

УДК 658.7:339.5

A.V. Parfenov, V.M. Gviliya

**ORGANIZATIONAL AND ECONOMIC APPROACH TO SETTING PRIORITIES FOR THE DEVELOPMENT OF LOGISTICS INFRASTRUCTURE IN BILATERAL TRADE**

The article proposes an organizational and economic approach to prioritizing the development of logistics infrastructure in bilateral trade between the Russian Federation and Georgia under conditions of the absence of a formalized interstate infrastructure strategy. The study substantiates the need to move from a fragmented analysis of individual infrastructure facilities toward a systemic view of the trade and logistics corridor as an integrated economic system. The proposed approach is based on four interrelated levels: physical infrastructure, border and institutional mechanisms, logistics flow organization, and economic efficiency of trade. It is demonstrated that the coordinated development of these levels contributes to the reduction of total logistics costs, improvement of delivery predictability and resilience, and creation of conditions for the growth and diversification of Russian export structure. The findings may be applied to infrastructure prioritization in foreign trade corridors characterized by institutional constraints and strategic uncertainty.

**Keywords:** bilateral trade, institutional infrastructure, logistics costs, logistics infrastructure, organizational and economic approach, predictability of deliveries, resilience of supply chains, Russia-Georgia trade.

А.В.Парфенов<sup>1</sup>, В.М.Гвилия<sup>2</sup>**ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ПОДХОД К ФОРМИРОВАНИЮ ПРИОРИТЕТОВ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДВУСТОРОННЕЙ ТОРГОВЛИ**

В статье предлагается организационно-экономический подход к формированию приоритетов развития логистической инфраструктуры двусторонней торговли между Российской Федерацией и Грузией в условиях отсутствия формализованной межгосударственной стратегии инфраструктурного взаимодействия. Обоснована необходимость перехода от фрагментарного анализа отдельных инфраструктурных объектов к системному рассмотрению торгово-логистического направления как целостной экономической системы. Подход основан на выделении четырёх взаимосвязанных уровней: физической инфраструктуры, погранично-институциональных механизмов, логистической организации потоков и экономической эффективности торговли. Показано, что согласованное развитие данных уровней позволяет снизить совокупные логистические издержки, повысить предсказуемость и устойчивость поставок, а также создать условия для роста объёмов и диверсификации экспортной номенклатуры Российской Федерации. Результаты исследования могут быть использованы при формировании приоритетов инфраструктурного развития внешнеторговых направлений в условиях институциональной неопределённости.

**Ключевые слова:** двусторонняя торговля, институциональная инфраструктура, логистическая инфраструктура, логистические издержки, организационно-экономический подход, предсказуемость поставок, российско-грузинская торговля, устойчивость цепей поставок.

DOI: 10.36807/2411-7269-2026-1-44-48-55

Современное развитие российско-грузинской торговли осуществляется в условиях отсутствия формализованных политических и стратегических договорённостей, что обусловлено спецификой двусторонних межгосударственных отношений и сохраняющимися геополитическими ограничениями. И несмотря на то, что объёмы торговли с каждым годом растут, в отличие от ряда

<sup>1</sup> Парфенов А.В., профессор кафедры логистики и управления цепями поставок, доктор экономических наук, профессор; Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования "Санкт-Петербургский государственный экономический университет", г. Санкт-Петербург

Parfenov A.V., Professor of the Department of Logistics and Supply Chain Management, Doctor of Economics, Professor; Federal State Budgetary Educational Institution of Higher Education "Saint Petersburg State University of Economics", Saint Petersburg

<sup>2</sup> Гвилия В.М., магистрант; Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования "Санкт-Петербургский государственный экономический университет", г. Санкт-Петербург

Gviliya V.M., Undergraduate; Federal State Budgetary Educational Institution of Higher Education "Saint Petersburg State University of Economics", Saint Petersburg

других внешнеторговых направлений, торгово-экономическое взаимодействие между Российской Федерацией и Грузией не опирается на долгосрочные межправительственные стратегии, совместные программы развития логистической инфраструктуры или институционализированные механизмы координации транспортной политики. Вместе с тем, отсутствие формализованной стратегической рамки не исключает наличия устойчивой взаимной экономической заинтересованности сторон в развитии торговых связей.

