

УДК 338.2; 339.9

**АНАЛИЗ ТЕНДЕНЦИЙ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ
ЛОГИСТИКИ**

**ANALYSIS OF TRENDS IN THE DEVELOPMENT OF
INTERNATIONAL LOGISTICS**

Никулина Ольга Валерьевна

доктор экономических наук,

профессор кафедры мировой экономики и менеджмента,

Кубанский государственный университет

350040 г. Краснодар ул. Ставропольская, 149, Российская Федерация

E-mail: olgafinans@mail.ru

Nikulina Olga Valeryevna

Doctor of Economic Sciences,

Professor at the Department of World Economy and Management,

Kuban State University

Stavropolskaya St. 149, 350040 Krasnodar Russian Federation

E-mail: olgafinans@mail.ru

Панченко Диана Витальевна

магистрант кафедры мировой экономики и менеджмента,

Кубанский государственный университет

350040 г. Краснодар ул. Ставропольская, 149, Российская Федерация

E-mail: panchenko_diana5@mail.ru

Panchenko Diana Vitalievna

Master student of Department of World Economy and Management,

Kuban State University

Stavropolskaya St. 149, 350040 Krasnodar Russian Federation

E-mail: panchenko_diana5@mail.ru

Аннотация

В статье представлен анализ тенденций развития международной логистики, которая претерпевает существенные изменения в период действия санкционного режима под влиянием политических и экономических факторов внешней среды. Современным логистическим компаниям приходится осуществлять поиск новых методов и инструментов управления для обеспечения высокого уровня конкурентоспособности в период действия санкций и перехода к цифровым технологиям. В связи с этим актуальность настоящего исследования определяется необходимостью поиска новых решений в сфере международной логистики для минимизации негативного воздействия внешних факторов и ускорения процесса адаптации логистических компаний к санкционному режиму с целью сохранения своих позиций и повышения конкурентоспособности. В результате исследования логистическим компаниям предложено для совершенствования международной логистики и повышения конкурентоспособности осуществить внедрение цифровых технологий, стимулирование экологически устойчивой логистики путём перехода к менее углеродоёмким видам перевозок и энергоэффективному складированию, наращивание инвестиций в логистическую инфраструктуру.

Ключевые слова: международная логистика, логистические компании, тенденции международных грузоперевозок, экологически устойчивая логистика, блокчейн.

Abstract

The article presents an analysis of trends in the development of international logistics, which undergoes significant changes during the period of the sanctions regime under the influence of political and economic factors of the external environment. Modern logistics companies have to search for new management methods and tools to ensure a high level of competitiveness during the period of sanctions and the transition to digital technologies. In this regard, the relevance of this study is determined by the need to find new solutions in the field of

international logistics to minimize the negative impact of external factors and accelerate the process of adaptation of logistics companies to the sanctions regime in order to maintain their positions and increase competitiveness. As a result of the study, logistics companies were invited to implement digital technologies to improve international logistics and increase competitiveness, Encouraging sustainable logistics through less carbon-intensive transportation and energy-efficient warehousing, Increasing investment in logistics infrastructure.

Keywords: International logistics, Logistic companies, Trends in international freight transport, Environmentally Sustainable Logistics, Blockchain.

В современных условиях российские компании сталкиваются с серьезными проблемами в сфере международной логистики, что в первую очередь обусловлено ограничениями в связи с санкционным режимом и проявлением влияния политических и экономических факторов внешней среды. Наиболее полное понимание сути и содержания международной логистики дает определение Совета логистического менеджмента США (Council of Logistics Management, 1985), в котором логистика рассматривается как совокупность процессов «планирования, выполнения и контроля сырья, материалов и текущей работы от точки происхождения до точки потребления» [28.].

Главные цели международной логистики заключаются в обеспечении перевозки разнообразных товаров между государствами и снижении временных и финансовых издержек на доставку товаров от производителей к конечным потребителям.

Чтобы достичь поставленных целей, логистическим компаниям ежедневно приходится решать целый ряд задач:

1. Гарантировать качество продукции и оптимизировать ценообразование;
2. Определять выбор транспортных средств и партнеров-экспедиторов;
3. Подбирать оптимальные маршруты и логистические услуги;
4. Планировать сроки доставки, управлять складскими операциями и соблюдать таможенные формальности.

Международная логистика включает в себя соблюдение законодательства и правил международной торговли, контроль за импортом и экспортом товаров, обмен инновациями и новыми технологиями [25.], [29.].

Для удовлетворения клиентов, снижения затрат и как следствие увеличения прибыли необходимо соблюдать основное правило логистики, а именно - правило «7R»: нужный товар; необходимого качества; в необходимом количестве; в нужное время; в нужное место; нужному потребителю; с требуемым уровнем затрат [12.].

2014 год ознаменовался важным поворотным моментом для предприятий и бизнесменов в России. В 2019 году возникла новая логистическая проблема: пандемия COVID-19 нарушила цепочку поставок, приводя к стремительному росту транспортных тарифов. Некоторые предприниматели приняли решение закрыть свои компании и покинуть рынок России, в то время как другие обнаружили новые возможности для развития. В феврале 2022 года возникли новые вызовы, ужесточение запретов и введение нового пакета санкций [24.].

