

УДК 656.13:005.932

**Игнатенко Владимир Петрович**, студент,  
МАДИ, Россия, 125319, Москва, Ленинградский пр., 64, ignatencko-volodia1997@yandex.ru  
**Султыгова Айна Ахмедовна**, канд. экон. наук, доц.,  
МАДИ, Россия, 125319, Москва, Ленинградский пр., 64, dzh9473@yandex.ru

## **АНАЛИЗ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ РОССИИ (2012–2016 гг.)**

**Аннотация.** В статье проведен анализ транспортно-логистического рынка России за период 2012–2016 гг., рассмотрено влияние экономических санкций на объемы грузоперевозок, выявлены проблемы транспортной логистики, а также предложены пути ее совершенствования.

**Ключевые слова:** логистика, санкции, кризис, грузоперевозки, экспедиторские услуги, складирование, дистрибуция.

**Ignatenko Vladimir P.**, student,  
MADI, 64, Leningradsky Prosp., Moscow, 125319, Russia, ignatencko-volodia1997@yandex.ru  
**Sultygova Aina A.**, Ph. D., associate professor,  
MADI, 64, Leningradsky Prosp., Moscow, 125319, Russia, dzh9473@yandex.ru

## **ANALYSIS OF TRANSPORT LOGISTICS DEVELOPMENT IN RUSSIA FOR (2012–2016)**

**Abstract.** This article analyzes the transport and logistics market in Russia for the period 2012–2016, examines the impact of economic sanctions on cargo transportation, identifies the problems of transport logistics, and suggests ways to improve it.

**Key words:** logistics, sanctions, crisis, transportation, freight forwarding services, warehousing, distribution.

### **Введение**

Предпосылки развития транспортной логистики в России начали складываться в 90-х годах XX столетия в сложных противоречивых условиях.

Трансформационный кризис и вызванные им структурные преобразования в экономике явились причиной неравномерности экономического развития страны, разорванности всей совокупности

хозяйственных отношений, как между различными отраслями экономики, так и внутри отраслей [1]. Неверный вывод о победе западной модели капитализма, сделанный после ликвидации СССР, привел к массовому отступлению от государственного участия в экономике, чрезмерной либерализации экономики, игнорированию новейших достижений НТП, торжеству потребительства в ущерб всестороннему развитию человека. Логическим следствием данных тенденций стал экономический кризис 2008 года, который негативно повлиял и на экономику транспорта России [2, с. 106].

Сегодня одним из актуальных вопросов современности является совершенствование транспортной логистики как условия ускоренного развития экономики России. Для этого в ближайшее десятилетие темпы развития российской экономики должны быть заметно выше, чем в развитых странах, а потому производительность труда должна прирастать в разы. В этой связи, безусловно, и создана транспортная стратегия на период до 2030 г., в которой большое значение уделяется современным разработкам и технологиям не только в отрасли в целом, но особенно в отдельных операциях, таких как: транспортные перевозки, строительство складов, качественное сопровождение грузов. Большое значение придается кадровой политике [3].

### **Анализ общей структуры транспортно-логистического рынка России за период 2012–2016 гг.**

Транспортно-логистический рынок России представлен перевозками грузов (транспортно-логистические услуги), его сопровождением «от порога до порога» (экспедиторские услуги), хранением (складированием), организацией сбыта или распределением по сети сбыта (дистрибуция), а также управлением данными видами услуг с целью недопущения сбоев (управленческая логистика) (табл. 1).

Таблица 1

Структура транспортно-логистического рынка России по видам услуг  
за период 2012–2016 гг.

Виды услуг, %	Годы				
	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.
Грузовые перевозки	87,3	88,0	87,0	89,0	87,0
Экспедиторские услуги	6,2	9,0	6,0	5,0	7,0
Складирование и дистрибуция	5,8	2,0	6,0	5,5	5,0
Управленческая логистика	0,7	1,0	1,0	0,5	1,0
Итого:	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Составлено на основании данных: <http://www.mintrans.ru/documents/detail> [4];  
Российский статистический ежегодник» (Федеральная служба государственной  
статистики):[http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat\\_main/rosstat/ru/statistics](http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics) [5]

По данным таблицы значительная доля в общей структуре транспортно-логистического рынка приходится на грузовые перевозки – 87%. На втором месте по значимости стоят экспедиторские услуги – 7%. На третьем месте – складирование и дистрибуция – 5%. И, наконец, управленческая логистика с минимальным процентом – 1%.

