

Высшее профессиональное образование как фактор развития международных экономических отношений

УДК 658.7/.8 : 37
ББК 65.428 : 74
Х-736

*Константин Владимирович ХОЛОПОВ,
доктор экономических наук, профессор,
Всероссийская академия внешней торговли
(119285, Москва, Воробьевское шоссе, 6А),
кафедра технологии внешнеторговых сделок - зав. кафедрой,
тел. 8(499) 147-94-37;*

*Андрей Моисеевич ГОЛУБЧИК,
кандидат экономических наук,
Всероссийская академия внешней торговли
(119285, Москва, Воробьевское шоссе, 6А),
кафедра технологии внешнеторговых сделок - профессор,
тел.: 8(499) 147-94-37*

Аннотация

Высшее профессиональное образование является залогом успеха функционирования любой отрасли мирового хозяйства и транспортная отрасль здесь не исключение. Современные процессы международных перевозок грузов характеризуются высокой инновационностью, которая вкуче со сложностью технологических, организационных и экономических процессов требуют ответственности и высокой квалификации работников на всех этапах транспортного процесса. Исторически так сложилось, что все транспортные вузы России имеют жесткую отраслевую привязку и готовят специалистов только для одного, базового, вида транспорта.

В своей работе авторы постарались ответить на два главных вопроса: нужны ли сегодня государству и бизнесу высокопрофессиональные специалисты транспортники- международники и, если – да, то кто их должен готовить: транспортные вузы или вузы внешнеэкономической (внешнеторговой) специализации.

Ключевые слова: перевозка грузов, высшее профессиональное образование, логистика, транспортно-логистический бизнес, управление цепями поставок.



Higher professional education as a driver of global transport sector growth

Konstantin Vladimirovich KHOLOPOV,

*Doctor of Economic Sciences, Professor, Russian Foreign Trade Academy
(119285, Moscow, Vorob'evskoe shosse, 6A), Department of foreign trade
and international transactions - the Head, Phone: (499) 147-94-37;*

Andrej Moiseevich GOLUBCHIK,

*Candidate of Economic Sciences, Russian Foreign Trade Academy
(119285, Moscow, Vorob'evskoe shosse, 6A), Department of foreign trade
and international transactions - Professor, Phone: (499) 147-94-37*

Abstract

Higher professional education is the key to any industry success in the world economy, and the transport industry is no exception. Modern global freight trends are characterized by high innovation that, given the complexity of technological, organizational and economic processes, require responsible and high-skilled workers at all stages of the freight shipping and delivery. Historically, all transport universities in Russia focus on a narrow sectoral specialization and train specialists for only one, basic, mode of transport.

In the article, the authors tried to answer two main questions: Does the government and business need highly professional transport experts-internationalists today and, if so, who should prepare them: transport universities or universities of foreign economic (foreign trade) specialization.

Keywords: freight transport, higher professional education, logistics, transport and logistics business, supply chain management.

Если транспорт является инфраструктурой для развития экономики и внешне-экономической деятельности, то сложно не найти поводов для детального анализа уровня профессиональной подготовки капитанов национального и международного транспортного бизнеса в нашей стране. Здесь можно говорить о многом. Например, перспективы развития Дальнего Востока и Арктических территорий России, усиление роли экспорта товаров и услуг, темпы и характер освоения месторождений полезных ископаемых предопределяют эффективность доставки импортных товаров и пр., стратегическое значение и приоритетность развития транспортной отрасли. Реализация этих стратегических планов возможна исключительно при наличии достаточного количества квалифицированных специалистов.

Глобальные и региональные процессы мирового разделения труда и интеграции диктуют совершенно новые требования к транспортному обеспечению международных экономических связей. Современные процессы международных перевозок грузов характеризуются высокой инновационностью, которая вкупе со сложностью технологических, организационных и экономических процессов требуют ответственности и высокой квалификации работников на всех этапах транспортного процесса¹.

Поэтому одним из ключевых направлений государственной политики в области транспорта становится подготовка квалифицированных кадров. Однако системная подготовка высококвалифицированных кадров для транспорта происходит в непростых условиях и сопряжена с рядом достаточно серьезных проблем и противоречий². Мы предприняли попытку разделить эти процессы на две части: подготовка кадров наивысшей квалификации для транспортной отрасли в целом, и особенности подготовки кадров для международной сферы деятельности транспорта.

