УДК 338.2
ББК 65.304.14+31.55
JEL L94, Q25, Q42, Q47

Логистизация как один из факторов развития экономики Российской Федерации

Шумаев Виталий Андреевич,
доктор экономических наук, профессор,
академик РАЕН, НИИ Минобороны РФ, Москва, Россия
E-mail: vitshumaev@mail.ru

Аннотация: Актуальность исследуемой проблемы обусловлена необходимостью роста экономики Российской Федерации путём развития транспорта, инфраструктуры, совершенствования логистических маршрутов, использования инновационных разработок, применения кластерных технологий. Целью статьи является рекомендации по созданию транспортно-логистической системы России и реализации инновационного пути развития. Ведущим подходом к исследованию данной проблемы является использование результатов анализа зарубежного и отечественного опыта управления экономикой. В статье даны концептуальные направления развития логистической системы Российской Федерации, формирования единой системы товарного движения, создания логистической инфраструктуры и на этой основе – подъема всей экономики. Рекомендованы пути организации и управления инновационным развитием на основе кластерного подхода интеграции производителей с научными учреждениями и поставщиками, а также организация центров компетенции, управляющих инновационным развитием. Материалы статьи могут быть полезны работникам промышленных предприятий, государственных органов управления, а также студентам и магистрантам ВУЗов.

Ключевые слова: логистика, транспорт, инфраструктура, программа, логистический центр, кластер, центр компетенции.

Logistics as one of the factors of economic development of the Russian Federation

Vitaly A. Shumaev, Doctor of Economics, Professor, Academician of the RAES,
Research Institute of the Ministry of Defense of the Russian Federation, Moscow, Russia
E-mail: vitshumaev@mail.ru

Annotation: The relevance of the problem under study is due to the need to grow the economy of the Russian Federation through the development of transport, infrastructure, improvement of logistics routes, the use of innovative developments, the use of cluster technologies. The purpose of the article is to recommend the creation of a transport and logistics system in Russia and the implementation of an innovative development path. The leading approach to the study of this problem is the use of the results of the analysis of foreign and domestic experience in economic management. The article provides conceptual directions for the development of the logistics system of the Russian Federation, the formation of a unified system of goods traffic, the creation of logistics infrastructure and on this basis – the rise of the entire economy. The ways of organizing and managing innovative development based on the cluster approach of integrating manufacturers with scientific institutions and suppliers, as well as the organization of competence centers managing innovative development are recommended. The materials of the article can be useful to employees of industrial enterprises, government agencies, as well as students and undergraduates of universities.

Keywords: logistics, transport, infrastructure, program, logistics center, cluster, competence center.

Введение

В настоящее время российская экономика находится в условиях нестабильности по причине отсутствия достаточного финансирования, введения экономических санкций, нарушения внешних торговых связей. Существенных успехов в создании национальной инновационной системы достичь пока не удалось, не получилось преодолеть отставание от мировых лидеров по технологическому уровню: в стране до сих пор есть предприятия, функционирующие на основе отсталых технологий, неэффективных бизнес-процессов, которые балансируют на грани выживания.

Для роста российской экономики особенно необходимы такие инвестиции, которые позволили бы ее диверсифицировать и снизить зависимость от добывающих отраслей, поэтому задача развития логистики, транспорта и инфраструктуры является первоочередной в России в целях обеспечения ее выхода на устойчивые темпы восстановления экономического развития. Крупные вложения в транспортную инфраструктуру еще со времен Великой депрессии (1929–1939 гг.) рассматривались мировыми экономистами как мера оздоровления экономики. Такие проекты зачастую начинались на фоне нестабильной экономической динамики или даже в кризисных ситуациях.

Благодаря своему географическому положению Россия способна соединить государства Европы с государствами Азии, в частности Индией, Китаем, Кореей и Японией, а также отдельные регионы в этих частях света: Кавказ, Ближний Восток, и Среднюю Азию. Это делает ее территорию весьма привлекательной для размещения мирового капитала и развития товарного производства. Географическое положение России может способствовать торгово-экономическому, научному и культурному обмену между странами и народами посредством международных транспортных коридоров.

