Государственное бюджетное профессиональное образовательное учреждение Астраханской области

«Астраханский государственный политехнический колледж»

ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКАЯ РАБОТА

Тема: «Развитие логистики в астраханском регионе»

Авторы:

Извозчикова Е.П.

ОДЛ-1109

Научный руководитель:

Белоусова В.В.

Астрахань

2022 г.

**Содержание**

Введение ………………………………………………………………………….3

1. Логистическая инфраструктура Астраханского региона…………………..5
2. Развитие логистических услуг в Астраханском регионе…………………11

Заключение……………………………………………………………………....17

Список использованных источников…………………………………………..18

**Введение**

Когда говорят об уровне цивилизации общества, развитии страны или региона одним из наиболее важных признаков, который определяет этот уровень можно считать уровень развития транспорта. Действительно, если вспомнить историю, то переход от одной формации общества к другой сопровождался изменением, как транспортной техники, так и собственно транспортной системы. В первобытнообщинном обществе перемещение осуществлялось с помощью животных или на простейших плавучих средствах. Необходимость в транспорте вызывалась потребностью в общении, обмене, торговле. В создании и совершенствовании транспортной системы реализуется все лучшие и прогрессивные достижения в науке, промышленности и строительстве.

Острейшая необходимость развития транспортной системы России в настоящее время обусловлена рядом причин:

- проводящимися экономическими реформами, связанными с перераспределением форм собственности;

- нерациональным распределением объемов перевозок между отдельными видами транспорта, их слабым взаимодействием и рядом других факторов.

Стоит задача встать на путь развития и интеграции всех видов транспорта и транспортных структур в единую транспортную систему страны. Этот шаг приобретает особую актуальность при реализации государственного управления в период перехода к многоукладной экономике.

 Объектом изучения проекта является логистическая инфраструктура.

Предметом исследования - выступает транспортная система Астраханской области.

Целью проекта является разработка теоретических основ и практических рекомендаций по организации работы логистической системы. Для достижения поставленной цели в работе необходимо решить следующие задачи:

- изучить единую транспортную систему;

- изучить особенности логистической системы;

- определить взаимодействие видов транспорта;

- разработать ряд мероприятий по оптимизации логистического процесса на территории АО.

Актуальность темы обуславливается тем, что дальнейшее развитие логистики требует использования последних, постоянно обновляемых результатов науки и передовой техники и технологии.

Необходимость освоения возрастающих грузовых и пассажирских потоков, усложнение условий для сооружения транспортных линий в необжитых, трудных по топографии районах и крупных городах. Стремления повысить скорость сообщений и частоту отправления транспортных единиц, необходимость улучшения комфорта и снижения себестоимости перевозок — все это требует совершенствования не только существующих транспортных средств, но и поиска новых, которые могли бы более полно удовлетворить поставленным требованиям, чем традиционные виды транспорта. В настоящее время понятие логистического комплекса включает в себя все вышеперечисленные факторы. Для развития логистики в регионе и в стране в целом необходимо учитывать множество нюансов для получения максимальной прибыли.

1. Логистическая инфраструктура Астраханского региона

Астрахань - крупнейший транспортный узел. В границах городских земель Астрахани располагается крупный транспортный узел, обеспечивающий транспортно-экономические связи с другими населенными пунктами региона, страны и зарубежья. По городской территории проходят железнодорожные магистрали, автомобильные дороги федерального и областного значения, протекает крупнейшая водная артерия юга России - р. Волга. Имеются аэропорт гражданской авиации и речной порт.[[1]](#footnote-1)

Транспортная система находится в относительно устойчивом состоянии. Объективно она оказалась более приспособленной к либерализации экономики, чем другие отрасли. Несмотря на существенное снижение объемов перевозок, здесь сохранен существенный кадровый потенциал.

