

УДК 339
ББК 65.42

**СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ
ОРГАНИЗАЦИИ
ТОВАРОСНАБЖЕНИЯ НА
РЫНКЕ ПОТРЕБИТЕЛЬСКИХ
ТОВАРОВ В УСЛОВИЯХ
РЫНОЧНОЙ ЭКОНОМИКИ**

**ТАКМИЛИ
ТАШКИЛИ ТАЪМИНИ
МОЛ ДАР БОЗОРИ
МОЛҶОИ ИСТЕЪМОЛӢ
ДАР ШАРОИТИ
ИҚТИСОДИ
БОЗОРҶОНӢ**

**IMPROVEMENT OF GOODS
PROVISION ORGANIZATION AT
THE MARKET OF CONSUMERS`
COMMODITY UNDER THE
CONDITIONS OF MARKET
ECONOMY**

Раджабов Раджаб Кучакович,

д. э. н., профессор кафедры экспертизы товаров
и таможенной деятельности ТГУК

Зубайдов Саидахмад, к. тех. н, доцент кафедры
маркетинга и коммерции ТГУК

Хамраев Фузайли Махмадалиевич, к.э.н., доцент
ТГУК (Таджикистан, Душанбе)

Раҷабов Раҷаб Кӯчакович, д.и.и., профессораи
кафедраи экспертизаи молҳо ва ғаъолияти

ғумрукии ДДИТ; **Зубайдов Саидахмад,**
н.и.техникӣ, дотсенти кафедраи маркетинг ва

тиҷорати ДДИТ; **Хамраев Фузайли
Махмадалиевич,** н.и.и., дотсенти ДДИТ

(Тоҷикистон, Душанбе)

Rajabov Rajab Kuchukovich, Dr. of Economics,

Professor of the department of goods expertise and
custom`s activity under the TSUC, **Zubaydov**

Saidakhmad, candidate of technical sciences,

Associate Professor of the department of marketing
and trade under the TSUC, **Khamrayev Fuzali**

Makhmadaliyevich, candidate of the sciences of
economics under the TSUC (Tajikistan, Dushanbe)

E-MAIL: drrajab@mail.ru

Ключевые слова: механизм товароснабжения, рынок, потребительские товары, система управления, торговый процесс, критерии

Предложено совершенствование механизма товароснабжения на рынке потребительских товаров. Выявлены факторы, влияющие на организацию товароснабжения, и предложена блок-схема организации товароснабжения. Обосновано, что совершенствование товароснабжения следует проводить на основе создания единой системы управления торговыми процессами. Данная система предусматривает развитие закупочной деятельности на основе поиска новых поставщиков. При выборе поставщиков необходимо расширить критерии выбора на основе учета удаленности, возможности перевозки товаров самими поставщиками, возможности получения скидок при покупке товаров, качества работы поставщика с покупателем, контактов оптовых ТП с производителями товаров и совместного проведения ими рекламных акций и других мероприятий. Отмечена роль торгового представителя поставщика в организации совместной работы с розничными ТП, что позволяет более комплексно подходить к формированию ассортимента реализуемых товаров.

Калидвожаҳо: *механизм, таъминоти мол, бозор, молҳои истеъмоли, низоми идоракуни, раванди савдо, меъёр*

Дар мақола роҳҳои тақмили механизми таъминоти мол дар бозори истеъмоли дар шароити иқтисодиёти бозорӣ пешниҳод гардидааст. Омилҳои ба таъминоти мол таъсиркунанда муайян намуда, блок-схемаи ташикли молтаъминкуни пешниҳод карда шудааст. Собит шудааст, ки тақмили таъминоти мол бояд дар асоси ташикли низоми ягонаи идоракуни равандҳои савдо амалӣ карда шавад. Низоми мазкур рушди фаъолияти харидро дар асоси дарёфти таҳвилгарони нав амалӣ менамояд. Ҳамзамон ҳангоми интихоби таҳвилгар бояд ба назардошти фосола, имкони ҳамлу нақл аз ҷониби худ таҳвилгарон, имкони гирифтани тахфиф ҳангоми хариди мол, сифати кори таҳвилгар бо харидор, робитаҳои корхонаҳои савдо бо истеҳсолкунандагони мол ва яқҷоя гузаронидани иқдомҳои рекламавӣ ва дигар тадбирҳо меъёри интихобро тавсеа додан лозим аст.