Транспортные коммуникации являются логистической основой обеспечения внешнеэкономических связей России и ее интеграции в глобальную экономическую систему. Экономика страны непосредственно зависит от функционирования и совершенствования транспортной системы. Развитие транспортной инфраструктуры, а также прилегающих к ней территорий, должно быть нацелено на обеспечение единого экономического пространства страны. Такая направленность может способствовать решению задач мировой экономики и международной экономической интеграции [6].

Результаты

Транспортная инфраструктура остается одним из наиболее проблемных аспектов социально-экономического развития России и требует повышенных финансовых вложений со стороны государства и бизнеса. В то же время инвестиции в транспортную инфраструктуру могут принести государству ощутимый экономический эффект и обеспечить экономический рост, поскольку бюджетная отдача от вложений в транспортную инфраструктуру не ниже, чем от инвестиций в оборонный сектор или инфраструктуру нефтедобычи. Для этого необходимо переориентировать финансовые потоки, поскольку нередко вложения от государства на инновации замораживаются в неэффективно используемых активах или «зависают» в оформленных исключительно на бумаге «новых технологиях».

Дальнейшее развитие экономики России явно сдерживается недостаточным уровнем транспортного обеспечения, отсутствием комплексных транспортно-логистических центров, разветвленной сети современных автомобильных и железных дорог и других видов инфраструктуры. Поэтому для развития экономики страны актуально создание современных логистических центров и крайне важен подъем транспортной и рыночной инфраструктуры на уровень, соответствующий дальнейшему прогрессу всей экономики.

Обсуждение

В качестве методологической базы для функционирования рыночной экономики в России используется теория А. Смита [4] на принципах самоорганизации, то есть на основе рыночной конкуренции, теорию Дж. Кейнса [2], стоявшего на позиции регулирующей роли государства для развития экономики. Россия приняла курс инновационного развития экономики, а в качестве методологической основы принята концепция динамического

развития экономической системы Н.Д. Кондратьева [3] на основе внедрения инновационных технологий и продуктов. Одновременно для развития экономики России в инновационном направлении рекомендуется использовать положительный опыт высокоразвитых стран.

В научной литературе многих стран мира освещаются теория и опыт совершенствования транспорта, логистики и инновационного развития [1-4, 10-13, 15, 16, 18]. Результаты исследований российских ученых по этим вопросам широко представлены в российских научных публикациях [5, 6, 8, 9, 14, 17, 19, 20], элементы которых использованы в настоящей работе.

Материалы представленного исследования являются результатом синтеза трех научных направлений (логистизация, инновации и кластеризация), которые (каждое в отдельности) обсуждались на международных конференциях [8, 19, 20] и наряду с другими, не противоречащими мнениями, были одобрены.

Необходимость логистизации территории России

В настоящее время в Российской Федерации ежегодно перевозится более 10 млн TEU грузов. Структура загрузки различных видов транспорта недостаточно эффективна, поскольку в общем объеме грузоперевозок мала доля наиболее дешевого водного вида транспорта, а также наиболее удобного — автомобильного. Для обеспечения роста экономики страны необходим максимально комплексный подход к формированию механизмов интеграции транспортного и складского хозяйства России в мировую стандартизированную логистическую систему, при широком использовании положительного зарубежного опыта в данной сфере.

Нельзя допустить спонтанное осуществление этого: предлагается разработать федеральную целевую программу «Логистизация Российской Федерации до 2040 года», в которой следует предусмотреть задачи комплексного развития логистической инфраструктуры, охватывающей всю территорию страны с учетом перспективного освоения месторождений полезных ископаемых, промышленных и сельскохозяйственных зон, транспортных артерий и сопутствующих производств, объектов сервиса, социальной инфраструктуры. В программе рекомендуется отразить создание головного федерального логистического центра, способного проводить единую политику товародвижения и осуществлять координацию работы всех логистических центров федерального и регионального масштабов. В единой логистической системе России также должен быть центр международных перевозок, координирующий движение по международным транспортным коридорам при широком использовании соответствующей инфраструктуры. Целесообразно также предусмотреть в программе развитие Северного морского пути и прилегающих к нему территорий.

