**СОДЕРЖАНИЕ**

ВВЕДЕНИЕ

1 ПОНЯТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ УСЛУГИ И ЕЕ ОСОБЕННОСТЬ, ПРОИЗВОДСТВЕННЫЙ ПРОЦЕСС

1.1 Понятие транспортной услуги и ее отличительные черты от сферы материального производства

1.2 Содержание транспортного процесса

2 СОДЕРЖАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОПЕРАЦИЙ, ТЕХНОЛОГИЯ ПЕРЕВОЗОК И ДОСТАВКИ ГРУЗА

2.1 Обязанности перевозчика и отправителя при транспортировке грузов

2.2 Технология перевозки грузов

2.3 Качество транспортных услуг

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

**ВВЕДЕНИЕ**

Транспорт характеризуется особенностями, которые необходимо учитывать при обосновании показателей объема его продукции. В отличие от других отраслей промышленности, транспорт не производит новых материальных благ, он только перемещает их в пространстве. Все перевозки грузов учитываются по отправлению в тоннах, включая вес тары груза, а также вес приспособлений и оборудования, применяемых при перевозках.

Вся деятельность предприятий транспорта подчинена основным требованиям, таким как выполнение договорных обязательств по выполнению плана перевозок и быстрейшей доставке грузов с меньшими затратами. Важно, чтобы все материальные ценности, предоставленные к перевозке, были доставлены в пункты потребления в кратчайшие сроки и в сохранности. Это является одним их важнейших условий развития отраслей промышленности, правильной организации производства и товарооборота. Процесс перевозок грузов и пассажиров представляет собой весьма сложный комплекс технических коммерческих и финансовых операций, который выполняется многочисленными производственными предприятиями транспорта, образуя единый транспортный конвейер, который для коммерческой деятельности представляется как процесс доставки груза, наиболее полно удовлетворяющий получателя как по срокам доставки, так и по стоимости услуг транспорта.

В связи с этим, целью работы является рассмотрение понятия транспортной услуги, способов перевозки грузов и разделение транспортного процесса на составляющие его операции.

Исходя из поставленной цели, следует решить следующие задачи:

1. дать понятие транспортной услуге и выявить ее отличительные черты;
2. рассмотреть организацию и способы перевозок;
3. определить содержание транспортных операций, представляющих наибольший интерес для коммерческой деятельности.

Актуальность темы контрольной работы определяется тем, что в условиях рыночной экономики возникла необходимость в создании адекватного регулирования и документационного обеспечения перевозимых на транспорте грузов, пассажиров и багажа. А проектирование прогрессивной технологии и организации перегрузочных процессов является комплексной задачей, от правильного решения которой в значительной мере зависят показатели работы перегрузочных комплексов, а следовательно эти факторы имеют большое влияние на стоимость предоставляемых услуг, что в конечном счете сказывается на стоимости перевозимых товаров. (1, 16)

Объектами исследования в работе можно выделить перевозки грузов и пассажиров, наличие подвижного состава и его оптимальное движение, прогрессивное использование перегрузочных комплексов и финансовые результаты от перевозочной деятельности.

Предметом в работе выступает коммерческая деятельность и эксплуатация транспорта с целью подробного изучения влияния тарифов транспорта на конечную стоимость перевозимых товаров.

Теоретическую и методологическую основы работы составили опубликованные научные труды отечественных экономистов, судоводителей и инженеров по вопросам регулирования и правильной организации морских перевозок грузов, а также по способам и методам организации технологических процессов и схем при погрузочно-разгрузочных работах.

В структуру работы входят введение, два раздела, заключение и библиографический список.

**1 ПОНЯТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ УСЛУГИ И ЕЕ ОСОБЕННОСТь, Производственный процесс**

**1.1 Понятие транспортной услуги и ее отличительные черты от сферы материального производства**

К услугам относятся все виды труда, непосредственно не занятые изменением и преобразованием форм материи и сил природы и производящие особую потребительную стоимость, которая выражается в общественно полезной деятельности самого труда в различных отраслях общественного хозяйства (наука, образование, здравоохранение и т.д.). К услугам относят также и те виды труда, которые, будучи заняты собственно в материальном производстве, не овеществляются в предметно осязаемом, обособленном продукте труда (транспорт, связь).