Политический конфликт повлек за собой волну санкций, которые оказали существенное влияние на процесс доставки грузов. Наложённые санкции привели к серьёзному затруднению международной логистики и расчетов, а также ограничению импорта и экспорта зарубежных товаров и услуг. Кроме того, некоторые международные компании приостановили свою деятельность на территории РФ. По данным панели мониторинга искусственного интеллекта Castellum.AI, которая отслеживает сводные данные о санкциях по отношению к РФ, количество санкций против России по состоянию на 12.01.2024 составило 19282, что является мировым рекордом (рисунок 1) [5.].

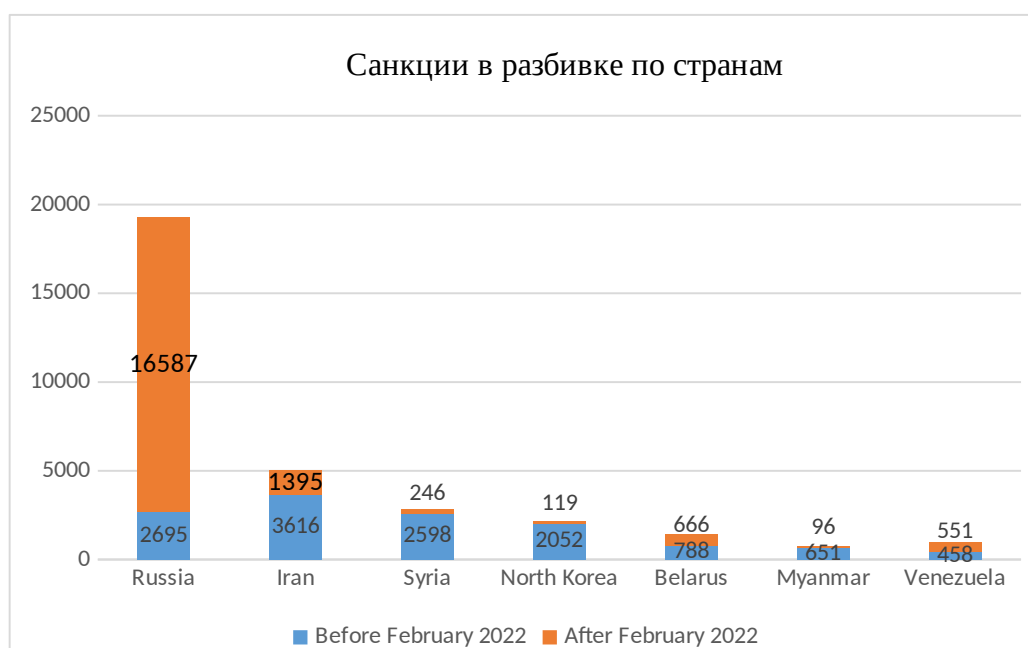


Рисунок 1 - Количество действующих в настоящее время санкций в разбивке по странам [5.]

Транспортникам пришлось искать новых торговых партнёров и полностью перестраивать бизнес [27.]. Сразу же после наложенных санкций, крупнейшие перевозчики перестали доставлять грузы в РФ и обратно. Первыми от работы отказалась одна из крупнейших морских линий MAERSK, следом за ней присоединились к такому же решению линии: CMA CGM и MSC. Тем самым, только за первые 6 месяцев контейнерные перевозки сократились на 31%. Также для российских самолётов Евросоюз полностью закрыл небо, доставки грузов остановились. Говоря о наземном транспорте, множество автоконцернов покинули российский рынок и перестали поставлять запчасти: NISSAN, MERSEDES-BENZ, FORD, TAYOTA [6.], [18.].

После ухода зарубежных брендов весьма высокой была вероятность формирования дефицита товаров, и чтобы этого не произошло, 29.03.2023г. приняли постановление Правительства РФ №506 о разрешении параллельного импорта определённых групп товаров. Стоит отметить, что после его легализации, объём по данным Минпромторга ежемесячно растёт на 12%. Вместе с тем, есть множество разногласий по использованию данного инструмента, в котором несомненно можно выделить следующие преимущества: снижение цен на продукцию; расширение ассортимента товаров; усиление конкуренции и защита от монополизации рынка. Вместе с тем, следует понимать, что, занимаясь параллельным импортом, российские компании продолжают вкладываться в чужой бренд и развивать его на территории РФ, а это путь в никуда. Сегодня необходимо производить качественную продукцию и без параллельного импорта и развивать собственную торговую марку. Внешнеэкономическая деятельность сегодня осуществляется в условиях запрета тех или иных операций или товаров и заставляет российские компании осуществлять постоянный поиск новых логистических схем, что в свою очередь формирует стратегию развития собственного производства и стимулирует переход к импортозамещению.

Внедрение санкций привело к дестабилизации российского логистического рынка. В период с марта по июнь 2022 года число закрытых транспортных организаций в Российской Федерации превысило отметку в 1000, а более 3000 отечественных перевозчиков прекратили свою деятельность на маршрутах, связанных с Европой, сосредоточившись на внутренних перевозках. [13.]

Несмотря на появившиеся сложности, международная логистика столкнулась с ростом объемов торговли с "дружественными" странами. Если ранее Европа была основным направлением в торговле, то в настоящее время Китай, Турция и Казахстан выступают в роли ключевых партнеров на международной арене. Проблемы, возникшие на логистическом рынке, послужили стимулом для поиска новых транспортных маршрутов, обходящих «недружественные» страны по отношению к России, что способствовало укреплению торговых связей с ранее незначительными партнерами [19.].

