

ЭКОНОМИКА. ЭКОНОМИЧЕСКИЕ НАУКИ

Образец ссылки на эту статью: Девлетов О.У. Влияние геополитического и организационно-психологического фактора на деятельность авиационной логистики в 2022-2023 гг. и прогноз на 2024-2025 гг. // Бизнес и дизайн ревю. 2024. № 1 (33). С. 1-11.

УДК 658.9

ВЛИЯНИЕ ГЕОПОЛИТИЧЕСКОГО И ОРГАНИЗАЦИОННО-ПСИХОЛОГИЧЕСКОГО ФАКТОРА НА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ АВИАЦИОННОЙ ЛОГИСТИКИ В 2022-2023 ГГ. И ПРОГНОЗ НА 2024-2025 ГГ.

Девлетов Олег Усманович

АНО ВО «Институт бизнеса и дизайна», Москва, Россия (129090, Москва, Протопоповский переулок, 9), индивидуальный предприниматель, магистр делового администрирования (МВА), д.полит. н., (PhD), к.ист.н, доц., профессор кафедры гуманитарных и естественнонаучных дисциплин, oleg-devletov@mail.ru

Аннотация. Предлагаемая вниманию читателя статья посвящена исследованию проблем влияния геополитического и организационно-психологического фактора на деятельность авиационной логистики, оценке эффективности функционирования авиационной логистики России в условиях глобальной цифровой трансформации и санкционного давления стран Запада в 2022-2023 гг. Учитывая специфику взаимодействия субъектов авиационного транспортно-логистического обслуживания, автор предлагает свой личный прогноз развития цифровой трансформации, методологии обеспечения безопасности авиационной логистики на 2024-2025 гг. На основе анализа современных тенденций развития авиационной логистики автором рассматриваются принципы безопасного внедрения цифровых технологий при управлении транспортно-логистическими системами, исследуется организационно-технологический механизм цифровизации авиационной логистики России. Кроме того, формулируются основные положения теории и методологии повышения уровня безопасности авиационной логистики на основе внедрения технологии блокчейн. Особое внимание уделено безопасности облачных технологий авиационной логистики, развитию цифровых технологий прослеживаемости грузовых потоков, внедрению беспилотных технологий в авиационной логистике и развитию стартапов в данной отрасли экономики.

Ключевые слова: геополитический фактор; организационно-психологический фактор; авиационная логистика; транспортно-логистическое обслуживание; санкционное давление; технология блокчейн; облачные технологии; цифровизация экономики.

THE INFLUENCE OF THE GEOPOLITICAL AND ORGANIZATIONAL-PSYCHOLOGICAL FACTOR ON THE ACTIVITIES OF AVIATION LOGISTICS IN 2022-2023. AND THE FORECAST FOR 2024-2025

Devletov Oleg Usmanovich

Institute of Business and Design (B&D), Moscow, Russia (129090, Moscow Protopopovskiy Lane, 9), individual entrepreneur, Master of Business Administration (MBA), Doctor of Political Sciences, PhD, PhD, Associate Professor, Department of Humanities and Natural Sciences, oleg-devletov@mail.ru

Abstract. The article is devoted to the study of the problems of the influence of the geopolitical and organizational-psychological factor on the activities of aviation logistics, assessing the effectiveness of the functioning of aviation logistics in Russia in the context of global digital transformation and the sanctions pressure of Western countries in 2022-2023. Taking into account the specifics of the interaction of subjects of aviation transport and logistics services, the author offers his personal forecast of the development of digital transformation, the methodology for ensuring the safety of aviation logistics for 2024-2025. Based on the analysis of modern trends in the development of aviation logistics, the author examines the principles of safe implementation of digital technologies in the management of transport and logical systems, examines the organizational and technological mechanism of digitalization of aviation logistics in Russia. In addition, the main provisions of the theory and methodology of improving the security level of aviation logistics based on the introduction of blockchain technology are formulated. Special attention is paid to the security of cloud technologies in aviation logistics, the development of digital technologies for traceability of cargo flows, the introduction of unmanned technologies in aviation logistics and the development of startups in this sector of the economy.

