности логистических систем⁹

- в целом более совершенная инфраструктура, в первую очередь цифровая составляющая инфраструктуры при относительно невысокой стоимости услуг китайской логистической экосистемы из-за высокой конкуренции различных операторов в стране¹⁰;
- открытая архитектура китайской логистической экосистемы; в отличие от американских компаний, китайские логистические экосистемы более демократичны относительно структуры участников, а именно: абонентская плата при использовании отличных от рекомендованных партнеров возрастает не так сильно, как при работе с условно западными логистическими экосистемами, китайские логистические экосистемы используют перечни рекомендуемых партнеров на меньшем количестве участков логистического процесса и более лояльны к работе с национальными операторами.

Благодаря более открытой архитектуре китайских логистических экосистем они являются наиболее перспективными партнерами для российского логистического стартапа, а положительный опыт функционирования на приграничных рынках позволяет российскому стартаперу решить проблемы с недостающими звеньями формируемой логистической цепочки.

Отметим, что процесс смещения интереса глобального покупателя логистических услуг является продолжающимся трендом, который сформировался в предшествующее десятилетие наряду с трендом формирования качественно нового платформенного логистического продукта в странах ЮВА и прежде всего в Китае, что подтверждает приведенная на рисунке 5 статистика.

Сопоставление данных, представленных на рисунках 4 и 5, позволяет сделать следующие выводы: капитализация китайского рынка грузоперевозок, являющегося в настоящий момент наиболее крупным и инертным из всех, растет более медленно, нежели китайское присутствие на рынке логистических экосистем. Это объясняется доминированием старых глобальных поставщиков логистических услуг в таких консервативных сферах глобальной экономики, как страхование грузоперевозок, кредитование, обслуживание финансовых процессов на уровне финансовой инфраструктуры.

⁹ Бореико А.Е., Мамулат С.Л. Актуальные мировые тренды развития мировых транспортно-логистических систем. ResearchGate [Электронный ресурс], URL: https://www.researchgate.net/publication/346580531_Aktualnye_cifrovye_trendy_v_razvitii_mirovyh_transportno-logisticskih_sistem.

¹⁰ Полянский, Д.С. Маркетинговая логистика как особый результат интеграции логистики и маркетинга на коммерческом предприятии / Д.С. Полянский. Современные тенденции и перспективы развития экономики и менеджмента в России: Сборник статей X Всероссийской научно-практической конференции (18 ноября 2022 г.), Москва, 18 ноября 2022 года. — Москва: Частное учреждение образовательная организация высшего образования Институт экономики и культуры, 2022. С. 229—234.

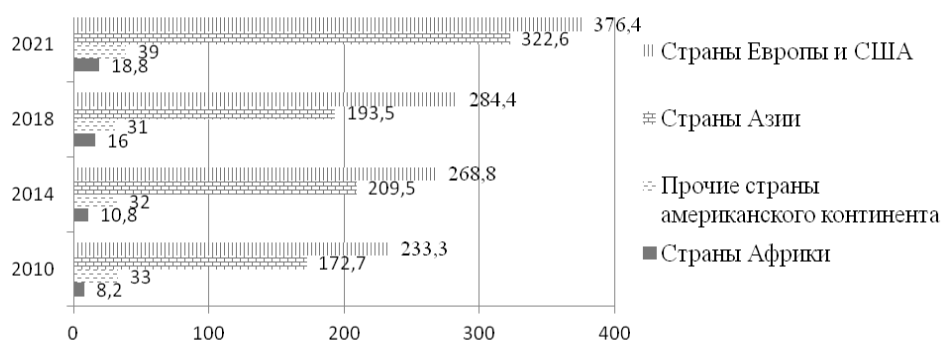


Рис. 5. Оценка динамики экспорта логистических услуг в сфере грузоперевозок компаниями, локализованными в регионах мира в 2010–2021 г., млрд. долл. США ¹¹

Наряду с выраженным трендом на сокращение разрыва между большим Востоком и большим Западом в наиболее консервативных сегментах логистического рынка, прослеживается опережающий рост на рынке логистических услуг регионов-аутсайдеров, в первую очередь стран Африки. За 10 лет темп прироста рынка африканских перевозок практически совпал с аналогичным показателем по азиатскому рынку и составил более 10% с 8,2 млрд. долл. США в 2010 до 18,8 млрд. долл. США к началу 2022 г.

