

Развитие конкуренции на рынке международных автомобильных перевозок грузов в Российской Федерации

*К.В. Холопов,
А.И. Забоев*

УДК 339.13
ББК 65.42
Х-737

Российский рынок международных автомобильных перевозок грузов является высококонкурентным, помимо отечественных транспортных компаний на нем функционируют сотни, а по некоторым оценкам, и тысячи, зарубежных автоперевозчиков из более чем 50 государств Европы и Азии. Конкуренция между автоперевозчиками разных стран на российском рынке международных перевозок грузов является внутривидовой. Помимо нее существует также межвидовая конкуренция, охватывающая различные виды транспорта, участвующие в обеспечении российской внешней торговли, в частности, это автомобильный и железнодорожный транспорт. В настоящей статье рассматриваются преимущественно вопросы внутривидовой конкуренции.

Конкуренция между автоперевозчиками различных стран за грузы российской внешней торговли возникает вследствие доступа на наш рынок иностранных автотранспортных компаний в соответствии с международными договорами, в первую очередь межправительственными соглашениями о международном автомобильном сообщении, подписанными Российской Федерацией и зарубежными странами.

Механизмом регулирования конкуренции на рынке международных автомобильных перевозок грузов является разрешительная система, предусматривающая возможность получения доступа транспортных операторов к рынку путем выдачи соответствующих разрешений, т.н. «дозволов».

В настоящее время разрешительная система осуществления международных автомобильных перевозок грузов является общепринятым инструментом защиты интересов государств в международной торговле транспортными услугами. Большинство государств устанавливает в своем национальном законодательстве наличие разрешений как обязательное условие доступа иностранных автомобильных перевозчиков на рынок услуг в области международной перевозки грузов¹. Условия и порядок

¹ В настоящей статье вопросы международных перевозок автомобильным транспортом пассажиров, багажа и почты, а также внутренних перевозок, включая каботаж, не рассматриваются

выдачи разрешений определяются упомянутыми межправительственными соглашениями о международном автомобильном сообщении.

В Российской Федерации разрешительный порядок доступа иностранных перевозчиков для осуществления международных перевозок по территории Российской Федерации закреплен Федеральным законом от 24 июля 1998 г. № 127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения», статьей 2 которого предусматривается:

☑ перевозки по территории России осуществляются в соответствии с российскими и иностранными разрешениями;

☑ международными договорами в области международного автомобильного транспорта на условиях взаимности может предусматриваться осуществление международных перевозок без разрешений.

Россия является Стороной более 50 двусторонних соглашений о международном автомобильном сообщении. Часть из них заключены еще СССР, и Россия участвует в них в качестве правопреемницы бывшего СССР (например, соглашения с Данией, Францией и др.).

С семью странами – Арменией, Республикой Беларусь, Казахстаном, Кыргызской Республикой, Республикой Молдова, Таджикистаном и Узбекистаном межправительственными соглашениями установлена безразрешительная система перевозок в двустороннем и транзитном сообщениях. Кроме этого, без разрешений в двустороннем сообщении осуществляются перевозки между Россией, Украиной и Исламской Республикой Иран.

Для перевозок грузов между Россией и другими государствами требуется получение разрешения («дозвола»). Кроме двусторонних перевозок, разрешения могут требоваться для транзитных перевозок, а также перевозок грузов в/из третьих стран.²

Кроме двусторонней разрешительной системы, в России действует также система многосторонних разрешений Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ)³, к которой наша страна присоединилась в 1997 году. Разрешения ЕКМТ – это многосторонние разрешения, предназначенные для осуществления международных перевозок, выданные на основании системы квотирования. По разрешениям ЕКМТ автомобильные перевозки выполняются между странами-участницами ЕКМТ или транзитом через территорию одной или нескольких стран-участниц ЕКМТ транспортными средствами, зарегистрированными в какой-либо стране-участнице ЕКМТ. С 1 января 2014 года разрешения выдаются только для перевозок теми транспортными средствами, которые удовлетворяют техническим требо-

² Холопов К.В. Международное частное транспортное право. Анализ норм международного и российского транспортного права: Учебное пособие. – М.: Статут, 2010. с. 483.