Keywords: geopolitical factor; organizational and psychological factor; aviation logistics; transport and logistics services; sanctions pressure; blockchain technology; cloud technologies; digitalization of the economy.

Введение

В предлагаемой вниманию читателя статье представлены научные результаты, полученные в рамках практических исследований автора (индивидуального предпринимателя и исследователя) в сфере авиационной логистики России за последние два года. Неоспоримым подспорьем, позволяющем систематизировать представления о рассматриваемой теме является материал следующих научно-практических конференций [1, с. 184-188; 2, с. 74-79].

Среди авторитетных отечественных работ в области авиационной логистики в условиях цифровизации экономики внимания заслуживают исследования [см.: 3, с. 68-70; 4, с. 34-40; 5, с. 30-40; 6, с. 119-123].

Начало 2022 г. для России ознаменовано состоянием беспрецедентной геополитической напряженности, усиление которой стало регулярным и привычным делом для европейских стран, ранее именовавшимися партнерами. Скорость и масштабность принятия череды пакетов

антироссийских санкций достаточно быстро трансформировалась в экономический шок, превосходящий по своим масштабам глубину санкционные ограничения, введенные против России в 2014 г., и локдаун ковидного 2020 г. Под влиянием санкционных ограничений и геополитического вытеснения нашей страны из европейского пространства в российской экономике сформирована серия ключевых драйверов экономической трансформации: разрыв деловых отношений российских компаний с большей частью европейских партнеров и поиск новых деловых контактов с теми, кто готов сотрудничать с Россией; разрыв или нарушение цепочек поставок по широкому спектру импортной продукции и потребность в ускоренной переориентации экспортных торговых потоков; изоляция части крупнейших российских банковских структур от международной финансовой системы.

Кроме того, мощным вызовом для российской экономики признано исчерпание возможностей экономического роста России за счет экстенсивной эксплуатации сырьевых ресурсов, которое становится весьма отчетливым на фоне развития цифровой экономики и формирования группы мировых лидеров, обладающих новыми производственными технологиями и ориентированных на использование возобновляемых ресурсов. В этих условиях становится жизненно важным переход к передовым цифровым, интеллектуальным производственным технологиям, роботизированным системам, новым материалам и способам конструирования, а также к созданию систем обработки больших объемов данных, к реализации машинного обучения и интеграции искусственного интеллекта в бизнес-процессы¹.

В качестве ответа на внешние вызовы адекватной и закономерной воспринимается структурная перестройка всей российской экономики и ее отдельных отраслей. Предстоит масштабный и сложный процесс преобразований, который откроет новые возможности в области импортозамещения, научно-технологического развития, повышения эффективности сохраненных партнерских отношений с зарубежными компаниями и формирования новых устойчивых деловых связей.

Структурная перестройка российской экономики будет проходить под влиянием разнонаправленных факторов. С одной стороны, российская экономика вынуждена будет адаптироваться к функционированию в условиях беспрецедентных санкций: продолжат выстраиваться новые и консолидироваться сохраненные цепочки поставок, установятся альтернативные каналы реализации продукции, активно будет развиваться импортозамещение с опорой на внутренние точки роста. Безусловно, данные процессы потребуют масштабных инфраструктурных инвестиционных вливаний – в условиях дефицита инвестиций, прежде всего иностранных,

¹ Quarterly Air Transport Chartbook // IATA Economics, Q4 2022. URL:<https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/quarterly-air-transport-chartbook---q4-2022/> (дата обращения 11.01.2024)

значимой станет государственная инвестиционная поддержка производственной активности и научно-технологических разработок. С другой стороны, под влиянием санкционных ограничений такие важнейшие бюджетобразующие отрасли российской экономики как нефтегазовая промышленность и металлургия будут испытывать существенные препятствия в своем развитии – причиной тому станет недоступность исторически сложившихся важнейших рынков сбыта².

