

УДК 33

***МНОГОУРОВНЕВЫЙ ПРОЦЕСС ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗОК  
АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ В УСЛОВИЯХ ЕАЭС***

***Стельмах Д.В.,***

*Студент*

*Брянский государственный университет им. академика И.Г.Петровского*

*г. Брянск, Россия*

***Худобко Т.А.,***

*Студент*

*Брянский государственный университет им. академика И.Г.Петровского*

*г. Брянск, Россия*

***Шуклина З.Н.***

*профессор, д.э.н.*

*Брянский государственный университет им. академика И.Г.Петровского*

*г. Брянск, Россия*

**Аннотация:** Работа посвящена актуальным вопросам развития многоуровневого процесса либерализации перевозок автомобильным транспортом в условиях ЕАЭС.

**Ключевые слова:** либерализация, интегрированность, транснационализация.

***MULTILEVEL PROCESS OF LIBERALIZATION OF ROAD TRANSPORT IN  
THE EAEU***

***Stelmakh D. V.,***

*Student*

*Bryansk state University.academician I. G. Petrovsky*

*Bryansk, Russia*

***Khudobko T. A.,***

*Student*

*Bryansk state University.academician I. G. Petrovsky*

*Bryansk, Russia*

***Shuklina Z. N.***

*Professor, Ph. D.*

*Bryansk state University.academician I. G. Petrovsky*

*Bryansk, Russia*

**Abstract:** the Work is devoted to topical issues of development of a multi-level process of liberalization of road transport in the EAEU.

**Key words:** liberalization, integration, transnationalization.

Современный мир требует обновления и формирования высокого уровня интегрированности экономических и социальных отношений между дружественными странами, что способствует активному развитию международных процессов. Независимо от мировой конкуренции, рисков новых геополитических трансформаций активизируется сближение государств, усиливается взаимодействие между финансовыми структурами, происходит постепенное переплетение различных отраслей экономик, которое выражается в формировании торговых и экономических содружеств и союзов. На мировом уровне происходит международная экономическая интеграция в эпоху глобализации. Ключевыми признаками обновляемых отношений являются рост объемов международной торговли, формирование зон свободной торговли и транснационализация крупнейших компаний, которые, в свою очередь, предполагают беспрепятственное перемещение товаров и ресурсов, что не может быть осуществлено без высокоразвитой транспортной системы. Транспорт играет важную роль в осуществлении всего процесса производства товаров, обеспечивая перевозку полезных ископаемых к месту их переработки, сырья к месту производства товаров, готовой продукции к конечному потребителю [9, С.209].

Перевозки рассматривают как вид предпринимательской деятельности, в рамках которой происходит перемещение в пространстве материальных объектов (грузов, багажа) и людей-пассажиров различными видами транспорта [17]. Процесс перевозки представляет собой совокупность операций от момента подготовки груза к отправлению до момента его получения, связанных с перемещением груза в пространстве без изменения его геометрических форм, размеров и физико-химических свойств [18]. Выделяют различные виды перевозок: 1) в соответствии с видом транспорта: железнодорожные, автомобильные, морские и речные, авиационные; 2) в соответствии с объектом: перевозка пассажиров или грузов; 3) в соответствии с количеством транспортных организаций, участвующих в перевозке: местного сообщения, прямого сообщения, прямого смешанного сообщения [9].

Следует отметить, что автомобильный транспорт довольно широко используется в грузовых и пассажирских перевозках в связи с развитой сетью коммуникаций. На рынке активно представлены следующие виды автомобильных перевозок: грузовые и пассажирские; промышленные, сельскохозяйственные, строительные, торговые, почтовые; массовые перевозки однородных грузов или мелкие партии товаров различных наименований; технологические, городские, пригородные, внутри- и межрайонные; междугородные или международные; на постоянной основе, сезонные или эпизодические [17].

