

УДК 338.47

## ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС РЕГИОНА В УСЛОВИЯХ ВСТУПЛЕНИЯ РОССИИ В ВТО: ДАЛЬНИЙ ВОСТОК

**А.Б. Бардаль**

*Бардаль Анна Борисовна* — кандидат экономических наук, доцент, заведующая сектором. Институт экономических исследований ДВО РАН, ул. Тихоокеанская, 153, Хабаровск, Россия, 680042. E-mail: Bardal@ecrin.ru.

Рассмотрены основные обязательства стран-участниц ВТО, принятые в области транспорта. Более подробно исследуются обязательства России. Приводятся показатели функционирования ключевых видов транспорта на национальном (РФ) и региональном (ДФО) уровнях в условиях воздействия правил ВТО на транспортный комплекс. Анализируются направления и масштабы транспортных потоков железнодорожного, морского и автомобильного транспорта; процесс унификации железнодорожных грузовых тарифов и его влияние на функционирование транспортного комплекса; структура перевозимых грузов; условия осуществления международных автомобильных перевозок. Показано, что вступление России в ВТО может привести к реализации потенциальных положительных эффектов в транспортном комплексе при условии использования предоставляемых в рамках этой организации правовых механизмов, а также наличия четкой стратегии развития транспортно-го комплекса на национальном и региональном уровнях.

*Транспортный комплекс, инфраструктура, тарифы, ВТО, Дальневосточный федеральный округ, Россия.*

Вступление России в ВТО стало одним из наиболее широко обсуждаемых и ожидаемых событий экономической жизни России последних двух десятилетий. За время продолжительного переговорного процесса экспертным сообществом было высказано множество оценок возможных последствий данного решения для экономики в целом, а также для отдельных ее секторов. Представляемые оценки выражали достаточно широкий спектр вариантов, порой значительно противоречащих друг другу [2; 6; 7; 17; 30].

В настоящее время остается актуальным не только мониторинг происходящих (либо уже произошедших) как следствие принятия новых экономических правил изменений в отдельных секторах экономики, но и изучение предполагаемых воздействий в средне- и долгосрочной перспективе на различных уровнях экономики.

В данной работе объектом является транспортный комплекс, относительно которого рассматриваются:

- основные характеристики обязательств стран-членов ВТО в области транспорта;
- основные обязательства России, принятые при вступлении в ВТО в сфере транспорта, и возможные направления воздействия на функционирование транспортного комплекса в связи с этими обязательствами;
- функционирование транспортного комплекса в новых институциональных условиях вступления в ВТО на национальном (РФ) и региональном (Дальний Восток<sup>1</sup>) уровне.

## ОБЯЗАТЕЛЬСТВА СТРАН-ЧЛЕНОВ ВТО В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА

Механизм правовых взаимодействий стран-участниц ВТО основан на действии пакета базовых документов, основными из которых являются: Генеральное соглашение по тарифам и торговле (ГАТТ, принято в 1948 г., в настоящее время действует в редакции 1994 г.), Генеральное соглашение по торговле услугами (ГАТС, вступило в силу с 1 января 1995 г.) и Соглашение по торговым аспектам интеллектуальной собственности (ТРИПС, вступило в силу с 1 января 1995 г.).

Вступая в ВТО, страны принимают на себя общие обязательства, конкретизируемые для услуг следующим образом: предоставление режима наибольшего благоприятствования — с возможными изъятиями (РНБ)<sup>2</sup>, обеспечение прозрачности торговли услугами, признание квалификации иностранных поставщиков услуг, регулирование деятельности монопольных поставщиков услуг в соответствии с обязательствами страны и принципами ВТО [31].

В рамках ГАТС все услуги классифицируются на 12 секторов (включая транспортные услуги), разделенных, в свою очередь, на 155 подсекторов<sup>3</sup>. Рассмотрим масштаб обязательств в разрезе видов транспорта, а также степень открытости транспортного рынка в различных странах. Из 157 стран-членов ВТО<sup>4</sup> обязательства в области транспорта, гарантирующие доступ иностранных компаний на рынок, приняла на себя лишь 91 страна (в т. ч.

<sup>1</sup> В данной работе Дальний Восток России рассматривается в границах ДФО.

<sup>2</sup> Режим наибольшего благоприятствования предполагает, что член ВТО будет предоставлять услугам и поставщикам услуг другого члена ВТО такой режим, который не является менее благоприятным, чем режим, предоставляемый поставщикам услуг любого другого члена ВТО.

<sup>3</sup> При этом классификация услуг не является неотъемлемой частью ГАТС, а носит справочный характер, устанавливая, что «услуга включает любую услугу в любом секторе, за исключением услуг, предоставляемых во исполнение государственных полномочий» [31].

<sup>4</sup> В 2013 г. членами ВТО стали Лаос (02.02.2013 г.) и Таджикистан (02.03.2013 г.) [32].

ЕС – 12 как один), т. е. только 58% членов данной торговой организации. При этом многие страны оговорили условия изъятия из РНБ, что предполагает возможность применения преференциальных режимов по отношению к поставщикам услуг отдельных стран. В данных условиях вступление в ВТО не является гарантией доступа на рынки других членов организации.

В разрезе отдельных видов транспорта соотношения обязательств и изъятий из РНБ стран-участниц ВТО различны (рис. 1).

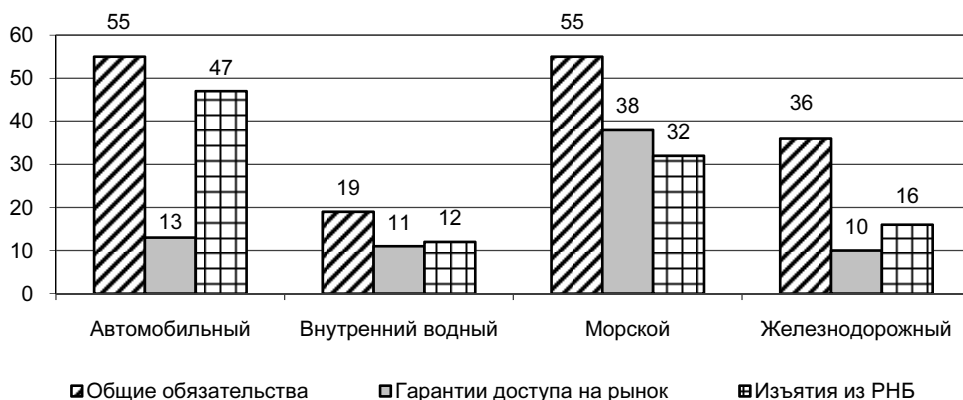


Рис. 1. Обязательства и изъятия из РНБ стран-членов ВТО в области транспорта

Источник: составлено по: [11].