Услуга – вид деятельности, работ, в процессе выполнения которых не создается новый, ранее не существовавший материально-вещественный продукт, но изменяется качество уже имеющегося, созданного продукта. Это блага, предоставляемые не в виде вещей, а в форме деятельности. Таким образом, само оказание услуг создает желаемый результат.

Услуги транспорта относятся к услугам, завершающим и (или) предваряющим процесс материального производства. Услуги транспорта определяются как подвид деятельности транспорта, направленный на удовлетворение потребностей потребителей и характеризующийся наличием необходимого технологического, финансового, информационного, правового и ресурсного обеспечения. Под услугой, следовательно, подразумевается не только собственно перевозка груза, но и любая операция, не входящая в состав перевозочного процесса, но связанная с его подготовкой и осуществлением.

Следовательно, одним из главных направлений совершенствования хозяйственной деятельности на транспорте в условиях рыночной экономики является обоснование важнейших экономических и производственных показателей его работы, наиболее полно отражающих степень удовлетворения потребителей в перевозках грузов, экономичность и качество транспортной работы.

**1.2 Содержание производственного процесса**

Перевозка груза является основным видом услуг транспорта. Перевозка груза, как правило, сопровождается предоставлением одного или нескольких видов других услуг (погрузкой, движением, экспедированием, разгрузкой).

Погрузка включает в себя подачу транспортных средств к нужному месту, организацию фронта работ, накопление, формирование и сортировку груза, оформление документов, сопровождающих перевозку. Главным документом при перевозках является товарно-транспортная накладная, на основе которой грузоотправитель списывает со счетов своего предприятия материальные ценности, передавая их на период перевозки работникам транспорта. Все риски, связанные с сохранностью товара, с этого момента переходят от грузовладельца к перевозчику. Перевозчик не является владельцем груза, но на период перевозки отвечает за него материально.

Движение является основной функцией транспорта. Усложнившееся движение транспортного потока требует большего внимания и от составителей маршрутов, и от исполнителей (водителей, машинистов, капитанов) для сокращения времени в пути и гарантированной безопасности перевозки грузов или пассажиров.

При погрузке осуществляются перегрузочные работы – это весь комплекс завершенных технологических операций, связанных с перемещением груза из одного места в другое. Это перемещение совершается по различным вариантом, где вариант – это перемещение груза, связанное с одного вида транспорта на другой или с транспорта на склад и могут быть:

1. Складские – погрузка-разгрузка осуществляются по схеме транспорт-склад, склад-транспорт;
2. Прямой вариант – судно-транспорт, транспорт-судно, судно-судно. Прямой вариант требует единого согласованного графика движения судов и других видов транспорта. Прямой вариант экономичен, так как снижаются затраты труда, обеспечивается лучшая сохранность перевозки, ускоряется доставка груза. (6, 302)

Погрузочно-разгрузочные работы могут осуществляться грузовладельцами или, при желании и возможности, работниками транспорта, которые часто не хотят зависеть от условий грузовладельцев, для сокращения времени на погрузочно-разгрузочные работы и общего времени производственного процесса. Эти операции – наиболее сложные и трудоемкие, влияющие на время задержки транспортного средства, а следовательно, на уменьшение его производительности.

Разгрузка – это подача транспортного средства в зону работ, расформирование и сортировка груза, оформление документов на прибывший груз. По товарно-транспортной накладной груз передается грузополучателю, который принимает на себя материальную ответственность. Все риски за груз переходят с перевозчика на грузополучателя.

Производственные процессы на транспорте могут быть массовыми, повторяющимися (погрузка – движение – разгрузка). Так как перевозка осуществляется на различные расстояния, что связано с дислокацией (размещением) грузовладельцев, требуется оперативное составление заданий на перевозку.

Осуществление транспортного процесса сопровождается большим потоком информации, включающим в себя: путевой лист на транспортное средство с указанием груза, маршрута; товарно-транспортные накладные на груз; информацию по организации движения на маршруте, оперативную информацию при сбойных ситуациях и т.д. Перемещение транспортных средств вне пределов предприятия создает большие трудности для контроля и оперативного вмешательства из-за невозможности быстрой передачи информации, особенно в случаях сбоя, отказа от приемки груза вследствие, например, поломки кранов или отключения электроэнергии на фронте погрузки-разгрузки и т.п.