 Перспективы развития транспортно-распределительных функций города связываются с ростом внешнеэкономических связей Южного Федерального округа с другими регионами России, а так же приграничными государствами средней Азии, Закавказья и Европы, странами зоны интенсивного экономического сотрудничества АТР, Ближнего Востока, с созданием условий, сопутствующих увеличению и ускорению, как пассажиро-, так и товарооборота через границы РФ.

Стратегическим направлением развития транспортной системы Астрахани является формирование здесь сервисного центра, включающего совокупность материально-технического обеспечения функционирования транспортной системы: накопление, хранение, складирование, упаковку и транспортировку продукции, оформление заявок, перевозочных и таможенных документов, предоставление достоверной информации о продукции, и ее местонахождении.

Экономическое значение транспорта. Учитывая значимость Астрахани, городскую транспортную систему, безусловно, следует рассматривать в рамках всего региона в целом и Астраханской области в частности. Транспортный комплекс Астраханской области занимает лидирующее положение на Юге России, обеспечивая транспортные потребности региона и международные транспортно-экономические связи.

Развитие транспортной системы Астраханской области обусловлено особенностями хозяйственного комплекса региона, отраслевой и территориальной структурой производства, местом региона в общегосударственном и международном разделении труда.

В основе прогнозируемых тенденций развития регионального рынка транспортных услуг и соответствующих объемов перевозок предприятиями транспортного комплекса Астраханской области лежат следующие базовые факторы и тенденции:

развитие международных транзитных перевозок по транспортным коммуникациям региона, с учетом включения последних в систему международных транспортных коридоров;

- значительная активизация транспортно-экономических связей, обусловленная хозяйственным освоением природных ресурсов в зоне Каспийского моря;

- прогнозируемый рост объемов производственно-хозяйственной деятельности в грузообразующих отраслях экономики региона и соответствующее увеличение перспективной потребности в перевозках грузов (в промышленности, строительном, топливно-энергетическом, агропромышленном комплексах, металлургии);

- повышение конкурентоспособности транспортной системы области на региональном рынке транспортных услуг, с учетом реализации инвестиционных проектов и программ развития транспортно-дорожного комплекса.[[2]](#footnote-2)

Организационная сфера координации охватывает управленческую и информационную области взаимодействия различных видов транспорта. Они предусматривают:

- разработку единой, согласованной системы управления транспортно-дорожным комплексом страны на макроуровне и в регионах;

- выработку нормативных документов, уставов и кодексов по организации перевозочного процесса, безопасности перевозок, экологии и хозяйственной деятельности при смешанных сообщениях;

- организацию мультимодальных перевозок с единым диспетчерским центром;

-оперативное информирование и регулирование подачи вагонов, судов, автомобилей к местам погрузки, выгрузки и перевалки грузов в транспортных узлах;

- организацию продажи единых билетов для пассажиров нескольких видов транспорта и согласование транспортно-экспедиционного обслуживания клиентуры при смешанных перевозках.

Экономическая область взаимодействия включает в себя:

- разработку и согласование планов-прогнозов спроса на транспортные услуги различными видами транспорта, находящимися в государственной и частной собственности; определение объемов смешанных перевозок грузов по регионам (например, по поставкам в районы Крайнего Севера) на основе маркетинговых подходов;

- разработку стратегии развития транспортно-дорожного комплекса страны и его обеспечения, определение размеров необходимых инвестиций и способов их субсидирования по видам транспорта или финансово-промышленным группам;

- обоснование и согласование показателей учета транспортных затрат по видам транспорта для правильного их отражения в макроэкономических показателях (совокупном общественном продукте, межотраслевом балансе) и при решении задач развития и размещения производительных сил;

- разработку единой методической основы определения эксплуатационных расходов, себестоимости перевозок, эффективности капитальных вложений и производительности труда, сопоставимых по видам транспорта;

- обоснование и согласование общих методических положений формирования цен и тарифов на транспортные услуги различными видами транспорта и в смешанном сообщении в условиях их государственного регулирования и свободного ценообразования, а также выработку согласованных методов стимулирования клиентуры при интермодальных перевозках;

