

Анализ развития автотранспортной системы региона при выполнении международных перевозок

Analysis of the road transport system development of the region in the performance of international transportation

Тохилов Т. И.

T. Tohirov

В статье рассматриваются вопросы, связанные с усилением роли внешнеторговых связей, которые вызывают необходимость и создают возможность опережающего развития транспортного комплекса в области четкой координации работы при доставке грузов. Автором особое внимание уделяется проблемам взаимодействия железнодорожного и морского транспорта во внешнеторговых перевозках на основных направлениях грузопотоков, а также анализируются процессы функционирования автотранспортной системы Республики Таджикистан при выполнении международных перевозок.

The article deals with the issues related to the strengthening of the role of foreign trade relations, which cause the need and create the possibility of advance development of the transport complex in the field of clear coordination of work in the delivery of goods. The author pays special attention to the problems of interaction between rail and sea transport in foreign trade in the main directions of cargo flows, and also analyzes the functioning of the motor transport system of the Republic of Tajikistan in the performance of international transport.

Ключевые слова: автотранспортная система, международные перевозки, грузооборот, пассажирооборот, транспортный коридор, интеграция, интернационализация транспортной инфраструктуры.

Keywords: motor transport system, international transportations, cargo turnover, passenger turnover, transport corridor, integration, internationalization of transport infrastructure.

В условиях развивающихся рынков товаров и услуг и, как следствие, объективной генерации грузопотоков, прежде всего, на направлениях

международных транспортных коридоров мировое транспортное пространство выступает в качестве фактора, обеспечивающего реализацию географического разделения труда, организующего связи между отдельными территориями, обмен товарами.

Транспорт во взаимодействии с динамично развивающимися телекоммуникационными технологиями делает доступным для экономических субъектов глобальный рынок, способствует изменениям в организации и методах работы международных институтов различного профиля, активизирует международный характер производственного процесса и предоставления услуг.

Развитие международных автомобильных перевозок между странами СНГ в контексте формирования общего транспортного пространства до последнего времени в значительной степени осложняется вследствие различных требований к массам и габаритам автотранспортных средств, пропускаемых по их территориям, отсутствия единого нормативно-правового межгосударственного регулирования транспортной деятельности, недостаточного развития транспортной инфраструктуры, транспортной техники, отсутствия единой системы информационного обеспечения транспортного процесса.

Объемы перевозок грузов всеми видами транспорта в указанный период выросли в среднем по Содружеству на 88 %. При этом наибольший прирост зафиксирован у Казахстана (+213%), Азербайджана (+154%) и Таджикистана (+ 148%). Наиболее серьезное падение объемов зафиксировано в Молдове (- 12%). Среднегодовой темп прироста объемов перевозок грузов в указанный период составил в среднем по Содружеству 3,3 %. Грузооборот за двенадцать лет вырос в среднем по СНГ на 75,4%, при этом значительный рост показали Таджикистан (+292 %) и Казахстан (+118%), наименьшие показатели у Украины (+12%) и Кыргызстана (+36%). В Азербайджане зафиксировано падение грузооборота (-43%) [1, с 81].

Наибольший рост перевозок грузов и грузооборота был зафиксирован на автомобильном транспорте. В среднем по странам Содружества в 2012 году автомобильным транспортом было перевезено грузов в 1,85 раза больше, чем в 2000 году. При этом в 2,95 раза вырос грузооборот, что свидетельствует о значительном увеличении средней дальности автомобильных перевозок грузов [1, с 81].

Серьезные проблемы при выполнении автомобильных перевозок между странами СНГ и транзитных перевозок осложняются из-за различных требований к массам и габаритам АТС, пропускаемых по их территориям. Массовесовые ограничения автопоездов в автомобильном сообщении стран СНГ: Россия – 42 т., Беларусь – 38 т., Казахстан – 36 т., Узбекистан – 40 т [3, с 136].

Для АТ перевозчиков государств-участников СНГ автомобильные дороги, которые строились на основе единых технических норм и стандартов в рамках транспортного пространства одного государства, аналогичный документ создал бы более благоприятные условия для осуществления международных автомобильных перевозок грузов как внутри Содружества, так и в третьи страны, в том числе транзитом через территории государств Содружества прежде всего за счет выравнивания требований (в сторону увеличения) к массам АТС.

Проблемы, связанные с процедурами на границах, во многом являются результатом несогласованных действий соседних государств. Нет единой технологии оформления транспортных средств и грузов, соседние страны не внедряют совместный контроль (одна остановка на границе двух стран). Не в полной мере используется ускоренный пропуск автотранспортных средств, следующих согласно положениям Конвенции МДП. Часто меняется порядок пропуска автомобилей, о чем перевозчики предварительно не информируются. Каждый час простоя одного автомобиля на границе приносит большой ущерб транспортной компании. Простои на отдельных пограничных переходах достигают нескольких

суток. Кроме того, срыв сроков перевозки грозит перевозчику большими штрафными санкциями и потерей клиентуры.

