

ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО- ЛОГИСТИЧЕСКОГО ПРОЦЕССА ЗЕРНОВОГО РЫНКА

Аннотация.

Актуальность и цели. В системе распределения зерновых культур сельскохозяйственные производители сталкиваются с высокими затратами на транспортировку произведенных зернопродуктов. Производители зерна зачастую отгружают его на близлежащие элеваторы или на те, с которыми уже сформировалось длительное сотрудничество, при этом не всегда есть возможность проводить расчет логистических затрат, в результате чего транспортная составляющая является существенным фактором в общей сумме логистических затрат при реализации зерновых ресурсов. Участники организации процесса транспортировки железнодорожным транспортом сталкиваются с такой проблемой, как отсутствие накопительных элеваторов, наличие которых позволило бы независимо от сезонного фактора в течение всего года отгружать зерно. Для увеличения объемов перевозки и снижения себестоимости транспортных услуг необходимо формирование логистической системы поставок зернопродуктов и организация маршрутных и групповых перевозок зернопродуктов в экспортном и внутрироссийском направлениях.

Материалы и методы. Реализация исследовательских задач была достигнута на основе анализа логистической цепи перевозки зерновых культур от железнодорожной станции (или порта) до непосредственного потребителя, где необходимо участие специализированного автотранспорта, так как зерно является гигроскопичным и нуждается в особых условиях доставки. Проведен анализ на законодательном уровне определенных правил по перевозке зернопродуктов в вагонах-зерновозах насыпью, навалом в упаковке в универсальных вагонах.

Результаты. Рассмотренная в работе ситуация на зерновом рынке свидетельствует о необходимости применения принципов логистики в процессе организации системы транспортировки зернопродуктов, а применение таких современных направлений развития экономики, как распределительная логистика, позволяет учитывать отраслевую специфику производства и транспортировки зерна.

Выводы. Создание логистической системы распределения зерна позволяет найти наиболее оптимальные пути распределения произведенных зерновых культур и значительно снизить инфраструктурно-транзакционные издержки, а также увеличить скорость и качество проведения погрузочно-разгрузочных работ, что в результате повысит прибыль участников зернового рынка за счет расширения объемов реализации зерна и повышения качества осуществляемых логистических услуг на всех этапах движения логистической цепочки.

Ключевые слова: зерно, логистика, транспортировка, рынок, железнодорожный транспорт, водный транспорт, автомобильный транспорт, вагон, порт, транспортно-логистическая система.

ORGANIZATIONAL-ECONOMIC PROBLEMS AND PROSPECTS OF DEVELOPMENT OF TRANSPORT AND LOGISTICS PROCESSES OF THE GRAIN MARKET

Abstract.

Background. In the distribution of grain crops, agricultural producers face high transportation costs on the grain products. Grain producers often ship it to nearby elevators or to those they have long-lasting cooperation with. Herewith, it is not always possible to carry out the calculation of logistics costs, resulting in the transport component being a significant factor in the total logistics costs at realization of grain resources. Participants of the organizational process of railway transportation often have to deal with a lack of cumulative elevators, the presence of which would allow to ship grain throughout the year, regardless of the seasonal factor. To increase the traffic and reduce the cost of transport services it is necessary to develop a logistics supply chain for grain products and to organize routing and group transportation of grain products in the export and domestic lines.

Materials and methods. The research task was achieved on the basis of the analysis of the grain transportation chain from a train station (or port) to a direct consumer, requiring specialized vehicles, as the grain is hygroscopic and requires special shipping conditions. The author analyzed the legislation on certain rules of grain transportation in grain vans in bulk, bulk packing in universal cars.

Results. The situation on the grain market, considered in the work, demonstrates the need for the application of the principles of logistics in organization of grain products transportation, and the use of such modern directions of economic development as distribution logistics allows to take into account the sectoral specifics of production and transportation.

Conclusions. Establishment of the logistics system for grain distribution allows to find the most optimal path of distribution of produced crops and to significantly reduce the infrastructure and transaction costs, and to increase the quality and speed of loading-unloading works, which will increase the profit of grain market participant, due to the expansion of sales volumes of grain and improvement of logistics services quality at all stages of the logistics chain.