Характеристика транспортной продукции обусловлена особенностями транспортного процесса. Особенность транспорта состоит в том, что производственный процесс на транспорте – это процесс перемещения грузов и пассажиров, который и является продукцией транспорта. Поэтому транспортная продукция имеет нематериальный характер. Транспорт продолжает и завершает процесс производства продукции до момента доставки ее в сферу потребления. Процесс производства продукции считается завершенным лишь тогда, когда продукция доставлена в сферу потребления, и соответственно процесс производства транспортной продукции прекращается сразу после того, как груз (пассажир) доставлен в нужное место. Следовательно, транспортная продукция производится только во время движения транспортного средства с грузом или пассажирами.

Продукция транспорта воздействует на размеры общественного производства, так как является необходимым условием обслуживания процессов производства отраслей экономики, и активно воздействует на развитие производительных сил и размещение (географию) производства, что, в свою очередь, способствует совершенствованию транспорта.

Стоимость транспортной продукции входит в окончательную стоимость перевозимой продукции, так как грузовладельцы осуществляют оплату транспортных затрат, которые они затем, при продаже, добавляют к стоимости своей продукции. Считается, что стоимость груза не влияет на стоимость транспортной продукции. Но, тем не менее более дорогой или с особыми свойствами товар (например, скоропортящиеся продукты питания) требует при транспортировке больших затрат, так как необходим специализированный транспорт, эксплуатация и обслуживание которого стоят дороже обычного транспортного средства. Примером подобного удорожания может служить перевозка драгоценных металлов или денежной массы, которая должна осуществляться в специализированных бронированных транспортных средствах с охраной в пути.

На транспорте предметами труда служат перевозимые грузы, которые не являются собственностью транспорта, но на время перевозочного процесса перевозчик несет за них полную материальную ответственность.

Транспортная продукция обладает одной особенностью: с увеличением объемов перевозимых грузов (пассажиров) возникает необходимость перехода на другой вид транспорта. Например, при возрастании перевозок нефти и нефтепродуктов по железной дороге ее необходимо заменить на трубопроводный транспорт или при росте населения в городе свыше 1 млн. человек необходимо строительство метрополитена, обладающего большими провозными способностями, чем наземные виды городского транспорта. (7, 119)

Поскольку транспортная продукция производится только в период движения транспортных средств с грузом или пассажирами, то ее количество зависит от времени простоев при погрузочно-разгрузочных операциях, т.е. уровня механизации и автоматизации перегрузочных и складских процессов, а также использования прогрессивных технологий перевозки (контейнерной, пакетной, интермодальной и т.п.).

Нематериальный характер транспортной продукции изменяет состав ее себестоимости. Если в отраслях экономики значительные затраты идут на приобретение сырья, из которого производится продукция, то в транспортной отрасли при отсутствии сырья почти 50% себестоимости уходит на заработную плату водителей, выполняющих транспортную работу. В эти же 50 % входит та часть износа транспортного средства, которая в будущем будет использована на приобретение нового транспортного средства.

Особенностью транспортной продукции является также тот факт, что ее производство проходит вне транспортного предприятия. А так как транспортные средства обладают повышенной мобильностью, то контроль за производством транспортной продукции затруднен и не всегда есть возможность осуществления обратной связи, т.е. воздействия на процесс производства продукции. Выходом из этого положения можно считать широкое развитие информационных оперативных систем, особенно мобильной телефонной связи.

**2 содержание транспортных операций, ТЕХНОЛОГИЯ ПЕРЕВОЗОК И ДОСТАВКИ ГРУЗА**

**2.1 Обязанности перевозчика и отправителя при транспортировке грузов**

По договору перевозки груза перевозчик обязуется перевезти вверенный ему отправителем груз в назначений пункт и выдать правомочному на его получение лицу (получателю), а отравитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату. (4, 212) Одновременно с предъявлением груза к перевозке отправитель должен передать перевозчику все документы, требуемые портовыми, таможенными, санитарными или иными правилами. Перевозчик не обязан проверять правильность и достаточность этих документов.

Грузы в зависимости от их рода и свойств перевозятся с указанием в перевозочном документе массы брутто и количества мест (генеральные грузы) либо только массы (навалочные и насыпные грузы) и других данных, предусмотренных специальными правилами перевозок. При сдаче отправителем и приеме транспортом груза к перевозке его масса брутто должна быть определена отправителем и указана в погрузочном ордере и перевозочном документе. Масса брутто груза определяется по стандарту, взвешиванием или подсчетом общей массы брутто, указанной на грузовых местах. Масса отдельных грузов может определяться расчетным путем, по обмеру или условно. За взвешивание груза на весах перегрузочной станции с отправителя взимается сбор в размере, предусмотренном тарифом.