Согласно отчёту «О мировом рынке логистики и прогноз на период с 2022 по 2027 год» [4], развитие вычислительных технологий приведет к прогнозируемому среднегодовому росту мирового рынка логистики на 5,7%, и увеличению стоимости до 13326,3 млрд. долл. США [4]. Уже 2030 году ожидается радикальное преобразование мирового транспортно-логистического рынка за счёт внедрения интеллектуальных решений и инновационных систем. На период 2022 – 2025 гг.: главной тенденцией в российской логистике останется смещение вектора экспорта и импорта на рынки Азии, Турции, Индии и стран Ближнего Востока.

Рынок грузовых перевозок быстро адаптировался к новой реальности. Российские компании уже к июлю нашли иные пути и развернули грузоперевозки на юг и восток. Развитие экономики невозможно без развития логистики, ведь стоимость доставки сырья и готовой продукции является ключевым фактором, который влияет на конкурентоспособность товаров на мировом рынке. Появились новые транспортные коридоры, а

также стали прорабатываться маршруты, которые раньше практически не использовались, например, МТК «Север-Юг», который связывает Россию и Индию через Иран [16.]. Отметим, что российские компании принимают активное участие в развитии данного транспортного коридора и усилении партнёрских отношений со странами, проходящими через него. Так, ОАО «РЖД» предложила достроить недостающий участок железной дороги Решт-Астара в Иране, а ГК FESCO планирует формирование контейнерного флота на Каспийском море и покупку там терминала [2.].

FESCO (ПАО «ДВМП») – крупнейшая российская компания в области международной транспортно-логистической деятельности. В настоящее время она является одним из основных участников рынка международных транзитных перевозок на Дальнем Востоке России [10.]. По итогам на 2022г., FESCO стала крупнейшим логистическим оператором на Дальнем Востоке России [23.], чьи операционные показатели достигли следующих значений (рисунок 2):

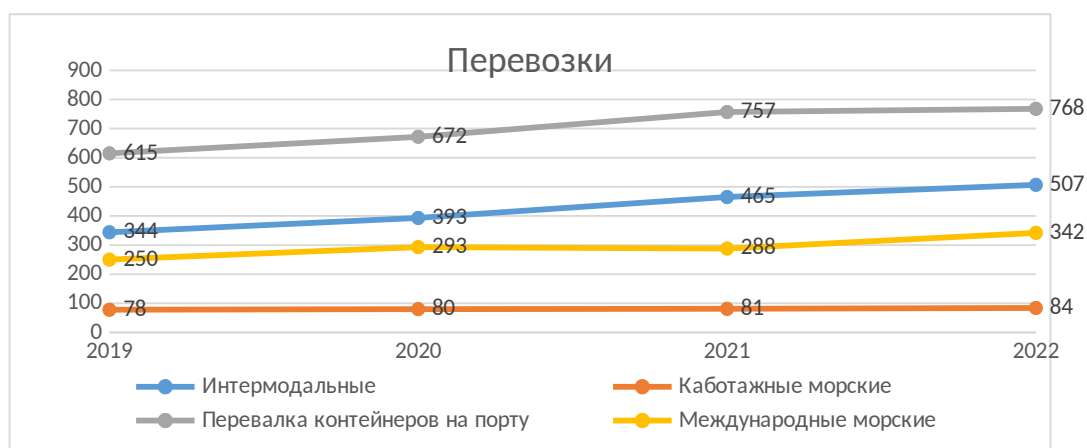


Рисунок 2 – Операционные показатели компании FESCO в 2019-2022гг. [23.]

По последним данным на 22.02.2024, контейнерный рынок РФ по итогам 2024 года вырос на 13,3% по сравнению с январём 2023 года и достиг 518 тыс. TEU. Драйверами роста стало восстановление объёмов через порты Балтийского бассейна на фоне открытия новых внешнеторговых сервисов, которые связывают Санкт-Петербург со странами Азии [3.].

Одной из основных проблем, с которой сталкивается ПАО «ДВМП» является отсутствие крупнотоннажного торгового флота. Для обеспечения бесперебойной доставки логистическим предприятиям России будет необходимо около 32 морских контейнеровозов вместимостью 1,8 – 5 тыс. TEU к 2025 году. Ранее до 90% перевозок осуществлялось с использованием флота компаний, которые покинули рынок. Необходимы также новые суда для других маршрутов. Кроме того, проблемой является конкуренция на Дальнем Востоке, так как регион входит в зону интересов японских и китайских логистических компаний. В сфере цифровых технологий оптимизации логистики, компания уступает зарубежным конкурентам. Следует отметить также дефицит контейнеров и ограниченная пропускная способность инфраструктуры. Для поддержания необходимого уровня перевозок России потребуется около 700 тыс. контейнеров, в связи с уходом компаний с рынка. Компенсация этого дефицита собственным производством представляется сложной задачей, поскольку российские производители выпускают значительно меньше контейнеров, чем иностранные компании. Учитывая дефицит портовой контейнерной инфраструктуры, следует обратить внимание на развитие пограничных переходов и строительство терминалов [10.].

ОАО "РЖД Логистика" также продолжает работать и развиваться, несмотря на возможные риски. Компания активно ищет новые пути сотрудничества и расширения своей деятельности, включая развитие международных логистических проектов и укрепление своих позиций на рынке. ОАО "РЖД Логистика" - крупнейший мультимодальный оператор в странах СНГ и Балтии, созданный как развитие логистического бизнеса холдинга "РЖД" [21.].