³ В настоящее время ЕКМТ преобразована в Международный транспортный форум (МТФ)



ваниям, устанавливаемым классами экологичности «Евро-3», «Евро-4», «Евро-5» и «Евро-6».

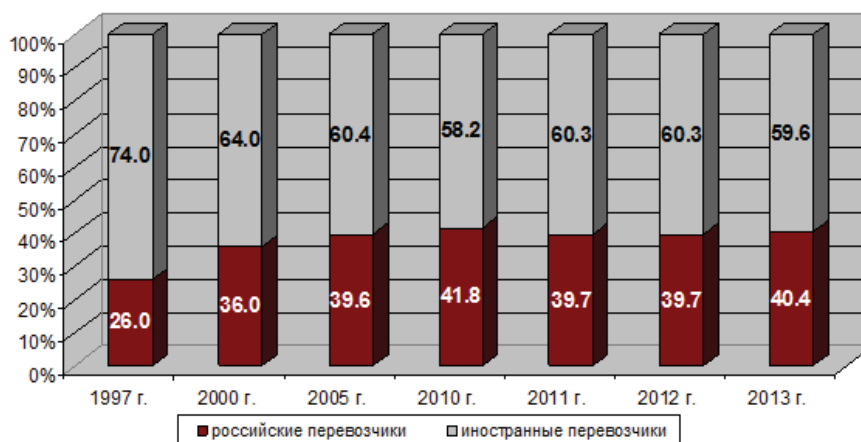
Сложившаяся конфигурация разрешительных и безразрешительных систем повлияла на распределение сегментов отечественного рынка международных перевозок грузов между российскими и зарубежными перевозчиками. В 2013 г. удельный вес российских перевозчиков в общем объеме международных автоперевозок составил 40,4% и по сравнению с 2012 г. возрос на 0,8%. С середины 90-х годов общей тенденцией было укрепление позиций российских перевозчиков (26% в 1997 г., 36% в 2000 г., и 42% в 2010 г.). Однако, начиная с 2011 г., удельный вес российских перевозчиков незначительно сократился и стабилизировался на уровне 40% (см. рисунок 1).

Вместе с тем, удельный вес российских автоперевозчиков существенно отличается на направлениях между Россией и странами Европы, с одной стороны, и Россией и странами Азии, с другой. На европейских направлениях, включая Турцию (т.е. со странами-участницами системы разрешений ЕКМТ), удельный вес российских перевозчиков существенно ниже и оценивается в 37,8%.

При этом практически на всех направлениях происходит усиление конкуренции за более дорогостоящие грузы, перевозка которых осуществляется по более высоким ставкам фрахта, что в конечном итоге является определяющим фактором эффективности работы автотранспортных компаний.

Рисунок 1

Участие российских и иностранных автотранспортных компаний в осуществлении перевозок российских внешнеторговых грузов в 1997-2013 гг., (%)



Источники: данные официального интернет-портала Российской ассоциации международных автомобильных перевозчиков <http://www.asmap.ru/> и официального интернет-портала Российского автотранспортного союза <http://ras-info.ru/>

В 2011-2012 гг. удельный вес разрешений ЕКМТ значительно сократился при одновременном росте объемов безразрешительных перевозок (главным образом за счет роста объемов перевозок между Россией и Республикой Беларусь). При этом в 2011-2012 гг. увеличился также удельный вес перевозок, выполненных с использованием разрешений «в/из третьих стран», выдаваемых на двусторонней основе ряду стран, перевозчики которых активно работают на рынке международных автотранспортных перевозок в Российской Федерации.

Наиболее активно на российском рынке в 2012 г. работали украинские (+14% объемов перевозок), польские (+21%) и литовские (+6%) перевозчики. При этом отмечается небольшое снижение объемов у перевозчиков Финляндии (-5%) и Молдовы (-1%).