Отрадно заметить, что, как бы ни были критичными санкции против России и массовый уход из страны западных компаний, к краху российской экономики они не привели и цели их не были достигнуты: согласно данным Минпромторга, объем промышленного производства в 2022 г. сократился всего на 0,6% при ожидающемся падении на 1,8%.

Вместе с тем, в условиях крайней неопределенности, в которых вынуждена функционировать российская промышленность, необходимо учитывать прогноз появления рисков для своевременного принятия решений по управлению ими [7, с. 291-296].

Цель исследования: дать характеристику проблематике влияния геополитического и организационно-психологического фактора на деятельность авиационной логистики, оценке эффективности функционирования авиационной логистики России в условиях глобальной цифровой трансформации и санкционного давления стран Запада в 2022-2023 гг. и прогнозировать развитие цифровой трансформации, методологии обеспечения безопасности авиационной логистики на 2024-2025 гг.

Методы исследования

В основу исследования нами положен системный подход, контент-анализ, прогнозирование и социальное моделирование. Нами исследованы основные положения теории и методологии повышения уровня безопасности авиационной логистики на основе внедрения технологии блокчейн. Особое внимание уделено безопасности облачных технологий авиационной логистики, развитию цифровых технологий прослеживаемости грузовых потоков, внедрению беспилотных технологий в авиационной логистике и развитию стартапов в данной отрасли экономики в 2022-2023 гг. и дан авторский прогноз на 2024-2025 гг.

Результаты исследования и их обсуждение

Начало 2023 г. характеризуется последствиями экономического кризиса, вызванного COVID-19. Это была самая глубокая экономическая рецессия, от

² Trends in recessions and business cycles // IATA Economics' Quick Take-off, 30 January 2023. URL: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/quick-take-off--trends-in-recession-and-business-cycles/> (дата обращения 10.01.2024)

которой мир страдал со времен Великой депрессии, и она последовала за глобальным финансовым кризисом 2008 г., который сам по себе был самой серьезной рецессией со времен Великой депрессии [8, с. 224-230].

Глубокие экономические кризисы разрушительны не только с экономической точки зрения, но и по своему воздействию на убеждения, установки и восприятие. Сегодня из-за геополитической нестабильности в мире все глобализационные процессы приостанавливаются, внимание правительств всех стран обращается к национальным интересам. Технологические инновации расширяют сферу возможностей в большинстве отраслей национальных экономик, но международные геополитические решения определяют, в какой степени это может быть использовано. Неэкономические критерии принятия решений, вероятно, окажут сдерживающее воздействие на экономический рост стран мира.

Почти треть стран мира могут пострадать от рецессии в 2023 г. Рост мирового ВВП резко замедлился с заметных 6% в 2021 г. до почти 3,5% в 2022 г. и, вероятно, опустится ниже 3% в 2023 г. Однако если Китай остановит политику нулевой терпимости к COVID-19 и сможет преодолеть неблагоприятные последствия пандемии, то это может привести к росту экономической активности и компенсировать значительную часть экономического спада, ожидаемого в других странах [9, с. 56-59].

Исключительная устойчивость рынка труда является основным фактором с точки зрения снижения риска серьезной рецессии. Во многих странах наблюдается рекордно низкий уровень безработицы, особенно в странах с развитой экономикой. В январе 2023 г. в США было создано 517000 рабочих мест после ошеломляющего среднемесячного прироста в 401000 в 2022 г., а уровень безработицы снизился до 3,4%, самого низкого уровня с 1969 г. Трудно представить себе рецессию в США, если ежемесячное создание рабочих мест не упадет ниже 100 000.