За 2000-2012 годы перевозки пассажиров всеми видами транспорта в среднем по Содружеству сократились более чем на 11%, или на 23 831,7 млн. пассажиров. При этом наибольшее снижение объемов пассажирских перевозок зафиксировано в Беларуси (- 45%) и России на (-51%), что нивелировало показатели роста объемов пассажирских перевозок Казахстана (+497%), Таджикистана (+228%) и Молдовы (+ 63%), Армении (+58%) и Азербайджана (+ 45%). В 2000 – 2012 годах пассажирооборот увеличился в среднем по государствам Содружества на 9,98 млрд. пассажиро-км (+11%). При этом наибольшие показатели роста зафиксированы в Таджикистане - увеличение на 6,94 млрд. пассажиро-км (более, чем в 5,5 раз) и Казахстане – 128,3 млрд. пассажиро-км (в 4 раза). Одновременно зафиксировано снижение пассажирооборота в Беларуси - по сравнению с 2000 годом он снизился на 12,2 млрд. пассажиро-км (-38%). [1, с 84].

К фискальным проблемам отнесены дорожные, экологические, ветеринарные и фитосанитарные сборы, обязательная плата за пользование приграничными терминалами, сборы за транзит, оформление различных документов, обязательное страхование (даже при наличии международной страховки).

В странах СНГ вследствие многочисленных сборов и пошлин транспортные компании вынуждены покрывать их увеличением цен на перевозки. По экспертной оценке, уровень налогов, пошлин и сборов, взимаемых с международных автоперевозчиков в государствах Содружества, в несколько раз превышает аналогичный уровень в странах Западной Европы. Из-за этого дорожают товары, снижается покупательная способность населения, снижается конкурентоспособность отечественных товаров на мировых рынках.

В государствах СНГ злободневной проблемой являются многократные остановки и проверки транспортных средств органами дорожной полиции (инспекции), транспортной инспекции, а также меры дискриминационного характера по отношению к иностранным перевозчикам.

Проведение повсеместного контроля документации и автотранспортных средств в целях якобы обеспечения безопасности дорожного движения не дает положительного эффекта, а лишь искусственно создает задержки движения, простои и более высокую плотность движения на участках дорог между пунктами очередных проверок.

Развитие автомобильного транспорта как самого динамичного вида транспорта является залогом роста экономики и экономического развития страны в целом. Поэтому снятие вышеперечисленных барьеров является важной задачей как для Таджикистана, так и для стран так называемого «ближнего зарубежья».

Для этого необходимо унифицировать правила и условия выполнения международных автомобильных перевозок, так как введение запретов, дополнительных чрезмерно регулирующих поправок причиняет ущерб собственному экономическому развитию и тормозит его. Необходимо также уделить внимание слабой инфраструктуре:

- состоянию автомобильных дорог;
- обустройству пограничных переходов;
- процедурам прохождения пограничных переходов, которые усложнены и приводят к большим потерям времени;
- безопасность автоперевозок и безопасность дорожного движения (выявление наиболее трудных участков автомобильных дорог при выполнении международных автомобильных перевозок в странах СНГ).

Особенно деструктивно влияет на транспортный бизнес несовершенство действующего транзитного режима между странами СНГ. Несмотря на наличие множества двух- и многосторонних конвенций и соглашений относительно транзита по автомобильным дорогам, подписанных большинством странами СНГ, в ряде государств многочисленные налоги и пошлины на транзит не соответствуют общепринятым принципам, имеющим место в подписанных соглашениях, касающихся данного вопроса, а именно:

- носят дискриминационный характер;
- имеет место взимание повторных налогов и сборов;
- структура и уровень многочисленных пошлин носят непредсказуемый характер;

- не оказывает устойчивого влияния на развитие международного автомобильного транспорта и экономику как каждой страны, в частности, так и стран СНГ в целом (плохая инфраструктура, некачественные дороги и т.д.) [2, с 27].

Всем заинтересованным сторонам и, прежде всего, компетентным органам пора договориться по вопросам транзита, учитывая интересы перевозчика. При этом:

- отменить все сборы на право транзита по территории государств СНГ для транспортных операторов этих стран;

- руководствоваться принципом «национального налогообложения» в сочетании с двухсторонними соглашениями к инфраструктуре;

- обозначить специальные транспортные коридоры со специальным режимом транзита.