Key words: *mechanism of commodity supply, market, consumer goods, management system, trade process, criteria*

The article deals with an improvement of commodity supply mechanism at the market of consumer goods: The authors elicited the factors affecting an organization of commodity supply. They substantiated that commodity supply improvement should be conducted on the basis of a unified system of management with trade processes. This system envisages a development of procurement activities based on a search of new suppliers. When selecting the latter it is necessary to expand selection, here should take into consideration the following items: remoteness, possible conveyance of goods by suppliers themselves, possibility of obtaining discounts when buying commodity, quality of suppliers' work with customers, contacts of wholesale traders with producers of goods, joint advertizing actions and other arrangement conducted by both of them. The role of a trade representative of a supplier in organization of joint work with wholesale traders is underscored affording to resort to complex approach in a formation of an assortment of sold commodity.

В условиях рыночной экономики товароснабжение предприятий потребительского рынка включает в себя систему мероприятий по осуществлению коммерческих и технологических операций по доставке товаров розничным и оптовым торговым предприятиям (ТП). Опыт показывает, что оптимизация товароснабжения зависит от полноты и стабильности ассортимента товаров, предоставляемых населению торговыми предприятиями, от степени удовлетворения покупательского спроса; величины товарных запасов; оборачиваемости товаров и др. показателей работы предприятий. Исходя из этого, оптимизация товароснабжения положительно влияет на повышение эффективности функционирования сетевых торговых субъектов потребительского рынка.

Анализ транспортного обслуживания показывает, что за рассматриваемый период (2010-2016 гг.) наблюдается увеличение объема перевозок грузов всеми видами транспорта на 41,7 %. При этом наибольший прирост имеет автотранспорт (60,8 %). По другим видам транспорта наблюдается уменьшение: в железнодорожном - на 47,8 % и в

Раджабов Р.К., Зубайдов С., Хамраев Ф. Совершенствование организации товароснабжения на рынке потребительских товаров в условиях рыночной экономики

авиационном - на 13,6 % (таблицы 1 и 2) .

Таблица 1. Динамика изменения объема перевозки грузов различными видами транспорта¹ в Республике Таджикистан за 2010–2016 гг. (тыс. тонн)

Показатели	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016		2016 г. в% к 2015 г.	2016 г. в% к 2010 г.
							объем	В %		
Перевозка грузов, всего	59327,4	61656,6	68399,4	72248,3	74411,2	75987,8	84066,6	100,0	112,9	141,7
в том числе:										
Сухопутный транспорт	59325,2	61654,0	68396,9	72246,0	74408,6	75985,7	84064,7	100,0	112,9	141,7
в том числе:										
Автомоб. транспорт	48879,6	52397,3	59991,8	65510,7	67600,9	69864,7	78610,5	93,5	115,1	160,8
в том числе:										
М/н транспорт	908,0	1201,0	1691,0	1870,6	1353,3	1126,4	941,3	1,1	83,6	103,7
Железнодорожный ²⁾	10445,0	9257,0	8405,0	6735,3	6807,7	6121,0	5454,2	6,5	89,0	52,2
Авиационный	2,2	2,6	2,5	2,3	2,6	2,111	1,9	0,002	90,5	86,4

Расчитано авторами на основе: Статистический ежегодник Республики Таджикистан. - Душанбе, 2017.- С. 322.[11] ¹⁾ – с учетом работы частных лиц на автотранспорте;

²⁾ – с учетом отправки, выбытия и транзита грузов

В последние годы улучшается позиция международного транспорта и частных автопредприятий. Увеличение объемов перевозки частными автопредприятиями связано с увеличением количества индивидуальных грузовых транспортных средств. Так, по сравнению с 2015 годом грузовые транспортные средства увеличились на 7 024 единицы.