Key words: grain, logistics, transportation, market, railway transport, water transport, road transport, carriage, port, transport and logistics system.

Введение

Зерновые культуры производятся по всему миру. Рожь, пшеница и другие зерновые культуры занимают весьма важное место в экономике нашей страны, являясь основным продуктом ежедневного рациона людей и важной составляющей сельскохозяйственной сферы, используются в животноводстве, пивоварении (ячмень), при производстве спирта, применяются в фармацевтической и технической промышленности, являясь, таким образом, основой экономического развития для многих отраслей.

Выращенное зерно необходимо доставить с места производства к пункту потребления. Зерно является весьма специфическим видом груза, требующим особенного подхода к организации системы транспортировки. Так, для транспортировки зерна могут применяться различные способы перевозки, например, зерно доставляется на территорию РЖД на хлебоприемный пункт, откуда уже загружается в железнодорожные вагоны, а затем доставляется на

территорию речного порта, который имеет свои складские площади, а оттуда впоследствии перевозится судами. К каждому такому перевалочному пункту необходимо доставлять зерно самым оптимальным по времени и финансовой составляющей способом.

1. Организация перевозки зерна автомобильным транспортом

Так, самая первая логистическая цепочка, которую необходимо рассмотреть при транспортировке зерновой продукции, – это «комбайн – ток». Для транспортировки в этом случае используется специальный автотранспорт, способный осуществить качественную перевозку зерновых. К нему относятся: самосвалы или прицепы с боковой выгрузкой, с высокими бортами, защитой от ветра и влаги, поскольку герметичность кузова, его вместимость и удобство выгрузки являются основными критериями при организации процесса перевозки зерна.

Такие автотранспортные средства во время уборки зерновых культур следуют за комбайном (так называемое прямое комбайнирование), а зерноуборочная машина загружает грузовик, затем зерно с поля транспортируется на промежуточный склад. Этот способ весьма эффективен и позволяет повысить производительность сбора урожая до 20 %, в сравнении с переагрузкой зерна в автомобиль из комбайна.

Также возможен сбор зерна комбайном, который вначале загружает собранный урожай в свой бункер и уже с него заполняет специализированный бортовой самосвал. Данный способ весьма активно применяется при неблагоприятных погодных условиях, когда транспортные средства не могут проехать по полю.

При перевозке зерновых культур от железнодорожной станции или порта до непосредственного потребителя необходимо участие специализированного автотранспорта, так как зерно, являясь гигроскопичным, нуждается в особых условиях доставки. Также целесообразно применять одну из самых современных технологий транспортировки зерна – это специальная тара, которая позволяет наиболее качественно и эффективно осуществлять процесс транспортировки. Традиционно специализированные автомобили используются для транспортировки зерновых культур на небольшие расстояния, поскольку основная их задача заключается в непосредственной доставке зерна с минимальными потерями. Дальнейшая перевозка зернопродуктов на более дальние расстояния уже осуществляется железнодорожным или водным транспортом (в зависимости от пункта назначения).

2. Проблемы организации транспортировки зерна железнодорожным транспортом

При транспортировке зерна РЖД подвижной состав должен соответствовать всем нормам и требованиям, предъявляемым к транспортировке зернопродуктов. Используемый при транспортировке грузовой вагон должен быть оснащен всеми соответствующими средствами, позволяющими обеспечить все качественные характеристики зерна: сохранность, проветривание, требуемый температурный режим (до 30 градусов), вагон должен быть обработан специальными средствами от вредителей, грызунов, насекомых и т.п.

На законодательном уровне установлены определенные правила по перевозке зернопродуктов в вагонах-зерновозах насыпью, навалом в упаковке в универсальном вагоне. В настоящее время применяется такой вид транспортировки, как «вагон-хоппер», когда транспортируется зерно и прочие сыпучие продукты, поскольку для их перевозки необходимы специальные меры по защите зерна от влияния атмосферных явлений. Такой вагон представляет собой принципиально новый вид транспортировки по железной дороге и становится конкурентоспособным видом грузоперевозок на российском рынке.