Российско-грузинская торговля в последние годы развивается преимущественно в прагматичном, рыночном формате, определяемом фактическим спросом, географической близостью и сложившейся структурой товарооборота. Для Российской Федерации Грузия представляет собой, с одной стороны, стабильный рынок сбыта продукции агропромышленного комплекса, топливно-энергетического и промышленного секторов, а с другой – важный элемент логистической конфигурации Черноморского и Закавказского направлений. В условиях трансформации глобальных цепей поставок и необходимости диверсификации транспортных маршрутов российская сторона объективно заинтересована в устойчивом функционировании торгово-логистической инфраструктуры на грузинском направлении [1].

Для Грузии экономический интерес к торговле с Российской Федерацией носит преимущественно структурно-экономический характер. Российский рынок остаётся одним из ключевых направлений экспорта грузинской продукции, обеспечивая валютные поступления и занятость в экспортно-ориентированных секторах [8]. Кроме того, торговые потоки, связанные с Россией, формируют значимую часть загрузки транспортно-логистической инфраструктуры Грузии, что обуславливает заинтересованность страны в сохранении и развитии соответствующих торговых каналов в рамках более широкой транзитно-логистической модели [11].

При этом развитие логистической инфраструктуры на российско-грузинском направлении носит фрагментарный и несинхронизированный характер. Отсутствие координированной стратегии приводит к реализации инфраструктурных решений преимущественно в рамках национальных программ и международных инициатив, без учёта специфики двусторонних торговых потоков. В результате существующий инфраструктурный потенциал используется лишь частично, а рост торговли сопровождается увеличением логистических издержек, нестабильностью сроков доставки и снижением предсказуемости цепей поставок [14].

Инфраструктурные ограничения в данных условиях выступают системным фактором нерезализованного торгового потенциала российско-грузинских экономических связей. Высокая концентрация грузопотоков на ограниченном числе маршрутов и узлов, прежде всего, на автомобильном направлении, ограниченная пропускная способность отдельных элементов инфраструктуры, а также недостаточное развитие альтернативных и мультимодальных логистических решений усиливают чувствительность торговли к сезонным, организационным и административным факторам [15]. Существенную роль при этом играют не только физические, но и институциональные ограничения, связанные с таможенным администрированием, уровнем цифровизации и координацией действий задействованных ведомств.

В сложившихся условиях отсутствие предпосылок для формирования единой стратегической программы развития российско-грузинской логистической инфраструктуры в среднесрочной перспективе не исключает, а, напротив, актуализирует необходимость выработки системного подхода к повышению эффективности двусторонней торговли [13]. Это обуславливает переход от разрозненного анализа отдельных инфраструктурных объектов к формированию организационно-экономического подхода, основанного на структурировании приоритетов развития логистической инфраструктуры и учёте взаимосвязи между физическими, институциональными и организационными параметрами торговых потоков.

Учитывая многофакторный характер инфраструктурных ограничений и различную природу их влияния на торговые потоки, в работе обосновано выделение нескольких аналитических уровней развития логистической инфраструктуры, отражающих последовательную трансформацию физических и институциональных условий в экономические результаты двусторонней торговли (Табл.).

Таблица – Организационно-экономический подход к формированию приоритетов развития логистической инфраструктуры двусторонней торговли (составлена авторами)