Другая причина увеличения объемов перевозок - реализация индивидуального грузового транспорта, работа которого оценивается в ходе выборочного статистического обследования. Грузооборот всех видов транспорта в 2016 г. составил 5 515,3 млн т. км, или 111,2 % к 2010 году (табл. 2).

Таблица 2. Динамика изменения грузооборота различными видами транспорта¹ в Республике Таджикистан за 2010-2016 гг. (млн т. км)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2016 г. в % к 2015 г.	2016 г. в % к 2010 г.
Грузооборот – всего	4957,6	5508,8	6345,0	6693,8	6180,3	5995,5	5515,3	92,0	111,2
в том числе:									
Сухопутный транспорт	4952,3	5502,4	6337,8	6687,0	6173,0	5989,2	5510,3	92,0	111,3
в том числе:									
автомоб. транспорт	4143,9	4799,5	5782,9	6284,8	5783,3	5672,3	5282,0	93,1	127,5
в том числе:									
м/н. транспорт	1498,2	1982,0	2789,8	3086,7	2232,4	2175,0	1816,6	83,5	121,3
железнодорожный ²⁾	808,4	702,9	554,9	402,2	389,7	316,9	228,3	72,0	28,2
Авиационный	5,3	6,4	7,2	6,8	7,3	6,3	5,0	79,4	94,3

Расчитано авторами на основе: Статистический ежегодник Республики Таджикистан. - Душанбе, 2017, С. 322. [11]

¹⁾ – с учетом работы частных лиц на автотранспорте, ²⁾ – с учетом отправки, выбытия и транзита грузов

Из данных таблицы 2 видно, что, как и при перевозке грузов, основная масса грузо-

оборота приходится на автомобильный транспорт (95,7 %), остальная составная часть (4,1 %) принадлежит железнодорожному транспорту; авиационный транспорт имеет незначительную долю (0,2 %). За последние семь лет (с 2010 по 2016 годы) грузовые перевозки железнодорожным транспортом значительно сократились (с 808,4 до 228,3 млн т. км), а в автомобильном транспорте, наоборот, имело место увеличение относительно общего объема и имеются весьма значительные показатели (с 4143,9 до 5282 млн т. км). Увеличение общего грузооборота в основном происходит за счет автомобильного транспорта, а также железнодорожного транспорта, автотранспорта министерств и ведомств, частных автопредприятий. Значительно возрос объем перемещаемых товаров для товароснабжения рынка потребительских товаров по республике в целом, ее областей, городов и районов. Здесь значительный удельный вес занимает частный автотранспорт. Вместе с тем требует уточнения рациональное распределение перевозок между автотранспортом различных видов собственности. На организацию товароснабжения на потребительском рынке влияют многие факторы (рис. 1).