Из представленной диаграммы видно, что наибольшее число обязательств принято странами относительно автомобильного и морского транспорта (по 55 стран для каждого из указанных видов транспорта). Эти два вида транспорта являются самыми распространенными в мире. Однако обязательства приняли лишь 35% общего числа членов ВТО. При этом стран, определивших возможные изъятия из РНБ, достаточно много: 47 по автомобильному транспорту (30% общего числа членов ВТО), 32 по морскому (20%), 16 по железнодорожному (10%), 12 по внутреннему водному (8%).

Рассматривая обязательства стран-членов ВТО, отметим, что до настоящего времени ведутся переговоры относительно сферы применения ГАТС к морскому транспорту. В связи с этим страны-члены ВТО имеют возможность применять преференциальные меры в отношении отдельных стран, не внося их в перечень изъятий из РНБ. Возможно также внесение любых изменений и дополнений в принятые обязательства. Фактически гарантий недискриминационного доступа в секторе «услуги морского транспорта» нет. Кроме того, ГАТС не распространяется также на права перевозки воздушным транспортом и услуги, непосредственно относящиеся к реализации данных прав, а

относится в части воздушного транспорта только на ремонт и обслуживание самолетов, маркетинг и продажу авиатранспортных услуг, услуги электронных систем резервирования [11].

Таким образом, в большинстве стран-членов ВТО регулирование условий доступа на рынок транспортных услуг осуществляется по-прежнему в рамках двусторонних и многосторонних соглашений<sup>1</sup>, а также национального законодательства. В отдельных секторах (например, морские перевозки) гарантии недискриминационного доступа не предоставляются вовсе.

## **ОСНОВНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА РОССИИ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА, ПРИНЯТЫЕ ПРИ ВСТУПЛЕНИИ В ВТО**

Обязательства России, принятые при вступлении в ВТО, включены в виде приложений к Протоколу «О присоединении Российской Федерации к Марракешскому соглашению об учреждении Всемирной торговой организации от 15 апреля 1994 г.» (от 16.12.2011 г.) [21]. Указанные приложения содержат в том числе: список обязательств по товарам, перечень специфических обязательств по услугам, а также перечень изъятий из режима наибольшего благоприятствования.

В сфере услуг Россия при вступлении в ВТО взяла на себя обязательства по 116 подсекторам, в 39 подсекторах обязательства приняты не были. В рамках принятых специфических обязательств<sup>2</sup> к транспорту относятся следующие основные:

- морские перевозки и связанные с ними услуги (доступными поставщикам международных услуг являются: лоцманская проводка, ледокольная проводка, буксирование, снабжение продовольствием, топливом и водой, сбор мусора и льяльных вод, услуги капитана порта и т. д.);
- вспомогательные услуги внутреннего водного транспорта;
- услуги, связанные с воздушными перевозками (техническое обслуживание и ремонт воздушных судов, продажа и маркетинг авиатранспортных услуг, системы резервирования);
- обслуживание и ремонт железнодорожного оборудования;
- услуги автомобильного транспорта (с определенными изъятиями);
- вспомогательные услуги для отдельных видов транспорта.

Обязательства по некоторым из перечисленных выше пунктов детализированы. Например, доступ иностранных компаний к техническому обслужи-

<sup>1</sup> Воздушные перевозки регулируются исключительно в рамках двусторонних и многосторонних договоров.

<sup>2</sup> Специфические обязательства — дополнительные обязательства конкретного члена ВТО по отдельным секторам и услугам, согласовываемые при вступлении с другими странами-членами ВТО.

ванию и ремонту воздушных судов возможен лишь в то время, когда не оказывается услуга по перевозке. Коммерческое присутствие в отдельных секторах транспортного рынка нашей страны (техническое обслуживание и ремонт воздушных судов, обслуживание и ремонт железнодорожного оборудования, вспомогательные услуги автотранспорта, вспомогательные услуги для всех видов транспорта) допускается лишь для юридического лица РФ.

Не были приняты обязательства по следующим подсекторам услуг транспорта:

- трубопроводный;
- морской (в части аренды судов, технического обслуживания и ремонта судов, лоцманских и навигационных услуг, спасения судов и т. д.);
- услуги внутреннего водного транспорта (грузовые и пассажирские перевозки, аренда судов, маневровые услуги и т. д.);
- услуги воздушного транспорта (грузовые и пассажирские перевозки, аренда воздушных судов и т. д.);
- услуги железнодорожного транспорта (грузовые и пассажирские перевозки, вспомогательные услуги);
- услуги автомобильного транспорта (международные автомобильные перевозки грузов и пассажиров).

Функционирование транспортного комплекса в новых условиях, по оценкам экспертов, может привести к реализации потенциальных эффектов [10]:

1) урегулированию проблемы дискриминационного отношения к России со стороны других стран;

2) улучшению условий транзитных перевозок через территорию России с возможным допуском на мировой рынок российских поставщиков транспортных услуг;

3) использованию российскими перевозчиками транспортно-эксплуатационных и терминальных систем других стран, а также трансферу технологий в области создания сервиса услуг и информационных систем;

4) объективному разрешению возникающих в процессе международной торговли транспортными услугами споров в рамках ВТО;

5) увеличению инвестиций в российские предприятия в результате реализации права на коммерческое присутствие в отдельных секторах транспортного рынка нашей страны (допускаемое по условиям вступления России лишь для юридического лица РФ).

Однако рассмотренные обязательства стран-участниц ВТО в сфере транспортных услуг, представленные выше, ставят под сомнение возможность реализации этих эффектов с положительным результатом для транспортного комплекса России.

На практике последствия вступления России в ВТО для транспортного

комплекса могут проявляться по многим направлениям: изменение тарифов, изменение условий доступа иностранных перевозчиков на рынок, изменение условий доступа нерезидентов к сопряженным сферам (ремонт и техническое обслуживание и т. д.), изменение пошлин на ввозимую технику и запчасти, увеличение затрат в связи с ухудшением автодорожной инфраструктуры при повышенной нагрузке (особенно в приграничных регионах), изменение направлений и масштабов транспортных потоков, в т. ч. экспортно-импортных (в связи с изменением пошлин на отдельные виды товаров, унификацией тарифов на перевозки железнодорожным транспортом) и т. д.

## ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА В УСЛОВИЯХ ВСТУПЛЕНИЯ В ВТО НА НАЦИОНАЛЬНОМ И РЕГИОНАЛЬНОМ УРОВНЕ

Отдавая отчет в комплексном влиянии перечисленных выше направлений, ограниченности доступа к количественным индикаторам, в рамках данного исследования в качестве базовой характеристики функционирования транспорта принят объем перевозки грузов, дополнительно по отдельным видам транспорта – изменение тарифных условий, числа разрешений на перевозку и т. д.

Изменение объемов перевозок и грузооборота *транспортного комплекса России* соответствует общей экономической динамике. Наблюдается положительный тренд со значительными снижениями объемов перевозок в периоды проявления экономического кризиса (вторая половина 2008 г. – 2009 г.) при одновременном несущественном падении грузооборота (рис. 2).

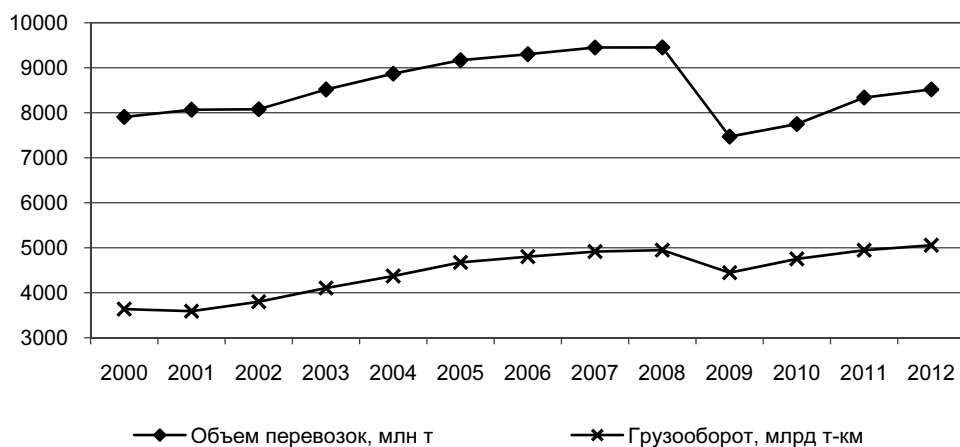


Рис. 2. Динамика основных показателей транспортного комплекса России

Источник: составлено по: [16; 24; 27].

Данные тенденции в изменении объемов перевозок и грузооборота закономерны. С учетом экспортной ориентации российской экономики даже в период кризиса происходило несущественное сокращение объемов перевозки сырьевых грузов на экспорт по сравнению с внутренними и транзитными перевозками, что привело к резкому снижению объемного показателя и незначительному снижению грузооборота, учитывающего помимо объема расстояние перевозки.

Транспортный комплекс ДФО по аналогичным показателям в целом находится в рамках общероссийских тенденций – более высокие темпы роста грузооборота по сравнению с объемами перевозки. Однако в силу специфики приграничного региона влияние экспортных перевозок (внешних рынков) на показатели транспортной работы выражено более четко. Значимость экспортного направления для региона подтверждается и существенной разницей среднего расстояния перевозки<sup>1</sup>, составляющей для транспортного комплекса России за период 2010–2012 гг. 600,0 км, а для ДФО – 1104,6 км (рис. 3).

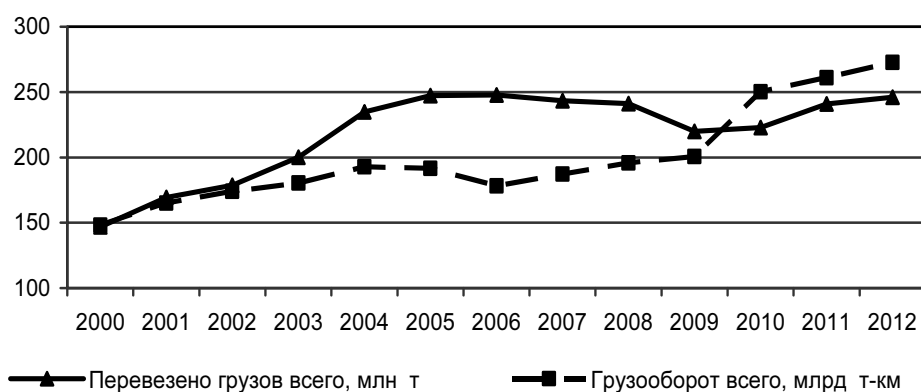


Рис. 3. Динамика основных показателей транспортного комплекса ДФО

Источник: составлено по: [16].

Объем перевезенных грузов и грузооборот транспортного комплекса ДФО после кризисного периода 2008–2009 гг. повышаются. Однако темпы их роста различны: среднегодовой темп прироста объема перевезенных грузов за период 2010–2012 гг. составил 4%, в то время как прирост грузооборота находился на уровне 11%.

Очевидно, что влияние присоединения России к ВТО на деятельность от-

<sup>1</sup> Среднее расстояние перевозки – расстояние (в км), на которое в среднем перевозится 1 т груза [18, с. 39].

дельных видов транспорта будет различным. В рамках данной работы будут рассмотрены наиболее значимые виды транспорта: железнодорожный, автомобильный и морской (табл. 1).

Таблица 1

**Значимость отдельных видов транспорта в национальном и региональном транспортном комплексе, 2012 г.**

Вид транспорта	РФ		ДФО	
	Доля в объеме перевозок, %	Доля в грузо-обороте, %	Доля в объеме перевозок, %	Доля в грузо-обороте, %
Железнодорожный	16,7	44,0*	26,4	88,4
Автомобильный	68,6	9,6	64,6	2,2
Морской	1,9	2,5	3,5	5,5

*Примечание:* \* 85,4% без учета трубопроводного транспорта.

*Источник:* рассчитано по данным: [16; 24; 28].

Для Дальнего Востока роль железнодорожного транспорта в условиях недостаточной развитости автомобильной сети чрезвычайно велика. С учетом значительного объема перевозок массовых грузов на большие расстояния по отдельным направлениям этот вид транспорта не имеет экономически обоснованной альтернативы. Поэтому в данной работе сделан акцент на функционировании железнодорожного транспорта и возможных его реакциях на изменение условий, связанных с вступлением России в ВТО.

Потенциальные последствия для *железнодорожного транспорта* могут проявляться во влиянии на [3; 30]:

- деятельность перевозчика и владельца инфраструктуры – ОАО «РЖД» (обострение конкуренции с автомобильным транспортом за возрастающие импортные потоки, представленные в основном контейнерными грузами; усиление конкуренции в сфере оперирования подвижным составом, а также на рынке логистических услуг и др.);
- объемы грузовых перевозок различных видов грузов и их экспортную ориентацию (изменение сложившихся грузопотоков вследствие изменения (унификации) тарифов на грузовые перевозки; сокращение внутренних перевозок железнодорожным транспортом вследствие возросшего импорта);
- определенные производства железнодорожного машиностроения.