	Предмет развития	Задачи	Приоритетные меры развития:	Ключевые показатели приоритизации:
Уровень 1. Физическая инфраструктура международной торговли Россия-Грузия	автодорожная инфраструктура	увеличение дорожной ёмкости А-161 "Владикавказ – Нижний Ларс – граница с Грузией" / S3 "Mtskheta–Stepantsminda–Larsi Highway"	<ul style="list-style-type: none"> <li>– расширение пропускной способности перегруженных участков дорожной сети;</li> <li>– внедрение управляемого движения и мер транспортной безопасности для повышения эффективности использования инфраструктуры;</li> <li>– переход к контрактам жизненного цикла, направленным на снижение износа и повышение устойчивости дорожной инфраструктуры</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– пропускная способность (фактическая и проектная, в том числе по критическим участкам);</li> <li>– сезонность/погодная уязвимость (для двусторонней торговли это риск разрыва поставок);</li> <li>– износ/аварийность (как индикатор потерь времени и стоимости);</li> <li>– резерв мощности (наличие альтернативных плеч и "буферов")</li> </ul>
	портовая инфраструктура (Новороссийск, Туапсе – Батуми, Поти, Анаклия)	снижение зависимости двусторонней торговли от единственного сухопутного маршрута за счёт расширения морского компонента логистики, рост контейнеризации грузопотоков и формирование резервной пропускной способности для обслуживания увеличивающихся объёмов внешней торговли	<ul style="list-style-type: none"> <li>– увеличение пропускной способности портов Поти и Батуми за счёт модернизации перегрузочного оборудования, оптимизации портовых операций и устранения физических ограничений, связанных с осадкой судов и доступом к причалам;</li> <li>– развитие наземной связности портов с автодорожной и железнодорожной инфраструктурой;</li> <li>– поэтапная проработка потенциала глубоководного порта Анаклия как элемента долгосрочного расширения портовых мощностей и приёма крупнотоннажных судов</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– пропускная способность портов;</li> <li>– ограничения по осадке и типоразмеру судов (как фактор увеличения стоимости и времени доставки);</li> <li>– уровень контейнеризации грузопотоков (как индикатор эффективности морской логистики);</li> <li>– доля морского маршрута в структуре двусторонней торговли;</li> <li>– резерв портовых мощностей (возможность перераспределения потоков при перегрузке сухопутных маршрутов)</li> </ul>
	мультимодальные узлы (порт–железнодорожная дорога–автодорога) и распределительные хабы	создание и модернизация интермодальных терминалов, обеспечивающих стыковку портовой, железнодорожной и автомобильной инфраструктуры с целью сокращения времени перегрузки и простоев грузов; развитие "сухих портов" и распределительных логистических хабов вблизи ключевых транспортных узлов и портовых подходов; развитие подъездной и терминальной инфраструктуры, обеспечивающей непрерывность и адаптивность логистических цепочек	<ul style="list-style-type: none"> <li>– создание и модернизация интермодальных терминалов, обеспечивающих физическую стыковку портовой, железнодорожной и автомобильной инфраструктуры с фокусом на ускорение перегрузочных операций и сокращение простоев грузов;</li> <li>– развитие "сухих портов" и распределительных логистических хабов вблизи ключевых транспортных развязок и портовых подходов;</li> <li>– развитие подъездных путей, площадок накопления и терминального оборудования, обеспечивающих непрерывность и гибкость логистических цепочек</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– пропускная способность перегрузки как индикатор возможности масштабирования торговых потоков;</li> <li>– доля грузов, перераспределяемых с автомобильного транспорта на железнодорожный и морской, как показатель снижения логистических издержек и инфраструктурных рисков для российской внешней торговли;</li> <li>– наличие резервной мощности мультимодальных узлов (буферизация пиковых нагрузок, сокращение очередей и времени ожидания), обеспечивающей устойчивость торговых цепочек в условиях сезонности и неравномерности поставок</li> </ul>
	складская логистика и припортовые логистические терминалы	снижение временных и стоимостных потерь российской внешней торговли за счёт формирования физической "буферной" инфраструктуры, обеспечивающей сглаживание сезонных и операционных колебаний пропускной способности транспортной сети, а также повышение гибкости и предсказуемости двусторонних торговых потоков	<ul style="list-style-type: none"> <li>– развитие складской инфраструктуры вблизи портов и ключевых транспортных узлов, включая комплексы временного хранения;</li> <li>– расширение мощностей консолидации и деконсолидации грузов;</li> <li>– развитие таможенно-складской инфраструктуры как элемента физического ускорения логистических операций и снижения простоев грузов;</li> <li>– создание специализированных складских мощностей для отдельных товарных групп, значимых для российско-грузинской торговли</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– среднее время нахождения груза на складе и в порту как индикатор эффективности логистического оборота;</li> <li>– пропускная способность складских терминалов;</li> <li>– доля грузов, проходящих консолидацию и временное хранение без увеличения общего срока доставки;</li> <li>– наличие резервных складских мощностей, обеспечивающих буферизацию пиковых нагрузок и снижение вариативности сроков поставок для российских экспортёров и импортёров</li> </ul>