### **Анализ грузоперевозок по видам транспорта за 2012–2016 гг.**

Одним из главных видов услуг транспортной логистики является перевозка грузов, которая осуществляется различными компаниями транспортного сектора экономики (табл. 2).

Последствия мирового экономического кризиса 2008 года, а также экономические санкции, которые вызвали кризис 2015 года, негативным образом сказались на грузовых перевозках. Особенно тяжело пришлось тем компаниям, которые столкнулись с волной кризиса 2015 г., и которая, по мнению многих экспертов, окажется не последней.

Как видно, данные табл. 2 свидетельствуют о том, что перевозки грузов анализируемыми видами транспорта за период 2012-2016 гг. в целом сократились.

Таблица 2

Перевозки грузов по видам транспорта за 2012–2016 гг., в % (млн т)

Годы	Перевозки грузов по видам транспорта	Виды транспорта				
		Автомобильный	Железнодорожный	Морской	Внутренний водный	Воздушный
2012	абс. знач.	5841,6	3265,9	18,4	140,4	0,988
2013/2012	абс. знач.	5635,3	3153,2	16,7	134,9	1,001
	отн. знач.	-206,3	-112,7	-1,7	-5,5	+0,013
	%	↓3,5	↓3,5	↓9,2	↓3,9	↑1,3
2014/2013	абс. знач.	5414,4	3128,0	15,3	119,0	1,036
	отн. знач.	-220,9	-25,2	-1,4	-15,9	+0,035
	%	↓3,9	↓0,8	↓8,4	↓11,8	↑3,5
2015/2014	абс. знач.	5038,7	3074,3	18,3	118,1	1,1
	отн. знач.	-375,7	-53,7	+3,0	-0,9	+0,06
	%	↓6,9	↓1,7	↓19,6	↓0,8	↑6,2
2016/2015	абс. знач.	4770,2	3091,9	18,1	97,3	1,1
	отн. знач.	-268,5	+17,6	-0,2	-20,8	-
	%	↓5,3	↑0,6	↓1,1	↓17,6	-
2016/2012	%	↓18,3	↓5,3	↓1,6	↓30,7	↑11,3

Составлено на основании данных: <http://www.mintrans.ru/documents/detail> [4]; Российский статистический ежегодник» (Федеральная служба государственной статистики): [http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat\\_main/rosstat/ru/statistics](http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics) [5]

Самый высокий процент снижения перевозок приходится на водный транспорт (с помощью пароходов и барж), и именно на внутренние водные перевозки и морские, которые в суммарном исчислении сократились на 32,3 процентных пункта. Из них: внутренние водные перевозки сократились на 30,7%, а морские – на 1,6%. Затем по уровню снижения грузоперевозок в 2016 г. по сравнению с 2012 г. идут грузоперевозки сухопутным транспортом: специальным автомобильным транспортом (фурами, тягачами и т.д.) – на 18,3% и железнодорожным (обычными или специальными грузовыми составами) – на 5,3%. Что же касается автомобильных грузоперевозок, то несмотря на преимущества перевозок данным видом транспорта – доставлять грузы в любую точку, где есть дорожное полотно, или же осуществлять автоперевозку, комбинируя ее с другими видами транспорта, степень снижения перевозок превышает железнодорожные перевозки в разы. И только по воздушным

грузоперевозкам, характеризующимся высокой себестоимостью перевозок груза, а также затратами времени на их оформление и сертификацию наблюдается, хотя и незначительный, но рост. Так, с 2013 по 2016 гг. перевозки грузов самолетами и вертолетами выросли по годам на 1,3%, 3,5%, 6,2%, 11,3% соответственно.

### Анализ влияния грузоперевозок на объем грузооборота за период 2012–2016 гг.

Сокращение грузоперевозок по анализируемым видам транспорта за период 2012–2016 гг. негативно сказалось и на объеме грузооборота (табл. 3).