Как было сказано ранее, одним из базовых документов ВТО является ГАТТ, которое определяет, в том числе, необходимость применения единых тарифов при перевозках товаров, произведенных в российской экономике, и товаров, произведенных в странах-членах ВТО (ст. III, п. 4; ст. V, п. 5). При этом тарифы на транзит могут отличаться от тарифов на внутренние пере-



возки, но применяться они должны на недискриминационной основе по отношению ко всем членам ВТО.

Для транспортного комплекса РФ это означает выравнивание тарифов железнодорожного транспорта на грузовые внутренние и внешнеторговые перевозки. Оплата за перевозки грузов в международном сообщении устанавливается на основе тарифной политики, единого транзитного тарифа и международного железнодорожного транзитного тарифа. Оплата в иностранной валюте была введена в 1998 г., в результате перевозки на экспорт стали в 2,6–3 раза дороже [29]. Валютой расчета является швейцарский франк либо другая валюта, в зависимости от вида международного соглашения (плата за перевозки по Транссибирской магистрали рассчитывается в долларах США). Железнодорожные тарифы на внутренние грузовые перевозки рассчитываются на основе Прейскуранта.

С 2001 г. с целью поддержки российских морских портов железнодорожные тарифы на перевозки грузов в их направлении рассчитывались на уровне внутрироссийских. Система тарифов на грузовые железнодорожные перевозки была построена таким образом, что тарифы на перевозки в международном сообщении в направлении пограничных передаточных станций РФ были значительно выше, чем в направлении российских портов. С 2003 г. после принятия нового Прейскуранта 10-01 [20] и до последнего времени тарифы по экспортно-импортным перевозкам грузов железнодорожным транспортом через сухопутные пограничные пункты пропуска рассчитывались по третьему разделу, а тарифы на внутренние перевозки и экспорт через российские морские порты рассчитывались по второму разделу данного Прейскуранта. Однако получаемая в результате разница между грузовыми тарифами является с точки зрения условий ВТО торговым барьером.

В рамках переговоров о вступлении в ВТО были рассмотрены различные варианты унификации тарифов [5]. Прорабатывалась возможность единовременной унификации в течение одного года. Также предусматривалось проведение унификации в два этапа в течение двух лет. При этом на первом этапе предполагалось перейти на единую методологию с введением повышающих коэффициентов, а затем на втором этапе – унифицировать тарифы. В качестве еще одного варианта унификации железнодорожных тарифов на грузовые перевозки рассматривалась возможность поэтапной унификации в течение четырех лет в рамках проведения дифференцированной индексации грузовых тарифов.

Процесс унификации железнодорожных тарифов проходит в РФ с 2001 г. Динамика показателей позволяет проследить проведение политики выравнивания тарифов на грузовые перевозки железнодорожным транспортом (табл. 2).

Таблица 2

Динамика индексов тарифов на грузовые железнодорожные перевозки

Период начала действия индексации	Общая индексация*	В т. ч. по направлениям		
		внутри-российские перевозки	экспорт/импорт через российские порты	экспорт/импорт через пограничные пункты пропуска
01.01.2004	1,1200	1,1200	1,1200	1,1200
01.01.2005	1,0800	1,1250	1,1250	1,0000
01.08.2005	1,0210	1,0540	1,0540	1,0000
01.01.2006	1,0750	1,1280	1,1280	1,0000
01.01.2007	1,0800	1,1090	1,1090	1,0160
01.01.2008	1,1109	1,1480	1,1480	1,0000
02.04.2008	1,0101	1,0125	1,0125	1,0000
01.07.2008	1,0800	1,1000	1,1000	1,0000
01.01.2009	1,0580	1,0500	1,0500	1,0500
01.07.2009	1,0570	1,0570	1,0570	1,0570
01.01.2010	1,0940	1,0940	1,0940	1,0940
01.01.2011	1,0800	1,0800	1,0800	1,0800
01.01.2012	1,0600	1,0600	1,0600	1,0600
01.01.2013	1,0700	1,0700	1,0700	1,0700

*Примечание:* \* изменение тарифа относительно предыдущего уровня.

*Источник:* составлено по: [14; 29].

Формальным подтверждением завершения процесса унификации является факт вступления России в ВТО. Фактически его предполагалось завершить к 1 июля 2013 г. На практике к середине 2012 г. по унифицированным тарифам осуществлялось около 93% общего объема грузовых перевозок (за исключением транзита) и 66% перевозок через пограничные переходы.

К 2013 г. по большинству видов грузов тарифы были выравнены, но по отдельным видам грузов они оставались дифференцированными. К таким грузам относятся: нефть и нефтепродукты (международные тарифы превышают внутрироссийские в среднем на 30%), лесные грузы, продукты неорганической химии. При условии унификации тарифов (т. е. снижении международных тарифов до уровня внутрироссийских) на указанные виды грузов выпадающий доход ОАО «РЖД», по оценкам, может составить в 2013 г. 21 млрд руб., в т. ч. – 18 млрд руб. за счет нефти и нефтепродуктов, 2,4 млрд руб. – лесных грузов, 0,6 млрд руб. – неорганической химии [26].

Поскольку проведение постепенной унификации тарифов проводится при условии минимизации выпадающих у ОАО «РЖД» доходов, было предложено компенсировать возникающие потери компании посредством уста-

новления единых тарифов, которые в среднем на 4–8% выше внутрироссийских, но ниже международных.

Завершением процесса унификации можно считать решение ФСТ от 25 декабря 2012 г. «О тарифной политике в области грузовых железнодорожных перевозок по инфраструктуре ОАО «РЖД» на 2013 год» [14], в котором закреплено решение об унификации тарифов второго и третьего разделов Прейскуранта 10-01 с переходом на применение при определении тарифа за перевозку груза только ставок второго раздела Прейскуранта независимо от вида сообщения (кроме транзита, если иное не предусмотрено международными договорами).

Для оценки последствий унификации тарифов на грузовые перевозки железнодорожного транспорта на сложившиеся грузопотоки необходимо проанализировать сложившуюся структуру перевозок по видам грузов филиала ОАО «РЖД» – ДВЖД (рис. 4).