Эксперты отмечают, что в организации международных перевозок требуется опыт на рынке транспортных услуг, связи и отлаженная работа персонала. Перевозка груза из одной страны в другую представляет собой сложный многоуровневый процесс, организация которого невозможна без учета различных факторов: больших расстояний, таможенных барьеров, правил и норм по организации перевозок в разных государствах [9]. Помимо жестких требований к сопроводительным документам перевозчики сталкиваются с

проблемой координации действий людей, живущих в разных регионах и говорящих на разных языках, т.е. с мультикультурной системой отношений, которая, в свою очередь, оказывает прямое влияние на внешнеэкономическую безопасность, устойчивость и активность общества и т.д.[13].

В России и ближнем зарубежье автомобильные перевозки, и в первую очередь контейнерные, занимают основную часть от общего объема грузоперевозок. Среди главных преимуществ автоперевозок выделим скорость перемещения груза между заданными пунктами, наиболее гибкую систему планирования маршрутов и полный контроль груза на всем пути его следования. Благодаря большой вместительности контейнеров и относительной простоте их эксплуатации, такие автоперевозки считаются оптимальным видом транспортировки грузов. Среди недостатков автоперевозок называют некоторую ограниченность движения, особенно в зимний период, т.к. скорость перевозки зависит не только от климатических погодных условий, но и от состояния дорог в целом и интенсивности движения на них; возможные ограничения перевозок негабаритных грузов; высокую стоимость транспортировки груза на дальние расстояния; необходимость быстрой разгрузки. Однако, несмотря на некоторые недостатки, автомобильные грузоперевозки со временем только увеличиваются в объемах, наращивая свои возможности перед другими видами перевозок [12,С.227].

Целью государства в области функционирования и расширения транспортной системы является создание специальных условий для экономического развития, использование географических особенностей страны в качестве ее конкурентного преимущества, а также в росте конкурентоспособности национальной экономики и улучшения качества жизни населения, обеспечивая доступ к качественным и безопасным транспортным услугам. Среди ключевых задач любого государства можно отметить рост требований, предъявляемый к транспортной инфраструктуре, к уровню

развития транспорта, а также к постоянному улучшению транспортной отрасли [1, С.81-82].

Для достижения указанной цели был образован Евразийский экономический союз (ЕАЭС) - международная организация региональной экономической интеграции, обладающая международной правосубъектностью, и которая создана с целью всестороннего улучшения, сотрудничества и повышения конкурентоспособности национальных экономик, а также создания условий для стабильного развития в интересах повышения жизненного уровня населения государств-членов. В ЕАЭС обеспечивается свобода движения товаров, услуг, капитала и рабочей силы, а также проведение скоординированной, согласованной или единой политики в отраслях экономики. В настоящее время государствами-членами ЕАЭС являются: Армения, Беларусь, Казахстан, Российская Федерация и Киргизия [10, С.19].

Важным качественным следствием экономической интеграции стал тот факт, что изменилась структура взаимной торговли стран ЕАЭС. На фоне снижения доли минеральных продуктов, наблюдается рост доли несырьевых товаров, таких, как машины, оборудование, транспортные средства, продукция химической промышленности. Преимущественно внутриотраслевой характер по сырьевым товарным группам (продовольственные товары, сельскохозяйственная продукция) имеет товарообмен Армении, Кыргызстана, Казахстана и России с партнерами по ЕАЭС, а товарооборот Беларуси и России имеет внутриотраслевой статус по несырьевым позициям (химическая промышленность, машины и оборудование) [6, С.155].

Постепенно нарастающая интернационализация и либерализация мировой торговли ведут к созданию предпосылок по формированию наиболее организованной системы взаимодействия всех участников внешнеэкономической деятельности в процессе таможенного оформления и таможенного контроля товаров и транспортных средств [1, С.80]. В связи с Вектор экономики | [www.vectoreconomy.ru](http://www.vectoreconomy.ru) | СМЭ Эл № ФС 77-66790, ISSN 2500-3666

этим в рамках ЕАЭС была разработана программа либерализации автомобильных перевозок грузов в странах союза.