В системе распределения зерновых культур сельскохозяйственные производители сталкиваются с высокими затратами на транспортировку за пределы региона произведенных зернопродуктов в период сбора урожая [1]. Производители зерна зачастую отгружают его на близлежащие элеваторы или на те, с которыми уже сформировалось длительное сотрудничество, при этом не всегда проводится расчет логистических затрат, в результате чего транспортная составляющая является существенным фактором в общей сумме логистических затрат при реализации зерновых ресурсов.

Так, при транспортировке зерновых ресурсов за пределы Ростовской области, Краснодарского края на расстояние около 300–400 км транспортные расходы примерно составляют 6–8 тыс. руб. за 10 т, а хранение зерна в сопоставимых ценах составляет около 600–800 руб. за 10 т в месяц, таким образом, затраты на транспортировку зерновых ресурсов на расстояние более 350 км могут значительно превышать стоимость услуг по хранению зерна [2]. Данная ситуация свидетельствует о необходимости применения принципов логистики в процессе организации системы транспортировки зернопродуктов.

3. Роль логистики в формировании эффективных систем распределения зернопродуктов

На современном этапе развития экономики новым подходом является управление на принципах системного логистического подхода. Особенность логистики заключается в освобождении от классических академических принципов и схем мышления, в оптимальном синтезе инструментария фундаментальных и прикладных наук. За последнее время содержание логистики значительно изменилось и расширилось, и из вспомогательного элемента, обеспечивающего реализацию хозяйственных процессов, логистика превратилась в мощный инструмент организации и ведения хозяйственной деятельности [3].

Появление таких современных направлений развития экономики, как распределительная логистика, позволяет учитывать отраслевую специфику зернопроизводства [4]. Это дает возможность применять на практике логистические принципы системного подхода к организации системы распределения зернопродуктов и наиболее полно учитывать влияние таких факторов, как организационно-экономические, агротехнические, природно-климатические и т.д.

Создание логистической системы распределения зерна позволяет найти наиболее оптимальные пути распределения произведенных зерновых культур и значительно снизить инфраструктурно-транзакционные издержки, а также увеличить скорость и качество проведения погрузочно-разгрузочных работ, что в результате позволит повысить прибыль участников зернового рынка за

счет расширения объемов реализации зерна и повышения качества осуществляемых логистических услуг на всех этапах движения логистической цепочки.

В связи с увеличением объема собираемого урожая, началом функционирования новых портовых терминалов и увеличением финансирования вагоностроения транспортные логистические услуги на зерновом рынке ожидают активное развитие, при этом увеличение объемов перевозок зерна может повлечь за собой значительное количество проблем для всех участников транспортно-логистической системы зернового рынка.

Так, европейская часть России (Уральский и Западно-Сибирский регионы) в период уборки зерна в прошлом году столкнулась с активным увеличением зерновых ресурсов на рынке, однако, кроме активизации торгово-закупочной деятельности на данном рынке, многие его участники столкнулись с проблемами по организации процесса транспортировки данной продукции как по железной дороге, так и автомобильным транспортом [5]. Такая ситуация характерна для многих регионов нашей страны. С появлением новых перевозчиков на рынке возникают трудности с оформлением документов на аренду вагонов и временем их подачи заказчику [6]. Также передача части вагонного парка в собственность различным частным компаниям стало причиной увеличения тарифов на перевозку, в связи с этим для многих участников процесса транспортировки на зерновом рынке приоритетным видом транспортировки становится автомобильный транспорт, при этом многие транспортные компании в связи с возросшим спросом на автоперевозки стали повышать стоимость своих услуг. Несмотря на всю сложность сложившейся ситуации, можно отметить и некоторые положительные моменты, так, например, при транспортировке зерна автотранспортом оформление документов занимает меньше времени, а значит, сокращается время доставки, при этом стоимость транспортировки зерновых ресурсов железнодорожным и автомобильным транспортом в ряде случаев стала почти одинаковой. Не испытывают данных проблем с перевозкой продукции лишь компании, владеющие собственным автопарком.

В рамках затрагиваемых проблем рассмотрим сложившуюся ситуацию в южном регионе. В настоящее время экспортно ориентированные компании осуществляют активные отгрузки уже ранее закупленного зерна и начинают его приобретать под новые контракты [7]. В этом регионе зерно транспортируется весьма активно как железнодорожным, так и автотранспортом. Поскольку расстояние до портов небольшое, многие трейдеры больше предпочитают пользоваться услугами автотранспорта.