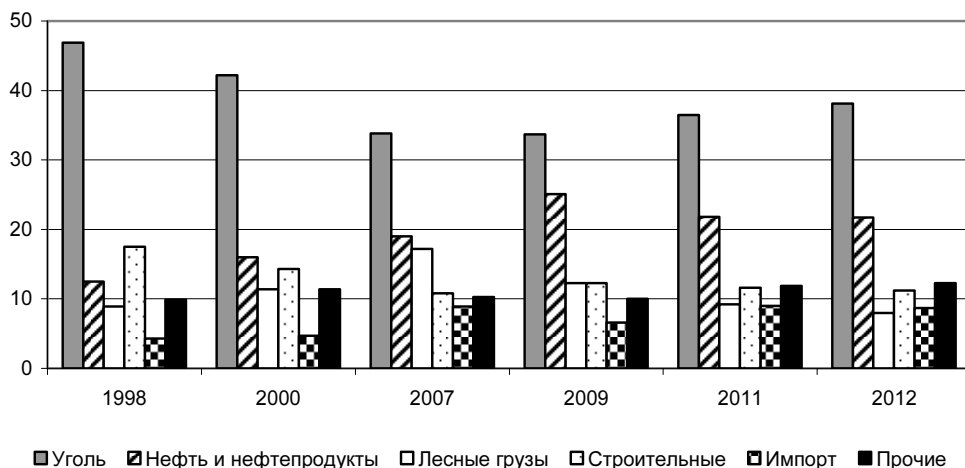


Рис. 4. Структура перевозок филиала ОАО «РЖД» – ДВЖД в разрезе основных видов грузов, %

Источник: составлено по данным филиала ОАО «РЖД» – ДВЖД.

Из представленных данных видно, что в перевозках железнодорожным транспортом Дальнего Востока сложилась относительно устойчивая структура. С 2002 г. колебания по основным видам грузов не превышали 10% общего показателя. Большая часть перевозок (59,8% в 2012 г.) приходилась на топливные грузы: нефть, нефтепродукты и уголь. Спрос на данные виды товарных групп определяется конъюнктурой внешних рынков, следовательно, объем их перевозок не зависит от уровня транспортных тарифов. Поэтому для железнодорожного транспорта ДФО даже при возможном изменении та-

рифов вряд ли стоит ожидать значительной динамики сложившихся грузопотоков в связи со вступлением страны в ВТО.

Возможность увеличения потока контейнерных грузов на железной дороге связана со снижением ввозных пошлин, в результате которого ожидался рост общего объема грузовых перевозок с преобладанием технологичных грузов, пригодных для контейнеризации. Это, в свою очередь, может привести к росту конкуренции между железнодорожным и автомобильным транспортом, активно участвующим в перевозке контейнеров. Обострение межвидовой конкуренции более вероятно для западных районов России и маловероятно для восточных в связи с недостаточно развитыми автомобильными сетями.

Анализируя динамику объемов контейнерных грузов, можно отметить положительную тенденцию: рост перевозок по России в целом за период 2000–2012 гг. составил 2,6 раза (с 10,7 до 28,2 млн т) [15], при этом доля контейнерных грузов в общей структуре грузов железнодорожного транспорта не превышала 2%. Для Дальнего Востока эти параметры составили 3 раза и 3,4% соответственно [12] (рис. 5).

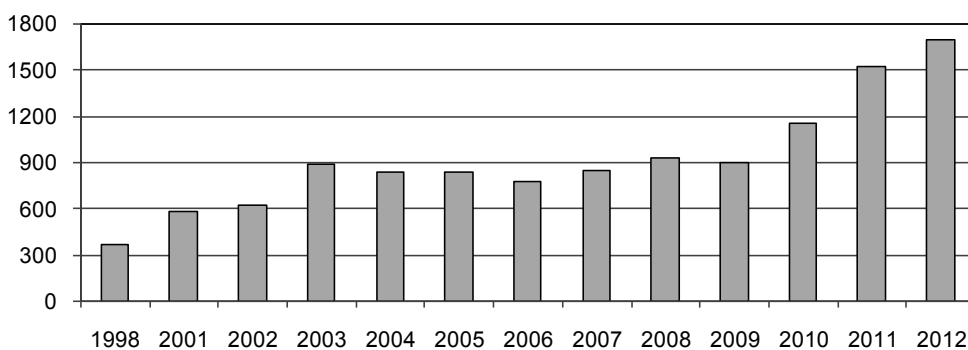


Рис. 5. Динамика перевозки грузов в контейнерах филиалом ОАО «РЖД» – ДВЖД, тыс. т

Источник: составлено по данным филиала ОАО «РЖД» – ДВЖД.

К негативным явлениям можно отнести изменение структуры контейнерных перевозок по направлениям. Динамика транзитных перевозок контейнерных грузов по основной железной дороге Дальнего Востока – Транссибирской железнодорожной магистрали – представлена на рисунке 6.

Несмотря на рост абсолютного показателя объема перевозок транзитных контейнерных грузов по итогам 2012 г. по сравнению с 2000 г. в два раза, их доля в общей структуре перевозок сократилась более чем в три раза (с 54 до 16%).

Вступление России в ВТО может оказать влияние на автомобильные перевозки. Перевозки автомобильным транспортом на территории России

имеют положительную динамику со значительным снижением в период экономического кризиса (падение в 2009 г. составило 24% по отношению к 2008 г.) (рис. 7).

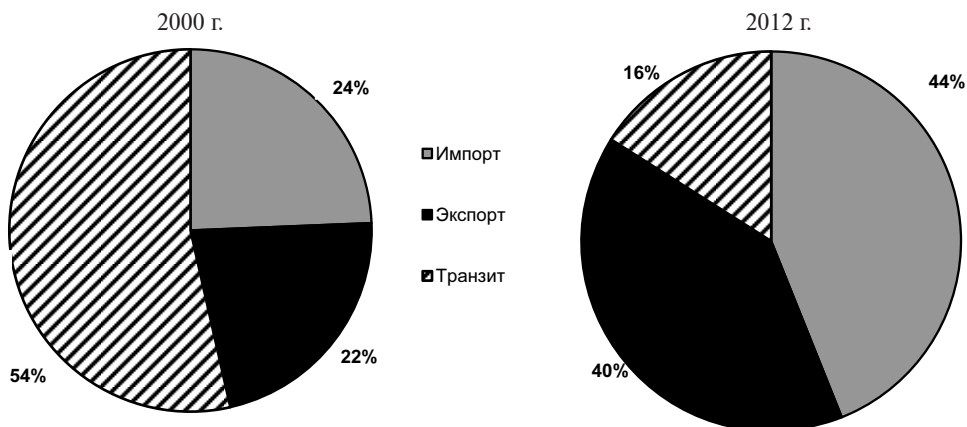


Рис. 6. Структура перевозок контейнерных грузов по Транссибирской магистрали

Источник: составлено по данным филиала ОАО «РЖД» – ДВЖД.