С точки зрения российского стартапера, эти цифры указывают на актуальность развития национальных логистических маршрутов в регионах, перспективных с точки зрения формирующихся глобальных китаецентричных маршрутов. Опыт африканских международных логистических стартапов может быть полезен для российского инноватора в рамках заимствования следующих подходов:

- организации цепочек рефинансирования с привлечением капитала крупных иностранных компаний, заинтересованных в повышении логистической доступности регионов страны, в особенности применительно к ресурсодобывающим регионам;
- внедрение технологических новаций как с использованием иностранных экосистемных логистических решений, так и на основе технологического сотрудничества в форме организации технологических многосторонних консорциумов, получающих финансовые и иные преференции как в стране нетто-экспортере, так и в стране нетто-импортере товара, который будет транспортироваться с использованием продукта международного логистического стартапа.

Наиболее привлекательным экосистемным международным проектом является международный экосистемный проект, реализуемый под эгидой китайского Правительства «Один пояс — один путь», локализация которого представлена на рисунке 6.

Актуализация проекта «Один пояс — один путь» ожидается в период до 2030 г. Именно этими сроками должен ограничиваться предлагаемый логистический международный стартап. С учетом того, что ведущим трендом развития экономики предстоящих двух десятилетий является платформенная цифровизация, логистический стартап должен иметь формат логистической платформы, содержащей универсальную диспетчерскую. Подобный формат международного логистического стартапа соответствует всем ключевым трендам развития глобальной экономики и учитывает перспективы трансформаций технологического базиса глобальной промышленности на основе развития искусственного интеллекта.

Список литературы

1. Айханова Г. Концепция логистики и логистика в новых экономических условиях. Вестник науки. 2023. Т. 1, № 3(60). С. 7–10.

¹¹ Карачев, И.А. Анализ и тенденции развития рынка международной транспортной логистики / И.А. Карачев, Г.А. Зильберт. Актуальные проблемы развития отраслевых рынков: национальный и региональный уровень: сборник статей VII Международной научно-практической конференции, Воронеж, 06 апреля 2023 года. — Воронеж: Издательско-полиграфический центр «Научная книга», 2023. С. 58–64.



Рис. 6. География магистрального логистического направления «Один пояс — один путь», реализуемого под эгидой Правительства КНР ¹²