Следует пояснить, что под либерализацией понимают снятие ограничений, отмену или ослабление государственного контроля, расширение свободы деятельности для экономических субъектов, снятие количественных и качественных ограничений [16]. Соответственно, либерализация автоперевозок направлена на то, чтобы снизить удельный вес и протяженность порожних пробегов, а также транспортные издержки потребителей услуг грузового автомобильного транспорта; повысить эффективность использования автотранспортных средств при осуществлении международных перевозок грузов; создать условия для развития конкуренции на рынке автотранспортных услуг и модернизации грузовых автотранспортных средств; снизить вредное воздействие на окружающую среду; определить единые условия и правила предоставления услуг грузового автотранспорта в рамках ЕАЭС [14].

С 1 января 2016 года началась реализация программы поэтапной либерализации автомобильных перевозок грузов в ЕАЭС. Либерализация предполагает четыре этапа:

- первый этап с 1 января 2016 г. по 31 декабря 2017 г.;
- второй этап с 1 января 2018 г. по 31 декабря 2019 г.;
- третий этап с 1 января 2020 г. по 31 декабря 2024 г.;
- четвертый этап с 1 января 2025 г. [14].

В 2016 г. Мансуров Т. - министр по энергетике и инфраструктуре Евразийской экономической комиссии - сообщил о перспективах экономической интеграции ЕАЭС, о документах, которые находятся в разработке для углубления данного процесса, а также о том, что процесс организации международных перевозок грузов стал проще. Министр подчеркнул, что странам-членам ЕАЭС необходимо оптимизировать основные направления и

этапы реализации скоординированной транспортной политики. Формирование единого транспортного пространства, создание и развитие евразийских транспортных коридоров, реализация и развитие транзитного потенциала в рамках союза называют среди ее основных приоритетов. Министр отметил необходимость координации развития транспортной инфраструктуры, а также создание транспортных организаций и логистических центров, которые будут способствовать обеспечению оптимизации процессов перевозки. По его словам, это позволит получить равные условия доступа на рынок транспортных услуг, поспособствует гармонизации условий и правил перевозок, переходу к снижению доли транспорта в конечной цене товара, росту грузопотоков в рамках торговли, формированию долгосрочных тарифов на транспортные услуги, и, наконец, созданию конкурентной рыночной среды. Реализация крупномасштабных проектов транспортной инфраструктуры, развитие мультимодальных логистических центров и повышение мобильности населения будут также возможны благодаря всему выше перечисленному [15].

Страны ЕАЭС занимают площадь более 20 млн. км. кв. и имеют общую протяженность железных дорог 107 тыс. км., автомобильных дорог 1609 тыс. км. и 289,3 тыс. км магистральных трубопроводов. В табл.1 представлена плотность дорог в ЕАЭС за 2016 г.

Таблица 1. Плотность действующих путей сообщения в странах ЕАЭС за 2016 г. (км/1000 км<sup>2</sup>) [6, С.46]

		А	Ж	Т
		втодороги	елезные дороги	рубопроводы
рмения	А	62,0	4,6	,5
еларусь	Б	17,0	6,5	1,9
азахстан	К	1,4	,5	,21
ыргызстан	К	4,8	,1	,9
	Р	8	5	1

Россия		5,0		,0		4,9
АЭС	Е		8		5	1
		3,5		,3		4,3

Самый высокий показатель плотности действующих путей сообщения из стран ЕАЭС отмечен в Беларуси, а самый низкий - в Казахстане.

В табл.2 представлен объем грузоперевозок по основным видам транспорта в странах ЕАЭС на 2017 г. [19].

Таблица 2. Объем грузоперевозок по основным видам транспорта в странах ЕАЭС на 2017 г.(млн.т.)