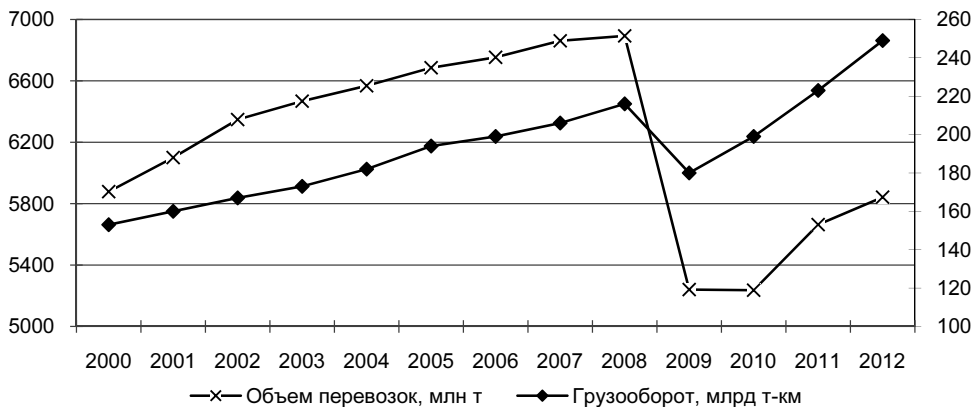


Рис. 7. Динамика перевозок и грузооборота автомобильного транспорта России\*

Примечание: \* объем перевозок определен по левой оси, грузооборот – по правой оси.

Источник: составлено по: [24; 28].

Общий положительный тренд характерен и для показателей автомобильного транспорта ДФО (рис. 8).

При этом на Дальнем Востоке в отличие от российских показателей существенного падения объемов перевозок и грузооборота автомобильного

го транспорта в период экономического кризиса не произошло. По итогам 2009 г. по сравнению с 2008 г. снижение объемов перевозок грузов автомобильным транспортом произошло лишь на 8%.

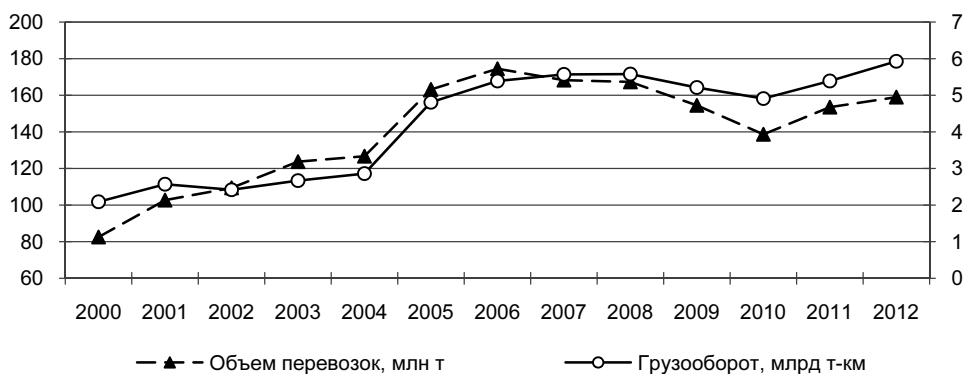


Рис. 8. Динамика перевозок и грузооборота автомобильного транспорта, ДФО\*

Примечание: \* объем перевозок определен по левой оси, грузооборот – по правой оси.  
Источник: составлено по: [16].

Недостаточное развитие автомобильной сети является одним из ключевых ограничений развития транспортного комплекса Дальнего Востока. В настоящее время густота автомобильных дорог общего пользования в западных и восточных частях страны существенно отличается: 240 км дорог на 1 тыс. км<sup>2</sup> территории – в Центральном ФО; 47 км – в Западно-Сибирском ФО; 144 км – в Южном ФО; 298 км – в Северо-Кавказском ФО; 152 км – в Приволжском ФО; 24 км – в Уральском ФО; 28 км – в Сибирском ФО; 6,2 км – в ДФО по итогам 2011 г. [22].

Опорная сеть автомобильных дорог Дальнего Востока представлена федеральными трассами «Амур» Чита – Хабаровск (2097 км, из них 1357 км на территории ДФО), «Усури» Хабаровск – Владивосток (767 км), «Восток» Хабаровск – Находка (824 км), «Лена» Большой Невер – Якутск (1157 км), «Колыма» Якутск – Магадан (2021 км), «подъезд к г. Благовещенск» (124 км), «подъезд к границе с КНР от автодороги «Лена»» (79 км).

Состояние сети дорог региона нельзя назвать удовлетворительным. Диагностика автомобильных дорог показала, что в целом недостаточная (не соответствующая нормативам) прочность дорожной одежды наблюдается на 51% протяженности дорог, недостаточен коэффициент сцепления на 40% дорог, неудовлетворительная ровность характерна для 41% дорог<sup>1</sup>. При этом

<sup>1</sup> Данные за 2012 г. относительно технического состояния автомобильных дорог, находящихся в оперативном управлении ФКУ «Федеральное управление автомобильных дорог «Дальний Восток».

необходимо учитывать, что нагрузка на сеть автомобильных дорог Дальневосточного региона постоянно увеличивается, т. к. растет парк автотранспорта, возрастает и нагрузка на ось применяемых транспортных средств. Это в сочетании со сложными климатическими условиями приводит к дальнейшему ухудшению состояния автомобильных дорог, несмотря на принимаемые дорожными организациями меры по их ремонту и содержанию.

В настоящее время после завершения основного объема работ по федеральной трассе «Амур» одной из наиболее актуальных является автомобильная дорога «Усури», соединяющая города Хабаровск и Владивосток. Общая протяженность этой трассы составляет 766,7 км, в т. ч. по территории Хабаровского края – 228,3 км, по территории Приморского края – 538,4 км. Основные характеристики данной автомобильной дороги за 2012 г. приведены в таблице 3.

Таблица 3

**Характеристики автомобильной дороги общего пользования  
федерального значения «Усури» (Хабаровск – Владивосток), 2012 г.**

Протяженность автодороги по техническим категориям, км			
1 категории	2 категории	3 категории	4 категории
28,2	476,8	144,9	116,9
Результаты диагностики: не соответствует нормативу, %			
ровность	прочность	сцепление	
38,6	60,6	38,4	

*Источник:* составлено по данным ФКУ «Федеральное управление автомобильных дорог «Дальний Восток».