4. Роль и значение водного транспорта в организации поставок зерновых ресурсов

Помимо автомобильного и железнодорожного транспорта в экспортных поставках зерновых ресурсов активно участвует водный транспорт. Так, в 2014 г. увеличился объем экспортных поставок зерна российским речным флотом в страны Средиземноморья, в связи с чем повысилась потребность в производственных мощностях российских морских портов Черноморско-Азовского бассейна и появилась необходимость в повышении качества портовой инфраструктуры [8]. Объем экспорта зерна всех основных мелководных портов в бассейнах Дона, Азова и Волги составляет в среднем около

10–13 млн т. Многие компании имеют в этих портах свои собственные причалы или терминалы, что позволяет отгружать зернопродукты на суда с тоннажем 3–5 тыс. т.

Большое количество погрузочных мощностей и территориальная близость к основным сельскохозяйственным пунктам позволяет мелководными портам отгружать большое количество зерна, в некоторые периоды даже больше, чем глубоководные порты России [9]. Так, экспорт зерновых из мелководных портов Азовско-Донского бассейна был на 40 % выше объема зернопродуктов, экспортированных из портов Новороссийска и Туапсе.

Другими портовыми мощностями России являются порты Балтийского моря, их общие мощности по экспорту зернопродуктов составляют в среднем около 2 млн т в год, что свидетельствует о невысоком уровне экспорта зерновых через эти порты из-за невысокой пропускной способности и высокой конкуренции с другими видами грузов. Эти порты находятся на большом расстоянии от основных средиземноморских рынков, которые являются крупными потребителями российских зернопродуктов.

Все это обуславливает необходимость увеличения производственных мощностей российских морских портов Черноморско-Азовского бассейна, а также повышения их конкурентоспособности по отношению к портовой инфраструктуре иностранных государств. Наибольшую долю в грузообороте в настоящее время занимает торговый порт Новороссийска – порядка 70 %. За ним следует порт Туапсе, удельный вес которого в общем грузообороте колеблется от 11 до 30 %. На остальные порты приходится от 1 до 5 % [10].

Структура экспорта зерна претерпела существенные изменения, значительно сократились поставки в Перу, Саудовскую Аравию и Йемен, на долю которых в 2013 г. приходилось около трети экспортных поставок зернопродуктов из России, при этом в несколько раз возросли поставки в Турцию, Израиль, Египет, а в 2014 г. зерно стало поставляться и в Японию.

5. Пути совершенствования логистического управления процессом транспортировки зерна

На сегодняшний день транспортировка зерна в России осуществляется в основном железнодорожным транспортом. Так, объемы транспортировки зерна в 2014 г. по железной дороге составили около 1,5 млн т, что выше показателей предыдущего года на четверть, это связано с высоким урожаем зерновых в России. Экспортные операции повысились в несколько раз, однако уровень внутренних перевозок остался на уровне предыдущего года. Транспортировка осуществляется в основном в специализированных вагонах-зерновозах, но они не являются маршрутными, и при этом имеет место их сезонный дефицит, а содержание и обслуживание спецвагонов является процессом весьма затратным.

Объемы собранного урожая достаточны для обеспечения внутреннего рынка, в связи с чем импорт зерна в 2014 г. снизился почти вдвое [11]. При транспортировке зерна возникают серьезные трудности, связанные с тем, что многие сельхозпроизводители получают «отрезанными» от международного рынка, а зачастую и от многих регионов России, в связи с чем вынуждены сдавать зернопродукты местным посредникам на невыгодных условиях.

В качестве альтернативной схемы транспортировки зернопродуктов можно рассмотреть использование стандартных контейнеров, что предполагает проведение погрузки зерна со склада напольного хранения непосредственно в контейнеры, которые установлены на автомобильных прицепах, а затем контейнеры перегружаются сразу на железнодорожные платформы. Так, транспортировка минимальной партии груза от пяти платформ может быть доступна как для крупных, так и для малых сельскохозяйственных предприятий, особенно в ситуации, когда предприятия не имеют собственных подъездных железнодорожных путей.