- разработку единых показателей транспортной обеспеченности предприятий и регионов, а также измерителей качества и эффективности транспортного обслуживания клиентуры;

- согласование системы распределения доходов между транспортными предприятиями (независимо от формы их собственности) при смешанных перевозках и обоснование нормативов материальной ответственности за соблюдение условий перевозок и сохранность перевозимых различными видами транспорта грузов;

- обоснование экономической эффективности совместных с различными видами транспорта проектов улучшения транспортного обслуживания клиентуры, проведение совместных межбанковских и кредитных операций, лотерей, аукционов, рекламы и других мероприятий по укреплению экономического положения транспортных предприятий.

На сегодняшний день, когда производство достигло огромных размеров,

особую роль играют вопросы транспортировки грузов. Растущая потребность в межконтинентальных транспортных перевозках государств Азии, стран Индокитая, Ближнего Востока и Европы, конкуренция на рынке международных транспортных услуг заставляют рассматривать новые экономически выгодные варианты транспортных сообщений между Европой и Азией. В последнее время особое внимание уделяется международному транспортному коридору «Север - Юг».Он кратчайшим путем связывает страны Южной и Юго-Восточной Азии через территорию Ирана, Каспийское море и Астраханскую область с Центральной Россией и государствами Северной, Центральной и Восточной Европы. Перевозка грузов через международный транспортный коридор «Север - Юг» в три раза короче, чем перевозка международных транзитных грузов через Суэцкий канал.

Значение этого транспортного коридора представляет интерес не только для государств, которые заключили соглашение. Экономический потенциал азиатских стран привлекает все больше внимания европейских государств, в плане международного взаимодействия и привлечения иностранных инвестиций.

Особое внимание уделяется транспортной инфраструктуре, способствующей наиболее эффективному функционированию и развитию прилегающих территорий. Кроме того, развитие МТК «Север-Юг» приводит к взаимодействию всех видов транспорта между собой, формируя тем самым особый кластер внутри каждого региона, способствующий интеграции его в международную систему транспортировки.

Интересы России в этом проекте представлены Астраханской областью –

самым южным регионом страны, ведь именно он является связующим звеном торговли. Именно сюда поступают грузы из Ирана по Каспийскому морю и продолжают свой путь в пункт назначения. Поступление грузов морским транспортом способствовало росту внимания к портовой системе региона, заметно возрос уровень притока инвестиций для восстановления порта Оля, который в результате должен стать транспортным узлом. Наличие большого потенциала Астраханской области обуславливает создание полноценной инфраструктуры для ее дальнейшего развития. Несмотря на все преимущества региона, наличие динамично развивающего транспортного комплекса является основным залогом конкурентоспособности региона. Всё это ведет к формированию на территории региона эффективно функционирующего транспортно-логического комплекса, способного приносить в бюджет области немалые поступления средств, а так же вернуть России ведущую роль в каспийском регионе, потерянную после распада СССР. Немаловажным фактором в развитии транспортного комплекса Астраханского региона играет его местоположение.

Уникальное экономико-географическое положение Астраханской области определило высокий транспортно-транзитный потенциал региона и необходимость интеграции в международные торговые отношения. Большим преимуществом региона является возможность интермодальной организации грузоперевозок, позволяющей сочетать преимущества всех имеющихся в регионе видов транспорта: морского, речного, железнодорожного, автомобильного и авиационного.

На сегодняшний день перед регионом стоит задача переместить основной вектор развития экономики с эксплуатации и добычи природных ресурсов, на рынок логистических услуг, который обеспечит стабильное развитие региона в течение длительного периода времени. Все необходимые ресурсы для этого имеются: на территории Астраханской области протекает река Волга, которая впадает в Каспийское море, на одном из ее рукавов сейчас активно развивается порт Оля. Этот Морской торговый порт в силу своего уникального географического положения органично вписывается в транспортную сеть евро-азиатских коридоров, которая играет важную роль в организации транзитных перевозок грузов в рамках Европейской транспортной инфраструктуры.