		А	Ж	Т
		Автотранспорт	Ж/д транспорт	Трубопроводный транспорт
Армения	А	3,6	,6	,8
Беларусь	Б	66,7	46,3	24,4
Казахстан	К	300,8	78,8	32,8
Кыргызстан	К	9,8	,9	,2
Россия	Р	444,6	266,5	138,2
АЭС	Е	965,5	796,1	497,4

Преобладание автотранспорта в объеме грузоперевозок как в каждой стране, так и в целом по ЕАЭС, свидетельствует о широкой товарной номенклатуре взаимной торговли и увеличении значения приграничной торговли, в первую очередь, во взаимной торговле Беларуси с Россией, Казахстана с Россией и Кыргызстана с Казахстаном.

По данным Международного союза автомобильного транспорта в настоящее время автомобильный транспорт обеспечивает более 80 % общего объема перевозок грузов в государствах - членах ЕАЭС. Как отмечает Пак Е.В., увеличение доли автотранспорта и снижение объемов железнодорожного транспорта в структуре грузоперевозок ЕАЭС могут быть связаны с тем, что все



еще сохраняется ориентация взаимных перевозок на продукцию с низкой добавочной стоимостью во всех видах товаров [6, С.91].

Согласно статистическим данным ЕАЭС о деятельности автомобильного транспорта в 2016 г., общий объем перевозок грузов транспортом (без трубопроводного транспорта) составил 8 540,1 млн. тонн - 82,3% от общего объема перевозок грузов транспортом. Грузооборот автомобильного транспорта (без трубопроводного транспорта) по сравнению с соответствующим периодом 2015 года увеличился на 1,0% и составил 422,2 млрд.тонно-километров [19]. В табл.3 представлены данные по автомобильному транспорту в 2015-2017гг. в странах ЕАЭС.

Таблица 3. Деятельность автомобильного транспорта в ЕАЭС в 2015-2017 г. [19]

	Грузооборот, млрд тонно- км (за 2017 г)	Перевозки грузов, млн.тонн (за 2017 г)	Протяженность автодорог общего пользования, тыс.км (за 2015 г)
Армения	,7	3,6	7,6
Беларусь	7,0	66,7	101,6
Казахстан	61,9	300,8	96,5
Кыргызстан	,5	9,8	34,4
Россия	50,9	444,6	1480,8
ЕАЭС	22,0	965,5	1720,9

Из табл.3 видно, что самый большой грузооборот в 2017 г был у России и Казахстана; меньше всего груза было перевезено Арменией и Кыргызстаном.

Российская Федерация имеет выгодное расположение и находится на пересечении европейских транспортных коридоров, что является предпосылкой для полноценного участия в процессах международного перемещения товаров.

Хотя следует заметить, что развитие транспортных коридоров требует

огромных затрат на создание и усовершенствование определенных участков транспортных сетей в соответствии с международными стандартами [1, С.81].

Международный транспортный коридор (МТК) - это высокотехнологическая транспортная система, концентрирующая транспорт общего пользования и телекоммуникации на основных направлениях. МТК наиболее эффективно функционирует в условиях единого таможенного, правового и экономического пространства [4,С.81].

По словам Пехтерева Ф.С. и Замковой А.А., в настоящее время в России отмечается достаточно низкий уровень развития терминально-логистической инфраструктуры, которая бы отвечала современным требованиям грузовладельцев. Создание, например, на сети железных дорог эффективной системы терминальных комплексов, элементы которой должны быть интегрированы в российскую и международную транспортные системы, является основной целью в области логистики. Для достижения этой цели необходимо решить основную задачу, которая заключается в формировании и развитии сбалансированной терминально-складской сети на всей территории России путем создания грузоперерабатывающих терминалов, мультимодальных терминальных комплексов многоцелевого назначения, которые будут предоставлять широкий спектр услуг складского, таможенного и сопровождающего характера.

Среди основных задач формирования сети терминально-логистических центров (ТЛЦ) исследователи выделяют: повышение качества услуг путем интеграции отдельных составляющих процесса перевозки в единую логистическую цепь; формирование условий для эффективного взаимодействия видов транспорта через ТЛЦ; организацию комплексного транспортного обслуживания с развитием таможенно-брокерского обслуживания. Формирование терминальной инфраструктуры на сети железных

дорог, по их мнению, должно способствовать развитию интермодальных и мультимодальных схем доставки грузов [8, С.30-31].