С другой стороны, угрозу деловому циклу представляет инфляция. Покупательная способность снижается, что приводит к снижению потребления и глобальной торговли. Это еще больше усугубляется снижением курса валюты по отношению к доллару США, что, в свою очередь, приводит к росту импортируемой инфляции. Страны с валютами, привязанными к доллару США, вынуждены проводить более жесткую денежно-кредитную политику, чем требует их экономика, при этом возможности для фискального стимулирования ограничены, поскольку в мире накоплен самый высокий в истории уровень задолженности государств, корпораций и домашних хозяйств³.

Несмотря на тенденцию к дедолларизации в мире, доллар является очень широко используемой валютой, резервной для многих стран – поэтому серьезный риск представляет возможный дефолт США по своему долгу. В США действует налогово-бюджетное правило, которое ограничивает объем

³ 2023 Aviation Industry Review & Outlook // PricewaterhouseCoopers, 2023.

<https://www.pwc.ie/reports/aviation-industry-outlook-2023.html> (дата обращения 08.01.2024)

долга, с которым экономика страны может существовать. Как только этот предел будет достигнут, правительство все еще сможет функционировать в течение некоторого периода времени благодаря наличным деньгам и чрезвычайным мерам. Однако, когда деньги заканчиваются, правительство рискует объявить дефолт по своим долговым обязательствам, если не будет изменен потолок долга. Это уже привело к серьезным кризисам американской экономики в 2011 и 2013 годах. Риск нового кризиса в 2023 г. выше, чем обычно, учитывая резкое разделение Конгресса по этому вопросу.

Кроме того, риск для отрасли представляет высокая волатильность цен на нефть. В 2023 г. следует ожидать дальнейшего изменения мировых цен на нефть, особенно в результате того, что ЕС запретил судам стран-членов транспортировать российскую сырую нефть (с 5 декабря 2022 г.) и нефтепродукты (с 5 февраля 2023 г.) в третьи страны. Более того, ограниченные мощности по переработке, по всей вероятности, будут означать, что исторически повышенный разброс цен на нефть и авиатопливо будет характерной чертой рынка и в 2023 г. Тем не менее замедление мировой экономики должно оказать сдерживающее воздействие на средние цены на нефть⁴.

Рассмотрим далее подробно пассажирские перевозки. Общеотраслевой авиапассажирский трафик (пассажирыоборот, измеряемый в пассажиро-километрах), продолжил устойчивое восстановление в декабре 2022 г. и в течение всего года. В течение 2022 г. глобальные пассажирские авиаперевозки заметно выросли, поскольку антиковидные ограничения на поездки были сняты. Пассажиропоток увеличился с 41,7% объемов 2019 г. в 2021 г. до 68,5% в 2022 г.

Благодаря отложенному спросу и возобновлению рынков авиаперевозок во всем мире, маршрутные зоны между Европой и различными регионами быстро восстановились в 2022 г. Восстановление пассажиропотока в Европе было поставлено под сомнение в начале 2022 г. всплеском случаев Омикрона, а затем началом боевых действий на Украине. Несмотря на эти встречные ветры, пассажирские перевозки между Европой и Центральной Америкой быстро восстановились, отражая всплеск европейских туристов, которые отреагировали на снятие ограничений в регионе. Высокий отложенный спрос также привел к увеличению пассажиропотока между Европой и Северной Америкой. С другой стороны, из-за сохраняющихся и новых ограничений на поездки пассажиропоток на маршрутах, соединяющих различные регионы с Азией, был самым медленным [10, с. 6].

За последний год отмена антиковидных ограничений во многих странах Азиатско-Тихоокеанского региона позволила пассажирам и авиакомпаниям вернуться в небо, значительно ускорив рост перевозок как на внутреннем, так и на международном рынке. В то время как международные пассажироперевозки в декабре 2022 г. были на 48,1% ниже уровня 2019 г. для

⁴ US Business Cycle Expansions and Contractions // National Bureau of Economic Research, 2022. URL: <https://www.nber.org/research/data/us-business-cycle-expansions-and-contractions> (дата обращения 11.01.2024)

авиакомпаний этого региона, недавнее ослабление политики нулевой терпимости к COVID в Китае и возобновление авиаперевозок поддерживают позитивный прогноз для региона в ближайшие месяцы.