В целом состояние сети автодорог ДФО не способствует развитию межвидовой конкуренции, автомобильный транспорт не имеет достаточной инфраструктурной базы для повышения конкурентоспособности по сравнению с железнодорожным.

Обязательства стран-участниц ВТО предполагают возможность использования права недискриминационного доступа к маршрутам на территории сопредельных стран. В этой связи для России значима позиция КНР, принявшей широкие обязательства в части открытости рынка автомобильных перевозок – возможность международных грузовых перевозок автомобильным транспортом иностранными поставщиками услуг без каких-либо ограничений (количественных и территориальных) и на основе РНБ<sup>1</sup>. Данный факт потенциально может существенно повлиять на условия функциониро-

<sup>1</sup> Однако до последнего времени Китай не выполнял принятые обязательства по международным автомобильным перевозкам.

вания транспорта ДФО, поскольку протяженность государственной границы между РФ и КНР в пределах ДФО составляет более 4,2 тыс. км и включает как сухопутные, так и водные участки.

Однако в настоящее время регулярные автомобильные перевозки между РФ и КНР продолжают осуществляются в рамках сложившихся двусторонних соглашений [19; 25]. Ежегодно принимается совместное решение о количестве выдаваемых разрешений на перевозку, которое постепенно увеличивается с развитием торговых отношений между странами (табл. 4).

Таблица 4

**Динамика числа разрешений на перевозку автомобильным транспортом между РФ и КНР**

Категория разрешения*	Число разрешений для российской стороны		Число разрешений для китайской стороны
	2001 г.	2013 г.	2013 г.
«А»	100	250	250
«В»	3000	3000	23 500
«С»	45 000	58 000	36 700

*Примечание:* \* разрешения категории «А» подразумевают регулярные пассажирские перевозки и перевозки багажа с выдачей одного разрешения на каждый автобус, действительно в течение года; разрешения категории «В» используются для нерегулярных пассажирских перевозок (включая туристические) и перевозок багажа с выдачей одного разрешения на автобус, действительно для одной поездки туда и обратно; разрешения категории «С» используются для грузовых перевозок с выдачей одного разрешения на автомобиль, действительно для одной поездки туда и обратно.

*Источник:* составлено по: [23], информация о ходе реализации Программы сотрудничества между РФ и КНР в области транспорта за 2012 г.

Помимо этого на 2013 г. были также выданы бланки разрешений на перевозки грузов по маршруту Харбин – Хабаровск: 200 шт. для российской стороны и 1000 шт. для китайской стороны.

Между китайской северо-восточной провинцией Хэйлуцзян и приграничными административно-территориальными субъектами РФ осуществляется движение по 43 международным автодорожным и 3 железнодорожным транспортным коридорам.

Основные автомобильные перевозки в пределах ДФО осуществляются между г. Суйфыньхэ и населенным пунктом Гродеково (Приморский край). Действуют и другие автомобильные маршруты между нашими странами: Уссурийск (РФ) – Цзиси (КНР), Камень-Рыболов (РФ) – Мишань (КНР), Краскино (РФ) – Хунчунь (КНР), Славянка (РФ) – Тумэнь (КНР), Уссурийск (РФ) – Яньцзи (КНР), Владивосток (РФ) – Харбин (КНР), Владивосток (РФ) – Чанчунь (КНР), Биробиджан (РФ) – Харбин (КНР) [4]. Многие маршруты открыты как для пассажирских, так и для грузовых перевозок, например: Биробиджан – Суйхуа (через пункт пропуска «Пашково»), Биро-



биджан – Шуаньяшань (через пункт пропуска «Нижнеленинское»). Общий объем перевезенных грузовиками грузов между Китаем и Россией в 2011 г. составил 1,8 млн т. По оценкам специалистов Ассоциации международных автомобильных перевозчиков (АСМАП) России, это 0,2 млн рейсов грузовиков различных размеров [1].

Число линий организованных двусторонних перевозок между РФ и КНР со временем возрастает. Так, в конце 2008 г. был открыт новый автомобильный маршрут Уссурийск (РФ) – Цзиси (КНР), являющийся в настоящее время наиболее протяженным (309 км). Данный маршрут предназначен для перевозок промышленной продукции и продукции сельского хозяйства. В г. Цзиси открыта зона международной торговли и логистики, а также рынок оптовой торговли овощами и фруктами. В 2013 г. выполнены технические рейсы по маршрутам Харбин – Жаохэ – Покровка – Бикин – Хабаровск и Цзиси – Дальнереченск. В стадии подготовки открытия автомобильного сообщения находятся еще 5 пассажирских и 2 грузо-пассажирских маршрута<sup>1</sup>.

В настоящее время в сфере автомобильных перевозок между РФ в пределах ДФО и КНР существует ряд инфраструктурных и институциональных проблем.

Инфраструктурные проблемы (компетенция России): низкая пропускная способность международных автомобильных пунктов пропуска в границах ДФО. Это приводит к значительным потерям времени при ожидании автотранспортом процедуры прохождения границы. Для снятия ограничений проведена реконструкция международных автомобильных пунктов пропуска «Краскино» и «Пограничный». Помимо этого на круглосуточный режим работы переведены пункты пропуска «Покровка» и «Краскино». Временно на период с 1 декабря 2013 г. по 28 февраля 2014 г. введен круглосуточный режим работы на многостороннем автомобильном пункте пропуска «Пограничный» (Приморский край).

Институциональные проблемы (компетенция Китая): соглашение между Правительством РФ и Правительством КНР «О международном автомобильном сообщении» [25] распространяет его действие исключительно на двусторонние российско-китайские автомобильные перевозки, предусматривая возможность въезда российских автомобилей на территорию КНР непосредственно из РФ, а не через территорию других государств (например, Казахстана). При этом китайские партнеры всячески избегают возможности урегулировать данный вопрос на трехстороннем российско-китайско-казах-

<sup>1</sup> Информация о ходе реализации Программы сотрудничества между РФ и КНР в области транспорта за 2012 г.

станском уровне. Соответственно для развития автомобильных перевозок необходимо урегулировать снятие запрета на проезд российского автотранспорта на территорию КНР по территории Республики Казахстан.

Наряду с этим Китай ограничивает международные перевозки и транзит третьих стран по территории КНР: иностранным грузовым автотранспортным средствам разрешен въезд на китайскую территорию лишь до определенных приграничных терминалов, где и осуществляется их разгрузка/загрузка. Ограничение перевозок противоречит обязательствам, принятым КНР при вступлении в ВТО, но фактически продолжает действовать, поскольку является проявлением целенаправленной политики китайской стороны по обеспечению интересов собственных перевозчиков и выражается в построении сети инфраструктурных объектов (складских терминалов, оптовых распределительно-перевалочных баз и т. д.) на приграничной территории. При отсутствии четко выдержанной политики с российской стороны китайские перевозчики получают возможность выстраивать автомобильные маршруты грузовых перевозок таким образом, чтобы минимизировать доступ российских перевозчиков на территорию КНР.