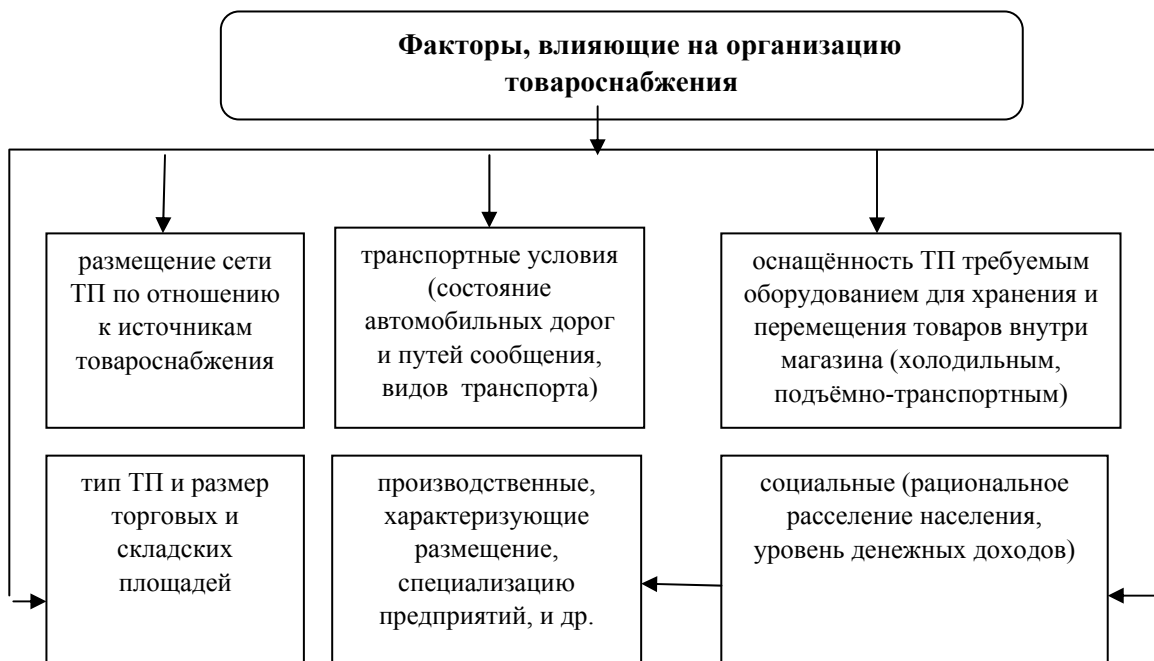


Рисунок 1. Факторы, влияющие на организацию товароснабжения

Разработка рациональной системы товароснабжения требует решения следующих задач: обеспечения ассортимента, оптимизации уровня и структуры товарных запасов на ТП; повышения эффективности товароснабжения на основе оптимизации товарооборачиваемости и сокращения звенности товароперемещения; обеспечения взаимосвязи между технологическими процессами в розничной и оптовой торговле, разделения труда; повышения эффективности оказания торговых услуг на основе исследования спроса и их

согласования со спросом; применения научно обоснованной системы управления товароснабжением при территориальных преобразованиях.

Организация товароснабжения ТП имеет большое значение для всех звеньев перевозки товаров от производителей к потребителям - населению. Она способствует сокращению времени перемещения товаров, снижению затрат ТП на организацию товароснабжения, снижению цен при реализации товаров населению. Оптимизация товароснабжения обеспечивает полноту и устойчивость ассортимента товаров, требуемый уровень товарных запасов, удовлетворение спроса населения, а также оптимизацию финансово-экономических показателей работы ТП. Кроме того, оптимизация товароснабжения предусматривает тесную взаимосвязь технологических процессов в оптовой и розничной торговле и на рынке потребительских товаров в целом. Она предполагает разработку маршрутов перевозки товаров, высокий уровень организации работ на оптовых базах, наличие эффективных автотранспортных средств и тары. При этом товары должны поступать в торговую сеть максимально подготовленными для реализации. В настоящее время возникли новые варианты организации перевозок товаров. Во-первых, сближаются объем и структура товарного предложения в различных регионах страны, расширяется и обновляется ассортимент, формируется конкурентная среда в торгово-посреднической сфере. Во-вторых, удлиняется путь перемещения товаров от производителей к потребителям. Поэтому при оптимизации товароснабжения ТП должны учитываться выделенные требования [2].

В этих условиях необходимо учитывать оснащенность ТП соответствующим торгово-технологическим оборудованием; величину единовременно доставляемой партии товаров с учетом имеющихся товарных запасов, объема ежедневной реализации и периодичности завоза; разработанную систему товароснабжения, которая способствует минимизации затрат по перевозке и хранению товаров.