Таким образом, при соответствующей подготовке универсальных контейнеров они позволяют обеспечить полную сохранность зерна в пути и обладают высокими конкурентными преимуществами в сравнении с зерновозами, что позволит выйти мелким и средним производителям на общероссийский и международный рынок. Применение контейнерных перевозок дает возможность осуществлять транспортировку без посредников даже при перевозке зерна небольшими партиями от 200 т с доставкой конечному потребителю, что может сократить затраты продавца до 15 % [12]. Такой способ транспортировки позволяет осуществлять перевозку зернопродуктов весь год, так как сезонной нехватки контейнеров, как при других способах транспортировки, не будет, при этом зерно в контейнерах не подвергается воздействиям внешней среды, а значит, сохраняются все качественные характеристики зерна.

Транспортировка зерновых культур в специализированных вагонах может иметь большое значение для таких регионов, как Сибирь и Дальний Восток, так как это позволит сибирским аграриям полноправно выйти на рынок Азиатско-Тихоокеанского региона, поскольку нехватка крупных зерновых элеваторов в восточных портах не будет затруднять экспорт сибирского зерна в Азию [13].

Таким образом, можно сделать вывод, что перевозка зерна железнодорожным транспортом составляет около 80 % от общего объема транспортировки сельхозпродукции на данном виде транспорта. В связи с этим, для наиболее эффективной организации перевозочного процесса зерновых ресурсов необходимо формировать логистическую систему организации перевозок зернопродуктов в период проведения уборочных, весенне-полевых работ, отгрузки грузов агропромышленного комплекса, что позволит осуществлять более качественно выполнение процесса транспортировки зерна и обеспечение необходимым количеством подвижного состава.

Участники организации процесса транспортировки железнодорожным транспортом сталкиваются с такой проблемой, как отсутствие накопительных элеваторов, наличие которых позволило бы независимо от сезонного фактора в течение всего года отгружать зерно. Необходимо создание единого логистического центра, который позволил бы координировать деятельность стивидоров в сфере подтверждения приема судов в портах, а также при длительном нахождении вагонов у клиентов при осуществлении погрузочно-разгрузочных операций и применении зерновозов как «склада на колесах».

Необходимо формирование логистической системы маршрутных поставок зернопродуктов и корректировка тарифных условий при перевозке железнодорожным транспортом с учетом ограничений, накладываемых на

Россию условиями членства во Всемирной торговой организации и Единого экономического пространства [14]. Должны быть определены все необходимые организационные и технологические предпосылки, что позволило бы организовать маршрутные и групповые перевозки зернопродуктов в экспортном и внутрироссийском направлениях.

Для увеличения объемов перевозки железнодорожным транспортом необходимо разработать механизм, позволяющий снижать размер тарифов на услуги железнодорожного транспорта и формировать комплекс мер по развитию маршрутных транспортировок зерна с учетом межведомственных взаимосвязей. Таким образом, можно отметить, что в России наблюдается дефицит производственных мощностей для переработки зерна и ярко выражен недостаточный уровень применения в данной сфере принципов и методов логистики.

Выводы

Таким образом, для изменения сложившейся ситуации необходимо формирование системы оптовых распределительных центров, что позволит расширить рынки сбыта зерновой продукции и даст возможность сельскохозяйственным товаропроизводителям выйти на более эффективный уровень организации транспортно-логистического процесса, минуя значительное число посредников, находить своих партнеров и стать равноправными участниками данного сегмента рынка. Данные логистические центры могут предоставлять весь комплекс услуг по реализации сельскохозяйственной продукции, в том числе предоставление торговых мест, нужного оборудования, складских помещений, соответствующих транспортных и погрузочных средств, осуществлять контроль качества. Такая структура позволит сделать более прозрачными данные логистических операций и повысить эффективность функционирования всех участников зернового рынка.