За пятнадцатилетний (1998-2012 гг.) период с использованием разрешений ЕКМТ российскими и иностранными перевозчиками было перевезено порядка 20 млн. тонн отечественных внешнеторговых грузов. Удельный вес перевозок российских внешнеторговых грузов с использованием разрешений ЕКМТ в среднем за 15-летний период составил 6,3%. Кроме этого, объем перевозок грузов российскими перевозчиками между странами Европы (без пересечения российской границы) за этот период на основании данных Российского автотранспортного союза (РАС) оценивается ориентировочно в 4 млн тонн. Следует отметить, что указанные перевозки являются чистым экспортом транспортных услуг, но, в то же время, вследствие несовершенства методологии статистического учета не фиксируются российской статистикой как показатель, характеризующий работу автотранспортного сектора.

Перевозки российских внешнеторговых грузов автомобильным транспортом с использованием разрешений ЕКМТ достигли своего максимума в 2008 году и составили 2,7 млн тонн (7,1% от общего объема международных перевозок). В 2009 г. их удельный вес вырос до 10,4% за счет того, что их объем, выраженный в тоннах, вследствие острой фазы кризиса сократился менее значительно (на 10%), чем объем международных автотранспортных перевозок в целом (на 27,4%). В 2010 году на перевозчиков 7-и государств пришлось 84,4% от общего числа поездок, выполненных иностранными перевозчиками в Россию с использованием разрешений ЕКМТ.

С учетом сокращения базовой квоты разрешений ЕКМТ для Российской Федерации с 2011 г. произошло существенное сокращение объемов перевозок с их использованием. В 2012 г. этот объем оценивается в 450 тыс. тонн (немногим более 1% от общего объема международных перевозок). Сокращение базовой квоты также привело к четырехкратному снижению объемов перевозок грузов российскими автотранспортными компаниями между пунктами в третьих странах. Объем перевозок грузов, выполненных иностранными перевозчиками с использованием разрешений ЕКМТ с 2011 года также сократился, но менее существенно.



Более 80% от общего объема перевозок грузов с использованием разрешений ЕКМТ в 2012 г., выполненных российскими перевозчиками пришлось на 6 основных направлений – Германия, Италия, Голландия, Польша, Литва и Бельгия. При этом, по данным РАС, в 2012 году происходило увеличение объемов перевозок грузов по разрешениям ЕКМТ со странами, находящимися на «дальнем плече» – Италией, Германией, Голландией и др. Во многом это было связано с результатами от принятых Минтрансом России мер по стимулированию перевозчиков к более эффективному использованию разрешений ЕКМТ и введением понижающего коэффициента для автотранспортных компаний, работающих на приграничные страны в соответствии с внесенными изменениями в Приказ Минтранса России от 17 декабря 2009 г. №240 «Об утверждении условий распределения иностранных и многосторонних разрешений российским перевозчикам». По итогам 2012 г., по одному годовому многостороннему разрешению российские перевозчики выполнили в среднем 1,85 кругорейса в/из России в месяц, что косвенно свидетельствует о повышении эффективности использования разрешений ЕКМТ российскими автотранспортными компаниями. Интенсивное использование разрешений ЕКМТ иностранными перевозчиками в качестве одной из причин было связано с дефицитом двусторонних разрешений на поездки в Россию на целом ряде направлений.⁴

Второй причиной являются излишки провозных мощностей на транспорте сопредельных с Россией стран, что привело к использованию «свободного» парка автотранспортных средств в «кросс-трейде» (т.е. на рынках третьих стран). Анализ данных именно 2009 (кризисного) года весьма показателен, поскольку свидетельствует о том, каким образом в ряде стран Европы происходила «утилизация» возникшего переизбытка автопарка и труда водителей, участвующих в сфере международных перевозок, при значительном сокращении объемов промышленного производства, внешней торговли и спроса на товары и услуги.