Таблица 3

Грузооборот по видам транспорта за период 2012–2016 гг., млрд т. км

Годы	Перевозки грузов по видам транспорта	Виды транспорта				
		Автомобильный	Железнодорожный	Морской	Внутренний водный	Воздушный
2012	абс. знач.	<b>223</b>	<b>2128</b>	<b>78</b>	<b>59</b>	<b>5</b>
2013/2012	абс. знач.	<b>250</b>	<b>2196</b>	<b>39,5</b>	<b>80,1</b>	<b>5</b>
	отн. знач.	+27	+68	-38,5	+21,1	–
	%	↑12,1	↑3,2	↓49,4	↑35,8	–
2014/2013	абс. знач.	<b>246,7</b>	<b>2298</b>	<b>31,5</b>	<b>72,2</b>	<b>5,1</b>
	отн. знач.	-3,3	+102	-8	-9,9	+0,1
	%	↓1,3	↑4,6	↓20,3	↓5,1	↑2,0
2015/2014	абс. знач.	<b>205,6</b>	<b>2246</b>	<b>45</b>	<b>51,6</b>	<b>5,2</b>
	отн. знач.	-41,1	-52	+13,5	-28,5	+0,1
	%	↓16,7	↓2,3	↑42,9	↓5,2	↑2,0
2016/2015	абс. знач.	<b>201,8</b>	<b>2236,9</b>	<b>44,73</b>	<b>51,66</b>	<b>5,5</b>
	отн. знач.	-3,8	-9,1	-0,27	+0,06	+0,3
	%	↓1,8	↓0,4	↓0,6	↑0,2	↑5,8
2016/2012	%	↓9,5	↑5,1	↓42,7	↓12,4	↑10,0

Составлено на основании данных: <http://www.mintrans.ru/documents/detail> [4]; Российский статистический ежегодник» (Федеральная служба государственной статистики): [http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat\\_main/rosstat/ru/statistics](http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics) [5]

Из данных табл. 3 видно, что с середины 2014 года начинается снижение объемов перевозок (по рассматриваемым видам транспорта), но уже летом 2015 года заметно восстановление объемов перевозок. По мнению экспертов такая ситуация была обусловлена падением спроса на транспортные услуги в условиях экономических санкций и рецессии,

отрицательной динамикой грузоперевозок (–17%) и грузооборота (–7,4%), а также резким сокращением импортного грузопотока [5]. Так, в 2016 г. по сравнению с базовым 2012 г. грузооборот автомобильным транспортом, морским, внутренним водным снизился на – 9,5%, 42,7%, 12,4%, соответственно по годам. Хуже всего складывалась ситуация в сегменте морских грузоперевозок. Здесь в 2016 г. по сравнению с 2012 г. снижение грузооборота составило 42,7%, притом, что в 2015 г. по сравнению с 2014 г. объем грузооборота данным видом транспорта вырос на 42,9%, а объемы грузооборота железнодорожным и воздушным транспортом соответственно выросли на 5,1% и 10,0 % (табл. 3).

#### **Анализ коммерческих перевозок грузов за период 2012–2016 гг.**

Для нейтрализации деструктивных процессов, вызванных экономическими санкциями и текущим кризисом, эксперты предлагают транспортным «компаниям расширять географию своего присутствия в регионах, развивать собственную сеть агентов и представительств, усиливать финансовую и трудовую дисциплину, а также перейти на режим жесткой экономии без снижения качества работы» [5; с. 6]. В этой связи можно с уверенностью утверждать, что снижение спроса на перевозки грузов и соответствующее изменение грузооборота за период 2012–2016 гг. (табл. 2 и 3), создавшие высокие риски для экономики транспорта, было в некоторой мере компенсировано увеличением объема коммерческого грузооборота (табл. 4).

Анализ коммерческого грузооборота позволяет судить, что объем грузоперевозок в 2013 г. по отношению к 2012 г. по всем видам транспорта, за исключением морского, значительно вырос (табл. 4). Так, грузооборот автомобильным транспортом вырос на 39,6%, железнодорожным – на 26,9%, внутренним водным – на 58,9%, а воздушным – на 35,3%.