По оперативным данным грузооборот за январь – апрель 2023 года вырос по сравнению с предыдущем годом на 1,8%, составив 899 млрд. тарифных тонно-км, грузооборот с учётом пробега вагонов в порожнем состоянии вырос на 0,9%, составив 1118 млрд. тонно-км.

Несмотря на то, что за последние десятилетия российская логистика значительно изменилась (появились новые железнодорожные станции, складские и грузовые терминалы, улучшение состояния дорог, организация цепей доставки), она отстаёт от многих развитых государств [26.].

Согласно рейтингу «The Logistics Performance Index», проводимому Всемирным банком каждые два года с 2007 по 2018 годы, а затем снова в 2023 году после пятилетнего перерыва из-за существенных изменений в логистике, произошедших за последние годы, были опубликованы результаты LPI, охватывающего 139 стран. Этот индекс помогает странам выявить проблемы и возможности в сфере логистики, а также определить шаги для улучшения их логистической эффективности [7.].

Индекс эффективности логистики Всемирного банка LPI анализирует страны по 6 компонентам, представленным на рисунке 3, в свою очередь на рисунке 4 индекс эффективности представлен в разрезе России.



Рисунок 3 – Индекс эффективности логистики [7.]



Рисунок 4 – Разрез LPI по показателям в РФ [7.]

В 2023 Россия оказалась в рейтинге на 88 месте, что хуже показателей по сравнению с 2018, где Россия занимала 75 место. На рисунке 5 представлены компоненты от самого лучшего показателя до самого худшего: инфраструктура (68 позиция); таможня (90); компетентность (92); своевременность (93); отслеживание (98); международные перевозки (121).

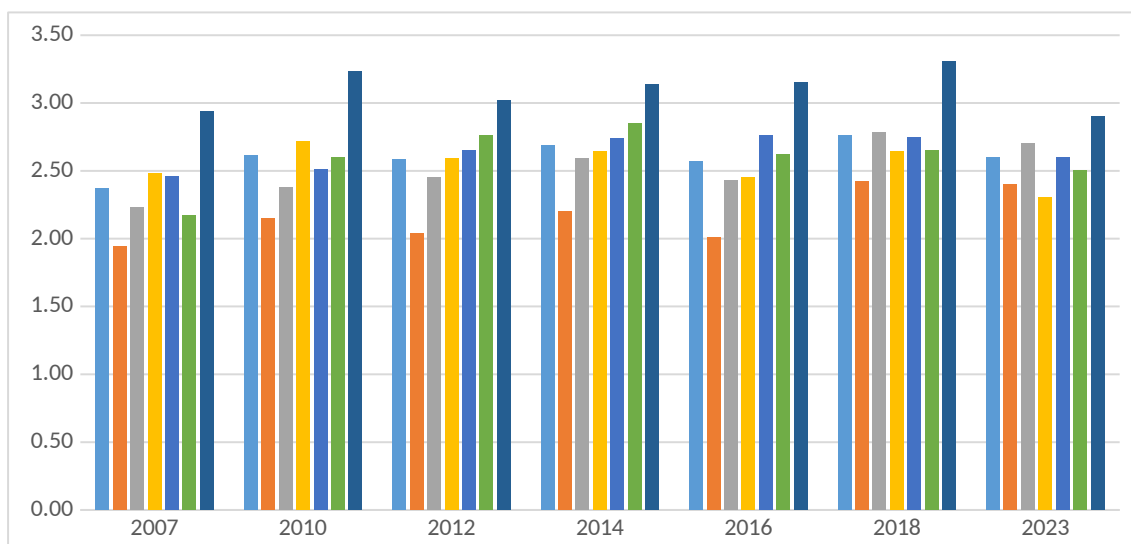


Рисунок 5 – Динамика показателей LPI [7.]

По результатам исследований, проведенных в прошлом году, было отмечено ухудшение показателей международных перевозок и

своевременной доставки, в то время как эффективность таможенного оформления и качество инфраструктуры улучшились уже второй год подряд. Согласно отчету LPI за 2023 год, внедрение цифровизации в цепочки поставок, особенно в развивающихся странах, сокращает задержки в портах на 70% по сравнению с развитыми странами. Поэтому необходимо акцентировать внимание на разработке стратегии, сфокусированной на морских портах, аэропортах и мультимодальных перевозках для обеспечения повышения надежности и эффективности. Указанная стратегия должна включать следующие ключевые аспекты: инвестиции в развитие инфраструктуры; совершенствование таможенной очистки; внедрение цифровых технологий [14.].

Также, одним из способов повышения эффективности логистической компании для уменьшения углеродного следа и повышения таким образом экологической ответственности, является развитие экологически чистых видов транспорта и использование технологически продвинутых инноваций, таких как переход судов на экологически более безопасное топливо, такое как метанол [22.].

Например, судно FESCO PARIS оснащено двигателем MAN&W, который функционирует на дизельном топливе. Переход на такие судна позволит снизить количество выбросов углекислого газа примерно на 1 миллион тонн ежегодно. Выбросы, выделяемые при сгорании топлива на судне с содержанием серы в 3,5%, эквивалентны выбросам от 210000 грузовых автомобилей. Согласно исследованию международной морской организации, рост мировой торговли к 2050 году может увеличить выбросы от морского судоходства на 50–250% [15.].