О ПОДГОТОВКЕ КАДРОВ ДЛЯ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ РОССИИ

О снижении уровня транспортного образования ещё в 2014 году писал А.Ю. Панычев³, о низкой профессиональной подготовке персонала российского транспортного бизнеса пишет в своей монографии О.В. Соколова. На руководящих должностях компаний находятся лица, не имеющие фундаментального образования в сфере транспортного обеспечения ВЭД и ЭТУ⁴. Эту мысль, в целом, поддерживают авторы пособия «Транспортно-экспедиционное обслуживание»⁵, В. Белова, Е. Данилов в работе «Проблемы подготовки специалистов для транспортной отрасли»⁶ и еще целый ряд иных авторов.

С момента выхода в свет монографии О.В. Соколовой прошло около 18 лет, однако ситуация с уровнем профессиональной подготовки принципиально не поменялась, а число сотрудников с профильным транспортным образованием в бизнес-структурах не увеличилось. Более того, за последние 7-10 лет наметилась довольно тревожная тенденция – в крупных и средних фирмах руководителей, начиная от среднего звена, назначают на должность по принципу личной преданности, по указанию «сверху» и почти никогда по профессиональным качествам. При смене курирующего замдиректора такой руководитель почти всегда покидает компанию. Восемь лет тому назад проводилось исследование, в котором достаточно подробно была рассмотрена эта проблема, причем, когда она только зарождалась⁷. Но к общему сожалению, с тех пор в лучшую сторону ситуация не изменилась⁸.

По состоянию на июль 2020 года не имеют профильного транспортного образования топ-менеджеры следующих крупнейших транспортно-экспедиторских компаний:



□ ПАО «ТрансКонтейнер» – три заместителя генерального директора, включая первого;

□ ОАО РЖД-Логистика – генеральный директор, один из двух первых заместителей и директор по развитию;

□ ОАО «Первая грузовая компания» (ПГК) – генеральный директор, исполнительный директор, заместитель генерального директора по развитию;

□ ООО «СТС Логистикс» – К. Власов, генеральный директор.

Этот список можно продолжать достаточно долго, так как среди учредителей и генеральных директоров транспортно-экспедиторских компаний – российских и международных – от силы половина имеет профильное образование. В связи с чем возникает закономерный вопрос: почему среди руководителей крупных транспортно-экспедиторских компаний нет специалистов с профильным, транспортным образованием?

В чём состоит главная проблема – с получением профильного образования или с его качеством? В настоящее время ситуация с подготовкой квалифицированных транспортных кадров, в общем и целом по стране, весьма сложная. По подсчетам авторов, сегодня в России насчитывается 19 высших учебных заведений транспортного профиля (автомобильные, морского и внутреннего водного транспорта, железнодорожные и авиационные), в то же самое время более 70 вузов страны готовят специалистов (бакалавров, магистров) по профилю подготовки «логистика и управление цепями поставки», и только в 2 вузах нашей страны готовят профессиональных транспортных экспедиторов.

Налицо структурное несоответствие системы транспортных вузов требованиям рынка. Именно рынка, то есть реалиям сегодняшнего дня и ближайшего будущего. По мнению проф. Б.А. Лёвина, существующая структура и ведомственная подчиненность транспортных вузов продиктованы исторически сложившейся системой высшего профессионального образования в сфере транспорта, соответствующей индустриальному этапу развития страны и технологическому укладу прошлого столетия⁹.

Это нашло свое отражение в узкоотраслевой специализации вузов, которые на протяжении последних двадцати лет эволюционировали до уровня многопрофильных, в результате чего приобрели почти «классические» университетские формы¹⁰. Все без исключения транспортные вузы России в настоящее время носят названия университет (автодорожные, железнодорожные и воздушного транспорта) или академия (на морском и внутреннем водном транспорте). Однако в них, в основном, продолжают готовить узких специалистов, связанных с обеспечением технического функционирования отрасли, или логистов самого широкого профиля.

Специалистов по организации перевозок готовят исключительно в рамках «родовой» привязанности конкретного вуза к конкретному виду транспорта.

Практически никто не готовит специалистов по организации прямых смешанных перевозок грузов (мультимодальным перевозкам), а ведь именно специалисты по организации смешанных перевозок сегодня наиболее востребованы мировыми рынками транспортных и транспортно-экспедиторских услуг.

Международное разделение труда и возрастающие объемы международного товарообмена нуждаются в получении самых разных транспортных и транспортно-экспедиторских услуг, оказываемых различными видами транспорта. Одним видом транспорта перевозится только относительно небольшая номенклатура массовых, сырьевых грузов, но для доставки этих грузов в порты и вывоза из них необходимо задействовать как минимум еще один вид транспорта – чаще всего железнодорожный¹¹.