Продолжение таблицы

Уровень 2. Пограничная и институциональная инфраструктура	КПП и таможенные; досмотровые мощности; межведомственная координация; цифровизация пограничных и таможенных процедур	снижение временных и административных издержек российской внешней торговли за счёт повышения пропускной способности и предсказуемости пограничных процедур, а также обеспечения стабильного и ритмичного прохождения грузов через границу	<ul style="list-style-type: none"> <li>– оптимизация работы пунктов пропуска и таможенных органов с фокусом на увеличение фактической пропускной способности;</li> <li>– развитие и модернизация досмотровых мощностей;</li> <li>– повышение согласованности действий таможенных, пограничных и контрольных служб;</li> <li>– внедрение и расширение цифровых процедур (предварительное декларирование, электронный документооборот, обмен данными) как инструмента сокращения простоев и административной нагрузки на участников внешнеэкономической деятельности</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– среднее время прохождения границы;</li> <li>– вариативность сроков таможенного и пограничного оформления (как ключевой фактор неопределённости для российской торговли);</li> <li>– уровень административных издержек, включая прямые и косвенные затраты, связанные с простоем грузов и транспортных средств</li> </ul>
Уровень 3. Логистическая организация потоков международной торговли	диверсификация логистических маршрутов; баланс автомобильного и морского транспорта; контейнеризация грузопотоков; интермодальные логистические решения	повышение устойчивости и масштабируемости внешнеторговых потоков Российской Федерации за счёт снижения концентрации грузов на отдельных маршрутах и видах транспорта, а также оптимизации структуры перевозок с целью сокращения логистических рисков и издержек	<ul style="list-style-type: none"> <li>– диверсификация логистических маршрутов российско-грузинской торговли за счёт более активного использования морского компонента и альтернативных логистических плеч; формирование сбалансированной структуры перевозок между автомобильным и морским транспортом с учётом сезонности и инфраструктурных ограничений;</li> <li>– развитие контейнеризации как базового инструмента повышения предсказуемости, скорости и унификации логистических операций;</li> <li>– внедрение интермодальных решений, обеспечивающих гибкое перераспределение потоков между видами транспорта и снижение зависимости торговли от отдельных узких мест</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– уровень концентрации грузопотоков на отдельных маршрутах и транспортных узлах;</li> <li>– доля альтернативных маршрутов в структуре двусторонней торговли;</li> <li>– устойчивость цепей поставок, выражающаяся в способности логистической системы обеспечивать ритмичность и надёжность поставок в условиях сезонных, инфраструктурных и организационных ограничений</li> </ul>
Уровень 4. Экономическая эффективность двусторонней торговли	логистические издержки; сроки доставки; предсказуемость поставок; объёмы и номенклатура экспорта; конкурентоспособность внешней торговли	обеспечение устойчивого экономического эффекта для внешней торговли Российской Федерации за счёт снижения совокупных логистических издержек, повышения предсказуемости торговых операций и создания условий для роста объёмов и диверсификации экспортной номенклатуры	<ul style="list-style-type: none"> <li>– снижение транспортных, складских и административных издержек за счёт более полного использования физической и институциональной инфраструктуры;</li> <li>– сокращение средних сроков доставки и, прежде всего, их вариативности как фактора скрытых экономических потерь;</li> <li>– повышение устойчивости цепей поставок, обеспечивающее возможность перехода к регулярным и контрактным формам торговли;</li> <li>– создание условий для расширения экспортной номенклатуры и вовлечения новых товарных групп, включая продукцию с более высокой добавленной стоимостью</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– уровень совокупных логистических издержек в структуре внешнеторговых операций;</li> <li>– средние сроки доставки и дисперсия сроков;</li> <li>– стабильность и ритмичность поставок;</li> <li>– динамика объёмов российского экспорта;</li> <li>– изменение структуры экспортной номенклатуры и доли товаров с более высокой добавленной стоимостью</li> </ul>

Уровень 1. Физическая инфраструктура как приоритетный уровень реализации логистического потенциала двусторонней торговли

В рамках организационно-экономического подхода физическая инфраструктура рассматривается как базовый уровень реализации логистического потенциала двусторонней торговли, определяющий предельные параметры эффективности внешнеторговых потоков Российской Федерации. Именно на данном уровне формируются структурные ограничения, оказывающие прямое влияние на стоимость, сроки и устойчивость торговых операций, а также на возможность их масштабирования без непропорционального роста логистических издержек.