Анализ работы [3] показывает, что товароснабжение на рынке потребительских товаров должно основываться на основе принципов: планомерности; ритмичности; оперативности; экономичности; централизации и технологичности. Оптимизация товароснабжения требует учета покупательной способности населения, зоны обслуживания с учетом объема товарных запасов, эффективной организации и использования торговых технологий, отвечающих современным условиям оказания торговых услуг [7]. При этом ритмичность товароснабжения позволяет обеспечить рациональную работу торговых предприятий при формировании требуемых товарных запасов и ускорении товарооборачиваемости на торговых предприятиях.

Приоритетным условием рациональной организации товароснабжения считается оперативность, которая предусматривает ритмичность завоза товаров в зависимости от изменения спроса, сезонных колебаний и др. Организации, осуществляющие товароснабжение ТП, должны оперативно учитывать эти изменения и вносить соответствующие коррективы на основе получения информации от ТП относительно реализации товаров и состояния товарных запасов. Экономичность товароснабжения предполагает минимальные затраты рабочего времени, материальных и денежных средств на весь

процесс перевозки товаров в торговую сеть на основе эффективного использования автотранспортных средств, механизации погрузочно-разгрузочных работ, рациональной схемы перемещения товаров. В целом товароснабжение должно осуществляться на основе разработанных рациональных схем завоза товаров с учетом минимизации грузооборота, оптимальной звенности, частоты доставки и размера товарных партий. В этих условиях появляется возможность рассматривать вопрос об эффективном использовании принципа централизации товароснабжения ТП предприятиями-поставщиками учитывая функционирование торгово-логистических центров. При этом сотрудники ТП не должны отвлекаться от выполнения своих функций по обслуживанию клиентов [4].

Кроме того, считаем важным использование научно обоснованных технологических решений для выбора источников и каналов товародвижения, так как ТП должно исходить из минимальной суммы затрат на его организацию. Однако при этом стремление ТП уменьшить затраты на организацию товароснабжения не должно наносить ущерба качеству реализуемых товаров и торговому обслуживанию населения.

Поэтому для рациональной организации товароснабжения приоритетной считается максимальная оперативность, учитывая ассортимент поставок, количество и сроки завоза товаров на ТП. Совершенствование товароснабжения требует создания единой системы управления, которая базируется на использовании диспетчерских служб, задачами которых является контроль и регулирование завоза товаров на ТП [7]. На наш взгляд, поддерживая авторов [9,10], блок-схему организации товароснабжения можно представить следующим образом (см. рис. 2).

В этих условиях считаем важным источник товароснабжения, от правильного выбора которого зависит эффективность системы товароснабжения. К основным источникам поступления потребительских товаров следует отнести: заводы, комбинаты, промышленные и оптовые предприятия; производственные ТП; индивидуальные предпринимательские структуры; любые ТП, имеющие излишки товаров; внешнеторговые предприятия и др. Выбор источника товаров осуществляют с учетом типов ТП, размеров товарооборота, места расположения, состояния спроса и уровня цен на товары различных поставщиков. Оценивая сложившуюся практику товароснабжения, можно уточнить подходы к решению проблемы повышения ее эффективности на основе улучшения работы оптовых баз, развития прямых связей с производителями, централизованного завоза товаров на торговые предприятия. Кроме того, они снабжают продовольственными товарами закрепленные за ними близлежащие магазины. В этих условиях местными производителями широко используются прямые связи. Важным условием, определяющим рациональную организацию товароснабжения, является процесс перемещения товаров до потребителей. Обычно используют транзитную и складскую формы, которые зависят от условий покупателя и поставщика: объема товарооборота, транзитных норм отгрузки, нормативов товарных запасов, состояния складского хозяйства и т.п.