Исследование причин популярности и востребованности у молодежи такой специальности, как «логистика и управление цепями поставок», находится вне рамок настоящей работы. В известной степени этот факт можно объяснить модой на профессию, подкрепленную большим количеством упоминаний в электронных средствах массовой информации, научной и профессиональной литературе.

Однако наполнение учебных планов для специальности «логистика и управление цепями поставок» осуществлено за счет широчайшего спектра учебных дисциплин, охватывающих не только изучение транспортных процессов, но и складирование, управление запасами, закупками и проектами, а также производственную, финансовую и распределительную логистику и целый ряд иных дисциплин, свойственных направлению подготовки «менеджмент». Столь широкий набор разноплановых, но обязательных учебных дисциплин не позволяет студентам сосредоточиться на углубленном изучении только части из них, то есть выбрать для себя конкретное направление специализации¹².

О ПОДГОТОВКЕ ТРАНСПОРТНЫХ КАДРОВ МЕЖДУНАРОДНОГО ПРОФИЛЯ

Уже более 100 лет назад было доказано, что транспортный экспедитор является основной силой, продвигающей национальные транспортные и транспортно-экспедиторские услуги на мировые рынки. Результаты работы экспедиторской компании, несомненно, будут напрямую зависеть от уровня профессиональной подготовки своих сотрудников. Но, профессиональных экспедиторов готовят только в двух высших учебных заведениях, ещё в 5-6 вузах страны есть учебные дисциплины, в той или иной степени связанные с международным транспортным экспедированием. Это все, что касается возможности получить профильное высшее образование.

Повысить свою профессиональную квалификацию и пройти переподготовку можно в Центре повышения квалификации (ЦПК) Ассоциации российских экспедиторских и логистических организаций (АРЭ). ЦПК АРЭ реализует



две программы повышения квалификации, сертифицированные Комиссией по профессиональному обучению (ABLV) Международной федерации экспедиторских ассоциаций (ФИАТА):

- «Международное экспедирование» (продолжительность – 2 недели);
- «Высший диплом ФИАТА «Управление цепями поставок» (продолжительность – 2 недели) для лиц, прослушавших курс «Международное экспедирование».¹³

На сайте АРЭ содержится информация о формировании групп слушателей по мере поступления заявок, однако опыт прошлых лет показывает, что программа «Международное экспедирование» реализуется максимум 2-3 раза в год, а группа для желающих прослушать продвинутый курс собирается даже не каждый год. В любом случае учебный центр АРЭ выпускает в год не более 50-55 специалистов по международному транспортному экспедированию, что, несомненно, мало для отрасли, в которой занято не менее 60-75 тысяч сотрудников.

Выполняя анализ ситуации с профильным транспортным образованием в России, мы не можем не упомянуть АО «Российский экспортный центр» (РЭЦ). На официальном сайте сказано, что РЭЦ – государственный институт поддержки несырьевого экспорта, предоставляющий российским экспортерам широкий спектр финансовых и нефинансовых мер поддержки.

Взаимодействие с профильными министерствами и ведомствами, а также сотрудничество с ключевыми отраслевыми и деловыми организациями позволяют РЭЦ совершенствовать условия ведения экспорта в России и нивелировать действие существующих барьеров при осуществлении внешнеэкономической деятельности. Российский экспортный центр входит в группу ВЭБ РФ¹⁴.

Однако в целях и задачах организации ни слова не сказано про развитие экспорта услуг вообще, услуг транспортных в общем и транспортно-экспедиторских в частности. В качестве структурного подразделения в РЭЦ существует Школа экспорта.¹⁵

Школа экспорта РЭЦ позиционирует себя как лицензированное образовательное учреждение, которое оказывает информационно-образовательную поддержку экспортноориентированным предприятиям для выхода на международный уровень торговли и повышения эффективности экспортных поставок¹⁶.

На сайте Школы экспорта предлагается на выбор одиннадцать обучающих курсов, например, один из курсов носит название «Логистика в экспортной деятельности». Однако ни в этом, ни в каком-либо ином курсе нет ни слова об организации экспорта каких-либо видов услуг, речь идет исключительно об экспорте товаров¹⁷.

Ни в материалах самого РЭЦ, ни в программах Школы экспорта РЭЦ ни слова не говорится об экспорте услуг вообще. По неизвестной нам причине экспорт услуг, как один из видов несырьевого экспорта, для РЭЦ словно не существует.