На рисунке 6 отображено снижение содержания вредных выбросов дизельного и метанольного топлива.

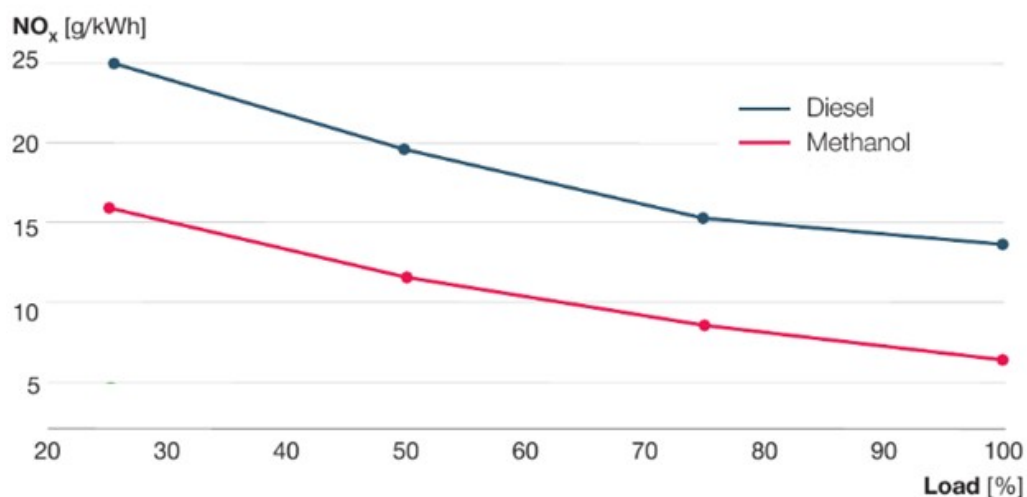


Рисунок 6 – Вредные выбросы в процентах [1.]

Переход на метанольное топливо имеет следующие преимущества: доступность и экономичность продукта, удобство хранения на судах, более низкая стоимость танков для хранения и топливной системы по сравнению с СПГ примерно в три раза, а также меньшая опасность при перемещении с берега на судно или между суднами благодаря его плотности. В течение длительного времени были высказаны опасения относительно использования метанола в качестве топлива, однако более трех десятилетий назад Агентство по охране окружающей среды США подтвердило, что использование метанола безопаснее, чем бензин.

Далее на рисунке 7 представлены данные по затратам на производство судового топлива, где мы видим, что водород является самым дешёвым топливом для производства, однако расчёты лишь показывают стоимость на месте производства и не включают расходы на хранение и доставку.

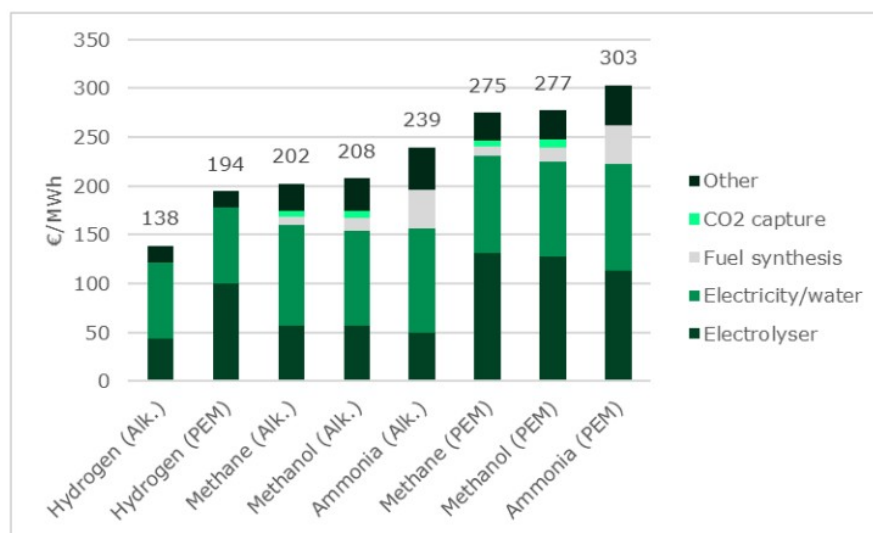


Рисунок 7 – Затраты на производство судового топлива [1.]

Полная же стоимость доставки показывает, что самым дешёвым топливом будет выступать именно метанол (рисунок 8).