Первый этап программы либерализации автомобильных перевозок грузов в ЕАЭС уже реализован, и достигнуты некоторые результаты. Так, автотранспортный контроль уже перенесен на внешнюю границу ЕАЭС и определен единый порядок его осуществления; международные автомобильные перевозки грузов проходят без специальных разрешений [15]. Но первый этап выявил и ряд проблем регулирования международных операций. Беликова А.В. и Ермилов И.С. отмечают, например, неэффективность реализации потенциала таможенного управления; недостаточное информирование таможенных органов о ценообразовании и нововведениях в зарубежных странах; неэффективное использование современных технологий и модернизации [1, С.80].

По мнению Тохирова Т.И., в последнее время развитие международных автомобильных перевозок между странами СНГ в рамках формирования общего транспортного пространства значительно осложняется. Среди причин называют различные требования к массам и габаритам автотранспортных средств, отсутствие единого нормативно-правового межгосударственного регулирования транспортной деятельности, отсутствие единой системы информационного обеспечения транспортного процесса, а также недостаточное развитие транспортной инфраструктуры и транспортной техники.

Несовершенство действующего транзитного режима между странами СНГ, как уточняет Тохиров Т.И., особенно сильно влияет на транспортный бизнес. Имеется достаточное количество различных конвенций и соглашений, которые подписаны большинством стран СНГ относительно транзита по автомобильным дорогам. Но, несмотря на это многочисленные налоги и пошлины на транзит в ряде государств не соответствуют общепринятым принципам, прописанным в соглашениях, они носят дискриминационный характер; взимание налогов и сборов происходит повторно, порой имеются

неточные данные по уровню и структуре. И самое печальное, что они не оказывают устойчивого влияния на развитие международного автомобильного транспорта и экономику стран, т.к. по-прежнему наблюдаются некачественные дороги и плохая инфраструктура [11, С.158-159].

Как отмечает Пак Е.В., существующий уровень развития транспортно-логистического комплекса ЕАЭС и отсутствие полноценной Единой технологической платформы являются основными препятствиями для расширения и углубления транспортно-логистического сотрудничества в союзе. Ключевыми проблемами современного транспортно-логистического комплекса ЕАЭС исследователь называет низкую плотность действующих транспортных коммуникаций; преобладание в структуре рынка ЕАЭС провайдеров логистики уровня 1PL и 2PL и высокие издержки в конечной стоимости товара. Другим тормозом развития сотрудничества в ЕАЭС является низкий уровень развития транспортно-логистической инфраструктуры региона. По мнению исследователя, транспортная инфраструктура ЕАЭС сильно изношена; в складской наблюдается недостаток складских помещений класса «А»; таможенная инфраструктура недостаточно способствует сокращению времени прохождения таможенных формальностей на границе; управленческая, в свою очередь, не предоставляет необходимую степень интеграции через сеть международных и региональных международных транспортно-логистических центров транспортно-логистических услуг [6, С.157].

Среди препятствий на автомобильном транспорте для интеграции Пак Е.В. называет сохраняющиеся трудности перехода на электронное оформление международных перевозок; преобладающее влияние России на рынке автоперевозок ЕАЭС; отсутствие эффективного механизма обеспечения конкурентоспособности автоперевозчиков Армении, Беларуси, Казахстана и Кыргызстана перед российскими компаниями в условиях свободного доступа на рынки друг друга. Ученый считает, что только при условии четкой

координации транспортно-логистической и таможенной инфраструктуры возможна эффективная работа автомобильных пунктов пропуска на внешней границе ЕАЭС [Там же, С.122].