2. Борейко А.Е., Мамулат С.Л. Актуальные мировые тренды развития мировых транспортно-логистических систем. ResearchGate [Электронный ресурс], URL: https://www.researchgate.net/publication/346580531_Aktualnye_cifrovye_trendy_v_razvitii_mirovyh_transportno-logisticskih_sistem.
3. Борисов, М.А. Основа для модели совершенствования логистики 4.0 со спецификацией для внутренней логистики / М.А. Борисов, Г. И. Шепелин. Вестник науки. 2022. Т. 1, № 6(51). С. 112–118.
4. Воронов А.А., Екимов А.В. Экономика устойчивого развития. 2023. № 4(56). С. 267–269.
5. Гладкова, В.Е. Стимулы и ограничения предпринимательской активности в отечественной экономике / В.Е. Гладкова, О.Б. Репкина. Сервис в России и за рубежом. 2016. Т. 10, № 1(62). С. 11–19. DOI 10.12737/19165. EDN VVWPNR.
6. Джалаев, В.Б. Транспортная логистика как одна из функциональных областей логистики / В.Б. Джалаев. Актуальные социально-экономические процессы: проблемы, тенденции и перспективы: Материалы Международной научно-практической конференции, посвящённой 85-летию со дня рождения доктора экономических наук, профессора Кирилла Александровича Савченко-Бельского, Элиста, 15 ноября 2022 года / Редколлегия: С.Б. Болдырева, Б.Л. Бадма-Халгаева [и др.]. — Элиста: Калмыцкий государственный университет имени Б.Б. Городовикова, 2022. С. 21–24.
7. Карачев, И.А. Анализ и тенденции развития рынка международной транспортной логистики / И.А. Карачев, Г.А. Зильберт. Актуальные проблемы развития отраслевых рынков: национальный и региональный уровень: сборник статей VII Международной научно-практической конференции, Воронеж, 06 апреля 2023 года. — Воронеж: Издательско-полиграфический центр «Научная книга», 2023. С. 58–64.
8. Логистика: производственная логистика / Д.Н. Бембеева, В.Б. Лиджиева, Г.И. Шатаев, А.С. Манджиева. Актуальные социально-экономические процессы: проблемы, тенденции и перспективы: Материалы Международной научно-практической конференции, посвящённой 85-летию со дня рождения доктора экономических наук, профессора Кирилла Александровича Савченко-Бельского, Элиста, 15 ноября 2022 года / Редколлегия: С.Б. Болдырева, Б.Л. Бадма-Халгаева [и др.]. — Элиста: Калмыцкий государственный университет имени Б.Б. Городовикова, 2022. С. 18–20.
9. Полянский, Д.С. Маркетинговая логистика как особый результат интеграции логистики и маркетинга на коммерческом предприятии / Д.С. Полянский. Современные тенденции и перспективы развития экономики и менеджмента в России: Сборник статей X Всероссийской научно-практической конференции (18 ноября 2022 г.), Москва, 18 ноября 2022 года. — Москва: Частное учреждение образовательная организация высшего образования Институт экономики и культуры, 2022. С. 229–234.
10. Рахматуллина, А.Р. Логистика услуг и услуги в логистике / А.Р. Рахматуллина. Проблемы совершенствования организации производства и управления промышленными предприятиями: Межвузовский сборник научных трудов. 2022. № 2. С. 167–172. DOI 10.46554/OP-MIE-2022.2-pp.167.
11. Репкина, О.Б. Формирование экономического потенциала предпринимательских организаций на основе совершенствования системы управления / О.Б. Репкина. МИР (Модернизация. Инновации. Развитие). 2011. № 6. С. 92–94.

¹² Воронов А.А., Екимов А.В. Экономика устойчивого развития. 2023. № 4(56). С. 267–269.

12. Российская Логистика под санкциями и антисанкционная Логистика / П.В. Куренков, Е.А. Герасимова, В.Т. Волон [и др.]. Социально-экономический и гуманитарный журнал. 2023. № 3(29). С. 117–126. DOI 10.36718/2500-1825-2023-3-117-126.
13. Скоробогатова, Т.Н. О расширении понятийного аппарата логистики: аспект логистики как услуги / Т.Н. Скоробогатова, М.Ю. Ваховская. Логистика. 2024. № 4(209). С. 42–47.
14. Сюй, Ч. Умная логистика: цифровое и интеллектуальное управление логистикой меняет традиционную модель логистической деятельности / Ч. Сюй. Инновационное развитие транспортного и строительного комплексов: Материалы международной научно-практической конференции, посвященной 70-летию БелИИЖТа – БелГУТа. В 2-х частях, Гомель, 16–17 ноября 2023 года. – Гомель: Белорусский государственный университет транспорта, 2023. С. 346–347.