Ключевой особенностью российско-грузинского направления является высокая концентрация грузопотоков на ограниченном числе транспортных маршрутов и узлов А-161 "Владикавказ–Нижний Ларс–граница с Грузией" / S3 "Mtskheta–Stepantsminda–Larsi Highway", прежде всего, в автодорожном сегменте. Автомобильная инфраструктура выполняет системообразующую функцию в двусторонней торговле, однако ограниченная пропускная способность отдельных участков, сезонная и погодная уязвимость, а также физический износ дорожной сети трансформируются в экономические риски для российской внешней торговли. В этой связи приоритеты развития автодорожной инфраструктуры должны быть ориентированы не только на увеличение пропускной способности, но и на повышение эксплуатационной устойчивости коридора за счёт устранения узких мест, управления трафиком и внедрения современных подходов к управлению дорожными активами. Важным элементом физического уровня является портовая инфраструктура Грузии, прежде всего, порты Поти и Батуми, через которые осуществляется значительная часть морского компонента российско-грузинской торговли. Для Российской Федерации развитие портовой инфраструктуры на данном направлении представляет собой инструмент диверсификации логистических маршрутов и снижения зависимости от единственного сухопутного коридора. Рост контейнеризации и расширение морского сегмента торговли позволяют перераспределять грузопотоки и снижать чувствительность внешней торговли к сезонным ограничениям автомобильных перевозок [5]. Вместе с тем, ограничения по осадке судов, характеристикам перегрузочного оборудования и наземной связности портов сдерживают реализацию данного потенциала, что обуславливает приоритетность мер, направленных на устранение физических ограничений, напрямую влияющих на сроки и стоимость доставки. Проект глубоководного порта Анаклия в этом контексте может рассматриваться как долгосрочный резерв расширения портовых мощностей, значение которого для России носит отложенный и вспомогательный характер [9]. Особое место на физическом уровне занимают мультимодальные узлы, обеспечивающие стыковку автомобильного, железнодорожного и морского транспорта. Для российской внешней торговли развитие интермодальных терминалов, "сухих портов" и распределительных хабов является одним из наиболее экономически эффективных способов повышения устойчивости логистических цепочек без реализации капиталоемких инфраструктурных проектов. Наличие резервной пропускной способности и возможность перераспределения потоков между видами транспорта позволяют снизить концентрацию нагрузок, сокращать простои и повышать предсказуемость поставок. Дополняющим элементом физической инфраструктуры выступает складская логистика, включая припортовые терминалы и логистические комплексы временного хранения [10]. Для российско-грузинской торговли складская инфраструктура выполняет функцию физической буферизации, сглаживая сезонные и операционные колебания пропускной способности транспортной сети и снижая вариативность сроков доставки. Развитие складских мощностей вблизи портов и ключевых транспортных узлов способствует ускорению логистического оборота и повышению устойчивости торговых цепочек.

Таким образом, развитие физической логистической инфраструктуры на российско-грузинском направлении является первоочередным условием реализации логистического потенциала международной торговли Российской Федерации. Приоритеты на данном уровне должны формироваться исходя из способности инфраструктурных решений снижать концентрацию грузопотоков, повышать эксплуатационную устойчивость транспортной системы и создавать резерв пропускной способности, обеспечивающий устойчивый экономический эффект для внешней торговли.

Уровень 2. Пограничная и институциональная инфраструктура как фактор экономической эффективности двусторонней торговли В рамках организационно-экономического подхода пограничная и институциональная инфраструктура рассматривается как уровень, обеспечивающий трансформацию физической пропускной способности транспортной сети в реальную экономическую эффективность двусторонней торговли. Для Российской Федерации именно на данном уровне формируются параметры пред-

сказуемости и ритмичности внешнеторговых операций, напрямую влияющие на конкурентоспособность экспорта и импорта. В отличие от физической инфраструктуры, пограничная и институциональная подсистема не увеличивает формальную пропускную способность маршрутов, однако определяет степень фактического использования существующих мощностей. В условиях российско-грузинской торговли, характеризующейся высокой концентрацией грузопотоков на отдельных переходах, организационные и административные факторы приобретают ключевое значение. Неэффективная организация пограничных процедур способна нивелировать эффект инфраструктурных инвестиций, увеличивая сроки доставки и совокупные логистические издержки [7]. С позиции интересов Российской Федерации ключевыми компонентами данного уровня являются пункты пропуска и таможенные органы, досмотровые мощности, а также механизмы межведомственной координации. Ограниченная согласованность действий задействованных служб и недостаточное развитие досмотровых ресурсов приводят к росту времени прохождения границы и, прежде всего, к высокой вариативности сроков оформления. Последняя выступает критическим фактором неопределённости для российской внешней торговли, увеличивая потребность в страховых запасах, складской буферизации и резервировании транспортных мощностей.