Глобальный пассажиропоток из пункта отправления в пункт назначения в июле 2022 г. увеличился до 75% от уровня, существовавшего до пандемии. Несмотря на то, что в течение 2022 г. пассажироперевозки увеличились на 31,6% в годовом исчислении, их доля, в объеме перевозок начиная с июля 2019 г. в основном снижалась.

Международные продажи билетов постепенно догнали внутренние продажи в 2022 г. из-за позитивных изменений спроса на международные поездки и ослабления ограничений на поездки в Китае. Примечательно, что международные продажи билетов улучшились в июле 2022 г., несмотря на высокие цены на энергоносители, сбои в движении транспорта и другие экономические препятствия. Последние тенденции как во внутренних, так и в международных продажах билетов указывают на устойчивый уровень активности в течение этого зимнего периода.

В глобальном масштабе Международная ассоциация воздушного транспорта прогнозирует, что общеотраслевой пассажиропоток восстановится до уровня 2019 г. в 2024 г., а затем будет расти в среднем на 3% в год. В ближайшей перспективе риски включают в себя изменение геополитической ситуации в Европе, высокие цены на реактивное топливо, повышение общего уровня цен и замедление роста мировой экономики⁵.

Авиакомпании столкнулись с неравномерными результатами в 2022 г. Североамериканские перевозчики возглавили восстановление отрасли, достигнув уровней пассажиропотока, близких к докризисному, с общим объемом пассажироперевозок на 11,3% ниже их объемов в 2019 г. Далее следуют латиноамериканские и европейские перевозчики с 14,2% и 22,2% соответственно. По данным Международной ассоциации воздушного транспорта ожидается, что Северная Америка восстановится до уровня 2019 г. в 2023 г., за ней последуют Латинская Америка, Ближний Восток и Европа в 2024 г., и далее Африка и Азиатско-Тихоокеанский регион в 2025 г.

Дальнейшее восстановление международного воздушного сообщения будет способствовать восстановлению экономических выгод, связанных с воздушным транспортом, для стран, сильно пострадавших от пандемии. Это особенно важно для регионов, которые сильно зависят от поступлений от международного туризма и торговли.

Далее рассмотрим проблематику грузоперевозок. Мировой спрос на грузовые авиаперевозки, измеряемый тонно-километрами, продолжил снижаться в годовом исчислении в четвертом квартале 2022 г., упав на 15,3% годовых в декабре. Это было десятое годовое сокращение подряд в отрасли с марта 2022 г. В течение 2022 г. мировой спрос на грузовые авиаперевозки был на 8,0% ниже показателей 2021 г., но все еще был близок к

⁵ Global Business Travel Forecast 2023 // CWT, 2023. <https://www.mycwt.com/global-business-travel-forecast/#pdf> (дата обращения 10.01.2024)

допандемийному уровню 2019 г. (сокращение на 1,6%). Общеотраслевые международные авиагрузоперевозки упали на 15,8% годовых в декабре, сократившись на 14,2% по сравнению с предыдущим месяцем [11, с. 121].

В последнем квартале 2022 г. индустрия грузовых авиаперевозок не показала таких результатов, как ожидалось в традиционно высоком сезоне из-за многочисленных геополитических изменений в мировой экономике.

Инфляция остается высокой, что сокращает покупательную способность домашних хозяйств и бизнеса. Нестабильные российско-украинские отношения нарушают логистические потоки, а необычная сила доллара США делает товары, торгуемые в долларах США, более дорогими в местной валюте.