Список литературы

1. **Афанасьева, И. И.** Организационно-экономические проблемы и перспективы формирования логистической системы распределения зерна в России / И. И. Афанасьева // Инженерный вестник Дона. – 2014. – № 2. – URL: <http://www.ivdon.ru/magazine/archive/n2y2014/2325>
2. **Фролова, Е. Г.** Проблемные аспекты и пути развития российских портов Черноморско-Азовского бассейна / Е. Г. Фролова // Инженерный вестник Дона. – 2012. – № 3. – URL: <http://www.ivdon.ru/magazine/archive/n3y2012/977>
3. Социально-экономическое развитие Юго-Востока Ростовской области: тенденции, проблемы и перспективы : моногр. / под ред. А. У. Альбекова, В. М. Джухи, В. А. Зинченко. – Ростов н/Д : Полиграф. комплекс РГЭУ (РИНХ), 2013. – 144 с.
4. **Митько, О. А.** Анализ транспортно-логистического сервиса при обслуживании потребителей / О. А. Митько, В. И. Гиссин // Учет и статистика. – 2012. – № 1.
5. **Малевич, Ю. В.** Некоторые аспекты прогнозирования развития транспортно-логистических систем мегаполисов / Ю. В. Малевич, В. В. Зотов // Интеграционный потенциал логистики в глобальной экономике : материалы Междунар. науч.-практ. конф. (25 сентября 2014 г.) / отв. ред. д-р экон. наук, проф. В. В. Щербаков. – СПб. : Изд-во СПбГЭУ, 2014. – 226 с.
6. **Афанасенко, И. Д.** Логистика в системе совокупного знания / И. Д. Афанасенко, В. В. Борисова. – СПб. : Изд-во СПбГЭУ, 2013. – 395 с.

7. **Резников, С. Н.** Цепочки накопления стоимости Китая в условиях трансформации модели роста экономики: диалектика противоречий развития : моногр. / С. Н. Резников ; под науч. ред. Н. А. Адамова. – М. : ЭКЦ «Профессор», 2014. – 82 с.
8. **Митько, О. А.** Интегральное единство транспортного комплекса России на базе развития логистических технологий / О. А. Митько, Е. С. Аكوпова // Экономика и право. – 2012. – № 2.
9. **Гриценко, С. И.** Развитие аграрного транспортно-логистического кластера / С. И. Гриценко // Интеграционный потенциал логистики в глобальной экономике : материалы Междунар. науч.-практ. конф. (25 сентября 2014 г.) / отв. ред. д-р экон. наук, проф. В. В. Щербаков. – СПб. : Изд-во СПбГЭУ, 2014. – 226 с.
10. **Алдамов, М. Х.** Логистический потенциал Северо-Кавказской железной дороги : моногр. / М. Х. Алдамов ; Ростовский государственный экономический университет (РИНХ). – Ростов н/Д, 2010.
11. **Митько, О. А.** Функциональные возможности железнодорожной отрасли в контексте оптимизации социально-экономических процессов страны / О. А. Митько, В. И. Гиссин // Финансы и право. – 2012. – № 2.
12. **Альбеков, А. У.** Глобализация vs регионализация современных цепей поставок : моногр. / А. У. Альбеков, С. Н. Резников. – Ростов н/Д : Издательско-полиграфический комплекс РГЭУ (РИНХ), 2014. – 450 с.
13. **Дмитриев, А. В.** Модальные логистические технологии доставки грузов / А. В. Дмитриев // Интеграционный потенциал логистики в глобальной экономике : материалы Междунар. науч.-практ. конф. (25 сентября 2014 г.) / отв. ред. д-р экон. наук, проф. В. В. Щербаков. – СПб. : Изд-во СПбГЭУ, 2014. – 226 с.
14. **Митько, О. А.** О развитии транспортно-логистической инфраструктуры зернового рынка России / О. А. Митько // Вестник Ростовского государственного экономического университета (РИНХ). – 2012. – № 1 (37).