Основными проблемами развития транспортно-логистических услуг в странах ЕАЭС Вацило А.А. называет недостаточное количество инвестиций, направленных на развитие транспортно-логистической инфраструктуры, что ведет к малому количеству складских помещений классов «А» и «В», нехватку скоростных автомагистралей, дорог с улучшенным покрытием, неразвитость придорожного сервиса и т.д.; недостаточное развитие рынка 3PL услуг; малый объем функций логистики, переданных предприятиям на аутсорсинг; слабо квалифицированный персонал; несовершенство таможенного и иного контроля на границах; слабое нормативно-правовое регулирование логистической деятельности; недостаточное развитие информационно-коммуникативных технологий в сфере логистики и т.д. [2, С.258].

Печенко Н.С. предлагает предприятиям стран-участников ЕАЭС для сохранения и улучшения позиций на мировых рынках повышать уровень технологичности и эффективности логистических бизнес-процессов. Особое внимание предлагается уделить снижению уровня затрат по экспортно-импортным операциям, повышению качества обслуживания потребителей, а также улучшению процессов регулирования и координации управления потоками [7, С.183].

Оптимизацию логистических потоков в экспортно-импортных цепях поставок в странах ЕАЭС Печенко Н.С. предлагает начать с того, чтобы обеспечить повышение уровня подготовки кадров; затем разработать и внедрить технологические, информационные и информационно-управляющие технологии в сфере логистики; и потом уже внедрять инновационные продукты. Далее предлагается повысить инвестиционную привлекательность транспортно-логистической отрасли; перейти к концепции 4PL;

совершенствовать нормативное регулирование логистической отрасли стран ЕАЭС. Для повышения эффективности оказания логистических услуг необходимо создать систему достоверной статистической отчетности по логистическим показателям; разработать и внедрить информационно-управляющие технологии в сфере пограничного, таможенного и иных видов контроля; провести изменение логистических систем и объединение в единую евразийскую логистическую систему [Там же, С.184-185].

Согласно Лебедеву Е.А., наличие большого числа проблем, среди которых прохождение товаров через множество границ, единообразие необходимых логистических документов, набор регламентов и их знаний, которые сегодня распространяются на МТК всего мира, привели к необходимости создания в Европейском союзе постоянно действующего форума цифрового транспорта и логистики (Digital Transport and Logistics Forum- DTLF). Его наличие и опыт работы необходимо учитывать, поскольку, с одной стороны, через него успешно реализуются решения президента и правительства Российской Федерации по цифровой экономике, а с другой стороны, открываются большие возможности для развития России и стран-участников ЕАЭС, которые может представить цифровая логистика и цифровой транспорт в международной торговле при организации работы МТК [5, С.33].

Позитивные последствия цифровизации цепей поставок и транспортно-логистической отрасли очевидны. Например, с точки зрения географических границ рынка, логистические процессы в цифровой среде приобретают повсеместный и связанный характер, что позволяет логистическим операторам реализовать скорость и время как конкурентное преимущество. Технологии онлайн бронирования и отслеживания грузоперевозок позволяют получать информацию о местонахождении грузов в международных транспортных цепях, производить мониторинг загрузки, выгрузки и отслеживания перемещения грузов по территории терминально-складских комплексов, осуществлять поиск

подвижного состава с необходимыми характеристиками, и перевозчиков, отвечающих в полной мере выбранным клиентами критериям.

Распространение цифровых технологий стимулирует компании транспортной отрасли анализировать свои рыночные возможности и изучать конкурентное окружение для определения потенциальных возможностей роста. Инновации, технологии и модели, связанные с цифровизацией, изменяют транспортную отрасль с точки зрения повышения ее эффективности и увеличения возможностей по формированию транспортной логистики будущего [3, С.88-91].

Таким образом, начавшийся в 2016 г. многоуровневый процесс либерализации перевозок автомобильным транспортом в ЕАЭС выявил большое количество проблем, но наметились пути их решения. Одним из таких решений является широкое использование современных цифровых технологий и логистических информационных систем, с помощью которых возможно управлять заказами, осуществлять планирование, организацию, мониторинг и контроль всей процедуры доставки товаров. Грамотное применение этих и других решений позволит использовать имеющийся транспортный потенциал более эффективно, повысить конкурентоспособность региональных перевозчиков и эффективность международной транспортно-логистической деятельности в целом.