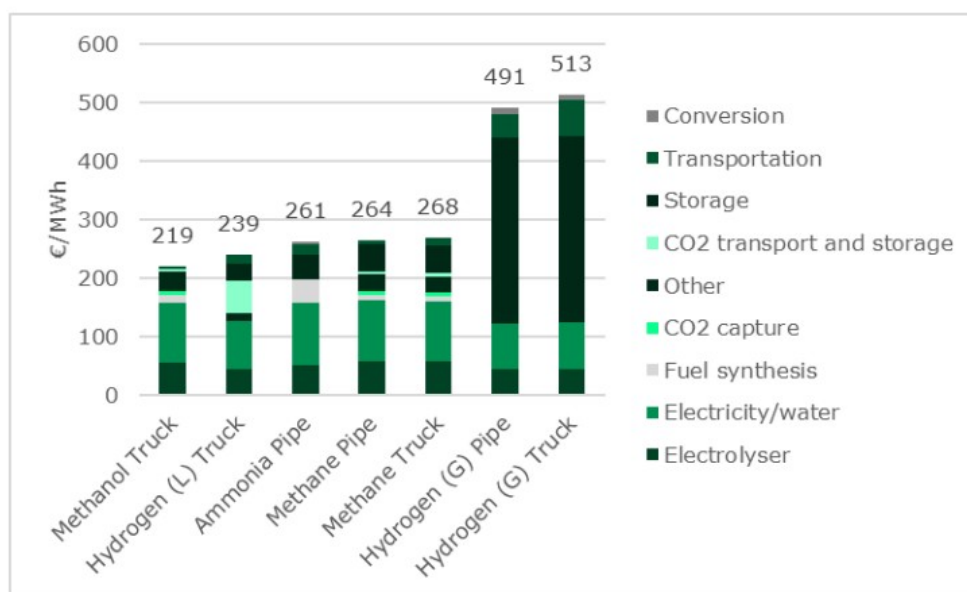


Рисунок 8 – Сравнение цены, включая доставку [1.]

Следующим предложением в совершенствовании международной логистики будет внедрение блокчейн-платформы Universa в компанию АО «РЖД Логистика», с целью ускорения обмена информацией и сотрудничества в цепочках поставок, что увеличит уровень цифровизации и поспособствует расширению мировой торговли [15.], [17.].

С момента своего создания Universa стремилась изменить парадигмы владения активами в реальном мире с помощью уникальной технологии блокчейн. Universa предлагает передовые услуги блокчейна нового поколения, которые быстры, безопасны и более экономичны. Данная децентрализованная платформа уже привлекла внимание крупных компаний и правительств Азии, выводя технологии блокчейн на уровень трансграничного бизнеса и управления странами. Universa выделяется своей простотой smart-контрактов, отсутствием кошельков и возможностью использования протокола на Android.

Universa активно взаимодействует с различными странами. Например, был заключен партнерский договор с Shanghai Institute of Commercial Development о запуске совместной образовательной программы по блокчейну. В Малайзии было открыто освобожденное от налогов подразделение, получившее поддержку от государства. В 2021 году было подписано соглашение о сотрудничестве в рамках проекта «Цифровой банк БРИКС», который позволит даже людям, не знакомым с технологией блокчейн, использовать все преимущества цифровой экономики. В 2022 году были открыты новые офисы в Тунисе и Танзании в рамках стратегии развития в Африке. Дальнейшее развитие Африки будет осуществляться через HUB в Тунисе, АСЕАН через HUB в Индонезии, а Латинская Америка через HUB в Бразилии. Планируется открытие офисов в Латинской Америке и Азии в 2024 году. Это сотрудничество является показателем перспективности платформы в реальном секторе экономики. [8.]

Данная платформа поможет в укреплении сотрудничества и доверия; обмене достоверной информации; объединении всех сторон цепочки поставок; стимулировании инноваций.

Модель внедрения технологии-блокчейн состоит из следующих блоков:

1. оценка возможности внедрения (число сотрудников и клиентов, технические требования, отрасль; длина производственного цикла);

2. разработка блокчейн (выбор платформы и вида блокчейна, создание алгоритма);
3. внедрение блокчейн в компании АО «РЖД Логистика» (запуск и масштабирование);
4. мониторинг реализации технологии;
5. обмен информации с другими предприятиями [11.].

Внедрению технологии будет иметь актуальность как у участников внешнеэкономической деятельности, так и у налоговых, таможенных, страховых компаний, бирж и банков. Использование блокчейн-технологии позволит сократить производственные расходы и ускорить все бизнес-процессы.

Исходя из проведённого анализа сетью компаний PwC, к 2030 году применение технологий блокчейн обеспечит рост объёмов мировой торговли экономики на 1,7 трлн. долл. (рисунок 9).

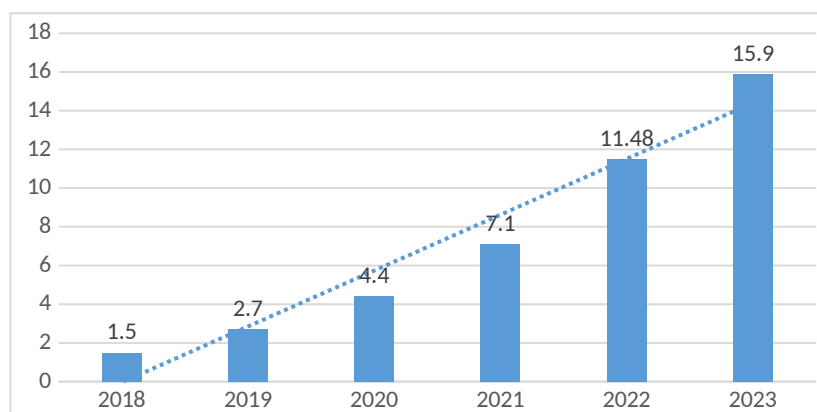


Рисунок 9 – Объём рынка блокчейн-технологии [11.]

При этом многие логистические компании обсуждают возможности её применения, вместе с тем только 1% внедряют. Согласно исследованию, HFS Research 2020 года на рисунке 10 изображены отраслевые примеры использования блокчейна и их доля в цепочке поставок.