Непопулярность изучения и популяризации экспорта услуг вообще и транспортных услуг в частности, остается загадкой для авторов. В этой связи следует отметить, что нам известно крайне ограниченное число вузов России, где изучение международных транспортных систем, транспортного обеспечения ВЭС и ВЭД, а также экспорта транспортных и транспортно-экспедиторских услуг включено в программы учебных дисциплин бакалавриата и магистратуры. Одновременно следует отметить значительное количество вузов, не только включивших в учебные программы дисциплину «Логистика и управление цепями поставок», но и выпускающих бакалавров и магистров по профилю «логистика».

Вполне возможно, что массовое преподавание в высших учебных заведениях дисциплины «Логистика и управление цепями поставок» связано еще и с тем, что из всех возможных должностей работников, связанных с организацией перевозок грузов несколькими видами транспорта, профессиональный стандарт разработан исключительно для должности «Специалист по логистике на транспорте»¹⁸.

По замыслу разработчиков стандарта профессия «экспедитор» включена в него, причем в составе самой простой трудовой функции «подготовка и осуществление перевозки грузов в цепи поставок» (код А, уровень квалификации 5). Выполнение этой трудовой функции не требует наличия ни высшего образования, ни опыта практической работы. Следовательно, профессия «экспедитор», по мнению разработчиков стандарта, менее престижна и является всего лишь самым первым звеном профессиональной подготовки. О транспортно-экспедиторской деятельности в понимании и трактовании её Международной федерацией экспедиторских ассоциаций (ФИАТА) российским разработчикам профессионального стандарта, видимо, тоже ничего не известно. Хотя сегодня около 80% объёмов грузов международной торговли перемещается только при организации и контроле международных экспедиторов.

В заключении хотелось бы привести ещё некоторые соображения в отношении подготовки специалистов (бакалавров, магистров) для сферы международного транспорта и логистики. Эта сфера не только обширна, но и разнообразна. Во-первых, она включает в себя не только один, но все виды магистрального транспорта (морской, внутренний водный, железнодорожный, автомобильный, воздушный), деятельность предприятий транспортной инфраструктуры (морские и речные порты, аэропорты, пограничные станции, терминалы и пр.), транспортно-экспедиторскую деятельность (более 120 услуг по классификации ФИАТА) и иные сопутствующие услуги, включающие, например, таможенные, документальные банковские, налоговые и другие операции. Во-вторых, эта деятельность включает в себя профессиональные компетенции в области ВЭД. В-третьих, регламентация деятельности лежит в различных областях профессиональных знаний – экономики, менеджмента, юриспруденции, техники и технологий. В-четвёртых, эта деятельность носит и национальный и международный характер. В-пятых, она



может быть и обслуживающей (транспортное обеспечение ВЭС и ВЭД), и самостоятельной (экспорт транспортных услуг)¹⁹.

Транспортные вузы у нас все, как было уже сказано, узковедомственные (по видам транспорта). Открытие специальностей и профилей «Мировая экономика» в транспортных вузах проблемы не решает, так как это больше дань моде, а не наличие в конкретном вузе специалистов и практиков высокого уровня. Кроме того, отсутствуют традиции и возможности для глубокого преподавания дисциплин внешнеэкономического профиля. Анализ существующих рабочих учебных планов образовательных программ бакалавриата и магистратуры показывает, что в МИИТе (Российский университет транспорта) логистика всё равно преимущественно железнодорожная, а в МАДИ – автомобильная. Как говорится в той старой притче – «как ни собирай, как ни старайся, всё равно пулемёт получается».

Поэтому надо ответить на два главных вопроса: нужны ли сегодня государству и бизнесу специалисты (профессионалы) транспортники-международники и, если – да, то кто их должен готовить: транспортные вузы или вузы внешнеэкономической (внешнеторговой) специализации.

Вопрос, конечно, непростой. Но позитивный, и, главное, отечественный опыт для его разрешения всё же имеется. Причём этот опыт относится не к одному вузу, а ко всей системе подготовки кадров в целом в рамках государства. Авторы комментируют матрикул к диплому о высшем образовании выпускника Коммерческого факультета Института внешней торговли Министерства внешней торговли СССР (первое высшее образование, студенты) от 30 июня 1955 года. Там существовала специализированная (очень престижная, элитная) транспортная группа, и в соответствии с матрикулом студенты, в частности, изучали дисциплины: Экономика внешнеторгового транспорта, Товароведение экспортных и импортных товаров, Организация и техника внешнеторговых перевозок, Фрахтовое дело, Экспедиторское и складское обслуживание внешнеторгового транспорта, Транспортное право, Международные транспортные пути и пр. Обратите внимание на то, что с тех пор прошло уже 65 лет, а актуальность такого уровня профессионального образования не только не утрачивается, но и усиливается. Сегодня мы этого уже практически не имеем.