В этой связи приоритеты развития пограничной и институциональной инфраструктуры должны быть ориентированы не только на сокращение среднего времени прохождения границы, но и на снижение дисперсии сроков оформления [12]. Особое значение приобретает развитие и интеграция цифровых процедур, включая предварительное декларирование, электронный документооборот и обмен данными, рассматриваемых как инструмент снижения административных издержек и сокращения простоев грузов и транспортных средств [4]. Дополняющим направлением является повышение согласованности действий таможенных, пограничных и контрольных служб. В условиях отсутствия формализованных межгосударственных механизмов координации организационно-экономический подход предполагает фокус на оптимизации процедур и регламентов, обеспечивающих стабильное и ритмичное прохождение грузов через границу.

Таким образом, пограничная и институциональная инфраструктура выступает ключевым связующим звеном между физическими параметрами транспортной сети и экономическими результатами двусторонней торговли. Для Российской Федерации приоритеты на данном уровне должны быть ориентированы на сокращение времени и вариативности прохождения границы, снижение административных издержек и повышение предсказуемости логистических операций, что позволяет обеспечить более полное использование потенциала физической инфраструктуры без значительных капитальных затрат.

Уровень 3. Логистическая организация потоков как инструмент повышения устойчивости двусторонней торговли. В рамках организационно-экономического подхода логистическая организация потоков рассматривается как уровень, обеспечивающий повышение устойчивости и масштабируемости внешнеторговых потоков Российской Федерации за счёт оптимизации структуры перевозок и снижения концентрации грузов на отдельных маршрутах и видах транспорта. Значение данного уровня заключается в возможности повышения эффективности торговли без пропорционального увеличения капиталоемких инфраструктурных инвестиций [2].

Российско-грузинское торговое направление характеризуется высокой концентрацией грузопотоков, прежде всего, в автомобильном сегменте, что усиливает чувствительность торговли к сезонным, инфраструктурным и организационным ограничениям. В этих условиях ключевым направлением логистической организации потоков является диверсификация маршрутов, ориентированная на снижение зависимости внешней торговли России от отдельных транспортных коридоров и узлов. С позиции интересов Российской Федерации диверсификация логистических маршрутов предполагает более активное использование морского компонента торговли и альтернативных логистических плеч при формировании сбалансированной структуры перевозок между автомобильным и морским транспортом. Такое перераспределение потоков позволяет сглаживать пиковые нагрузки, снижать логистические риски и повышать устойчивость цепей поставок в условиях сезонных и инфраструктурных ограничений. Важным элементом данного уровня является развитие контейнеризации как базового инструмента стандартизации и повышения предсказуемости логистических операций. Контейнеризация способствует сокращению времени перегрузки, упрощению интермодальных переходов и повышению гибкости управления грузопотоками. Дополняющим направлением выступает внедрение интермодальных логистических решений, обеспечивающих возможность оперативного перераспределения потоков между видами транспорта и снижение зависимости торговли от отдельных "узких

мест". Эффективность логистической организации потоков для российской стороны оценивается по уровню концентрации грузов на отдельных маршрутах, доле альтернативных логистических направлений и устойчивости цепей поставок. Снижение концентрации и рост доли альтернативных маршрутов свидетельствуют о повышении адаптивности логистической системы и снижении инфраструктурных и операционных рисков, а устойчивость цепей поставок проявляется в способности обеспечивать ритмичные и надёжные поставки в условиях внешних ограничений.

Таким образом, логистическая организация потоков выступает связующим звеном между физической и институциональной инфраструктурой и экономической эффективностью двусторонней торговли, обеспечивая для Российской Федерации снижение концентрации логистических рисков и повышение устойчивости внешнеторговых операций на грузинском направлении.