Необходимо создавать равные условия конкуренции для всех участников международного транспортного рынка. Государство должно выступать не только в качестве регулятора транспорта, но и как заинтересованный участник развития транспортного рынка, при этом следует принять во внимание весь комплекс финансово-экономических проблем, с которыми сталкиваются региональные перевозчики и которые становятся причиной снижения конкурентоспособности отечественных перевозчиков и доминирования иностранцев в общем объеме перевозок. Решение данных проблем позволит использовать имеющийся транспортный потенциал более эффективно, повысить конкурентоспособность региональных перевозчиков и эффективность международных перевозок в целом.

Автотранспортная система Таджикистана является местом пересечения потока международной торговли. Стратегическое месторасположение республики Таджикистан служит мостом для транзита товаров и услуг между Китаем, Центральной Азией и странами Южной Азии и Ближнего Востока. Будучи страной, не имеющей выхода к морю и зависимой от трансграничного и транспортного доступа, Таджикистан граничит с Китаем, Кыргызстаном, Узбекистаном и Афганистаном. аханский коридор, длиной всего 20 км, отделяет Таджикистан от Пакистана.

Несмотря на свой гористый рельеф, Таджикистан располагает автодорожной транспортной артерией, состоящей из 17 дорог международного значения и более 80 автодорог государственного и местного значения, которые связывают Таджикистан с соседними странами.

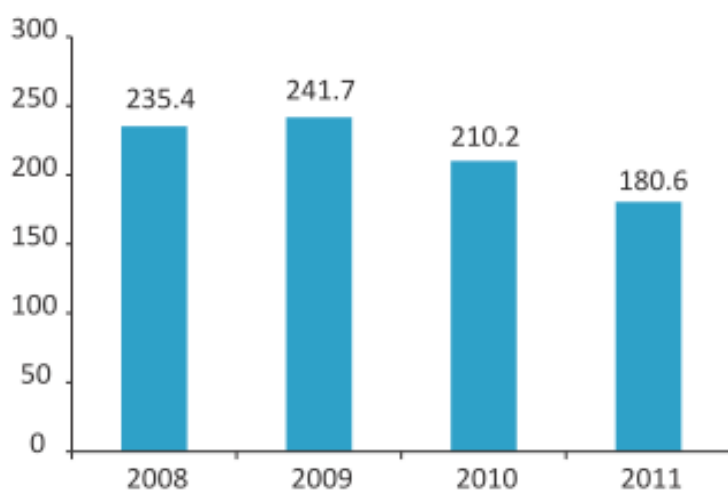


Рис.1. Объемы товаров, транзитом пересекающие пункты пересечения границ Таджикистана (в тоннах).

*Источник: рассчитано автором с использованием [22]

Развитие частного сектора на автотранспорте, возникновение конкуренции привели к отказу множества потребителей от услуг специализированного автотранспорта, особенно при перевозках на небольшие расстояния, и обращению к услугам частного «извоза». По данным УГАИ Согдийской области, в личной собственности граждан, проживающих в ней, находится 10,3 тыс. грузовых автомобилей, или 67,7% всего имеющегося грузового автопарка области.

Увеличение общего грузооборота в основном происходит за счет железнодорожного транспорта, автотранспортных предприятий Министерства транспорта и коммуникаций Республики Таджикистан, автотранспорта министерств и ведомств, а также частных автопредприятий. Установлено, что за рассматриваемый период в целом объем перевозки пассажиров возрос в 2,74 раза, при этом наибольший прирост имеет автотранспорт предпринимателей (в 9,16 раза). Наблюдается увеличение этого показателя в автотранспорте необщего пользования в 2,34 раза и авиационного транспорта – на 20%. В данном сегменте свои позиции теряют автобусный, таксомоторный, электрический и железнодорожный транспорт.

Транспортная сеть включает 26,5 тыс. км автомобильных дорог, из них 13,8 тыс. км – автодороги общего пользования. Из общей протяженности автомобильных дорог общего пользования 12,7 тыс. км (92,1%) – дороги с твердым покрытием, в том числе с усовершенствованным покрытием – 10,1 тыс. км (73,1%). Наиболее благоустроенными являются дороги республиканского значения, составляющие 35,4% от общей протяженности автомобильных дорог общего пользования. Они почти полностью имеют твердое покрытие (99,4% от общей протяженности дорог республиканского значения). Удельный вес автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием составляют: в Согдийской области – 96%, в Хатлонской области – 91%, в ГБАО – 79% и по Душанбинскому ПУАД – 98%. Из общей протяженности дорог местного значения дороги с твердым покрытием составляют: в ГБАО – 55%, Хатлонской области – 91%, в Согдийской области – 91%, в районах республиканского подчинения и в г. Душанбе – 98% [22, с 40].