Кроме того, на протяжении более чем 10 лет – с середины 80-х до середины 90-х годов XX века – транспортная специализация существовала и готовила высококлассных транспортников-международников внешней торговли по системе второго высшего образования (слушатели) во Всероссийской (Всесоюзной) академии внешней торговли по примерно похожим дисциплинам, программам и учебным планам.

Можно обратить внимание на то, что никакой логистики и управления цепями поставок в перечнях дисциплин учебных планов приведенных вузов не было. А

специалисты готовились, тем более что международные перевозки внешнеторговых и транзитных грузов всегда организовывались и осуществлялись в условиях рыночной экономики. Так что есть повод серьёзно задуматься о повышении роли профессионального образовательного фактора транспортной сферы для экономики России в целом и для развития её внешнеэкономических связей в частности.

ПРИМЕЧАНИЯ:

¹ См. подробнее: Филиппов Д.В. Проблемы и перспективы подготовки кадров для транспорта и дорожного хозяйства северо-востока России // Транспортная стратегия – XXI век. Год: 2015, №29, Сс. 22-23

² Филиппов Д.В. Проблемы и перспективы подготовки кадров для транспорта и дорожного хозяйства северо-востока России / Транспортная стратегия – XXI век, 2015. – Вып. № 29, с.149

³ Паньчев А.Ю. Модель транспортного образования: выбор перспективы развития или сценария выживания / Транспорт Российской Федерации. – М.: 2014. – Вып. № 4 (53). с.12

⁴ Соколова О.В. Экспорт транспортных услуг России: современное состояние и перспективы развития. - М.: Издательство «Техполиграфцентр», 2002 г. с. 79

⁵ Сханова, С.Э. Транспортно-экспедиционное обслуживание: учеб. Пособие для студ. Высш. Учеб. Заведений / С.Э. Сханова, О.В.Попова, А.Э. Горев. – М.: Издательский центр «Академия», 2005, с. 364

⁶ Белова Е.А., Данилов В.А. Проблемы подготовки специалистов для транспортной отрасли // Электронное научное издание «Ученые записки ТОГУ». – 2013. Том 4, № 4 с.1480

⁷ См. подробнее: Голубчик А.М. Современное состояние российского экспорта транспортных и транспортно-экспедиторских услуг // Российский внешнеэкономический вестник. 2018, № 1, С. 46-55

⁸ Подробнее см. здесь: Голубчик А.М., Савёлов В.П. Специалисты по транспортной логистике: некоторые проблемы поиска, подбора, обучения // Вестник транспорта. – 2012. № 6 с. 14-19

⁹ См. Филиппов Д.В. Указ. соч., 2015. – Вып. № 29, с. 22-23.

¹⁰ Лёвин Б.А. Интервью газете «Транспорт России». – М.: 2014. – Вып. № 25 (832).

¹¹ Холопов К.В. Направления развития и регуляторы отечественного рынка международных и национальных транспортно-экспедиторских услуг// Вестник транспорта. 2013, №7, с.28

¹² Голубчик А.М. О транспортной экспедиции, русском языке и здравом смысле// Вестник транспорта, 2010, №2, с. 27

¹³ <http://www.far-aerf.ru/obuchenie/informacia.html> Заголовок с экрана, доступ свободный. Дата обращения 17.06.2020

¹⁴ <https://www.exportcenter.ru/company/> Доступ свободный, заголовок с экрана. Дата обращения 10.06.2020

¹⁵ Официальное наименование АНО ДПО «Школа экспорта АО «Российский экспортный центр»

¹⁶ <https://exportedu.ru/about/school> Доступ свободный, заголовок с экрана. Дата обращения 10.06.2020



¹⁷ <https://exportedu.ru/about/courses> Доступ свободный, заголовок с экрана. Дата обращения 10.06.2020

¹⁸ Профессиональный стандарт «Специалист по логистике на транспорте» утвержден Приказом Министерства труда и социальной защиты от 8 сентября 2014 года № 616н <https://ppt.ru/docs/profstandarts/page/1> Дата обращения 17.06.2020