Уровень 4. Экономическая эффективность двусторонней торговли как результирующий уровень организационно-экономического подхода В рамках организационно-экономического подхода экономическая эффективность двусторонней торговли рассматривается как результирующий уровень, интегрирующий воздействие физической, погранично-институциональной и организационно-логистической подсистем. Для Российской Федерации именно на данном уровне проявляется степень реализации логистического потенциала международной торговли и достигается устойчивый экономический эффект от согласованного развития инфраструктурных и организационных элементов. Экономическая эффективность формируется не за счёт простого наращивания инфраструктурных мощностей, а через снижение совокупных логистических издержек, оптимизацию сроков доставки и повышение предсказуемости торговых операций [6]. В условиях российско-грузинского направления, характеризующегося высокой концентрацией грузопотоков и зависимостью от отдельных маршрутов, инфраструктурные и институциональные ограничения напрямую трансформируются в экономические потери, проявляющиеся в росте транспортных и административных затрат и нестабильности поставок. С позиции интересов Российской Федерации ключевым показателем экономической эффективности является уровень совокупных логистических издержек в структуре внешнеторговых операций, а также вариативность сроков доставки [3]. Снижение не только среднего времени доставки, но и дисперсии сроков позволяет сократить скрытые издержки, связанные с формированием страховых запасов, резервированием транспортных и складских мощностей и ограничениями долгосрочного контрактования. Важным проявлением экономической эффективности является влияние логистических условий на динамику объёмов и номенклатуры российского экспорта. Повышение устойчивости и предсказуемости цепей поставок создаёт условия для перехода от эпизодических поставок к регулярным торговым моделям и снижает барьеры входа для новых товарных групп, включая продукцию с более высокой добавленной стоимостью. В результате развитие логистической инфраструктуры влияет не только на количественные, но и на структурные параметры экспорта. Итоговым результатом выступает повышение конкурентоспособности российской внешней торговли на грузинском направлении. Снижение логистических издержек, стабилизация сроков доставки и расширение экспортной номенклатуры формируют мультипликативный экономический эффект, обеспечивающий более полную реализацию логистического потенциала двусторонней торговли.

Таким образом, экономическая эффективность двусторонней торговли в рамках организационно-экономического подхода представляет собой интегральный результат согласованного развития логистической инфраструктуры и организации торговых потоков. Для Российской Федерации реализация приоритетов на предыдущих уровнях модели обеспечивает не только снижение издержек и повышение устойчивости торговли, но и создаёт условия для роста объёмов и диверсификации экспортной номенклатуры, что, в конечном итоге, определяет степень реализации логистического потенциала российско-грузинского торгового направления. Предложенный в работе организационно-экономический подход к формированию приоритетов развития логистической инфраструктуры двусторонней торговли позволяет рассматривать российско-грузинское торгово-логистическое взаимодействие как целостную систему, в которой экономическая эффективность определяется не отдельными инфраструктурными проектами, а согласованным развитием физической инфраструктуры, погранично-институциональных механизмов и логистической организации потоков. В условиях отсутствия формализованной стратегии двустороннего инфраструктурного развития данный подход обеспечивает методическую основу для приоритизации мер, ориентированных на снижение логистических издержек, повышение предсказуемости и устойчивости торговых операций, а также создание условий для роста объёмов и диверсификации экспортной номенклатуры Российской Федера-

ции. Научная новизна работы заключается в разработке многоуровневой организационно-экономической конструкции, позволяющей структурировать приоритеты развития логистической инфраструктуры с позиции их влияния на экономические параметры двусторонней торговли, а также в обосновании взаимосвязи между инфраструктурными, институциональными и организационными факторами и результативностью внешнеторговых операций. Авторский вклад состоит в адаптации и интеграции разрозненных зарубежных и региональных исследований в единую методическую рамку, применимую к условиям российско-грузинского торгового направления и ориентированную на практическое повышение эффективности международной торговли Российской Федерации.