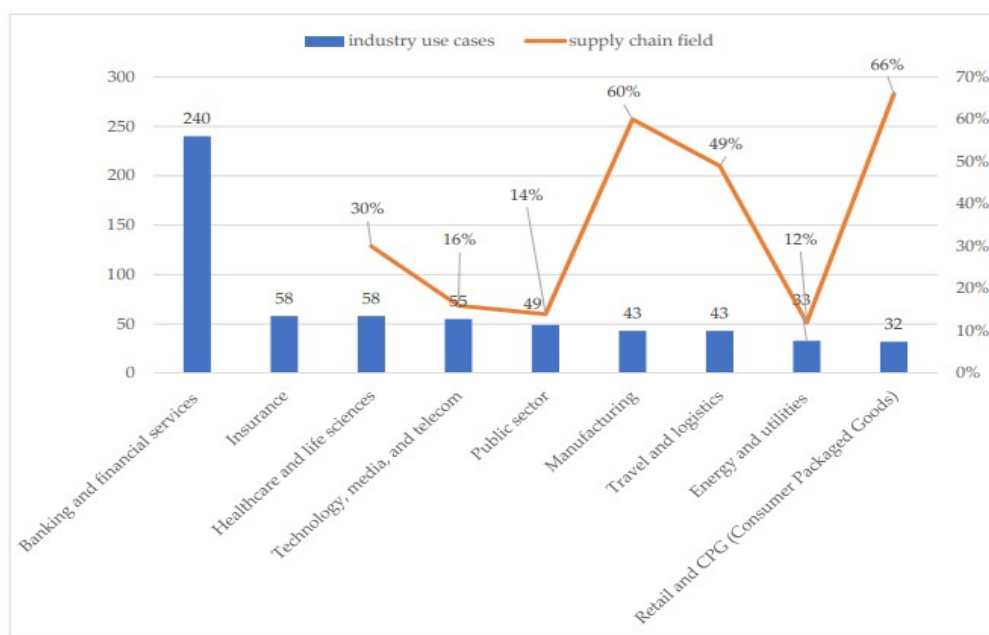


Рисунок 10 – Примеры и доля блокчейна [11.]

Таким образом, в результате проведенного исследования тенденций развития международной логистики получены следующие выводы:

1. Развитие международной логистики характеризуется сегодня высоким уровнем неопределенности и нестабильности, что в свою очередь вызвано как внутренними, так и внешнеэкономическими факторами. Продолжительность периода спада будет определяться тем, насколько оперативно компании адаптируют свои производственные и логистические цепочки, смогут найти новых поставщиков и закрепиться на новых рынках сбыта.

2. В результате текущих обстоятельств ведущие логистические компании ГК FESCO и АО «РЖД Логистика» сталкиваются с определенными проблемами: сложности в таможенном регулировании, несовершенство логистической инфраструктуры, различия в законодательстве по внешнеэкономической деятельности и недостаток подходящего количества флота и контейнеров. По данным рейтинга LPI, опубликованного в апреле 2023 года, международные перевозки оказались на самом низком уровне.

3. Основными направлениями по совершенствованию международной логистики в ГК FESCO и в АО «РЖД Логистика» являются: внедрение цифровых технологий; стимулирование экологически устойчивой логистики путём перехода к менее углеродоёмким видам перевозок и энергоэффективному складированию; инвестиции в инфраструктуру.

4. Для совершенствования международной логистической деятельности компаний FESCO и АО «РЖД Логистика» были предложены следующие мероприятия: переход компаний с дизельного топлива на метанольное и подключение к платформе Univera, основанной на блокчейн-технологии. Внедрение энергоэффективных технологий и использование неоспоримых преимуществ цифровизации позволит логистическим компаниям минимизировать свои риски и ускорить процесс адаптации к санкционному режиму, что в итоге приведет к сохранению своих позиций и повышению конкурентоспособности как на внутреннем, так и на внешнем рынке.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Adam Forsyth. All at sea Methanol and Shipping / Forsyth Adam // Longspur Research. – 2022. – URL: <https://www.methanol.org/wp-content/uploads/2022/01/Methanol-and-Shipping-Longspur-Research-25-Jan-2022.pdf> (дата обращения: 25.02.2024)
2. FESCO начинает интермодальные перевозки импортных грузов из Ирана в рамках прямого сервиса по Каспию. – URL: <https://www.fesco.ru/ru/press-center/news/fesco-nachinaet-intermodalnye-perevozki-importnykh-gruzov-iz-irana-v-ramkakh-priamogo-servisa-po-kaspiu/> (дата обращения: 24.02.2023)
3. FESCO отметила рост контейнерного рынка РФ в январе на 13%. - URL: <https://www.interfax.ru/business/947336> (дата обращения: 23.02.2024)
4. Global Logistics Market Report and Forecast 2022-2027. - URL: <https://www.marketresearch.com/Expert-Market-Research-v4220/Global-Logistics-Forecast-30508881/> (дата обращения: 20.02.2024)
– 42 с.
5. Russia Sanctions Dashboard. - URL: <https://www.castellum.ai/russia-sanctions-dashboard> (дата обращения: 25.02.2024)
6. Most sanctioned countries 2023. // Официальный сайт Statista. - URL: <https://www.statista.com/statistics/1294726/number-of-global-sanctions-by-target-country/> (дата обращения: 20.02.2023)
7. The world bank / Logistics Performance Index (LPI). – 2023. - URL: https://lpi.worldbank.org/international/global_ (дата обращения: 20.02.2024)
8. Universa: пример удавшегося ICO. – URL: https://medium.com/@coin_radio/universa-пример-удавшегося-ico-adf03c532fac (дата обращения: 24.02.2024)
9. Выдашенко, Л. А. Новые тенденции и перспективы развития международного транспортного коридора «Север-Юг» / Л.А. Выдашенко, П.А. Выдашенко // Бюллетень науки и практики. 2023. Т.9. №2. С. 239-246.