Реализация указанной программы послужит стимулом развития энергетики, промышленности, сельского хозяйства, т. е. приобретет ведущее значение в преобразовании экономики всей страны.

Следует отметить, что нескоординированное создание разрозненных объектов инфраструктуры в каждом регионе, хозяйстве может привести к омертвлению крупных капиталовложений и торгово-транспортной изоляции хозяйствующих объектов, как на межрегиональном уровне, так и на мировом, что приведет к ограничению экономических возможностей российских предпринимателей. Совершенствование работы отдельных логистических звеньев не может служить конечной целью оптимизации товародвижения и получения ожидаемого эффекта: только комплексное функционирование звеньев логистической цепи «освоение ресурсов» — «закупка» — «производство» — «складирование» — «транспортировка» — «реализация» образует законченный цикл и дает положительный эффект. В перспективе должна быть образована единая национальная комбинированная транспортно-логистическая сеть, управляемая федеральным логистическим центром [7].

Социально-экономический эффект полной логистизации экономики России соизмерим с эффектом таких этапов научно-технического прогресса, как электрификация народного

хозяйства: если в энергетической сети передается энергия, то в логистической сети - материальные потоки.

Поскольку по территории России протекает ряд крупнейших рек Евразии и мира, в частности реки Обь, Амур и Лена, то особое внимание должно быть уделено использованию внутреннего речного пути и развитию водного транспорта. Задействование самых протяженных в мире внутренних водных путей и эффективного отечественного флота типа «река — море» может иметь следующие положительные последствия:

- возможность бесперевалочной транспортировки грузов от причала российского предприятия на берегу реки к причалу фирмы-получателя;
- существенная экономия топлива и масла, поскольку одно среднее по размерам судно типа «река — море» равно по грузовместимости целому железнодорожному составу;
- достижение более высокой экологичности при использовании водного транспорта по сравнению с железнодорожным и автомобильным;
- возможность доставки грузов в отдаленные и труднодоступные районы в период весеннего половодья;
- широкое развитие водного туризма и отдыха (на воде или у воды), приносящих крупные доходы;
- обеспечение межрегиональных и международных экономических связей, иногда малодоступных для железнодорожного сообщения;
- привлечение инвестиций;
- обеспечение загрузки и развития других видов транспорта (железнодорожного и автомобильного), обрабатывающих мощностей (грузовых и сортировочных узлов, портов, терминалов, оптовых баз, складов и т. п.) и промышленных предприятий;
- наличие и рост производственного и градообразующего потенциала на месте разведанных месторождений полезных ископаемых и лесных массивов в бассейнах рек.

Следует отметить, что в странах с развитой сетью внутренних рек водный транспорт имеет приоритет в национальной экономической политике и привлекает государственные и частные инвестиции. Таким образом, без широкого использования внутренних водных путей и флота типа «река — море» национальная транспортная система России не сможет считаться полноценной [6,7].

Инновационное развитие транспорта и интегрированных логистических центров и систем

Для увеличения транспортных перевозок, изменения структуры парка транспортных средств и флота целесообразно предусмотреть ряд инновационных направлений развития транспорта [17]:

- на железнодорожном транспорте — увеличение доли мощных и скоростных локомотивов, грузовых вагонов с повышенной грузоподъемностью и надежностью, количества и доли скоростного пассажирского транспорта, расширение парка пассажирских вагонов и электропоездов повышенной комфортности;
- на автомобильном транспорте — увеличение доли автопоездов большой грузоподъемности, специализированных полуприцепов для междугородных и международных перевозок, увеличение количества специализированных грузовых шасси, оснащенных средствами самопогрузки, расширение гаммы сменных кузовов для обслуживания розничной торговли, сельскохозяйственной и коммунальной сфер; создание и выпуск электромобилей, замена бензина на биотопливо, водород, электричество, рапсовое масло и другие виды альтернативного горючего;
- на морском транспорте — строительство крупнотоннажных танкеров для вывоза углеводородного сырья с месторождений на полуострове Ямал, острове Сахалин и др., создание паромов, атомных ледоколов нового поколения, линейных и вспомогательных судов для обеспечения перевозок с арктического шельфа и по трассе Северного морского пути;
- на речном транспорте — создание судов повышенной экономичности, комфортабельных речных туристических судов нового поколения;