Коммерческий грузооборот по видам транспорта, млрд т. км

Годы	Перевозки грузов по видам транспорта	Виды транспорта				
		Автомобильный	Железнодорожный	Морской	Внутренний водный	Воздушный
2012	абс. знач.	<b>89,5</b>	<b>6,7</b>	<b>48,0</b>	<b>50,4</b>	<b>3,7</b>
2013/2012	абс. знач.	<b>124,9</b>	<b>8,5</b>	<b>39,5</b>	<b>80,1</b>	<b>5,0</b>
	отн. знач.	+35,4	+1,8	-8,5	+29,7	+1,3
	%	<b>+39,6</b>	<b>+26,9</b>	<b>-17,7</b>	<b>+58,9</b>	<b>+35,3</b>
2014/2013	абс. знач.	121,7	8,9	31,5	72,2	5,1
	отн. знач.	-3,2	+0,4	-8	-7,9	+0,1
	%	<b>-2,6</b>	<b>+4,7</b>	<b>-20,3</b>	<b>-9,8</b>	<b>+2</b>
2015/2014	абс. знач.	<b>111</b>	<b>5,6</b>	<b>33,6</b>	<b>51,0</b>	<b>5,2</b>
	отн. знач.	-10,7	-3,3	+2,1	-21,2	+0,1
	%	<b>-8,8</b>	<b>-37,0</b>	<b>+6,7</b>	<b>-29,4</b>	<b>+2,0</b>
2016/2015	абс. знач.	<b>113,5</b>	<b>6,7</b>	<b>40,2</b>	<b>56,5</b>	<b>5,5</b>
	отн. знач.	+2,5	+1,1	+6,6	+5,5	+0,3
	%	<b>↑2,3</b>	<b>↑19,6</b>	<b>↑19,6</b>	<b>↑10,8</b>	<b>↑5,8</b>
2016/2012	%	<b>↑26,8</b>	-	<b>↓16,3</b>	<b>↑12,1</b>	<b>↑48,6</b>

Составлено на основании данных: <http://www.mintrans.ru/documents/detail> [4];  
 Российский статистический ежегодник» (Федеральная служба государственной статистики):[http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat\\_main/rosstat/ru/statistics](http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics) [5]

Между тем, уже начиная со второй половины 2013 г. и до конца 2015 г., наблюдалось снижение объема грузоперевозок [3; 4]. Безусловно, если бы не санкции, то коммерческий грузооборот всеми рассмотренными видами транспорта рос бы большими темпами, поскольку несмотря на их влияние и несмотря на снижение объема перевозок объем коммерческого грузооборота автомобильным транспортом «выстоял» благодаря уровню конца 2012 г. – 89,5 млрд т. км и начала 2013 г – 124,9 млрд т. км. Если судить об уровне объема коммерческих перевозок грузов автомобильным транспортом в 2016 г. по отношению к 2012 г., то за этот период в целом наблюдается рост на 26,8% (табл. 4). Что же касается других видов транспорта, то, в частности, железнодорожным транспортом только в кризисный 2015 год снижение коммерческого грузооборота составило 37,0%, а в остальные годы объем коммерческого грузооборота увеличивался и в 2016 г. достиг уровня 2012 г. (табл. 4).

По морскому транспорту за период 2013–2014 гг. наблюдается снижение на 17,7% и 20,3% соответственно. При этом, несмотря на увеличение коммерческого грузооборота в 2015 и 2016 гг. на 40,2% и 19,6% соответственно, в 2016 г. относительно 2012 г. наблюдалось сокращение коммерческого грузооборота на 16,3% (табл. 4).

По внутреннему водному транспорту в 2014 и 2015 гг. снижение объема коммерческого грузооборота составило 9,8% и 29,4% соответственно. Между тем в 2013 и 2016 гг. наблюдается рост на 58,9% и 10,8% соответственно, а в 2016 г. относительно 2012 г. произошло увеличение на 12,1% (табл. 4).

И лишь только по воздушному транспорту на протяжении периода с 2012 по 2016 гг. в целом динамика коммерческого грузооборота положительная. Наибольший рост грузооборота приходится на первую половину 2013 года. В целом же в 2013 г. относительно 2012 г. объем грузооборота вырос на 35,3%. Санкции 2013 г. привели к тому, что на протяжении двух последующих лет, а именно в 2014 и 2015 гг., каждый год грузооборот увеличивался на 2%. Между тем, в 2016 г. по сравнению с 2012 г. объем коммерческого грузооборота вырос на 48,6% (табл. 4).