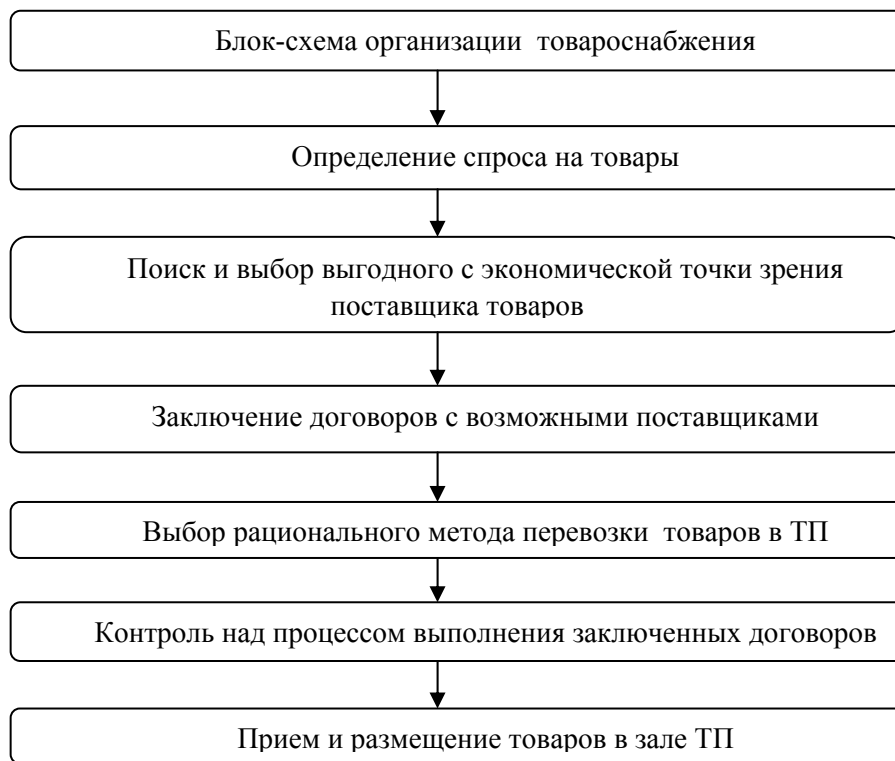


Рисунок 2. Блок-схема организации товароснабжения ТП

При транзитной форме следует рассмотреть процесс, когда товар, минуя склады оптовой и розничной торговли, с производственного предприятия направляется непосредственно на торговые предприятия. Данная форма имеет ряд преимуществ. К ним можно отнести: исключение повторной перевозки и погрузочно-разгрузочных работ, устранение складских операций по приему, хранению и отпуску товаров, ускорение товарооборачиваемости, уменьшение товарных потерь и объема транспортно-экспедиционных операций, сокращение потребности в складах, снижение издержек обращения, обеспечение сохранности товаров. Транзитная форма исключает расходы по погрузке-выгрузке и хранению товаров на складах, ускоряет продвижение товаров в торговую сеть, содействует их лучшей сохранности [7].

Складская форма товароснабжения в основном используется при получении крупных партий товаров от иногородних поставщиков, когда требуется преобразование ассортимента в торговый запас, а также по товарам, требующим длительного хранения. Одним из вопросов, который необходимо решить при организации этой формы, является звенность товародвижения. На уровень этого показателя оказывают влияние следующие факторы: размещение производства на территории, степень специализации промышленности, размеры партий отгрузки, объем товарооборота оптовых покупателей, свойства товаров и т.п.

Организация товароснабжения производится на основе использования децентрализованного завоза и централизованной доставки. При децентрализованном завозе, или самовывозе, транспортно-экспедиционные операции (ТЭО) осуществляются самими покупателями. Основной недостаток этого метода заключается в неэффективном использовании автотранспортных средств, т.е. показатели использования автомобилей, используемых для самовывоза, значительно ниже, чем при централизованной доставке. Поэтому самовывоз может применяться в розничной торговле в исключительных случаях [5, 6]; централизованная система предусматривает доставку товаров объектам торговой сети автотранспортом поставщика по предварительно разработанным маршрутам и графикам завоза.