- на трубопроводном транспорте — расширение транспортировки твердых полезных ископаемых (угля, руды), химических материалов, использование трубопроводов для перемещения пассажиров;
- на воздушном транспорте — создание и использование нового семейства экономичных воздушных судов, в том числе дирижаблей, планеров, наземно-воздушных амфибий, безпилотников и др. [18].

Развитие транспортно-логистической и рыночной инфраструктуры

Создание и реализация транспортно-технологической инфраструктуры может развиваться по следующим основным направлениям:

– строительство современных скоростных железных и автомобильных дорог;

– реконструкция действующих железных и автомобильных дорог под новые требования;

– создание оптико-волоконных линий связи, обеспечивающих логистику и транспорт;

– формирование региональной транспортной инфраструктуры, в том числе в районах развития сырьевой базы на Севере, Сибири и в Восточной Азии, а также в районах реализации национальных проектов;

– создание новых портов, увеличение мощности существующих морских портов для обеспечения возрастающих объемов перевозок внешнеторговых грузов (зерна, угля), контейнерных перевозок;

– перевод российских внешнеторговых грузов с иностранных портов в российские;

– формирование сети узловых распределительных центров воздушных перевозок (аэропортов-хабов), строительство новых аэровокзальных грузовых и пассажирских терминальных комплексов, реконструкция взлетно-посадочных полос;

– наращивание мощности имеющихся и создание дополнительных терминальных комплексов, в том числе контейнерных терминалов;

– дальнейшее развитие логистических и информационных технологий;

– создание новой и модернизация существующей инфраструктуры транзитных перевозок в целях ускорения гарантированной доставки грузов, обеспечения их сохранности, повышения качества сервиса;

– модернизация производственной базы приграничных пунктов пропуска транспортных средств, упрощение процедур таможенного досмотра и оформления, приведение их в соответствие с мировой практикой;

– внедрение современных технологий таможенного оформления и контроля товаров и транспортных средств с применением систем электронного логистического сопровождения.

Одним из важнейших направлений совершенствования инфраструктуры водных путей, позволяющей проводить значительные объемы транзитных грузов из Китая в страны Средиземноморья и обратно, является проект строительства канала «Евразия», соединяющего Каспийское море и Азово-Черноморский бассейн. Это может послужить существенным фактором развития прилегающих территорий Прикаспийского региона.

Для улучшения функционирования транспортных артерий необходимо создать комплексы услуг придорожного обслуживания в городах и вне жилых районов: объекты общественного питания, торговли, гостиницы, пункты медицинского и бытового обслуживания, автосервиса, проката, услуг связи и др., а также предусмотреть строительство жилья для обслуживающего персонала и соответствующую социально-бытовую инфраструктуру [8].

Создание высокотехнологичной транспортной системы страны инициирует инновационное развитие экономики в целом, прежде всего, промышленности, стройиндустрии, а также социально-экономического развития регионов. Это повлечет за собой необходимость совершенствования гидроэлектрической, атомной и альтернативной энергетики, строительство ветряных, солнечных, волновых и других электростанций; вызовет рост добычи коксующегося угля, руд, прогресс в металлургической отрасли Сибири, Дальнего

Востока, Севера европейской части России, разработку и производство современных скоростных транспортных средств.