На фоне значительного восстановления пассажирских авиаперевозок пассажиропоток международных пассажирских перевозчиков сохранил свой последовательный ежемесячный рост с апреля 2021 г. Напротив, международные грузопотоки, предоставляемые специализированными грузовыми компаниями, в четвертом квартале 2022 г. незначительно сократились в годовом исчислении⁶.

Что касается региональных грузоперевозок, то Северная Америка и Африка остались единственными двумя регионами, которые добились более высокого спроса на грузовые авиаперевозки как с точки зрения общего объема грузоперевозок, так и с точки зрения международных грузоперевозок (с учетом сезонных колебаний) по сравнению с допандемийным уровнем.

Латинская Америка сохранила свое лидерство в годовом росте годового общего грузопотока среди всех регионов в 2022 г. и достигла роста на 2,3% в годовом исчислении в декабре. Во всех других регионах в декабре наблюдался отрицательный рост активности международных грузовых авиаперевозок, что контрастирует с их пиковыми показателями в 2021 г.

По данным Международной ассоциации воздушного транспорта Глобальные новые экспортные заказы – компонент Индекса менеджеров по закупкам (Индекса деловой активности, или Индекса новых экспортных заказов, PMI), являющийся опережающим индикатором в отрасли грузовых авиаперевозок – остались ниже критической отметки 50 для крупнейших экономик.

Глобальные новые экспортные заказы остались на том же уровне с октября, что свидетельствует об устойчивом замедлении. Экспортные заказы Германии продолжили улучшаться в декабре, сигнализируя о некоторой нормализации после многомесячных последствий геополитической нестабильности в Европе. Другими крупными экономиками, которые продемонстрировали незначительное улучшение своих экспортных заказов в декабре, были США и Япония, в то время как Южная Корея и Китай показали более низкие новые экспортные заказы в декабре по сравнению с ноябрем.

⁶ 2023: Key risks on the horizon // IATA Economics' Quick Take-off, 10 January 2023. URL: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/quick-take-off/> (дата обращения 12.01.2024)

Объемы мирового промышленного производства и трансграничной торговли остались выше допандемийного уровня, хотя трансграничная торговля снижается с сентября 2022 г.

При этом глобальные грузоперевозки отделились от своих исторически тесных связей с промышленным производством и торговлей и показали сильнейший спад в 2022 г.

Выводы

Рост затрат и геополитическая напряженность будут продолжать влиять на перспективы авиакомпаний и авиационных инвесторов. Крупные британские и европейские авиакомпании пересмотрели свои ожидания на 2022 и 2023 годы, снизив прогноз пропускной способности на целых 20% и более из-за этих операционных ограничений. Кроме того, SWT и Глобальный прогноз деловых поездок на 2023 г. Глобальной ассоциации деловых поездок прогнозируют, что стоимость авиабилетов вырастет более чем на 48% в 2022 г., а в следующем году повысится на 8,5%, чтобы покрыть высокие расходы.

Ожидается, что по мере тестирования различных операционных моделей, появившихся в условиях экономической нестабильности, между авиаперевозчиками разных ценовых категорий возникнет расхождение. Бюджетные перевозчики, по-видимому, имеют хорошие возможности противостоять экономическим потрясениям, вызванным этим ростом затрат, и могут даже увидеть рост спроса, поскольку потребители вынуждены рассматривать более дешевые рейсы. Классические авиаперевозчики будут вынуждены инвестировать в развитие технологий, привлекая потребителей более высоким уровнем комфорта путешествий и более высокой скоростью перевозок.

Неопределенность на рынке уравнивается сильным отставанием спроса со стороны инвесторов, исторически устойчивыми рынками капитала и прогнозом того, что спрос на авиаперевозки будет опережать рост ВВП в 2023 г. почти во всех западных регионах.