При оптимизации системы товароснабжения предлагаем для использования централизованную модель ТЭО, что позволяет: устранить простои автотранспорта, сократить потребность в нём и повысить эффективность его использования; уменьшить число занятого персонала в процессе организации, управления и перемещения грузов; освободить руководителей ТП от организации ТЭО и таким путём улучшить их работу; оптимизировать своевременную доставку товаров в розничную торговую сеть; ускорить оборачиваемость товаров; рационально использовать складские площади; упростить расчеты с поставщиками товаров и др.

Составление графиков завоза осуществляется на основе характеристики торговой сети, объема завозимых товаров, срока представления и выполнения заявок с учетом вида автотранспортных средств, их грузоподъемности и т.п. Одновременно с составлением графиков разрабатываются и маршруты завоза и отправки товаров ТП [8].

Для разработки рациональных маршрутов завоза следует использовать карту-схему района, обслуживаемого поставщиком, схему дислокации ТП, учитывать расстояния и наличие дорог, соединяющих поставщика с торговой сетью, а также грузоподъемность используемых автомобилей и класс перемещаемых грузов. Тогда товары будут доставляться оптимально загруженными автомобилями по маятниковым маршрутам. Для ТП, объем поставок в которые меньше грузоподъемности автомобиля, товары перемещаются по кольцевым маршрутам. Нами установлено, что многие ТП и предприятия общественного питания не уделяют достаточного внимания разработке рациональных маршрутов. Маршруты доставки разрабатываются только одной стороной - поставщиком или только транспортным оператором. Для обеспечения бесперебойной торговли при минимальных товарных запасах определяют частоту и оптимальные размеры партий. При определении частоты учитывают физико-химические свойства товаров, средства их реализации, однодневный объем продажи, неснижаемый объем запасов и другие факторы [1, 9].

Совершенствование товароснабжения следует проводить на основе создания единой системы управления торговыми процессами. Данная система предусматривает развитие закупочной деятельности на основе поиска новых поставщиков. Это даст возможность не только расширить ассортимент товаров, но произвести их выбор [7, 8]. Также при выборе поставщиков важным считаем расширение числа критериев выбора на основе учета

следующих факторов: удаленности, возможности перевозки товаров самими поставщиками, возможности получения скидок при покупке товаров, качества работы поставщика с покупателем, контактов оптовых ТП с производителями товаров и совместного проведения ими рекламных акций и других мероприятий.

При рациональной организации товароснабжения ТП важным считается снижение суммы транспортных расходов, что дает возможность увеличить доходы ТП. При работе с оптовыми ТП и производителями товаров нужно отдать предпочтение тем поставщикам, торговые представители которых регулярно производят посещение ТП. Это не только сокращает затраты на организацию товароснабжения, но и позволяет более комплексно подходить к формированию ассортимента реализуемых товаров.

Выделяя роль торгового представителя в процессе работы с розничными ТП, следует отметить, что он обеспечивает наличие полного ассортимента товаров компании в ТП, совместно с работниками ТП формирует заявку на поставку товаров, обеспечивает его фирменным оборудованием для выкладки товаров в соответствии со стандартами. Кроме того, при организации товароснабжения устанавливаются более тесные контакты с поставщиками, с рекламными компаниями, проводятся совместные акции.

При этом само ТП несет минимальные расходы на рекламу, что положительно сказывается на формировании его прибыли [2]. Таким образом, ТП имеют достаточно широкие возможности для повышения эффективности организации товароснабжения.

В целом совершенствование товароснабжения на рынке потребительских товаров способствует удовлетворению спроса, сокращению транспортных расходов, разработке оптимальных маршрутов перевозки товаров, улучшению организации торгового обслуживания, созданию новых рабочих мест, повышению эффективности функционирования ТП, развитию местных, межрегиональных и международных транспортно-торговых связей Республики Таджикистан.