Использование кластерного подхода к интеграции логистических объектов

Вхождение России в мировые хозяйственные связи и обусловленная этим реструктуризация отечественной экономики определили путь на дальнейшую интеграцию экономики. Целью интеграции должно быть создание инфраструктуры, позволяющей эффективно реализовывать цикл от поисковых исследований, опытно-конструкторских работ до внедрения новых технологий в промышленное производство. Одним из основных направлений развития промышленных структур является их интеграция с наукой и образованием по кластерному принципу. В настоящее время происходит интеграция научных, производственных и логистических структур в кластеры. Диверсифицированные кластеры, созданные на основе крупнейших предприятий в регионах, нуждаются в функциональной координации и дополнительных инструментах для ее реализации. С этой целью в кластере для интеграции с поставщиками целесообразно создать центр компетенции, например, по материалам. Такая структура может выполнять функции координации как материаловедческих структур, входящих в кластер, так и поставщиков материалов извне.

Заключение

Необходимым условием территориальной целостности, единства экономического пространства Российской Федерации является создание единой транспортно-логистической системы, объединяющей регионы всей страны. Единая транспортно-логистическая система обеспечит возможность инновационного развития промышленности, строительства, социально-экономического развития регионов, будет способствовать международной экономической интеграции страны в целом и ее отдельных регионов в частности и решению актуальных задач мировой экономики. Формирование условий дальнейшего развития экономики России обусловливает разработку и внедрение нового более производительного и скоростного транспорта на инновационной основе.

Рекомендуется интеграция производственных и транспортных процессов в холдинговые компании, кластеры на принципах логистики. При этом важны повышение технического уровня транспортных средств и оборудования, создание и модернизация инфраструктуры, применение инновационных перевозочных, управленческих и информационно-телекоммуникационных технологий.

Формирование высокотехнологического кластера образует устойчивую модель, нацеленную на реализацию стратегии развития на основе координации с поставщиками и потребителями, ВУЗами и научными учреждениями, что позволит решать комплекс системных задач и получать эффект от реализации такого взаимодействия.

В целях совершенствования международных связей, в том числе транзита грузов по направлениям Азия — Европа и юг — север, следует развивать мощности портовых сооружений, создавать и совершенствовать другие виды транспортно-логистической инфраструктуры, принять меры по развитию Северного морского пути, поскольку российская часть Арктики в перспективе может стать мощной минерально-сырьевой базой не только для России, но и для планеты в целом.

Указанные задачи следует решать комплексно на основе использования программного метода реализации и с условием приоритетного финансирования на принципах государственно-частного партнерства.

Литература

1. Бауэрсокс, Д.Д. Логистика: интегрированная цепь поставок. 2-е изд. Пер. с англ. – М.: ЗАО «Олимп-Бизнес», 2010. – 640 с.

2. Кейнс, Дж.М. Общая теория занятости, процента и денег. Перевод с английского. – М.: Гелиос АРВ, 2012. – 352 с.

3. Кондратьев, Н.Д. Большие циклы конъюнктуры и теория предвидения. – М.: Академический проект, 2015. – 640 с.

4. Смит, А. Исследование о природе и причинах богатства народов. В 2-х томах. Пер. с англ. – М.: Эксмо, 2017. – 1056 с.

5. Шумаев, В.А. Использование альтернативных возобновляемых видов ресурсов // Инновационная парадигма развития современных гуманитарных и общественных наук: сборник статей Международной научно-практической конференции (27 апреля 2020 г.). – Петрозаводск: МЦНП «Новая наука», 2020. – 167 с. – С. 11-16. – URL: https://www.sciencen.org/assets/ Kontent/Konferencii/Arhiv-konferencij/KOF-122-Sbornik.pdf.

6. Шумаев, В.А. Логистика как эффективный инструмент управления и развития экономики страны: Монография. – М.: Издательство «Онтопринт», 2020. – 146 с.

7. Шумаев, В.А., Миронов, В.Н. Зарубежный опыт управления: создание логистической инфраструктуры на основе организации свободных экономических зон // Инноватика и экспертиза. – 2012. – № 1(8). – С. 49-57.