Глобальный авиационный рынок, столь неразрывно связанный с мировой макроэкономикой, вероятно, столкнется с региональными проблемами в течение 2023 г., поскольку разные географические регионы будут испытывать различное экономическое давление, будь то из-за надвигающейся рецессии в США, высокой инфляции в Европе, влияния ситуации на Украине, роста экономики на Ближнем Востоке или неизбежный всплеск спроса на авиаперевозки после открытия границ постпандемийного Китая.

С 2024 г. ожидается возвращение к относительно политическому, экономическому и воздушно-транспортному равновесию, при этом рост спроса вернется к исторически сложившимся моделям. Многим авиакомпаниям потребуется значительно больше времени, чтобы

восстановить свои балансы после пандемии, но они по-прежнему будут нуждаться в поставках самолетов нового поколения как для выполнения своих планов роста, так и для улучшения показателей ESG, которые будут становиться все более важными в глазах потребителей услуг глобальной отрасли авиаперевозок.

Список литературы

1. Петров В.Е., Убирия Н.Д. Особенности формирования лояльности у сотрудников организации сферы сервиса // Социально-психологические проблемы в сфере сервиса: Сборник публикаций по итогам международной научно-практичной конференции в декабре 2021 года / Под общ. ред. В.Д. Серякова. М.: Издательство «Спутник+», 2022. С. 184-188.
2. Петров В.Е., Головинов Д.О. Диагностика информационно-психологической стресс-толерантности // Перспективы развития российского общества в условиях вызовов современного мира по секции «Социально-психологические проблемы в сфере сервиса» : Сборник публикаций по итогам международной научно-практической конференции в апреле 2022 года / Под общ. ред. В.Д. Серякова. – М.: Издательство ООО «СКИ», 2022. С. 74-79.
3. Asadov F.Sh., Aminova N.B. Transportation System in Tourism Logistics // Наука, техника и образование. 2020. № 6 (70). С. 68-70.
4. Девлетов О.У. Методология взаимодействия субъектов экосистем транспортно-логистического обслуживания в условиях цифровизации российской экономики // Бизнес и дизайн ревю. 2023. № 4 (32). С. 30-40.
5. Бирюков А.Н. Направления развития таргетирования в системе позиционирования и продвижения товарных марок // Экономический вестник. 2022. Т. 1. № 1. С. 34-40.
6. Евтодиева Т. Е. Транспортно-логистические кластеры: состояние и перспективы // Логистические системы в глобальной экономике. 2018. № 8. С. 119–123.
7. Назарова А.Ю., Петров В.Е., Чуманов Ю.В. Психологическая детерминация финансовой грамотности населения в современных зарубежных исследованиях // Вестник Московского университета МВД России. 2020. № 4. С. 291-296.
8. Оришев А.Б. Covid-19 и рынок золотых инвестиционных монет в России // Современные проблемы и пути повышения конкурентоспособности бизнеса. материалы международной научно-практической конференции. Автономная некоммерческая организация высшего образования «Институт бизнеса и дизайна». М.: АНО ВО «Институт бизнеса и дизайна», 2020. С. 224-230.
9. Бауэрсокс Д.Дж., Клосс Д.Дж. Логистика. Интегрированная цепь поставок. М.: Олимп-Бизнес, 2010. 644 с.
10. Дыбская В.В., Сергеев В.И. Цифровая логистика и управление цепями поставок: перспективы развития // Логистика: современные тенденции развития Материалы XVII Международной научно-практической конференции. СПб.: ГУМРФ, 2018. С. 5–11.
11. Евтодиева Т. Е. Транспортно-логистические кластеры: состояние и перспективы // Логистические системы в глобальной экономике. 2018. № 8. С. 119–123.

References

1. Petrov V.E., Ubiriia N.D. Osobennosti formirovaniia loialnosti u sotrudnikov organizatsii sfery servisa (Features of the formation of loyalty among employees of service organizations), Sotsialno-psikhologicheskie problemy v sfere servisa: Sbornik publikatsii po

itogam mezhdunarodnoi nauchno-praktichnoi konferentsii v dekabre 2021 goda, Pod obshch. red. V.D. Seriakova. M.: Izdatelstvo «Sputnik+», 2022, p. 184-188.