#### **Анализ спроса на экспедиторские услуги и складские помещения за период 2012–2016 гг.**

Анализ структуры транспортно-логистического рынка показывает, что за данный период динамика изменения каждого вида услуг хоть и относительно стабильна по годам, но, тем не менее, те незначительные колебания, которые присутствуют, в определенной мере повлияли на перевозки грузов. Так, если оценивать динамику изменения экспедиторских услуг в сравнении с базисным 2012 годом, то в 2013 г. и в 2016 г. необходимость в них выросла на 2,8 и 0,8 процентных пункта соответственно по годам, а в 2014 г. и 2015 г. сократилась на 0,2

и 1,2 процентных пункта. Что же касается спроса на складские помещения, то здесь стабильно прослеживается тенденция сокращения спроса.

Так, в сравнении с базисным 2012 годом в 2013 г. снижение составило 3,8 процентных пункта, в 2015 г. – на 0,5 процентных пункта, а в 2016г. – на 0,8 процентных пункта (табл. 1).

В кризисные годы из-за сокращения количества клиентов на рынке логистических услуг и снижения объемов экспорта и импорта грузов возникла потребность в менее дорогостоящих складских услугах, а снижение загрузки складских комплексов привело к снижению стоимости их аренды. В этой связи многие фирмы, чтобы минимизировать издержки, порожденные кризисными явлениями, вынуждены были самостоятельно осуществлять транспортировку, сопровождение, хранение и управление потоком грузов от поставщика к потребителю. Хотя им было бы выгоднее по договору аутсорсинга пользоваться услугами сторонней организации, чем нести издержки на оплату труда водителей, экспедиторов, кладовщиков, дистрибьютеров, менеджеров и т.д. «Положительным моментом аутсорсинга могло явиться и то, что отечественные работники имели бы возможность расширить свои экономические возможности за счет знаний и навыков иностранной рабочей силы и их ресурсного потенциала. Наличие конкуренции позволило бы работникам логистической сферы быть более ориентированными на достижение максимальных результатов и привило бы им желание быть лучше» [7]. Помимо прочего, аутсорсинг бизнес-деятельности усилил бы конкуренцию среди предпринимателей, расширил их возможности по привлечению иностранной рабочей силы, способной использовать новейшие системы компьютерных технологий, электронную почту для ежедневных операций, сортировку документации [8, с. 75–83].

## **Заключение**

Анализ результатов грузоперевозок в России за период с 2012–2016 гг. позволяет судить о нестабильности на транспортно-логистическом рынке.

Кризисная ситуация в области грузоперевозок, сложившаяся за последние годы, ставит перед экономикой страны новые задачи по реализации государственной дорожной политики. Главными среди них являются задачи финансирования строительно-ремонтных работ, улучшения дорожно-транспортной инфраструктуры; поддержания автомобильных дорог для обеспечения связи населенных пунктов с дорожной сетью общего пользования [9].

По значимости проблем, препятствующих развитию логистики в 2012-2016 гг., не на последнем месте стоит проблема недостатка инвестиций в логистическую инфраструктуру и, прежде всего, в производственно-техническую базу складского хозяйства, которая занимает третье место в структуре транспортно-логистического рынка (5%). К примеру, в 2013 г. по сравнению с базисным 2012 г. необходимость в складских помещениях упала на 3,8 процентных пункта (табл. 1). Объяснение данному экономическому явлению довольно простое – в связи с экономическим кризисом необходимость в складских комплексах, рассчитанных на хранение большого количества товара, уменьшилась, в то время как необходимость в складских хозяйствах среднего и малого уровня выросла. Вместе с тем слабый уровень механизации и автоматизации складских работ, недостаточный уровень квалификации персонала хозяйств, недостаточная оснащенность технологическим оборудованием по производству продукции и ее несоответствие современному комплектованию и упаковке препятствовало продвижению товара как на внутренний рынок, так и на международный. При этом в относительно большей степени от кризиса пострадала

управленческая логистика, которая в России представлена планированием, внедрением и контролем эффективного и рационального перемещения и хранения грузов [10].