Список использованной литературы:

1. Бланк И.А. *Управление торговым предприятием*/И.А. Бланк.- М.: Экономика, 1998. - 263 с.
2. Виноградская А.М. *Коммерческая деятельность торгового предприятия*/А.М. Виноградская. - М.: КНТЭУ, 2015. -278 с.
3. Гаджинский, А.М. *Логистика* /А.М. Гаджинский. - М.: Издательско-книготорговый центр «Маркетинг», 2003. - 408 с.
4. Мазараки А.А. *Экономика торгового предприятия* / А.А. Мазараки, Н.М. Ушакова, Л.А. Лигоненко. - М.: Медиум, 2012. - 800 с.
5. Памбухчиянц А.В. *Организация и технология коммерческой деятельности*/ А.В. Памбухчиянц. - М.: «Дашков и К» 2014.
6. Фатхудинов Р.А. *Организация производства*. - М.: ИНФРА-М, 2013. - 672 с.
7. Панкратов, Ф.Г., Серегин, Т.К. *Коммерческая деятельность* /Ф.Г. Панкратов. - М.: Информационно-внедренческий центр «Маркетинг», 2000. - 580 с.
8. Раджабов Р.К. *Проблемы моделирования развития региональной транспортной системы*/ Р.К. Раджабов, И.А. Амонллоев // *Вестник ТТУ имени акад. М.С. Осими*. – Душанбе: ТТУ. - №3(31)-2015. - С.135-139.

9. Раджабов Р.К. Формирование стратегии развития предприятия в условиях переходной экономики/ Р.К. Раджабов, М.Х. Саидова, С.Ш. Низомиддинов// Учёные записки ХГУ им. академика Б. Гафурова. Серия «Естественные и экономические науки». - 2016. - №2 (37). - С.78-91.
10. Черепов В.В. Оптимизация товарных запасов /В.В. Черепов// Логистика: проблемы и решения. - 2014. - №5. - С. 56-59.
11. Статистический ежегодник Республики Таджикистан. – Душанбе: Агентство по статистике при Президенте РТ, 2017.

Reference Literature:

1. Blanc I. A. Management with Trading Enterprise // I. A. Blanc. – M.: Economics, 1998. – 263 pp.
2. Vinogradskaya A. M. Commercial Activity of Trading Enterprise // A. M. Vinogradskaya. –M.: KN Trading- Economic Managerial office, 2015. – 278 pp.
3. Gadginsky A. M. Logistics // A. M Gadginsky. –M.: “Marketing” publishing-book-trading centre. 2003. – 408 pp.
4. Mazaraki A. A. Economy of Trading Enterprise // A. A. Mazaraki, N. M. Ushakova, L. A. Ligonenko. – M.: “Medium” publishing-house, 2012. – 800 pp.
5. Pambukhchiyants A.V. Organization and Technology of Commercial Activity // A.V. Pambukhchiyants. –M: Dashkov and Co. – M, 2014. -296 pp.
6. Fathuddinov R. A. Organization of Manufacturing. M.: “INFRA-M” 2013. – 672 pp.
7. Pankratov F. G. Sereghin T. K Commercial Acrivity. // F. G Pankratov. –M.: “Marketing” informational-instilling centre. M.: “INFRA-M” 2000. -580 pp.
8. Radjabov R. K. The Problems Beset with Modelling of the Development Concerned with Regional Transport System // R. K. Radjabov, I. A. Amonulloev // Bulletin of the Tajik Engineering University named after academician M. Osimi. 2015, №3 (31). –Dushanbe. – pp. 135-139
9. Rajabov R. K. Formation of the Strategy Dealing with Enterprise Development under the Conditions of Transitive Economy // R. K Rajabov, M. Kh. Saidova, S. Sh. Nizomiddinov // Scientific notes of Khujand State University named after academician B. Gafurov. Series of Natural and Economy Sciences. 2016, №2 (37). –pp. 78-91
10. Cherepov V. V. Optimization of Goods Reserves // V. V. Cherepov // Logistics of Problems and its Solution. 2014, №5. –pp. 56-59
11. Statistical Annual of Tajikistan Republic. – Dushanbe; agency on Statistics under the Auspices of TR President, 2017.