#### Список использованных источников

1. Влияние санкций коллективного Запада на транспортную логистику Российской Федерации / П. Куренков, М. Харитоновна, А. Захаров, Е. Калинина // *Логистика*. – 2023. – № 1(193). – С. 10-13. – DOI: 10.54959/22197222\_2023\_01\_10. – EDN THOPYQ.
2. Гвилия Н.А. Системная организация корпоративной логистики транспортного бизнеса в условиях цифровизации. – СПб.: Изд-во СПбГЭУ, 2021. – 228 с. (14, 5 п.л.).
3. Гвилия Н.А. Формирование системы ключевых показателей эффективности цепи поставок скоропортящихся грузов / Н.А. Гвилия, Д.А. Елисеев // *Экономика, предпринимательство и право*. – 2025. – Т. 15. – № 9. – С. 6225-6238. – DOI: 10.18334/erpp.15.9.123764. – EDN FIQCM1.
4. Дмитриев А.В., Нос В.А., Парфенов А.В. Цифровые экосистемы в транспортной логистике. – Санкт-Петербург: Санкт-Петербургский государственный экономический университет, 2024. – 180 с. – ISBN 978-5-7310-6375-3.
5. Малевич Ю.В. Роль морской логистики в обеспечении устойчивости экспорта каменного угля из России / Ю.В. Малевич, Г.В. Чаплин // *Экономика и управление: проблемы, решения*. – 2025. – Т. 15. – № 2(155). – С. 91-102. – DOI: 10.36871/ek.up.p.r.2025.02.15.011. – EDN CNXUAX.
6. Парфенов А.В., Ткач В.В. Логистические императивы формирования омниканальной модели оптовой торговли // *Известия Санкт-Петербургского государственного экономического университета*. – 2020. – № 2 (122). – С. 116-121.
7. Парфенов А.В., Шаповалова И.М. Новації таможенної логістики в Євразійському економічному союзі // *Логістика: сучасні тенденції розвитку: матеріали XXI Міжнарод. науч.-практ. конф. (Санкт-Петербург, 07–08 квітня 2022 р.)*. В 2 ч. Ч. 2 / отв. ред. В.С. Лукинський. – СПб.: Государственный университет морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова, 2022. – С. 72-79.
8. Abuseridze G., Petrova M., Zahars V., Tumulavičius V. (2022). Transformation of Georgia's trade policy strategy: from frailty to sustainability. *Access to science, business, innovation in digital economy*, ACCESS Press, 3(1): 43-52. – [https://doi.org/10.46656/access.2022.3.1\(4\)](https://doi.org/10.46656/access.2022.3.1(4)).
9. Gabinashvili T. & Benia M. (2025). Challenges of Georgian Transport Systems and Ways to Overcome it. *Georgian Academy of Business Sciences "Moambe"*, (55), 73-81. – <https://doi.org/10.52340/gbsab.2025.55.11>.
10. Gambino E. (2024). Domesticating logistical futures: A grounded account of failure. *Environment and Planning D: Society and Space*, 43(1), 181-204. – <https://doi.org/10.1177/02637758241274643> (Original work published 2025)
11. Gigashvili G., Sadagashvili M. The Role of Georgia in the Middle Corridor of the Ancient and Modern Silk Road // *International Journal of Applied Research and Sustainable Sciences [Electronic resource]*. – 2025. – Vol. 3. – No. 9. – P. 777-788. – DOI: 10.59890/ijarss.v3i9.113.
12. Karchava L., Nanuashvili I., Zoidze G., Veshapidze S. Georgia's Strategic Role in Eurasian Transport and Digital Logistics Transformation // *The New Economist*. – 2025. – Vol. 20. – No. 2. – P. 40-53. – DOI: 10.36962/NEC20022025-40.
13. Kontselidze T. The Challenges and Prospects of Georgia's Transit Potential in the Context of the Formation of a New Transportation and Logistics Hub // *European Journal of Sustainable Development*. – 2025. – Vol. 14. – No. 3. – P. 891-905. – DOI: <https://doi.org/10.14207/ejsd.2025.v14n3p891>.
14. Policy and Management Consulting Group (PMCG). Transportation and Logistics Sector in Georgia [Electronic resource]. – Tbilisi: PMCG. – Available at: <https://pmc-gi.com/research/transportation-and-logistics-sector-in-georgia/> (accessed: 10.02.2026).
15. World Bank. Trade Facilitation and Logistics Development in the Caucasus [Electronic resource]. – Washington, DC: World Bank, 2012. – Available at: <https://documents.worldbank.org/pt/publication/documents-reports/documentdetail/951631468249883898> (accessed: 10.02.2026)