В общетеоретическом плане о достаточно затруднительной ситуации на рынке автомобильных грузоперевозок свидетельствует «подорожание договоров лизинга (до 20% годовых) и кредитных средств». Непосильным бременем для транспортных компаний является и система «Платон», предусматривающая взимание платы с транспортных средств разрешенной массой свыше 12 т (сектор перевозок фурами) и, как следствие, вызвавшая негативную реакцию со стороны дальнбойщиков. «При сохранении этой тенденции на рынке в обозримом будущем останутся только крупные игроки (в основном благодаря собственным накоплениям). Небольшие по численности и активам логистические компании окажутся под угрозой прекращения работы, поскольку не успели накопить достаточный запас прочности для выживания» [7; 11].

Таким образом, несмотря на то что многие российские транспортно-логистические компании внедряют достижения современных технологий, расширяют логистическую инфраструктуру, по сравнению с мировыми стандартами современные хозяйства недостаточно развиты и, как любые другие развивающиеся отрасли производства России, нуждаются в предварительном планировании, маркетинге, управлении и контроле.

### **Список литературы**

1. Султыгова, А.А. Неравномерность экономического развития российских регионов. Проблемы и пути их решения (на примере регионов ЦФО и национальных регионов РФ) / А.А. Султыгова. – М.: МАДИ, 2015. – 160 с.
2. Арутюнова, Г.И. Неравномерность экономического и политического развития капитализма – правило или исключение из него? (региональный

аспект) / Г.И. Арутюнова, А.А. Султыгова // Современные фундаментальные и прикладные исследования. – 2014. – № 1 (12). – С. 106–110.

3. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. – URL: <http://www.mintrans.ru>

4. Министерство транспорта Российской Федерации. – URL: <http://www.mintrans.ru/documents/detail>

5. Российский статистический ежегодник: – URL: <http://www.gks.ru/wps>

6. Кризис на рынке грузоперевозок 2015. – URL: <http://tksamara.com/2015/07>

7. Плата за проезд по федеральным дорогам с 2015 года. – URL: <http://ipirip.ru/>

8. Тайсумова, Д.М. Анализ проблем России после вступления в ВТО / Д.М. Тайсумова, А.А. Султыгова // Наука и образование в XXI веке: сб. науч. трудов по результатам Международной научно-практической конференции, 30 сентября 2013 г.: в 34 ч. – М., 2013. – С. 141–144.

9. Султыгова, А.А. Микроэкономика: монография / А.А. Султыгова. – М.: МАДИ, 2009. – 152 с.

10. Кунцман, М.В. Экономическая безопасность: учебное пособие / М.В. Кунцман. – М.: МАДИ, 2016. – 152 с.

11. Прусова, В.И. Роль транспортного комплекса в экономике РФ / В.И. Прусова, В.В. Безновская, В.В. Прозументова // Экономика и бизнес: теория и практика. – 2017. – № 4-1. – С. 138-143.

## References

1. Sultygova A.A. *Neravnomernost' jekonomicheskogo razvitija rossijskih regionov. Problemy i puti ih reshenija (na primere regionov CFO i nacional'nyh regionov RF)* (The uneven economic development of the Russian regions. Problems and ways of their solving (on the example of Central Federal district regions and national regions of the Russian Federation)), Moscow, 2015, 160 p.

2. Arutjunova G.I., Sultygova A.A. *Mezhdunarodnoe nauchnoe izdanie Sovremennye fundamental'nye i prikladnye issledovanija*, 2014, no. 1 (12), pp. 106–110.
3. URL: <http://www.mintrans.ru>
4. URL: <http://www.mintrans.ru/documents/detail>
5. URL: <http://www.gks.ru/wps>
6. URL: <http://tkamara.com/2015/07>
7. URL: <http://ipipip.ru/>
8. Tajsumova D.M., Sultygova A.A. *Nauka i obrazovanie v XXI veke*, sbornik nauch. trudov, Moscow, 2013, pp. 141–144.
9. Sultygova A.A. *Mikrojekonomika* (Microeconomics), Moscow, MADI, 2009.
10. Kuncman M.V. *Jekonomicheskaja bezopasnost'* (Economic security), Moscow, MADI, 2016, 152 p.
11. Prusova V.I., Beznovskaja V.V., Prozumentova V.V. *Jekonomika i biznes: teorija i praktika*, 2017, no. 4–1, pp. 138–143.