Значительную долю в общем объеме капитальных вложений в строительство по Республике занимает транспортная отрасль, в которую за 2006 г. вложено 150,7 млн сомони, или 25,4% от общего объема капитальных вложений. По сравнению с 2005 г. объем возрос в 24 раза. Фактически введено в действие основных фондов на 29,6 млн. сомони, или 19,6% к общему объему капитальных вложений (52,3% – к уровню 2003 г.). Объем капитальных

вложений в автомобильную сферу составил 112,1 млн. сомони. Введено в действие основных фондов в размере 541,3 тыс. сомони, или 0,5 % от общего объема капитальных вложений в автомобильную сферу [22 с 40].

В перспективе с ростом протяженности и качества автодорог ожидается дальнейшее повышение спроса на региональную автотранспортную систему, так как только она позволяет осуществить доставку в режиме «от двери до двери» и «точно в срок», обеспечив тем самым наиболее эффективный режим транспортировки. Таким образом, с позиции суверенности и конкурентоспособности региональной автотранспортной системы требуется существенное переосмысление роли автомобильного транспорта в устойчивом обеспечении региональной экономики безопасными и качественными транспортными услугами, в первую очередь в отношении рынка транспортных услуг в межрегиональном и международном сообщении.

Основной объем внешнеэкономической деятельности составляют экспорт и импорт товаров и услуг. Доля объема внешней торговли Согдийской области составляет более 46% от всего объема внешней торговли республики [2]. То есть для развития республики объем внешней торговли Согдийской области имеет большое значение. На рисунке 2 приведена динамика изменения объема внешней торговли Согдийской области.

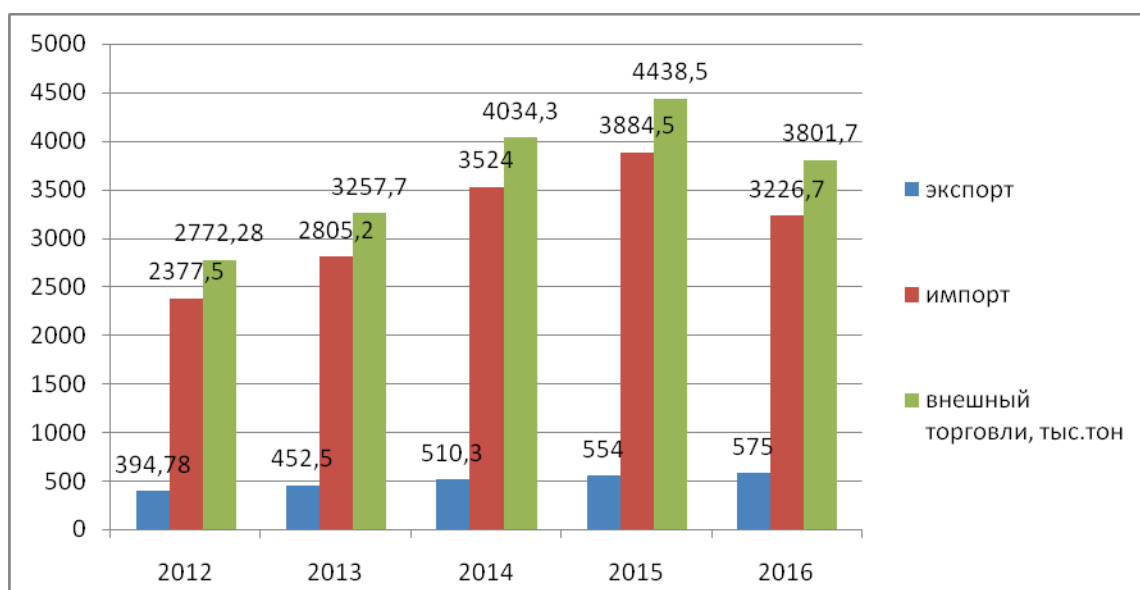


Рис. 2. Динамика объема внешней торговли Согдийской области тыс. тон.

*Источник: Составлено автором с использованием [22]

По приведенным данным Агентство по статистике при Президенте РТ в Согдийской области (рисунок 2), основной объем внешней торговли области составляет импорт, на который в 2014 году приходится более 71% всего объема импорта республики. В 2016 году объем внешней торговли относительно 2014 снизился на 5%, из этого следует, что объем импорта составил 76% от общего объема импорта республики.