¹⁹ Холопов К.В., Соколова О.В. Эволюция отношений, связанных с доставкой грузов в международных сообщениях и экспортом транспортных услуг // Вестник транспорта. -2018, №2, с.8

БИБЛИОГРАФИЯ:

1. Белова Е.А., Данилов В.А. «Проблемы подготовки специалистов для транспортной отрасли» // Электронное научное издание «Ученые записки ТОГУ». – 2013. Том 4, № 4 с.1480 -1484

2. Голубчик А.М. О транспортной экспедиции, русском языке и здравом смысле// Вестник транспорта, 2010, №2, с. 26-28

3. Голубчик А.М., Савёлов В.П. Специалисты по транспортной логистике: некоторые проблемы поиска, подбора, обучения // Вестник транспорта, 2012. № 6, с. 14-19

4. Лёвин Б.А. Интервью газете «Транспорт России». – М.: 2014. – Вып. № 25 (832).

5. Паньчев А.Ю. Модель транспортного образования: выбор перспективы развития или сценария выживания / Транспорт Российской Федерации. – М.: 2014. – Вып. № 4 (53), с.11-15

6. Соколова О.В. Экспорт транспортных услуг России: современное состояние и перспективы развития. - М.: Издательство «Техполиграфцентр», 2002. - 240 с.

7. Сханова, С.Э. Транспортно-экспедиционное обслуживание: учеб. Пособие для студ. Высш. Учеб. Заведений / С.Э. Сханова, О.В.Попова, А.Э. Горев. – М.: Издательский центр «Академия», 2005. - 432 с.

8. Филиппов Д.В. Проблемы и перспективы подготовки кадров для транспорта и дорожного хозяйства северо-востока России / Транспортная стратегия – XXI век. - М.: 2015. – Вып. № 29, с.149-151

9. Холопов К.В. Направления развития и регуляторы отечественного рынка международных и национальных транспортно-экспедиторских услуг// Вестник транспорта, 2013, №7, с.25-30

10. Холопов К.В., Соколова О.В. Эволюция отношений, связанных с доставкой грузов в международных сообщениях и экспортом транспортных услуг // Вестник транспорта, 2018, №2, с.8-12

BIBLIOGRAPHY:

1. Belova E.A., Danilov V.A. «Problemy` podgotovki specialistov dlya transportnoj otrasli» // E`lektronnoe nauchnoe izdanie «Ucheny`e zapiski TOGU». – 2013. Tom 4, № 4 s.1480 -1484

2. Golubchik A.M. O transportnoj e`kspedicii, russkom yazy`ke i zdravom smy`sle// Vestnik transporta, 2010, №2, s. 26-28

3. Golubchik A.M., Savyolov V.P. Specialisty` po transportnoj logistike: nekotory`e problemy` poiska, podbora, obucheniya // Vestnik transporta, 2012. № 6, s. 14-19
4. Lyovin B.A. Interv`yu gazete «Transport Rossii». – M.: 2014. – Vy`p. № 25 (832).
5. Pany`chev A.Yu. Model` transportnogo obrazovaniya: vy`bor perspektivy` razvitiya ili scenariya vy`zhivaniya / Transport Rossijskoj Federacii. – M.: 2014. – Vy`p. № 4 (53), s.11-15
6. Sokolova O.V. E`kспорт transportny`x uslug Rossii: sovremennoe sostoyanie i perspektivy` razvitiya. - M.: Izdatel`stvo «Texpoligrafcentr», 2002. - 240 s.
7. Sxanova, S.E`. Transportno-e`kspedicionnoe obsluzhivanie: ucheb. Posobie dlya stud. Vy`ssh. Ucheb. Zavedenij / S.E`. Sxanova, O.V.Popova, A.E`. Gorev. – M.: Izdatel`skij centr «Akademiya», 2005. - 432 s.
8. Filippov D.V. Problemy` i perspektivy` podgotovki kadrov dlya transporta i dorozhnogo khozyajstva severo-vostoka Rossii / Transportnaya strategiya – XXI vek. - M.: 2015. – Vy`p. № 29, s.149-151
9. Kholopov K.V. Napravleniya razvitiya i regulatory` otechestvennogo ry`nka mezhdunarodny`x i nacional`ny`x transportno-e`kspeditorskix uslug// Vestnik transporta, 2013, №7, s.25-30
10. Kholopov K.V., Sokolova O.V E`volyuciya otnoshenij, svyazanny`x s dostavkoj gruzov v mezhdunarodny`x soobshheniyax i e`kспортom transportny`x uslug // Vestnik transporta, 2018, №2, s.8-12