Система разрешений ЕКМТ стала механизмом частичного разрешения проблем экономической занятости и спроса путем экспансии перевозчиков стран Европы и некоторых стран СНГ на рынки третьих стран (в т.ч. Российской Федерации) в условиях острой фазы кризиса. Натиск зарубежных перевозчиков через разрешения ЕКМТ к российским внешнеторговым грузам в условиях резкого сокращения спроса и стоимости фрахта достаточно больно «ударил» по отечественным автотранспортным компаниям, что и стало своего рода «спусковым механизмом» при принятии Минтрансом России решения о снижении базовой квоты ЕКМТ для России начиная с 2011 года.

⁴ Подробнее см. Бровкина О. Об уровне конкурентоспособности российских автоперевозчиков на международном рынке автотранспортных услуг. Автомобильный транспорт. №4, 2014., с. 12-14.

Одной из важнейших особенностей системы разрешений ЕКМТ является создание стимула к обновлению парка подвижного состава участвующими автотранспортными компаниями. Благодаря применению повышающих коэффициентов пересчета базовой квоты в фактически выдаваемые разрешения, очевидные преимущества все последние годы получали страны, автотранспортные компании которых активно внедряли современную технику высоких экологических классов Евро-4, Евро 5 и Евро-6.

Наиболее высокий коэффициент обмена базовой квоты имеют Республика Молдова (8,4 в 2010 г.), Литва (7,94), Республика Беларусь (7,77), Польша (7,5). Эти страны последние годы являются лидерами по качеству подвижного состава, используемого для международных перевозок с использованием разрешений ЕКМТ (они же и используют их с целью доступа на российский рынок). В то же время к российской базовой квоте в 2010 г. применялся повышающий коэффициент 6,07, что свидетельствовало о более низком удельном весе автомобилей Евро-4 и Евро-5 в общей структуре парка.

Таким образом, экологическая структура парка автотранспортных средств является одним из главных факторов конкурентоспособности на рынке международных автомобильных перевозок грузов. О совершенстве структуры парка позволяют судить данные по международным автотранспортным компаниям – членам Ассоциации международных автоперевозчиков России (АСМАП).

Общее количество транспортных средств, принадлежащих компаниям-членам АСМАП и используемых в международных перевозках с 2009 по 2012 выросло на 22,09% с 29,5 тыс. ед. до 35,96 тыс. ед. Прирост в 2010, 2011 и 2012 годах составил 0,8%, 12,1% и 8% соответственно. В настоящее время в структуру парка входят автомобили классов Евро 2 и ниже, Евро-3, Евро-4 и Евро-5.

Количество автомобилей, не удовлетворяющих требованиям экологического стандарта Евро 3, сократилось за последние 4 года на 42,2% и составило в 2012 г. 6724 единиц. Данное сокращение парка было компенсировано незначительным увеличением парка автомобилей экологического класса Евро-3 на 6,4%, или 973 единиц, и увеличением более чем в 5 раз парка автомобилей экологического класса Евро-4 и Евро-5 с 2504 единиц до 12945 единиц.

По состоянию на конец 2013 г. среди перевозчиков-членов АСМАП только 39% парка относилось к экологическим классам Евро-4 и Евро-5. В то же время в структуре парка транспортных средств в Республике Беларусь удельный вес автомобилей класса Евро-4 и выше составляет около 80%, Грузии и Молдовы – более 60%, Украины – почти 50%, Казахстана – более 40%.

Обновление парка автотранспортных средств, участвующих в международных перевозках грузов, является одной из ключевых проблем для отечественных автотранспортных компаний. Приобретение или лизинг современных автомобилей



связаны для российских перевозчиков со сложными процедурами, высокими налоговыми и таможенными платежами, а также утилизационными сборами при его приобретении. На протяжении длительного периода государство проводило громоздкую и непредсказуемую политику в отношении ставок таможенных пошлин на грузовой подвижной состав (в частности, в конце 1990-х – начале 2000 гг. в течение 8 лет они кардинально менялись 8 раз). Все это приводило к сокращению закупок подвижного состава российскими перевозчиками, финансовым потерям российских автотранспортных компаний вследствие неустоек за преждевременный возврат машин, взятых в лизинг, вынужденным закупкам менее дорогого подвижного состава «секонд-хенд» из стран Европы.