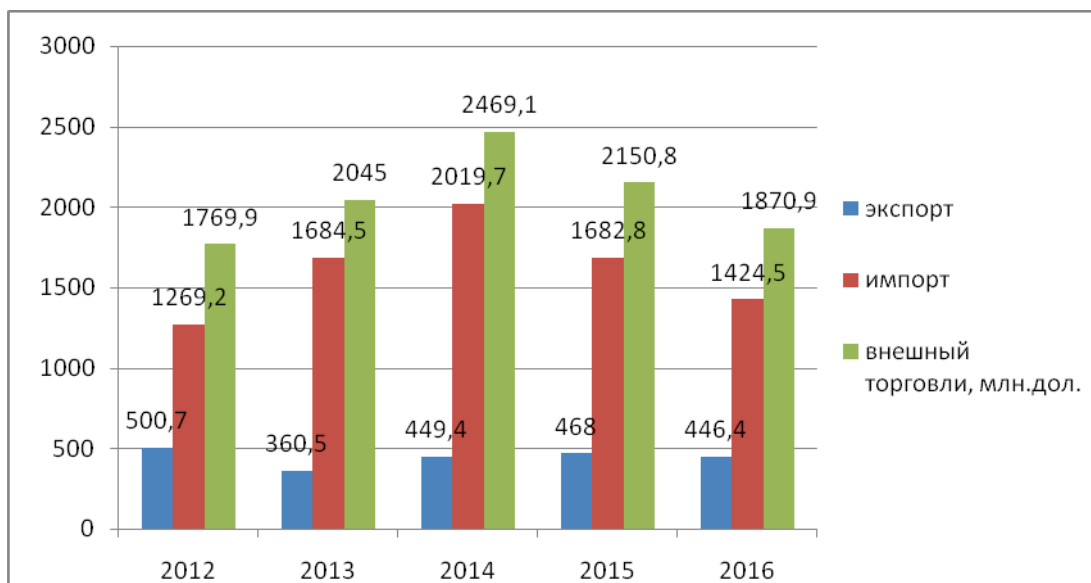


Рис. 3. Динамика объема внешней торговли Согдийскаой области, млн.дол*

*Источник: Составлено автором с использованием [22]

Структуру и объем внешней торговли охватывают различные товары. Около 75% необработанного алюминия и хлопка-сырца импортируется, а в основном экспортные товары составляют нефтяные продукты, автомобили (транспортные средства), технические оборудования, пищевые продукты, товары первой необходимости населения и другие [4].

Структура внешней торговли Согдийской области тоже делится на различные части. Прогрессивность и развитие в структуре и объеме внешней торговли имеют большое значение там, где в основном вывозятся экспортные товары продукции сельского хозяйства и рудниковые добычи области. В то же время перевозятся нефтяные продукты, пищевые продукты, автомобили, технические оборудования и другие. Структура и объем экспортных товаров для 2016 года представлена в рисунке 4:

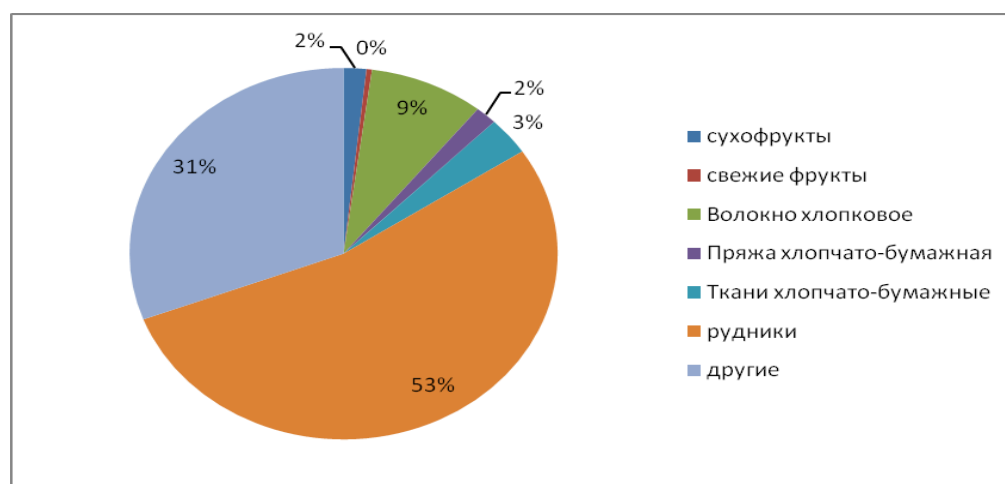


Рис. 4. Структура и объем экспорта товаров из Согдийской области

*Источник: Составлено автором с использованием [22]

Исследование проведенное за последнее два года (рис.4), показало, что в 2015 году более 53% объема экспортных грузов составили рудники (полезные ископаемые), более 10% хлопок, около 3% экспорта составили сухофрукты и свежие фрукты. В 2016 году относительно 2015 года общий объем экспортных товаров сократился на 15%, объем экспорта фруктов в 2,2 (0,75% относительно 2015 г. сократился), хлопка в 8,8% (снизился на 1,8% относительно 2015 г.), рудников 54% (повысился на 21% относительно 2015 г.), различные одежды в 3,4% (повысилось 0,7% относительно к 2015 году).