References

1. Afanas'eva I. I. *Inzhenernyy vestnik Dona* [Engineering bulletin of Don region]. 2014, no. 2. Available at: <http://www.ivdon.ru/magazine/archive/n2y2014/2325>
2. Frolova E. G. *Inzhenernyy vestnik Dona* [Engineering bulletin of Don region]. 2012, no. 3. Available at: <http://www.ivdon.ru/magazine/archive/n3y2012/977>
3. *Sotsial'no-ekonomicheskoe razvitie Yugo-Vostoka Rostovskoy oblasti: tendentsii, problemy i perspektivy: monogr.* [Socioeconomic development of the South-East of Rostov region: trends, problems and prospects: monograph]. Eds. A. U. Al'bekov, V. M. Dzhukhi, V. A. Zinchenko. Rostov-on-Don: Poligraf. kompleks RGEU (RINKh), 2013, 144 p.
4. Mit'ko O. A., Gissin V. I. *Uchet i statistika* [Records and statistics]. 2012, no. 1.
5. Malevich Yu. V., Zotov V. V. *Integratsionnyy potentsial logistiki v global'noy ekonomike: materialy Mezhdunar. nauch.-prakt. konf. (25 sentyabrya 2014 g.)* [Integration potential of logistics in the global economy: proceedings of the International scientific and practical conference (25 September 2014)]. Saint-Petersburg: Izd-vo SPbGEU, 2014, 226 p.
6. Afanasenko I. D., Borisova V. V. *Logistika v sisteme sovokupnogo znaniya* [Logistics in the system of aggregate knowledge]. Saint-Petersburg: Izd-vo SPbGEU, 2013, 395 p.
7. Reznikov S. N. *Tsepochki nakopleniya stoimosti Kitaya v usloviyakh transformatsii modeli rosta ekonomiki: dialektika protivorechiy razvitiya: monogr.* [Value accumulation chains in China in conditions of economy growth model transformation: dialectics of development contradictions: monograph]. Moscow: EKTs «Professor», 2014, 82 p.
8. Mit'ko O. A., Akopova E. S. *Ekonomika i pravo* [Economics and law]. 2012, no. 2.
9. Gritsenko S. I. *Integratsionnyy potentsial logistiki v global'noy ekonomike: materialy Mezhdunar. nauch.-prakt. konf. (25 sentyabrya 2014 g.)* [Integration potential of logistics in the global economy: proceedings of the International scientific and practical conference (25 September 2014)]. Saint-Petersburg: Izd-vo SPbGEU, 2014, 226 p.

10. Aldamov M. Kh. *Logisticheskiy potentsial Severo-Kavkazskoy zheleznoy dorogi: monogr.* [Logistic potential of the North Caucasus railway: monograph]. Rostovskiy gosudarstvennyy ekonomicheskiy universitet (RINKh). Rostov-on-Don, 2010.
11. Mit'ko O. A., Gissin V. I. *Finansy i pravo* [Finance and law]. 2012, no. 2.
12. Al'bekov A. U., Reznikov S. N. *Globalizatsiya vs regionalizatsiya sovremennykh tsepey postavok: monogr.* [Globalization vs. regionalization of modern delivery chains: monograph]. Rostov-on-Don: Izdatel'sko-poligraficheskiy kompleks RGEU (RINKh), 2014, 450 p.
13. Dmitriev A. V. *Integratsionnyy potentsial logistiki v global'noy ekonomike: materialy Mezhdunar. nauch.-prakt. konf. (25 sentyabrya 2014 g.)* [Integration potential of logistics in the global economy: proceedings of the International scientific and practical conference (25 September 2014)]. Saint-Petersburg: Izd-vo SPbGEU, 2014, 226 p.
14. Mit'ko O. A. *Vestnik Rostovskogo gosudarstvennogo ekonomicheskogo universiteta (RINKh)* [Bulletin of Rostov State Economic University]. 2012, no. 1 (37).

Митько Ольга Александровна

доктор экономических наук, профессор,
кафедра коммерции и логистики,
Ростовский государственный
экономический университет
(Россия, г. Ростов-на-Дону,
ул. Б. Садовая, 69)

E-mail: mitkooa@yandex.ru

Mitko Olga Aleksandrovna

Doctor of economic sciences, professor,
sub-department of commerce and logistics,
Rostov State Economic University
(69 B. Sadovaya street, Rostov-on-Don,
Russia)

УДК 658.788.5:633.1

Митько, О. А.

Организационно-экономические проблемы и перспективы развития транспортно-логистического процесса зернового рынка / О. А. Митько // Известия высших учебных заведений. Поволжский регион. Общественные науки. – 2015. – № 2 (34). – С. 163–172.