На мой взгляд, развитие российского порта Оля в Астраханской области позволит создать эффективный элемент для функционирования Международного транспортного коридора (МТК) «Север-Юг» и изменить соотношение транспортных потоков, проходящих через регион Каспийского моря. Оно будет способствовать включению России в процесс международной торговли, а также позволит направить часть грузопотока из стран Евросоюза в Южную Азию через территорию среднеазиатских и ближневосточных государств.

 Река Волга, протекающая по всей территории Астраханской области, является судоходной, что позволяет организовать международное судоходство между Каспием, Черным и Балтийскими морями через внутренние водные пути России, открывая их в перспективе для прохода судов под флагами иностранных государств.

Волго-Каспийский судоходный канал – самый протяженный в России, обеспечивает проход морских судов в речную систему европейской части Российской Федерации. Таким образом, развитие транспортного комплекса Астраханской области окажет заметное влияние не только на рост экономики самого региона, но и будет способствовать увеличению использования транзитного потенциала России, а в стратегическом плане вернет ей одну из ведущих позиций на Каспии.

1. Развитие логистических услуг в Астраханском регионе

Логистические коридоры Астраханского региона, уходят своими корнями глубоко в историю, возьмем за пример «Великий шелковый путь». Когда-то данный коридор пользовался успехом и приносил странам, которые он объединял не малую прибыль, но, к сожалению, стал постепенно не так востребован. Но сейчас мир готов опять восстановить былые торговые связи взяв за основу исторический транспортный коридор. [[3]](#footnote-3)

Каспийское море имеет в своем распоряжении несколько портов: Порт Астрахань, Порт Оля, Порт Махачкала все они лежат на траектории «Нового шелкового пути»

Астраханский порт в настоящее время работает на полную мощь, но справляется в основном только с грузами регионального назначения, а этого недостаточно для развития региона. На территории АО имеется так же Порт Оля. Именно данный порт предлагаем взять за основу для развития региона, он подходит по всем параметрам, но требует некой модернизации и финансовых вливаний. В том, что данный объект является стратегически важным сомневаться не стоит, т.к. сам президент В.В. Путин при посещении региона указал на непростительный простой порта.

Есть предложение о создании на основе порта Оля интермодального терминальнала, который выступает связующим звеном для различного вида транспорта.[[4]](#footnote-4) Такой логистический комплекс способен во многом обеспечить конкурентоспобность всего МТК «Север-Юг».[[5]](#footnote-5)

Есть ряд предложений, которые так же поспособствуют благоприятному климату для развития региона за счет модернизации порта Оля. На рынке сейчас наблюдается новые тренды развития логистики:

1 Тренд: Развитие кооперации различных сервисов

Логистические компании будут объединяться в тесные коалиции для взаимовыгодного пользования услугами друг друга. Логистические компании начинают планировать слияние с партнерами, разрабатывать уникальные комплексные предложения для клиентов и, как следствие, усиливать совместные позиции, объединяя свои сервисы. Оборудованный по современным стандартам порт Оля позволит это сделать на своей территории при этом создавая дополнительные рабочие места и новые денежные потоки в регион

- Тренд 2 Повышение интереса на доставку сборных грузов

Прослеживается стремление к сокращению партий доставляемых грузов и рост объёма исходящих сборных грузов.