Приведенные товары в основном экспортируются в такие страны, как Казахстан, Российская Федерация, Кыргызстан, Швейцария, Китайская республика, Турция, Италия и другие некоторые страны Европы. Динамика показателей приведена в таблице 1.

Таблица 1.

Динамика доли сотрудничества Согдийской области на экспорт товаров, тыс.доллар

Страны/годы	2012	2013	2014	2015	2016
Всего экспорт	500700	360500	449400	468000	446384,5
Российская Федерация	46940	20935	96893	127060,1	17702,3
Казахстан	96313	76533	176881	145452,5	194350,6

Страны/годы	2012	2013	2014	2015	2016
Кыргызстан	5576	4106	7554	6573,6	4882,5
Белоруссия	3217	1535	2399	1827,5	1367,6
КНР	54450	67519	20993	27363,6	27663,7
Турция	24033	25224	20828	14785,7	16606,5
Швейцария	90533	76671	82312	103533	99291,4
Италия	11957	15125	16370	10599,3	12270,1
Латвия	9629	3753	2655	3569,9	5026,6
Иран	5633	9869	5451	10727,1	10612,3
Другие страны	152419	59230	17064	16507,7	56610,9

*Источник: Составлено автором с использованием [22]

Проведенные исследования показали, что основная часть экспортных грузов (таблица 1) приходится на долю России и Казахстана. Но доля России в 2016 году относительно прошедших лет намного снизилась. Динамика экспорта Казахстана повышается год за годом. В 2016 году она составляет более 43% экспорта области. Доля Швейцарского государства тоже занимает большое место в объеме экспорта области. В 2016 году она составляет более 22% от общего объема экспорта республики. Наша область имеет тесные взаимоотношения и с Китаем, доля этой страны в экспорте области составляет более 6%. Кроме этого область имеет тесную связь с Ираном – 2,4%, Кыргызской Республикой -1,1%, Турецким государством -3,7%, Италией – 2,8%, Латвийской Республикой - 1,2%. И все эти названные страны являются основными экспортными партнерами Согдийской области.

Таким образом, партнерами экспортных товаров области являются Казахстан, Российская Федерация, Кыргызстан, Швейцария, Китайская республика, Турция, Иран, Италия. Структура экспорта в эти страны состоит из различных товаров. В Россию экспортируются, в основном, хлопок-сырец, клубки ниток, овощи (лук, свёкла, редька, репа и др), фрукты (виноград,

абрикос, яблоко, груша, айва и различные сушеные фрукты), соки фруктов, табак, добыча рудников и другие виды продукции. В Казахстан тоже экспортируются различные товары, в основном, хлопок-сырец, овощи, фрукты, соки фруктов и другие продукты. В Кыргызстан экспортируются клубки хлопковых нитей, добыча рудников, табачные продукты и другие товары. Структура экспорта Китайской Народной Республики состоит из хлопка - сырца, шкур скота и других товаров. Таким образом, все экспортные товары области в независимости от стран - партнеров состоят из товаров сельского хозяйства и добычи рудников.

В Согдийскую область, в основном, импортируются нефтяные продукты, оборудование и транспортные средства, промышленные товары, строительные товары, мясные продукты, масло, сахар песок и другие пищевые продукты. Как было отмечено, основную часть внешней торговли составляет импорт товаров, который имеет большое значение для развития области. Объем и структура товаров области для 2016 года приведены на рисунке 5:

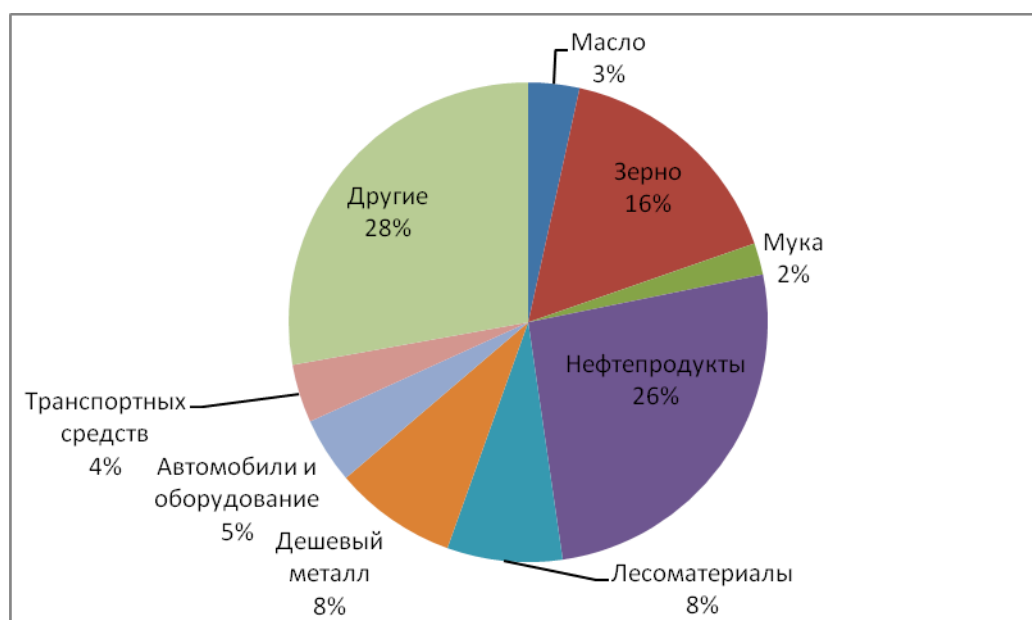


Рис. 5 – * Структура экспорта товаров в Согдийскую область в 2016 году
 *Источник: Составлено автором с использованием [22]

Структура импорта товаров в Согдийскую область приведена на рис. 5. Основную долю импорта занимают нефтяные продукты (26 %), на втором

месте по объёму - пшеница (16 %), пиломатериалы (древесина) - 8 %, масло - 3%, мука - 2%, транспортные средства -4%, запасные части и оборудование - 5%, недорогие металлы -8% и другие товары народного потребления -28%.

В общем к 2016 году объем импорта области относительно 2015 года сократился примерно на 13%. Это связано с сокращением завоза всех импортных товаров. Сокращение завоза отдельных продуктов выглядит следующим образом относительно 2015 года: нефтяные продукты - 16 %, пшеница - 48%, пиломатериалы (древесина) - 33 %.

Партнерами Республики Таджикистан по внешнеторговым отношениям являются страны дальнего и ближнего зарубежья такие, как Россия, Казахстан, Киргизстан, Белоруссия, Китай, Турция, Латвия, Иран и другие страны мира. Ниже приведены данные по объему международной торговли (таблица 2):

Таблица 2.

Динамика объема импорта Согдийской области в, млн. долл.

Страны/годы	2012	2013	2014	2015	2016
Всего импорт	1269200	1684500	219700	1682800	1424545,5
Россия	354618	468809	872843	721829,2	601348,6
Казахстан	368195	498364	583903	502276,9	461709,4
Кыргызстан	60798	155717	23593	15633,7	17200,6
Белоруссия	32062	15676	13404	11631,7	10618,2
КНР	148521	177193	162606	243632,4	192461,4
Турция	21335	25666	29759	30065	22238,6
Латвия	13579	22439	29616	12388,7	3897,6
Иран	23249	24617	23667	15932,4	13252,1
Украина	12896	14717	15541	11977,7	10173,6
Литва	108212	187101	175083	62543,6	26428,7
Другие страны	125735	94201	89685	54888,7	65216,7

*Источник: Составлено автором с использованием [22]

Из статистических данных (таблица 2) выявлено, что в Согдийскую область в основном завозятся импортные товары из России и Казахстана. Но в 2016 году из расчета сокращения общего объема импортных грузов объем завоза из этих стран тоже сократилось. Из Российской Федерации к 2016 году завоз импортных товаров составил 42% (относительно к 2015 году снижение показателя составило 17%). Из этих стран, в основном,

перевозят нефтяные продукты, азотные минералы, пиломатериалы, портландцемент, аккумуляторы, автомобили, пищевые продукты.

Анализ перевозки грузов автомобильным транспортом по регионам Республики Таджикистан показывает, что основная их доля приходится на Согдийскую область – примерно 38,6%, Душанбе – 8,57%, районы республиканского подчинения – 19,3%, Хатлонскую область – 32,99%, Горно-Бадахшанскую автономную область – 0,48% [4].

Резюмируя, можно сделать вывод о необходимости выделения в качестве самостоятельного блока транспортной составляющей в системе обеспечения региональной экономической безопасности и ее важнейшего элемента – автомобильного транспорта – в рыночных условиях хозяйствования. Негативные тенденции, выраженные в снижении конкурентоспособности региональной автотранспортной системы, грозят не только потерей рыночной доли и снижением потенциального дохода, но при определенных условиях транспортной, а затем и экономической изоляцией региона.

Таким образом, позитивные сдвиги в экономике региона способствуют адекватному развитию автотранспортной системы, что предполагает скоординированную работу транспортной инфраструктуры, доступность и безопасность предоставляемых услуг, снижение совокупных издержек на перевозки пассажиров и грузов, удовлетворение растущего платежеспособного спроса. Решение указанных задач в конечном счете и обеспечит транспортную составляющую региональной экономической безопасности. Внутриотраслевые ограничения, снижающие эффективность функционирования автомобильного транспорта в этих условиях, выступают в качестве отраслевых угроз экономической безопасности.

