

УДК 332.1

## **ЭФФЕКТИВНОСТЬ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ КРАСНОЯРСКА С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ СИТИ-ЛОГИСТИКИ**

**Швалов П.Г.**

***Красноярский государственный аграрный университет, Красноярск, Россия***

*В статье описываются роль, цели и задачи сити-логистики в современных условиях. Исследуется реализация данных задач в городе Красноярске, вследствие чего делается вывод о необходимости дальнейшего развития городской логистической инфраструктуры.*

**Ключевые слова:** *сити-логистика, логистическая инфраструктура, социальная инфраструктура, экономическая инфраструктура, институциональная инфраструктура, Сибирский Федеральный округ, интеграция.*

## **EFFICIENCY OF KRASNOYARSK LOGISTICS INFRASTRUCTURE FROM CITY-LOGISTICS' THE POINT OF VIEW**

**Shvalov P.G.**

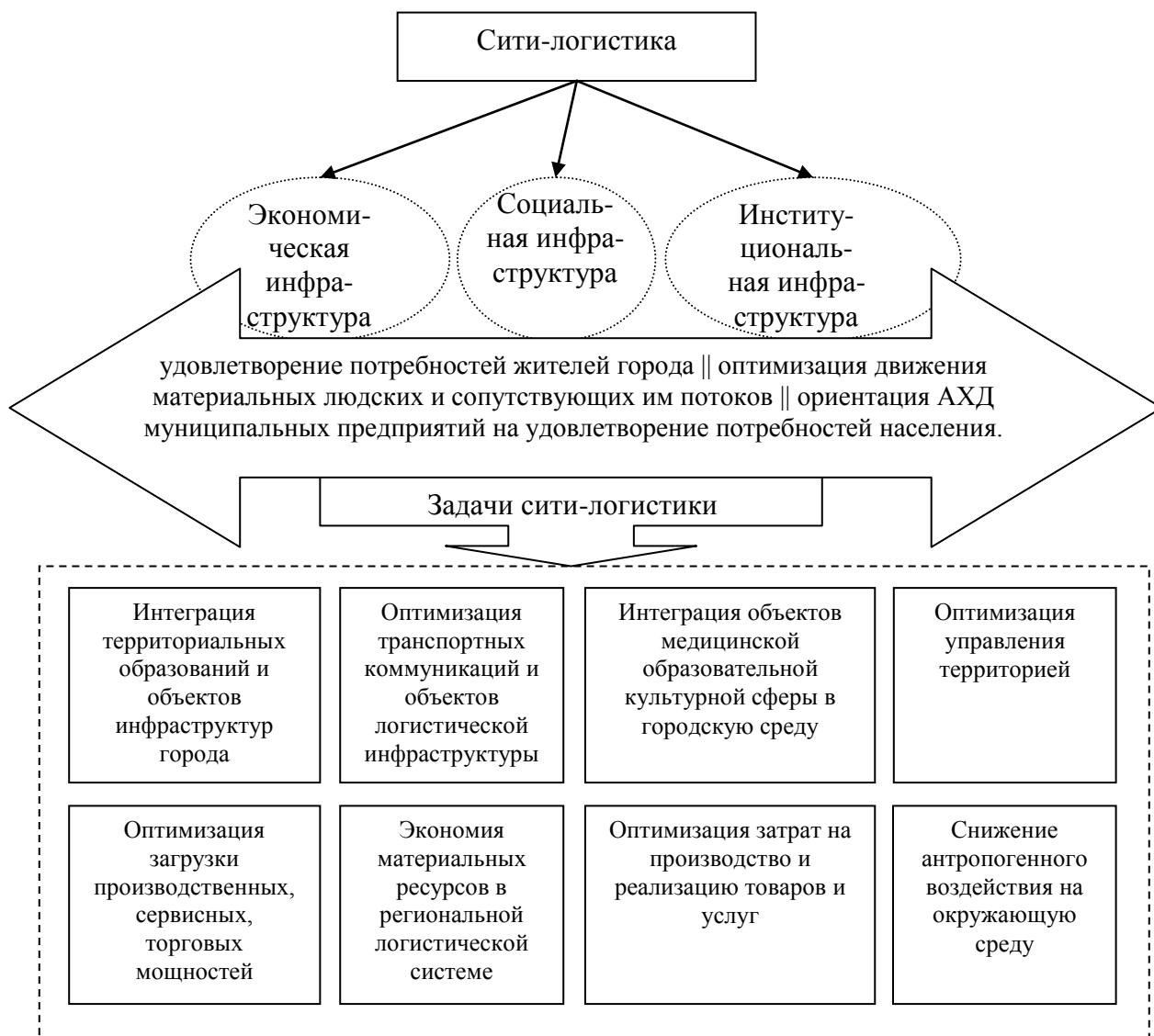
***Krasnoyarsk state agrarian university, Krasnoyarsk, Russia***