Указанные причины породили длинный тренд по снижению конкурентоспособности российских перевозчиков на европейском рынке. В отличие от России правительства ряда соседних государств (Республика Беларусь, Республика Молдова, Турция, Украина и др.) все эти годы проводили политику, направленную на содействие обновлению подвижного состава национальных автотранспортных компаний, в результате чего в этих странах была создана конкурентоспособная отрасль, а потенциал национальных автоперевозчиков стал превосходить соответствующий потенциал внешней торговли.

Недостаток современного подвижного состава отрицательно влияет на конкурентоспособность российских перевозчиков сразу по двум направлениям – более высокие эксплуатационные издержки ведут к увеличению стоимости транспортных услуг и, тем самым, повышают риск проигрыша в конкурентной борьбе перевозчикам зарубежных стран, имеющим современные экономичные и экологичные автомобили.

Начиная с 2014 г., дополнительные преимущества в использовании разрешений ЕКМТ получают страны, транспортные операторы которых имеют автомобили экологического класса Евро-6. Однако в Российской Федерации число как самих машин класса Евро-6, так и число компаний, владеющих ими, является в настоящее время незначительным. С учетом этого базовая квота разрешений ЕКМТ для России, скорее всего, не сможет в ближайшие 1-2 года быть пересчитана в фактические годовые разрешения с максимальным коэффициентом.

В отличие от перевозчиков Республики Беларусь, Республики Молдова, Украины, стран Балтии и Польши, российские автотранспортные компании на протяжении длительного периода времени находились в худших условиях с точки зрения возможностей обновления подвижного состава, используемого для международных автоперевозок. Своевременное обновление конкурентоспособным подвижным составом ограничивалось высокими таможенными пошлинами и уплатой НДС, а также невыгодными условиями лизинга. Российские автотранспортные компании вынуждены оформлять кредиты в российских банках по более высоким ставкам, в отличие от зарубежных перевозчиков, что приводит к дополнительно-

му росту себестоимости перевозок и снижает ценовую конкурентоспособность российских операторов. Поэтому автопарк российских перевозчиков физически и морально устаревает, предприятиям приходится нести дополнительные издержки по его эксплуатации. С точки зрения ЕКМТ, недостаточное количество современных автомобилей высоких экологических классов не позволяло пересчитывать базовую квоту в максимальное число разрешений. Дополнительным негативным фактором в этой связи является введение утилизационного сбора, который увеличивает стоимость приобретаемой техники российскими перевозчиками (подобная финансовая нагрузка для зарубежных перевозчиков отсутствует).

Ставки ввозных таможенных пошлин на ввозимый на территорию России импортный подвижной состав, не производимый на её территории, но лоббируемые российским автопромом, на протяжении десятилетий менялись практически ежегодно, что делало непредсказуемым и высокорисковым мероприятием прогнозирование финансовой деятельности российских предприятий и заключение лизинговых соглашений.

Пути решения проблемы – принятие стабильных государственных мер по содействию замены используемого подвижного состава на автомобили, удовлетворяющие экологическим классам Евро-6 и современным требованиям рынка автотранспортных услуг.

Другим весьма негативным фактором, влияющим на конкурентоспособность российских автоперевозчиков, является налоговая нагрузка на бизнес. В настоящее время уровень налоговой нагрузки на российский автотранспортный бизнес, по сравнению с соседними странами, достаточно высокий.

В значительной степени пострадали малые предприятия, налоговые льготы для которых были отменены или пересмотрены в рамках государственных мер по обеспечению наполняемости бюджетов, введению новых обязательных платежей и ужесточения налогового администрирования.