Литература

1. Семин П. А. Методология и инструментарий формирования общего транспортного пространства стран СНГ [Текст]: дис. д-ра эконом. наук : 05.22.01 / Семин Петр Александрович. – Санкт-Петербург, 2015. – 394 с.

2. Структура автоматизированной информационной системы оперативного управления международными грузовыми автомобильными перевозками. Григорьева Ю.Е., Герами В.Д. Автотранспортное предприятие. 2012. № 3. С. 27-28.

3. Озерская А.В. Развитие сети международных транспортно-логистических центров в условиях интеграции в мировую транспортную систему. Научно-теоретический журнал Наука и экономика. 2014. № 4 (36). С. 134-140.

4. Пенязь И.М. Логистика транспортных систем новости логистики и рынка транспортно-логистических услуг в России и за рубежом. Интегрированная логистика. 2015. № 5. С. 2-3.

5. Курманова Е.Л. Взаимосвязь логистической инфраструктуры товарного рынка и рынка транспортных услуг. Вестник транспорта. 2014. № 10. С. 41-44

6. Филимонова М.А. Проблемы и состояние рынка транспортно-логистических услуг России в условиях экономической рецессии. Экономика и менеджмент инновационных технологий. 2016. № 12 (63). С. 42-50.

7. Манукян Г.Г. Обзор транспортной стратегии российской федерации и динамика развития рынка транспортно-логистических услуг. Гуманитарный вестник. 2016. № 8 (46). С. 6.

8. Старкова Н.О. Тенденции развития логистических услуг на современном мировом рынке. Политематический сетевой электронный научный журнал Кубанского государственного аграрного университета. 2013. № 85. С. 480-490.

9. Принципы формирования региональной системы управления международными автомобильными перевозками в московской области. Доманов В.Н. Транспорт: наука, техника, управление. 2009. № 10. С. 19-21.

10. Особенности перевозки генеральных грузов в международном сообщении на автомобильном транспорте. Евсеева А.А., Красникова Д.А., Башлычев Г.А. Научно-методический электронный журнал Концепт. 2015. Т. 13. С. 3706-3710.

11. Пассажи́рские автомоби́льные перево́зки в междунаро́дном соо́бщении. Теоретический а́спект. Вебер Я.П., Витвицкий Е.Е. Техника и технологии строительства. 2016. № 1 (5). С. 1.
12. Проблемы взаимодействия автомобильного и водного транспорта при перевозках груза в международном сообщении. Зайкова Л.Г., Надирян С.Л., Голотова О.В. Научные труды Кубанского государственного технологического университета. 2016. № 5. С. 412-417.
13. Анализ влияния кризиса на рынок международных автомобильных перевозок при перевозке с помощью процедуры международной дорожной перевозки. Евсева А.А., Бабкина Е.А., Феклин Е.В. Научная мысль. 2015. № 2. С. 204-207.
14. Международные автомобильные перевозки в Узбекистане. Шермухамедов А.Т., Абирова Г.Р. Современная наука: актуальные проблемы и пути их решения. 2014. № 11. С. 38-41.
15. Методика оценки интенсивности конкуренции рынка международных автомобильных перевозок республики Беларусь. Ивуть Р.Б., Равино В.В., Зубрицкий А.Ф. Каспийский регион: политика, экономика, культура. 2012. № 1. С. 151-157.
16. Холопов К.В. Современное состояние и проблемы развития российского рынка международных автомобильных перевозок. Российский внешнеэкономический вестник. 2010. № 9. С. 43-51.
17. Лёвин, С. Б. Комплексное экспедирование транзитных грузов / С. Б. Лёвин // Транспорт: наука, техника, управление. – 2014. - № 11. – С. 59-60.
18. Шатманов О.Т. Исследования показателей и факторов, оказывающих влияние на эффективность перевозок международных грузов автомобильным транспортом. Вестник Таджикского технического университета. 2013. № 1 (21). С. 67-70.
19. Мамаев, Э. А. Управление региональными транспортными системами в условиях изменений: проблемы и модели: монография / Э. А. Мамаев; Рост. Гос. ун-т путей сообщения. – Ростов н/ Д, 2005. – 195 с.

20. Морозов, В. Н. Методология организации функционирования международных транспортных коридоров на основе кластерного подхода с применением мультимодальных логистических центров [Текст] : дис. ... д-ра технич. наук : 05.22.01 / Морозов Вадим Николаевич. – М., 2011. – 435 с.

21. Тохиров Т.И. Особенности автомобильного транспорта в системе производственной и социальной инфраструктуры региона. / Экономика природопользования. 2014. № 6. С. 25-30.

22. Таджикистан в цифрах 2017. Статистический сборник. / Душанбе. 2017. С. 160.