**2.2 Технология перевозки грузов**

С того момента, когда товар предъявлен к перевозке, он переходит в новое состояние – становится грузом. При превращении товара в категорию груза для транспорта теряется значение ряда его товарных характеристик (потребительских свойств), но появляется необходимость изучения и учета транспортных характеристик груза. Транспортные характеристики груза – это совокупность свойств груза, определяющих технику и условия его перевозки, погрузки и хранения. В понятие транспортной характеристики груза в первую очередь входят объемно-массовые характеристики, режимы хранения, физико-химические свойства, особенности тары и упаковки, а также некоторые товарные свойства. (3, 8)

Технология грузовой и коммерческой работы предусматривает выполнение операций:

1. с грузами (прием к перевозке, взвешивание, хранение, погрузка, перевозка, выгрузка, сортировка и выдача получателю);
2. с документами; по информации грузополучателей и грузоотправителей; по расчетам за перевозки грузов и транспортные услуги.

 Одновременно с предъявлением груза отправитель должен передать перевозчику все необходимые сопроводительные документы:

1. 1 экземпляр погрузочного ордера;
2. 2 экземпляра коносамента;
3. 2 экземпляра приемо-сдаточной ведомости;
4. 1 экземпляр акта-спецификации.

Грузовые и коммерческие операции, связанные с приемом груза к отправлению, выполняются в порту грузоотправителями, агентами и работниками порта. Эти операции включают в себя: подготовку грузов и документов грузоотправителем, заключение договора перевозки груза, проверку и визирование накладной, оформление перевозочных документов, подготовку подвижного состава под погрузку, прием груза к перевозке, определение массы груза, расчеты за перевозку груза. Груз к перевозке должен быть подготовлен таким образом, чтобы были обеспечены сохранность и безопасность его перевозки, рациональное использование подвижного состава, ускорение выполнения грузовых операций.

В комплекс мероприятий, связанных с подготовкой грузов к перевозке, входят следующие:

1. приведение продукции в качественное состояние;
2. надлежащая упаковка с укрупнением грузовых мест в транспортные пакеты;
3. маркировка грузов;
4. взвешивание грузов грузоотправителем;
5. осмотр грузов соответствующими контрольными и надзорными органами (карантинной инспекцией, ветеринарно-санитарным надзором).

При упаковке применяют различного рода упаковочные и вспомогательные материалы, которые предохраняют груз, уложенный в транспортную тару, от попадания влаги и пыли, просыпания, а также обеспечивают плотную укладку, крепление и амортизацию с целью защиты его от повреждения, производится соответствующая сепарация груза как облегченными материалами (лентами, сетями, так и брусом).

Грузы, в зависимости от их рода и свойств, перевозятся с указанием в спецификации или накладной массы либо количества мест (тарные и штучные), либо только массы (брутто). Масса насыпного, навалочного груза определяется взвешиванием или подсчетом по стандартному грузовому месту – принимаются и выдаются по количеству грузовых мест, масса генеральных грузов может определяться расчетным путем, по обмеру или условно.

Тарные или штучные (без упаковки) грузы, масса которых определяется при упаковке или указывается на каждом грузовом месте. Масло сливочное, маргарин фасованный, сыр плавленый, консервы в жестяной и стеклянной таре; рыба охлажденная, переложенная льдом, сахар рафинад в пачках и пищевые концентраты, упакованные в жестяную, картонную тару со стандартной массой нетто принимаются к перевозке без взвешивания. Принимаются и выдаются такие грузы по числу мест и стандартной массе нетто.

Грузы, нуждающиеся в таре или упаковке для предохранения от утраты и порчи, должны предъявляться к перевозке в исправной таре и упаковке, соответствующей техническим требованиям и стандартам.

Грузы, предъявляемые к перевозке в таре или отдельными местами должны иметь на упаковке ясные отличительные знаки и марки, согласно правилам маркировки грузов. (5, 112)

Погрузка грузов на суда производиться по грузовому плану, который составляется портом или самой компанией на основании грузовых списков и погрузочных ордеров предприятия и утверждается администрацией порта. В грузовой список могут быть также включены грузы, ожидаемые с подхода (срочные, импортные, скоропортящиеся, терморежимные), поступающие в период погрузки судна. Предприятие в таком случае несет ответственность за возможный простой судна в ожидании груза.