*The article describes the role, goals and objectives of city-logistics in modern conditions. The implementation of these tasks in the city of Krasnoyarsk is investigated, as a result of which a conclusion on the need for further development of the city logistics infrastructure is confirmed.*

**Key words:** *city-logistics, logistics infrastructure, social infrastructure, economic infrastructure, institutional infrastructure, Siberian Federal District, integration.*

Роль логистики на мезо- и макроуровне заключается не только в обеспечении экономической эффективности хозяйствующих субъектов промышленной, торгово-сервисной и сельскохозяйственной сферы, но и обеспечении надлежащих условий для жизнедеятельности людей. Первоначально, объекты социальной и институциональной инфраструктуры в городах, агломерациях, регионах функционировали независимо друг от друга, самостоятельно решая возникающие перед территорией задачи. Однако, бурное развитие интеграционных процессов, рост интенсивности материальных, людских и сопутствующих им потоков диктует необходимость применения принципов системного подхода к развитию региональных логистических систем [2].

Для решения данных задач все большую роль приобретает сити-логистика (городская логистика). В отличие от традиционной логистики данная сфера науки учитывает, в первую очередь, нужды и потребности жителей, оптимизируя материальные потоки применительно к их потребностям. Цели и задачи городской логистики приведены на рисунке [1].



*Рисунок 1 – Цели и задачи сити-логистики*

Оценим реализацию представленных задач относительно города Красноярска. По состоянию на 2019 год, связанность объектов экономической, социальной и институциональной инфраструктуры в городе существенно увеличилась за счет строительства Николаевского проспекта, позволившего в большей степени задействовать Николаевский мост. Ожидаемое строительство транспортных развязок с Николаевского моста к улицам Судостроительная и Академика Киренского ещё более позволит усилить степень интеграции

объектов инфраструктур данных районов. Тем не менее, разрозненность объектов городской инфраструктуры продолжает оставаться высокой, в том числе – вследствие недостаточного количества автодорожных переходов через железную дорогу. Сравнивая Красноярск с другими крупными городами Сибирского Федерального округа (СФО), примыкающими к Транссибирской магистрали (таблица 1), можно сделать вывод, что по обеспеченности автодорожными переходами Красноярск находится на 8 месте из 11 крупных городов СФО, при этом уступая всем региональным центрам в данном списке.

Таблица 1 – **Обеспеченность автодорожными переходами среди крупных городов СФО**

		Протяженность Транссибирской магистрали в городской черте	Автотранспортных переходов в городской черте	Автотранспортных переходов на 1 км территории
1	г. Новосибирск	26	10	0.38
2	г. Ачинск	6	2	0.33
3	г. Иркутск	29	9	0.31
4	г. Ангарск	18	5	0.28
5	г. Омск	34	9	0.26
6	г. Черемхово	12	3	0.25
7	г. Канск	13	3	0.23
8	<b>г. Красноярск</b>	35	8	0.23
9	г. Юрга	9	2	0.22
10	г. Анжеро-Судженск	11	2	0.18
11	г. Усолье-Сибирское	12	2	0.17

Следствием сложившейся ситуации является повышенная нагрузка на существующие объекты транспортно-логистической инфраструктуры Красноярска, что препятствует оптимальному перемещению грузов и пассажиров в черте города. Избыточный пробег приводит к увеличению времени в пути и, как следствие – повышенным издержкам на 1 тонно- либо пассажирокилометр.

Кроме того, вследствие неравномерной доступности объектов социальной и институциональной инфраструктуры в различных районах, существует проблема неравномерной загруженности этих объектов, что также влечет снижение эффективности их функционирования. Наконец, вследствие того что подавляющая часть грузо- и пассажироперевозок городе и прилегающих к нему территориях выполняется автомобильным транспортом, объем выбросов в атмосферу является слишком высоким, что существенно ухудшает условия жизни населения, тем самым снижая миграционную и инвестиционную привлекательность города.

Подводя итог, можно сделать вывод о том, что реализация целей и задачи сити-логистики в Красноярске требует дальнейшего развития объектов логистической инфраструктуры, направленного на повышения связанности

районов города и объектов социальной, институциональной и экономической инфраструктуры. Решение данной задачи, вследствие различной направленности материальных, людских и сопутствующих им потоков, является невозможным без применения принципов системного подхода к развитию логистической инфраструктуры, включая и организацию управления городским хозяйством.

### **Литература**

1. Лившиц В. Логистика города. [Электронный ресурс] / В. Лившиц. – URL: [proza.ru/2008/06/17/577](http://proza.ru/2008/06/17/577)
2. Швалов П.Г., Лукиных В.Ф. К вопросу об идентификации логистической инфраструктуры на региональном уровне // Вестник КрасГАУ. 2012. – №5(68) – с. 11.