 Перевозка сборных грузов отличается следующими преимуществами:

* большой перечень мелкогабаритных товаров для перевозки таким способом;
* эффективное использование грузового транспорта, позволяющее максимально заполнить свободное пространство контейнера, автомобиля;
* доставка «от двери до двери»;
* организационные вопросы решает грузоперевозчик;
* невысокая цена – благодаря низким тарифам открывается возможность перевозки даже авиатранспортом;
* оперативность;
* оформлением таможенных документов занимается транспортная компания;
* страхование грузов обеспечивает безопасность перевозки;
* ответственность за сохранность вещей несет перевозчик;
* возможность отслеживания местонахождения.
* Серьезные ограничения на авиаперевозки перенаправит определённый процент спроса со стороны владельцев груза на доставку сборных грузов.

Порт может брать на аутсорсинг различные логистические фирмы, предоставляя качественные услуги. По данным исследования M.A.Research ["Рынок логистического аутсорсинга: прогноз на 2023 год](https://www.retail.ru/bitrix/rk.php?goto=https%3A%2F%2Fma-research.ru%2Fresearch%2Fitem%2F297-rynok-logisticheskogo-autsorsinga-itogi-2019-2020-i-prognoz-do-2023-goda.html), учитывающего данные компаний, в структуре стоимостного объема рынка коммерческих автомобильных перевозок в 2020 г. преобладал сегмент FTL (full truck loaded) – 72%. Доля сборных грузов LTL (less than full truck loaded) составила около 19%. Негабаритные (проектные) грузы обеспечили 9%.

В 2020 г., несмотря на общее падение рынка автоперевозок, сегмент сборных грузов, стимулируемый бурным развитием e-commerce и снижением размеров партий отправляемых товаров, сохранил положительную динамику, а его объем увеличился 2,1%.

Выручка в сегменте перевозки генеральных грузов полными фурами (FTL) снизилась на 2,6%, главным образом за счет сокращения физических объемов и падения ставок на внутренние перевозки.

Кризис, вызванный пандемией COVID-2019, оказал серьезное влияние на весь рынок логистики, в том числе и на самый технологичный его сегмент – перевозку проектных грузов. Сбой в цепочках поставок, девальвация валюты, ограничения на работу в портах по всему миру и многие другие факторы внесли свои коррективы в работу транспортных компаний, участвующих в перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов (КТГ). Их объем в стоимостном выражении сократился на 2% в 2020 г.

По оценке M.A.Research, в 2022-2023 гг. рынок автомобильных перевозок будет расти в среднем на 3,6% в год. Выручка в сегменте сборных грузов (включая обслуживание e-commerce) будет демонстрировать более высокую динамику, чем в целом рынок автомобильных перевозок, хотя темпы роста по сравнению с предыдущим пятилетием существенно замедлятся. Основные драйверы сегментов FTL и LTL: увеличение спроса на доставку в режиме «экспресс» и логистику e-commerce, консолидация рынка, внедрение ИТ-решений, повышение роли экспедирования, развитие «цифрового экспедирования» как самостоятельного направления бизнеса, встроенного в общую стратегию транспортно-логистической компании.

В 2022-2023 гг. относительно высокие темпы роста (на уровне 5,5-6%) ожидаются в сегменте КТГ на фоне увеличения инвестиций в основной капитал, связанных с реализацией нацпроектов в области теплоэнергетики, развитием альтернативных источников энергии, проектов нефтехимической промышленности, цветной металлургии, нефтегазовых проектов, строительством АЭС в России и за рубежом.



Рисунок 2.1 – Динамика рынка автоперевозок

Статистика грузовых перевозок ведет постоянный мониторинг их стоимости. Самые дорогие считаются воздушные перевозки. Самые дешевые – морские. Данное правило действует на больших расстояниях. Например, при международных перевозках. Естественно, никто не будет авиалайнером доставлять груз в пригород. Статистика международных перевозок по видам транспорта в процентах можно наблюдать на рисунке 2.2



Рисунок 2.2 - Статистика международных перевозок по видам транспорта

- Тренд 3 Демпинг

Уход в другую нишу. Если рынок переполнился сильными конкурентами, которые смогли переманить основную часть клиентов, один из прибыльных вариантов решения проблемы, это уход в другую сферу бизнеса порта .