В связи с этим, технология выполнения грузовых и коммерческих операций разрабатывается в технологическом процессе работы перегрузочной станции (железнодорожной, авто, портом), где технологический процесс – это совокупность способов и средств которые наилучшим образом обеспечивают в конкретных ситуациях выполнение определенных производственных функций.

 Таким образом, критериями оптимального технологического процесса являются:

1. наилучшее использование перерабатывающей способности технических средств,
2. своевременная обработка грузов и документов,
3. ускорение оборота машин, судов, вагонов и контейнеров,
4. сохранность грузов,
5. максимальная производительность труда,
6. высокая культура обслуживания предприятий, организаций и отдельных граждан, пользующихся услугами транспорта.

Производственно-технологический цикл грузовых и коммерческих операций выполняется в пункте отправления груза, в пути его следования и в пункте назначения. Следовательно, производственно-технологический цикл грузовых и коммерческих операций включает в себя: прием, хранение, погрузку, операции по отправлению грузов, операции в пути следования и по прибытии, транспортно-экспедиторские операции, выгрузку и выдачу грузов.

**2.3 Качество транспортных услуг**

Решение проблемы эффективности распределения товаров и повышения уровня качества обслуживания потребителей услуг транспорта в рыночных условиях тесно связывается с проблемой качества услуг. Только высокий уровень качества обслуживания может обеспечить надежный рынок сбыта для услуг предприятий транспорта. Высокий уровень качества и эффективности обслуживания должны подкрепляться соответствующим уровнем материально-технического обеспечения, включая развитую систему складских и контейнерных терминалов, современную погрузочно-разгрузочную технику, компьютерные средства информатики и управления.

Как правило, наблюдаются два направления в организации услуг транспорта:

1. приспособление ассортимента предлагаемых услуг к специфическим требованиям потребителей;
2. активное формирование потребности и спроса с целью наиболее прибыльной реализации имеющихся услуг (предложение унифицированных услуг).

Исследование и анализ проблемы качества транспортно-экспедиционного обслуживания потребителей услуг транспорта показывает, что в основе существующих концепций обслуживания лежит суждение, утверждающее, что высокий уровень качества обслуживания потребителей услуг транспорта достигается при условии обеспечения комплексного обслуживания, то есть чем больше услуг будет оказано потребителям, тем выше будет уровень качества обслуживания. Вместе с тем в условиях рынка обслуживание с широким ассортиментом предлагаемых услуг, чем это необходимо потребителю, будет обходиться потребителю дороже.

При определении качества необходимо учитывать следующие особенности услуг транспорта:

1. услуга не может существовать вне процесса ее производства, а следовательно, накапливаться;
2. продажа услуги – это, практически, продажа самого процесса труда, следовательно, качество услуги – это качество самого процесса труда;
3. услуга представляет собой конкретную потребительную стоимость лишь в определенное время на определенном направлении, что резко ограничивает возможность ее замены на рынке;
4. на услуги существуют значительные колебания спроса как во времени, так и в пространстве;
5. транспорт не располагает большими возможностями для сглаживания неравномерности и особенно пиков спроса;
6. предложение услуг отличается малой гибкостью в приспособлении к спросу, изменяющемуся во времени и в пространстве;
7. предложение услуг обычно менее надежно с точки зрения технологии, чем предложение других услуг (влияние метеорологических и климатических условий);
8. создание дополнительной провозной способности для беспрепятственного удовлетворения всех колебаний спроса стоит весьма дорого. (6, 342)

Таким образом, в условиях рынка качество определяется как тот уровень потребительских свойств и надежности услуги, который нужен рынку (потребителю) и который производители способны обеспечить по приемлемой цене.

Так как каждый вид услуги обладает определенной совокупностью свойств и характеристик, удовлетворяющих потребности потребителя, то основной вид услуги транспорта – перевозка груза не может быть потреблен самостоятельно и в большинстве случаев сопровождается предоставлением таких дополнительных видов услуг, как, например, погрузочно-разгрузочные, экспедиторские, весовые и упаковочные работы.

Отсюда можно сделать вывод о том, что качество услуг транспорта можно рассматривать как качество совокупности видов услуг, предоставляемых предприятиями транспорта и способных удовлетворить существующие или возможные потребности потребителя.

Особую проблему представляет определение качества доставки грузов.