#### **Библиографический список**

1. Беликова А.В., Ермилов И.С. Транспортно-логистический аспект международного сотрудничества в таможенном деле // Инновационное развитие. 2018. № 4. С.79-82.
2. Ващило А.А. Проблемы развития транспортно-логистических услуг в странах Евразийского экономического союза // Вестник БНТУ. 2016. С. 257-262.

3. Дмитриев А.В. Формирование цифровой среды транспортной логистики // Логистика - евразийский мост: материалы XIII Международной научно-практической конференции. Красноярск. 2018. Ч.1. С.88- 92.
4. Кабанов Ф.О. Международные транспортные коридоры России и сопредельных государств // Тенденции развития науки и образования. 2017. С.81-84.
5. Лебедев Е.А., Васильев Н.А., Ашыров М.А. Развитие цифровых технологий в странах ЕАЭС на примере юга России и Туркменистана // Евразийский союз ученых. 2018. № 4. С.32-35.
6. Пак Е.В. Перспективы развития сотрудничества в области транспорта и логистики в Евразийском экономическом союзе. Дис. на соиск. учен. степ. канд. эк. наук. - МГИМО: Москва, 2017. 201 с.
7. Печенко Н.С. Логистический потенциал экспортно-импортных цепей поставок в Евразийском экономическом союзе // Логистика - евразийский мост: материалы XIII Международной научно-практической конференции. Красноярск. 2018. Ч.1. С.182-187
8. Пехтерев Ф.С., Замковой А.А. О формировании научных задач по созданию интегральной евроазиатской транспортной системы в контексте развития международных транспортных коридоров // Бюллетень Объединенного ученого совета ОАО «РЖД». 2018. № 1. С. 28–36.
9. Попова Ю.В. К вопросу о теоретической основе глобализации мировой транспортной системы // Логистика - евразийский мост: материалы XI Международной научно-практической конференции. Красноярск. 2016. Ч.1. С.208-212.
10. Тарасов А.А., Голубкина К.В. Транспортная безопасность в зоне ЕАЭС // Интернаука: научный журнал. № 6(10). Часть 2. – М., Изд. «Интернаука», 2017. С. 19-20.



11. Тохиров Т.И. Анализ развития автотранспортной системы региона при выполнении международных перевозок // Вестник молодых ученых СГЭУ. 2018. №1. С.158-168.

12. Ширяева Е.Д., Федотова А.А. Проблемы контейнерных перевозок в России и странах Евразийского экономического союза // Наука и знание: конкурентоспособность общества, науки и бизнеса в условиях мировых интеграционных процессов: материалы международной научно-практической конференции. Новороссийск. 2017. С.226-230.

13. Шуклина З.Н. Формирование мультикультурной системы отношений для повышения внешнеэкономической безопасности // Вектор экономики. 2018. №5 (23). С.32

14. В 2016 году в ЕАЭС начнется либерализация каботажных перевозок. URL: <http://www.logistics.ru/transportation/news/v-2016-godu-v-eaes-nachnetsya-liberalizaciya-kabotazhnyh-perevozok>

15. К чему приведет либерализация грузовых перевозок. URL: <http://ecpg.ru/novosti/k-chemu-privedet-liberalizatsiya-gruzovyih-perevozok.html>

16. Либерализация. URL: <https://dic.academic.ru/dic.nsf/business/7169>

17. Перевозка различными видами транспорта. Виды перевозок. URL: <http://fb.ru/article/259268/perevozka-razlichnyimi-vidami-transporta-vidyi-perevozok>

18. Процесс перевозки. URL: <http://www.transpobrand.ru/tabras-842-1.html>

19. Статистика Евразийского экономического союза. Об основных социально-экономических показателях Евразийского экономического союза (январь-декабрь 2017 г). URL: <http://www.eurasiancommission.org>.