Демпинг на практике

Демпинг может осуществляться за счет:

- ресурсов частных фирм;

- государственных субсидий экспортерам.

Экономическое содержание демпинга заключается в том, что он представляет собой обязательно не простое снижение цен, а именно ценовую дискриминацию, когда цены занижаются на одном рынке, в то время как тот же товар продается на других рынках по более высоким ценам. Практика демпинга тесно связана с монополизацией рынков и применением монопольно высоких цен

Благодаря тому, что порт становится монополистом на отдельных рынках (чаще всего это внутренний рынок стран базирования компании или рынок страны, где размещены производственные мощности), она получает возможность продавать свою продукцию на этом рынке по завышенным (монопольно высокими) ценам. Демпингующая фирма получает дополнительную (монопольную) прибыль. Возможность получать дополнительную прибыль за счет одного рынка позволяет проводить политику искусственно заниженных цен на других рынках с целью вытеснения из них конкурентов. Неизбежные потери, которые возникают при осуществлении демпинга на рынке, с которого фирма пытается вытеснить конкурентов за счет низких цен, покрываются за счет дополнительных доходов на традиционных рынках сбыта. На традиционных рынках фирма-поставщик не несет сильной конкуренции и имеет возможность продавать товар по высоким ценам. Таким образом, использование заниженных цен как средства конкурентной борьбы на отдельном рынке имеет экономический смысл только тогда, когда данный поставщик является монополистом на каком-нибудь другом рынке. В этом проявляется дискриминационный характер практики демпинга.

**Типовые решения по оптимизации логистики**

Сегодня компании, специализирующиеся на грузоперевозках, применяют следующие методы оптимизации транспортных расходов:

Оптимизация маршрутов с помощью прикладного программного обеспечения.
Мониторинг движения автотранспорта, задействованного в перевозках.
Учет реальных ресурсов автотранспорта с поправкой на износ и амортизацию.
Определение способов решения рабочих задач в случае возникновения форс-мажорных ситуаций.

Оптимизация бизнес-процессов логистики начинается с анализа данных и реализуется через конкретные действия:

Подгонка размеров машин и размеров упаковочной тары для максимального использования грузоподъемности ТС.

Размещение тары внутри кузова таким образом, чтобы задействовать весь полезный объем грузовой части ТС.

Минимизация количества перегрузов продукции с учетом оптимизации маршрута.

Объединение нескольких грузов в оной таре для ускорения погрузочно-разгрузочных работ.

Разработка системы упаковки грузов с учетом их характера и габаритов для сохранения целостности, и обеспечения максимальной заполняемости грузового кузова.

Отработка факторов, которые увеличивают время простоя во время разгрузочно-погрузочных работ.

Распределение поставок грузов с учетом сезонности и погодных условий.

Оптимизация поездки с учетом расположения платных дорог и аварийных участков пути.

Своевременное получение информации о состоянии транспортных путей. В качестве способа по оптимизации логистики транспортирования в компании некоторые перевозчики рассматривают полный отказ от системы слежения. Программное обеспечение и специализированное оборудование – это дополнительные расходы. Подобное решение не поможет пережить кризисные времена, а, наоборот, ускорит уход с рынка по причине низкой маржинальной. При отказе от систем мониторинга компания экономит сравнительно небольшую сумму, а теряет много и постоянно. **Подводя итоги, хочется сделать акцент на том, что о**сновные трендовые направления в логистики, при грамотном внедрении, смогут благоприятно повлиять на развитие, как Астраханского региона, так и всей страны в целом. А это уже может стать частью стратегического плана развития экономики отдельно взятых государств.

**Заключение**

Логистика плотно окутала города, регионы и страны. Благодаря ей ведется бизнес. Логистические системы являются экономически значимым объектом, которому уделяется особое внимание.