Время (сроки) доставки грузов рассматривается как один из наиболее значимых параметров качества обслуживания потребителей.

В условиях рыночной экономики является важным достижение оптимального соотношения затрат к качеству обслуживания потребителя услуг, которого привлекают минимальные сроки доставки, максимальная сохранность груза, удобства по приему и сдаче грузов и возможность получения достоверной информации о тарифах, условиях перевозки и местоположения груза, и тогда он готов нести соответствующие затраты. Деятельность транспорта должна основываться на потребностях клиента.

Качество доставки предполагает также скорость и регулярность доставки грузов, сохранность грузов при перевозке и ликвидацию излишних перегрузочных операций.

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

Значительные экономические реформы и преобразования приводят к новым отношениям в сфере хозяйственной деятельности предприятий транспорта таким образом, что вся деятельность предприятий подчинена основным требованиям, таким как выполнение договорных обязательств по выполнению плана перевозок, быстрейшей доставки грузов с наименьшими затратами.

Транспортные предприятия многочисленны, в основном они небольшие по размерам и территориально разбросаны. Влияние случайностей делает производственный процесс на транспорте неустойчивым и заранее трудно прогнозируемым.

Стоимость предоставления услуг по перевозке и хранению грузов взаимосвязаны между собой и должны рассматриваться, как дополняющие одна другую. Повышение эффективности доставки снижает запросы на хранение, а повышение эффективности хранения на складах, обеспечивает высокую сохранность грузов в ожидании перевозки. Метеоусловия также могут значительно повлиять на окончательную стоимость перевозимо груза, т.е. может снизиться запланированная скорость движения транспортного средства, вплоть до его остановки, что соответственно вызовет издержки и изменит стоимость груза в большую сторону.

С этой целью проектирование прогрессивной технологии и организации перевозок грузов представляется сложной комплексной задачей, от правильного решения которой в значительной мере зависят показатели работы предприятий. В итоге проектирования для заданных условий должна быть выбрана высокопроизводительная и экономичная схема механизации, определены необходимые технические и трудовые ресурсы, разработана технология погрузочно-разгрузочных работ, рассчитаны технико-экономические показатели. Для наиболее оптимальной транспортировки грузов необходимо полностью знать все тонкости перевозки конкретных наименований грузов, обладать современной материально-технической базой и квалифицированными сотрудниками.

Также, в зависимости от рода перевозимого груза должна разрабатываться такая технология перевозки и перегрузочного процесса, которая определяет конкретный способ выполнения работ на данной механизированной линии, указывая направление перемещения груза, состав и способы выполнения операций, приспособления и порядок их использования, число занятых рабочих, их расстановку по звеньям, а также указывает необходимый такелаж и сепарационные материалы при непосредственной транспортировке грузов, что в свою очередь должно быть экономически целесообразно и выгодно как для предприятия-перевозчика так и предприятия-отправителя груза.

**БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК**

1. Бакаев, В.Г. Эксплуатация морского флота./ В.Г. Бакаев – М.: Транспорт, 1965. – 560с.
2. Бромович М. Анализ экономической эффективности и капиталовложений: Пер. с англ. – М: ИНФРА-М, 2004. – 432 с.
3. Винников, В.В. Экономика и эксплуатация морского транспорта./ В.В. Винников. Учебное пособие для вузов водного транспорта. – 2-е изд., дополненное. – Одесса: Феникс, 2003. – 259 с.
4. Половников, В.А. Анализ и прогнозирование транспортной работы/ В.А. Половников – И.: Транспорт, 2002. – 224 с.
5. Пиринилов, К.И. Транспортно-экспедиторское обслуживание./ К.И. Пиринилов – М.: Асмап, 2003. – 330 с.
6. Троцкая, Н.А. Транспорт в коммерческой деятельности./ Н.А. Троцкая. – М.: Асмап, 2004. – 302 с.
7. Шепелев, А.Ф. Транспортное обеспечение коммерческой деятельности./ А.Ф. Шепелев. – М.: Транспорт, 2003. – 286 с.
8. Экономика предприятия: Тесты, задачи, ситуации. Учебное пособие для вузов/ Под ред. В.А. Швандара. – з-е изд., перераб. и доп. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2003. – 254 с.
9. «Центр маркетинговых исследований и экспертиз» Компания ВНИКИ – Исследования в области перевозок – М.: ВНИКИ, 2007.