10. Долгова, А.А. Проблемы международной логистики в России после введения санкций / А.А. Долгова // International scientific conference. – 2022. С.113-115
11. Исследование: блокчейн в логистике сокращает расходы на 50%. – URL: <https://news.ati.su/news/2019/08/07/issledovanie-blokchejn-v-logistike-sokraschaet-rashody-na-50-856901/> (дата обращения: 24.02.2023)
12. Кархова, И.Ю. Международная конкурентоспособность и состояние логистики в международных рейтингах / И.Ю. Кархова // Российский внешнеэкономический рейтинг. – 2019. С.25-32
13. Крылов, И. А. Международная логистика: проблемы, возможности, решения / И. А. Крылов. — Текст : непосредственный // Молодой ученый. — 2016. — № 13.1 (117.1). — С. 60-63. — URL: <https://moluch.ru/archive/117/30350/> (дата обращения: 21.02.2024).
14. МГИМО консалтинг. Перспективы развития международного транспортного коридора «Север-Юг» // Серия «Международная политика и логистические коридоры будущего» - 2019. - URL: <http://eurasian-strategies.ru/wp-content/uploads/2019/08/Sever-Jug.pdf> (дата обращения: 20.02.2024)
15. Мельник О.М Технології та перспективи альтернативних видів палива для морських суден / О.М. Мельник, Д.А. Бурлаченко, О.Я. Пастернак, О.П. Чеча // International scientific journal «Grail of Science» - 2023. № 25. С.215-219
16. Международные транспортные коридоры на Евразийском пространстве: развитие меридиональных маршрутов. – URL: <https://index1520.com/analytics/mezhdunarodnye-transportnye-koridory-na-evraziyskom-prostranstve-razvitie-meridionalnykh-marshrutov/> (дата обращения: 20.02.2024)
17. Покровская, О.Д. Альтернативная логистика российской федерации в условиях западных санкций / О.Д. Покровская, А.А. Воробьев // International

- Journal of Advanced Studies: Transport and Information Technologies. – 2022. - № 4 – С. 114.
18. Постоленко А.Ю Влияние санкций на международную логистику / А.Ю. Постоленко, Руднева З.С. // Сборник докладов V Всероссийской научно-практической конференции, посвященной 85-летию образования ДВГУПС. под редакцией З.С. Рудневой. Хабаровск, 2022. – С. 1-6
 19. Потанина М.В. Особенности международной логистики в условиях санкций. / М.В. Потанина, В.Д. Кураленя. – 2022. С. 592-596
 20. Россия входит в топ-5 производителей метанола. – 2021. С.61-69 - URL: <https://gazo.ru/upload/iblock/402/402a61f2333823eecbcaaf6b1c8db9fe.pdf>_(дата обращения: 22.02.2024)
 21. РЖД Логистика. Официальный сайт. - URL: <https://rzdlog.ru/>_(дата обращения: 22.02.2024)
 22. Следнева А.С. Оценка уровня конкурентоспособности предприятия и обоснование путей его повышения / А.С. Следнева // МЦНП «Новая наука»– 2022. С.175-181
 23. Состоялось заседание коллегии ФТС России. // Официальный сайт ФТС. – URL: <https://customs.gov.ru/press/federal/document/385860>_(дата обращения: 22.02.2024)
 24. РЖД в цифрах. - URL: <https://company.rzd.ru/ru/9377>_(дата обращения: 22.02.2024)
 25. Тяпухин, А. П. Логистика в 2 ч. Часть 1: учебник для вузов / А. П. Тяпухин. — 3-е изд., перераб. и доп. — Москва: Издательство Юрайт, 2022. — 386 с. — (Высшее образование).
 26. Хмельницкая З. Б. Международные аспекты логистики / З. Б. Хмельницкая, Ю. В. Никифорова // XI Международная конференция «Российские регионы в фокусе перемен». Екатеринбург, 17-19 ноября 2016 г. : сборник докладов. — Екатеринбург : Издательство УМЦ УПИ, 2016. — Ч. 2.— С. 181-189.
 27. Чабан, А. Р. Международная логистика Россия — Индия / А. Р. Чабан, И. А. Снопов. — Текст : непосредственный // Молодой ученый. — 2016. — № 10

(114). — С. 932-934. — URL: <https://moluch.ru/archive/114/30149/> (дата обращения: 25.02.2024).

28. Чарыев Р.Д. Роль логистики и логистического сервиса в развитии предприятия / Р.Д. Чарыев, А.А. Лубнина // Тенденции развития логистики и управления цепями поставок: сборник статей III международной научно-практической конференции (21-24 сентября 2022 года). Минобрнауки России, Казан. нац. исслед. технол. унт. – Курск: Изд-во ЗАО «Университетская книга» / ответственный редактор С.С. Кудрявцева. – Казань, 2022. – 211 с

29. Центр поддержки экспорта Липецкой области. Основы международной логистики. – 2016. С.3-5. URL: <https://export48.ru/upload/iblock/dac/Основы%20международной%20логистики.pdf> (дата обращения: 20.02.2024)