8. Шумаев, В.А. Переход к инновационному развитию экономики России. Новая наука: опыт, традиции, инновации: международное научное периодическое издание по итогам Международной научно-практической конференции (24 января 2016 г., г. Омск). В 2 ч. Ч. I. Стерлитамак, РИЦ АМИ, 2016, с. 204–208.

9. Brom, A., Gorlacheva, E. Development of logistic support for space equipment on the base of the «sail-BMSTU» midget spacecraft. MATEC Web of Conferences 75, 2016, 04004.

10. Carlucci, F., Cirà, A., Forte, E., Siviero, L. Infrastructure and logistics divide: regional comparisons between North Eastern & Southern Italy. Technological and Economic Development of Economy, 2017, vol. 23(2), pp. 243–269.

11. Kijewska, K., Iwan, S., Konicki, W., Kijewski, D. Assessment of freight transport flows in the city centre based on the Szczecin example – Methodological approach and results. Research in Transportation Business and Management, 2017, vol. 24, pp. 59–72.

12. Kumar, I., Zhalnin, A., Kim, A., Beaulieu, L.J. Transportation and logistics cluster competitive advantages in the U.S. regions: A cross-sectional and spatio-temporal analysis. Research in Transportation Economics, 2017, no 61, pp. 25–36.

13. Lan, S.L., Zhong, R.Y. Coordinated development between metropolitan economy and logistics for sustainability. Resources, Conservation and Recycling, 2018, vol. 128, pp. 345–354.

14. Morkovkin, D.E., Nikonorova A.V., Shumaev, V.A. Management of innovative development and integrated logistics system in the Russian Federation. 3rd International Conference on Judicial, Administrative and Humanitarian Problems of State Structures and Economic Subjects (JAHP 2018). Atlantis Press (Frence), pp. 239-243.

15. Muñoz-Villamizar, A., Santos, J., Montoya-Torres, J.R., Jaca, C. Using OEE to evaluate the effectiveness of urban freight transportation systems: A case study. International Journal of Production Economics, 2018, vol. 197, pp. 232–242.

16. Parola, F., Lam, J.S.L. An empirical investigation of logistics infrastructure projects in emerging economies. Maritime Economics and Logistics, 2018, vol. 20(1), pp. 48–71.

17. Popova, I.N., Vlasov, A.I. & Nikitina, N.I. Optimization of inventory distribution logistics in industrial enterprises, Espacios, 2018, vol. 39, no 24.

18. Yoder, M.S. Cargo Transport and Economic Development in the Chihuahua-Albuquerque Corridor: An Emerging Binational «Megapolitan» Area? International Trade Journal, 2018, vol. 32(1), pp. 129–139.

19. Sazonov, A.A. The efficiency of logistics processes as a basis for the successful development of the enterprise. Applied and fundamental studies: proceedings of the 4th International Academic Conference, November 29–30, 2013, vol. 2. St. Louis, Missouri, USA, pp. 187–192.

20. Shumaev, V.A., Goncharenko, L.P., Odintsov, A.A., Sazonov, A.A., Sybachin, S.A. Logistication of Russia as basis for further development of economy. Conference book. The 5th Internationale Conference in Managemente and Technology in Knowledge, Service, Tourism & Hospitality 2017 (SERVE 2017) Russia, Moskow, 30 November 2017. CRC Press / Balkema, Taylor & Francis Group, p. 1–5.

References

1. Bowersox, D.D. Logistics: integrated supply chain. 2nd ed. Per. from English. M. CJSC «Olimp-Business», 2010. 640 p.

2. Keynes, J.M. General theory of employment, interest and money. Translation from English. M. Helios ARV, 2012. 352 p.

3. Kondratiev, N.D. Large conjuncture cycles and the theory of foresight. M. Academic project, 2015. 640 p.

4. Smith, A. Research on the nature and causes of the wealth of nations. In 2 volumes. Per. from English. M. Eksmo, 2017. 1056 p.