Среди факторов более высокой конкурентоспособности европейских автотранспортных компаний по сравнению с российскими перевозчиками нельзя не отметить эффективную политику Европейского Союза, направленную, с одной стороны, на повышение эффективности автомобильных сообщений в ЕС, с другой, на защиту от конкуренции со стороны стран-не членов ЕС.

Расширение ЕС на страны Центральной и Восточной Европы и включение их в Общеввропейский рынок транспортных услуг создало для автотранспортных компаний, в первую очередь Латвии, Литвы, Польши и Эстонии, благоприятные условия для расширения доступа на международные рынки перевозок. С одной стороны, на эти компании распространён национальный режим в отношении транспортных операций между любыми странами-членами ЕС, в отношении найма рабочей силы, свободного безвизового пребывания ключевого персонала и водителей на всей территории Евросоюза и других аспектов деятельности в соот-



ветствии с коммунитарным законодательством ЕС. С другой стороны, более тесная интеграция автотранспортных компаний из стран Центральной и Восточной Европы в российский рынок автотранспортных услуг предполагает развитие тесных взаимосвязей между европейскими логистическими и транспортно-экспедиторскими компаниями и реализацию эффективных логистических цепочек доставки грузов, в т.ч. из стран ЕС и других стран мира (через морские торговые порты, расположенные на Балтике) в Россию. С учетом характера и стоимости импортных грузов, их доставка в Россию является привлекательным коммерческим бизнесом, в конкурентной борьбе за который автотранспортные компании из стран ЕС имеют преимущество по сравнению с перевозчиками из государств – не членов ЕС.

В то же время российские экспортные грузы рассматриваются для автоперевозчиков из стран ЕС как элемент «обратной загрузки». Применительно к системе ЕКМТ загрузка даже малой партии груза по демпинговым ставкам тарифа позволяет квалифицировать перевозку как груженный рейс, в т.ч. возвратный в страну регистрации. С учетом значительного дисбаланса между объемами экспортных и импортных перевозок российских грузов готовность иностранных перевозчиков жестко конкурировать за российский экспортный груз, в т.ч. и по ставкам тарифа ниже рыночных, приводит к дополнительному ценовому давлению и снижению эффективности работы российских перевозчиков в экспортном направлении, в т.ч. и по разрешениям ЕКМТ. Следствием высокой конкуренции со стороны иностранных перевозчиков при перевозках грузов из России и в Россию, наиболее доходными для российских автотранспортных компаний становятся перевозки грузов с использованием разрешений ЕКМТ между «третьими» странами (кросс-трейд).

С учетом системности проблемы конкуренции между операторами государств-членов ЕС и государств – не членов ЕС, адаптация к последствиям интеграционных процессов в Европе может быть достаточно болезненной еще долгое время. Решение указанной проблемы невозможно только механизмами жесткого двустороннего регулирования (пограничные с Россией страны будут увязывать либерализацию доступа к двусторонним перевозкам в Россию, в т.ч. из третьих стран, с проблемой транзита российских транспортных средств по своей территории в Западную Европу). Одним из механизмов решения проблемы может являться повышение эффективности использования многосторонних разрешений ЕКМТ при поездках между пунктами в ЕС.

Ужесточение требований к правилам труда и отдыха водителей, осуществляющих автомобильные перевозки в соответствии с Европейским соглашением о режиме труда и отдыха водителей 1970 г., а также нормами ЕС, также серьезно ограничивает конкурентоспособность российских перевозчиков. Негативный эффект увеличения накопленного времени на отдых, которое зависит от продолжи-

тельности нахождения водителя в рейсе (вплоть до двух суток перерыва на кругорейс) усиливается с ростом расстояний, что более значимо для российских, чем для европейских автоперевозчиков. При этом чем дальше от границ со странами Европы расположены российские автотранспортные предприятия, участвующие в системе перевозок с использованием разрешений ЕКМТ, тем продолжительнее работа водителя при выполнении первого и возвратного рейсов. Стремление сократить потери от простоя автопарка во время длительного отдыха водителя, вынуждает эти российские компании использовать дополнительных водителей, что увеличивает себестоимость перевозки.