2. Petrov V.E., Golovinov D.O. Diagnostika informatsionno-psikhologicheskoi stress-tolerantnosti (Diagnostics of information-psychological stress tolerance), *Perspektivy razvitiia rossiiskogo obshchestva v usloviakh vyzovov sovremennogo mira po sektsii «Sotsialno-psikhologicheskie problemy v sfere servisa»: Sbornik publikatsii po itogam mezhdunarodnoi nauchno-prakticheskoi konferentsii v aprele 2022 goda, Pod obshch. red. V.D. Seriakova. M.: Izdatelstvo OOO «SKI», 2022, pp. 74-79.*

3. Asadov F.Sh., Aminova N.B. Transportation System in Tourism Logistics (Transportation System in Tourism Logistics), *Nauka, tekhnika i obrazovanie*, 2020, no 6 (70), pp. 68-70.

4. Devletov O.U. Metodologiya vzaimodeistviia subiektov ekosistem transportno-logisticheskogo obsluzhivaniia v usloviakh tsifrovizatsii rossiiskoi ekonomiki (Methodology of interaction between subjects of ecosystems of transport and logistics services in the context of digitalization of the Russian economy), *Biznes i dizain reviu*, 2023, no 4 (32), pp. 30-40.

5. Biriukov A.N. Napravleniia razvitiia targetirovaniia v sisteme pozitsionirovaniia i prodvizheniia tovarnykh marok (Directions for the development of targeting in the system of positioning and promotion of product brands), *Ekonomicheskii vestnik*, 2022, Vol. 1, no 1, pp. 34-40.

6. Evtodieva T.E. Transportno-logisticheskie klasteri: sostoianie i perspektivy (Transport and logistics clusters: state and prospects), *Logisticheskie sistemy v globalnoi ekonomike*, 2018, no 8, pp. 119–123.

7. Nazarova A.Iu., Petrov V.E., Chumanov Iu.V. Psikhologicheskaiia determinatsiia finansovoi gramotnosti naseleniia v sovremennykh zarubezhnykh issledovaniiax (Psychological determination of financial literacy of the population in modern foreign studies), *Vestnik Moskovskogo universiteta MVD Rossii*, 2020, no 4, pp. 291-296.

8. Orishev A.B. Covid-19 i rynek zolotykh investitsionnykh monet v Rossii (Covid-19 and the market of gold investment coins in Russia), *Sovremennye problemy i puti povysheniia konkurentosposobnosti biznesa. materialy mezhdunarodnoi nauchno-prakticheskoi konferentsii. Avtonomnaia nekommercheskaia organizatsiia vysshego obrazovaniia «Institut biznesa i dizaina». M.: ANO VO «Institut biznesa i dizaina», 2020, pp. 224-230.*

9. Bauersoks D.Dzh., Kloss D.Dzh. Logistika. Integrirovannaia tsep postavok (Logistics. Integrated supply chain). M.: Olimp-Biznes, 2010, 644 p.

10. Dybskaia V.V., Sergeev V.I. TSifrovaia logistika i upravlenie tsepiami postavok: perspektivy razvitiia (Digital logistics and supply chain management: development prospects), *Logistika: sovremennye tendentsii razvitiia Materialy XVII Mezhdunarodnoi nauchno-prakticheskoi konferentsii. SPb.: GUMRF, 2018, pp. 5–11.*

11. Evtodieva T. E. Transportno-logisticheskie klasteri: sostoianie i perspektivy (Transport and logistics clusters: state and prospects), *Logisticheskie sistemy v globalnoi ekonomike*, 2018, no 8, pp. 119–123.

Статья поступила в редакцию 25.01.2024