Логистику можно рассматривать в качестве индикатора мировой экономики. В экономически развитых странах, на развитие, поддержание и реконструкцию логистических систем выделяют, значительную часть финансовых средств.

 Россия за последние, насколько десятилетий тоже шагнула далеко в перед.

Взяв Астраханский регион, как один из примеров. Проанализировав транспортную систему, придя к выводу, что в регионе важную экономическую роль может сыграть модернизация порта Оля. В регионе ведется активная модернизация транспортных путей. По мнению правительства, Астраханский регион является экономически важным объектом, в развитии экономики страны.

Вследствие исследования данной работы, были сделаны следующие выводы.

Известно, что низкая транспортная освоенность влечет экономические потери. Существующее положение в России обязывает наше и будущие поколения продумать идеологию строительства страны. Ввиду вышеперечисленного существенно возрастает роль экономической географии в формировании сознания и обоснования необходимости перемен, поскольку именно экономическая география может объективно увязать в единую систему транспорт, экономические интересы, материально-техническую и ресурсную базы нашей страны.

**Подводя итоги, хочется сделать акцент на том, что о**сновные трендовые направления в логистики, при грамотном внедрении, смогут благоприятно повлиять на развитие, как Астраханского региона, так и всей страны в целом. А это уже может стать частью стратегического плана развития экономики отдельно взятых государств.

**Список использованных источников**

1. Бочкавев, А.А Логистика городских транспортных систем: учебное пособие для СПО/А.А. Бочкарев, П.А. Бочкарев. – 2-е изд., пер. и доп.- М.: Издательство Юрайт, 2018. -150 с
2. Лукинский, В.С. Логистика и управление цепями поставок: учебник и практикум для СПО/В.С.Лукинский, В.В., Лукинский, Н.Г. Плетнева. – М.: Юрайт, 2018. – 359 с.
3. Методологические подходы и инструменты эффективного функционирования и развития морского торгового порта Оля : монография / И. В. Ганжа, А. В. Мельников, Р. А. Набиев ; под ред. Р. А. Набиева. — Волгоград, 2017. 2. Махортов, Е
4. Сергеев, В. И. Логистика снабжения : учебник для СПО / В. И. Сергеев, И. П. Эльяшевич. — 3-е изд., пер. и доп. — М. : Издательство Юрайт, 2018. — 384 с.

Интернет источники

1. https://forumvostok.ru/news/logistika-%C2%ABnovaja-neft%C2%BB-rossijskoj-ekonomiki-mezhdunarodnye-transportnye-koridory-kak-osnovnoj-drajver-rosta/

1. Бочкавев, А.А Логистика городских транспортных систем: учебное пособие для СПО/А.А. Бочкарев, П.А. Бочкарев. – 2-е изд., пер. и доп.- М.: Издательство Юрайт, 2018. -150 с [↑](#footnote-ref-1)
2. Лукинский, В.С. Логистика и управление цепями поставок: учебник и практикум для СПО/В.С.Лукинский, В.В., Лукинский, Н.Г. Плетнева. – М.: Юрайт, 2018. – 359 с. [↑](#footnote-ref-2)
3. Бочкавев, А.А Логистика городских транспортных систем: учебное пособие для СПО/А.А. Бочкарев, П.А. Бочкарев. – 2-е изд., пер. и доп.- М.: Издательство Юрайт, 2018. -150 с [↑](#footnote-ref-3)
4. Лукинский, В.С. Логистика и управление цепями поставок: учебник и практикум для СПО/В.С.Лукинский, В.В., Лукинский, Н.Г. Плетнева. – М.: Юрайт, 2018. – 359 с [↑](#footnote-ref-4)
5. Методологические подходы и инструменты эффективного функционирования и развития морского торгового порта Оля : монография / И. В. Ганжа, А. В. Мельников, Р. А. Набиев ; под ред. Р. А. Набиева. — Волгоград, 2017. 2. Махортов, Е [↑](#footnote-ref-5)