5. Shumaev, V.A. Use of alternative renewable types of resources // Innovative paradigm for the development of modern humanities and social sciences: collection of articles of the International Scientific and Practical Conference (April 27, 2020). Petrozavodsk: ICNP "New Science", 2020. 167 p. P. 11-16. URL: https://www.sciencen.org/assets/Kontent/Konferencii/Arhiv-konferencij/KOF-122-Sbornik.pdf.

6. Shumaev, V.A. Logistics as an effective tool for managing and developing the country's economy: Monograph. M. Publishing house «Ontoprint», 2020. 146 p.

7. Shumaev, V.A., Mironov, V.N. Foreign management experience: creation of a logistics infrastructure based on the organization of free economic zones. *Innovatika i ekspertiza.* 2012;1(8): 49-57.

8. Shumaev, V.A. Transition to innovative development of the Russian economy. New Science: Experience, Traditions, Innovations: International Scientific Periodical Based on the Results of the International Scientific and Practical Conference (January 24, 2016, Omsk). At 2 h. Part I. Sterlitamak, RIC AMI, 2016, p. 204–208.

Brom, A., Gorlacheva, E. Development of logistic support for space equipment on the base of the «sail-BMSTU» midget spacecraft. MATEC Web of Conferences 75, 2016, 04004.

10. Carlucci, F., Cirà, A., Forte, E., Siviero, L. Infrastructure and logistics divide: regional comparisons between North Eastern & Southern Italy. Technological and Economic Development of Economy, 2017, vol. 23(2), pp. 243–269.

11. Kijewska, K., Iwan, S., Konicki, W., Kijewski, D. Assessment of freight transport flows in the city centre based on the Szczecin example —Methodological approach and results. Research in Transportation Business and Management, 2017, vol. 24, pp. 59–72.

12. Kumar, I., Zhalnin, A., Kim, A., Beaulieu, L.J. Transportation and logistics cluster competitive advantages in the U.S. regions: A cross-sectional and spatio-temporal analysis. Research in Transportation Economics, 2017, no 61, pp. 25–36.

13. Lan, S.L., Zhong, R.Y. Coordinated development between metropolitan economy and logistics for sustainability. Resources, Conservation and Recycling, 2018, vol. 128, pp. 345–354.

14. Morkovkin, D.E., Nikonorova A.V., Shumaev, V.A. Management of innovative development and integrated logistics system in the Russian Federation. 3rd International Conference on Judicial, Administrative and Humanitarian Problems of State Structures and Economic Subjects (JAHP 2018). Atlantis Press (Frence), pp. 239-243.

15. Muñoz-Villamizar, A., Santos, J., Montoya-Torres, J.R., Jaca, C. Using OEE to evaluate the effectiveness of urban freight transportation systems: A case study. International Journal of Production Economics, 2018, vol. 197, pp. 232–242.

16. Parola, F., Lam, J.S.L. An empirical investigation of logistics infrastructure projects in emerging economies. Maritime Economics and Logistics, 2018, vol. 20(1), pp. 48–71.

17. Popova, I.N., Vlasov, A.I. & Nikitina, N.I. Optimization of inventory distribution logistics in industrial enterprises, Espacios, 2018, vol. 39, no 24.

18. Yoder, M.S. Cargo Transport and Economic Development in the Chihuahua-Albuquerque Corridor: An Emerging Binational «Megapolitan» Area? International Trade Journal, 2018, vol. 32(1), pp. 129–139.

19. Sazonov, A.A. The efficiency of logistics processes as a basis for the successful development of the enterprise. Applied and fundamental studies: proceedings of the 4th International Academic Conference, November 29–30, 2013, vol. 2. St. Louis, Missouri, USA, pp. 187–192.

20. Shumaev, V.A., Goncharenko, L.P., Odintsov, A.A., Sazonov, A.A., Sybachin, S.A. Logistication of Russia as basis for further development of economy. Conference book. The 5th Internationale Conference in Managemente and Technology in Knowledge, Service, Tourism & Hospitality 2017 (SERVE 2017) Russia, Moskow, 30 November 2017. CRC Press. Balkema, Taylor & Francis Group, p. 1–5.