Меры, которые должна предпринять Российская Федерация на национальном уровне по повышению конкурентоспособности российских перевозчиков, заключаются в создании технических, технологических и правовых механизмов для модернизации отрасли. Одним из ключевых элементов этих мер должно стать содействие обновлению парка автомобилей, используемых для международных автомобильных перевозок, путем интенсивного наращивания современного парка седельных тягачей высоких экологических классов Евро-5 и Евро-6, развитие инфраструктуры российских морских торговых портов (с целью повышения загрузки внутреннего транспорта и переключения внешнеторговых грузопотоков на отечественную транспортную инфраструктуру), создание крупных логистических и транспортно-распределительных комплексов («сухих портов») ближе к границе Российской Федерации. Одна из ключевых мер – совершенствование механизма распределения разрешений ЕКМТ среди российских перевозчиков (во главу угла должны быть поставлены такие критерии, как обеспеченность автотранспортных компаний подвижным составом высоких экологических классов Евро-5 и Евро-6, высокая эффективность использования разрешений ЕКМТ на зарубежных рынках за отчетный период и др.). Кроме этого, должна быть усовершенствована система выдачи двусторонних разрешений, а также контроля использования двусторонних разрешений и многосторонних разрешений ЕКМТ перевозчиками иностранных государств.

БИБЛИОГРАФИЯ:

1. Холопов К.В. Международное частное транспортное право. Анализ норм международного и российского транспортного права: Учебное пособие. – М.: Статут, 2010. - 702 с. (Holopov K.V. Mezhdunarodnoe chastnoe transportnoe pravo. Analiz norm mezhdunarodnogo i rossijskogo transportnogo prava: Uchebnoe posobie. – М.: Statut, 2010. - 702 s.)
2. Баклацкий С. Без сбоев. Международные автомобильные перевозки. №2, март-апрель 2014., с. 12-16 (Baklackij S. Bez sboev. Mezhdunarodnye avtomobil'nye perevozki. №2, mart-aprel' 2014., s. 12-16.).
3. Холопов К.В. Современное состояние и проблемы развития российского рынка меж-



дународных автомобильных перевозок. Российский внешнеэкономический вестник. №9, 2010., с. 43 -51 (Hologov K.V. Sovremennoe sostojanie i problemy razvitija rossijskogo rynka mezhdunarodnyh avtomobil'nyh perevozok. Rossijskij vneshnejekonomicheskij vestnik. №9, 2010., s. 43 -51).

4. Бровкина О. Об уровне конкурентоспособности российских автоперевозчиков на международном рынке автотранспортных услуг. Автомобильный транспорт. №4, 2014., с. 12-14 (Brovkina O. Ob urovne konkurentosposobnosti rossijskih avtoperevozchikov na mezhdunarodnom rynke avtotransportnyh uslug. Avtomobil'nyj transport. №4, 2014., s. 12-14).

5. Доклад о результатах и основных направлениях деятельности Министерства транспорта Российской Федерации в 2012 году и на 2013–2015 годы. М.: Минтранс России, 2013., -151 с. (Doklad o rezul'tatah i osnovnyh napravlenijah dejatel'nosti Ministerstva transporta Rossijskoj Federacii v 2012 godu i na 2013–2015 gody. M.: Mintrans Rossii, 2013., -151 s.)

6. Холопов К.В., Забоев А.И. Российский рынок международных автомобильных перевозок грузов: современное состояние, тенденции и перспективы развития. Российский внешнеэкономический вестник. №7, 2014. с. 97-104 (Hologov K.V., Zaboev A.I. Rossijskij rynek mezhdunarodnyh avtomobil'nyh perevozok gruzov: sovremennoe sostojanie, tendencii i perspektivy razvitija. Rossijskij vneshnejekonomicheskij vestnik. №7, 2014. s. 97-104)