References

1. Aikhanova G. The concept of logistics and logistics in the new economic conditions. Bulletin of Science. 2023. T. 1, № 3 (60). S. 7–10.
2. Boreyko A.E., Mamulat S.L. Current global trends in the development of global transport and logistics systems. ResearchGate [Electronic resource], URL: https://www.researchgate.net/publication/346580531_Aktualnye_cifrovye_trendy_v_razvitiy_mirovyh_transportno-logisticskih_sistem.
3. Borisov, M.A. Basis for a model for improving logistics 4.0 with a specification for internal logistics / M.A. Borisov, G.I. Shepelin. Bulletin of Science. 2022. T. 1, № 6 (51). S. 112–118.
4. Voronov A.A., Ekimov A.V. Economics of Sustainable Development. 2023. № 4(56). С. 267–269.
5. Gladkova, V.E. Incentives and restrictions on entrepreneurial activity in the domestic economy / V.E. Gladkova, O.B. Repkina. Service in Russia and abroad. 2016. T. 10, № 1 (62). S. 11–19. DOI 10.12737/19165. EDN VVWPNR.
6. Dzhalalov, V.B. Transport logistics as one of the functional areas of logistics / V.B. Dzhalalov. Actual socio-economic processes: problems, trends and prospects: Materials of the International Scientific and Practical Conference dedicated to the 85th anniversary of the birth of Doctor of Economics, Professor Kirill Alexandrovich Savchenko-Belsky, Elista, November 15, 2022 / Editorial Board: S.B. Boldyreva, B.L. Badma-Khalgaeva [et al.]. – Elista: Kalmyk State University named after BB Gorodovikov, 2022. S. 21–24.
7. Karachev, I.A. Analysis and trends in the development of the international transport logistics market / I.A. Karachev, G.A. Zilbert. Actual problems in the development of industry markets: national and regional level: collection of articles of the VII International Scientific and Practical Conference, Voronezh, April 06, 2023. – Voronezh: Publishing and Printing Center «Scientific Book», 2023. S. 58–64.
8. Logistics: production logistics / D.N. Bembeeva, V.B. Lidzhieva, G.I. Shataev, A.S. Mandzhieva. Actual socio-economic processes: problems, trends and prospects: Materials of the International Scientific and Practical Conference dedicated to the 85th anniversary of the birth of Doctor of Economics, Professor Kirill Alexandrovich Savchenko-Belsky, Elista, November 15, 2022 / Editorial Board: S.B. Boldyreva, B.L. Badma-Khalgaeva [et al.]. – Elista: Kalmyk State University named after BB Gorodovikov, 2022. S. 18–20.
9. Polyansky, D.S. Marketing logistics as a special result of the integration of logistics and marketing at a commercial enterprise / D.S. Polyansky. Current trends and prospects for the development of the economy and management in Russia: Collection of articles of the X All-Russian Scientific and Practical Conference (November 18, 2022), Moscow, November 18, 2022. – Moscow: Private institution educational organization of higher education Institute of Economics and Culture, 2022. S. 229–234.
10. Rakhmatullina, A.R. Logistics of services and services in logistics / A. R. Rakhmatullina. Problems of improving the organization of production and management of industrial enterprises: Interuniversity collection of scientific works. 2022. № 2. S. 167–172. DOI 10.46554/OP-MIE-2022.2. Pp.167.
11. Repkin, O.B. Formation of the economic potential of business organizations based on improving the management system / O.B. Repkin. MIR (Modernization. Innovation. Development). 2011. № 6. S. 92–94.
12. Russian Logistics under sanctions and anti-sanction Logistics / P.V. Kurenkov, E.A. Gerasimova, V.T. Volon [et al.]. Socio-economic and humanitarian journal. 2023. № 3(29). S. 117–126. DOI 10.36718/2500-1825-2023-3-117-126.
13. Skorobogatova, T.N. On the expansion of the conceptual apparatus of logistics: the aspect of logistics as a service / T.N. Skorobogatova, M.Yu. Vakhovskaya. Logistics. 2024. № 4(209). С. 42–47.
14. Xu, Ch. Smart logistics: digital and intelligent logistics management changes the traditional model of logistics / Ch. Xu. Innovative development of transport and construction complexes: Materials of the international scientific and practical conference dedicated to the 70th anniversary of BelIIZhT – BelGUT. In 2 parts, Gomel, November 16–17, 2023. – Gomel: Belarusian State University of Transport, 2023. S. 346–347.