Унификация тарифов железнодорожного транспорта в рамках выполнения условий вступления в ВТО потенциально может оказать существенное воздействие и на изменение масштабов и направлений грузопотоков морского транспорта. Поскольку выравнивание тарифов при экспортных грузовых перевозках в направлении сухопутных пограничных пунктов пропуска и морских портов произошло в сторону относительного увеличения тарифов, то объемы перевалки в морских портах региона могли сократиться. Однако по итогам 2012 г. и оперативной информации за 2013 г. снижения объемов перевалки в целом по стране, а также в дальневосточных морских портах не зафиксировано (*табл. 5*).

По итогам 2012 г. показатели перевалки морских портов России возросли. Также увеличилась перевалка через основные экспортно ориентированные морские порты Дальневосточного бассейна. В 2013 г. положительный тренд в целом сохранялся. При этом на Дальнем Востоке снижение перевалки зафиксировано, по оперативной информации, в портах Де-Кастри (на 5,4% по сравнению с 2012 г.), Посыет (на 3,5%) и Пригородное (на 0,8%). Негативные изменения в портах Де-Кастри и Пригородное происходят под воздействием колебания производственных показателей проектов «Сахалин-1» и «Сахалин-2» [9]. В порту Посыет снижение перевалки обусловлено продолжающейся модернизацией угольного комплекса, проводимой компанией «Мечел» [27]. Таким образом, воздействие унификации железнодорожных тарифов в рамках ВТО на объемы перевалки грузов в морских портах ДФО может проявиться в долгосрочном длительном периоде.

Таблица 5

## Динамика перевалки грузов в морских портах ДФО, млн т

Страна, бассейн, порты	2001	2005	2011	2012	2013
Российская Федерация	203,6	406,9	535,5	565,5	589,0
сухие грузы	114,7	173,2	234,6	251,7	255,7
наливные грузы	89,9	233,7	300,9	313,8	333,3
Дальневосточный бассейн	50,9	69,5	125,4	134,2	144,8
сухие грузы	38,7	54,5	71,0	78,5	83,4
наливные грузы	12,2	15,0	54,4	55,7	61,4
Порты Дальневосточного бассейна					
Владивосток	4,8	6,4	11,8	13,2	14,5
Восточный	11,1	19,8	38,4	42,5	43,8
Ванино	4,8	6,2	19,1	20,3	23,8
Находка	6,1	6,6	15,0	16,9	18,4
Посьет	0,3	1,7	5,3	5,8	5,6
Де-Кастри*	–	–	8,1	7,4	7,0
Пригородное**	–	–	16,3	16,4	16,3

*Примечание:* \* значимые показатели перевалки зафиксированы после введения нефтяного терминала (2006 г.); \*\* начал работу в 2009 г.

*Источник:* составлено по: [8; 13].

Вступление России в ВТО означает изменение условий функционирования транспортного комплекса на национальном и региональном уровнях. Оценка возможных последствий для основных видов транспорта свидетельствует об их высокой вариантности. В этой связи зафиксированная в данной статье ситуация по основным видам транспорта представляет собой «точку отсчета» для дальнейшего анализа динамики транспортного комплекса с учетом воздействия новых институциональных условий.

Реализация потенциальных положительных эффектов в транспортном комплексе возможна в случае перевода правовых механизмов, предоставляемых в рамках ВТО (де-юре), в практическую плоскость (де-факто). Это, в свою очередь, подразумевает наличие у России четкой стратегии развития самого транспортного комплекса и понимания его позиции в международной транспортной системе.

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. АСМАП. Новости от 16.03.2012 г. URL: <http://www.asmap.ru/> (дата обращения: 10.02.2014).
2. Бабкин К.А., Кузнецов А.В., Корчевой Е.А., Пронин В.В., Самохвалов В.А. Последствия присоединения России к Всемирной торговой организации / М.: Радуга, 2012. 44 с.

3. Баланс «плюсов» и «минусов» // Пульт управления. 2012. № 03 (07). С. 26–29.
4. Бардаль А.Б. Транспортные связи Дальнего Востока РФ с Китаем: текущее состояние и перспективные проекты // Проблемы Дальнего Востока. 2010. № 5. С. 61–71.
5. Вопросы государственного регулирования тарифов на железнодорожном транспорте. Аналитический сборник. М.: Совет Федерации Федерального Собрания РФ, 2010. 40 с.
6. ВТО и Россия. Комитет по интеграции, торгово-промышленной политике и ВТО. Справочный материал. М., 2013. 156 с.
7. ВТОричная для России? Вступление России в ВТО: аналитический обзор / ЦЭФИР РЭШ, Ernst&Young. М., 2012. 96 с.
8. Грузооборот российских морских портов в 2001 г. / РИА Новости. URL: <http://ria.ru/economy/20020212/70783.html> (дата обращения: 13.02.2014).
9. Добыча нефти на Сахалине пока снижается / Региональный портал Дальний Восток. Недропользование. URL: <http://nedradv.ru/news/fuel/> (дата обращения: 15.02.2014).
10. Дунаев О.Н., Кулакова Т.В. Особенности развития транспорта России в свете присоединения к ВТО // Российский внешнеэкономический вестник. 2007. № 8. С. 25–30.
11. Кушниренко Е. Регулирование отношений в области осуществления международных перевозок до и после присоединения к ВТО // Информационно-аналитический бюллетень «Мосты». 2013. Вып. 3 (май). URL: <http://trade.ecoaccord.org/bridges/> (дата обращения: 15.02.2014).
12. Министерство транспорта Российской Федерации. URL: [http://www.mintrans.ru/news/detail.php?ELEMENT\\_ID=20766](http://www.mintrans.ru/news/detail.php?ELEMENT_ID=20766) (дата обращения: 15.02.2014).
13. Морцентр ТЭК. Обзор перевозок через порты России (2005–2013 гг.). URL: <http://transrussia.net> (дата обращения: 15.02.2014).
14. О тарифной политике в области грузовых железнодорожных перевозок по инфраструктуре ОАО «РЖД» на 2013 год. Пресс-релиз по результатам заседания Правления ФСТ России от 27.11.2012 г. URL: <http://www.fstrf.ru/press/news/1534> (дата обращения: 15.02.2014).
15. ОАО «РЖД». Итоги 2013 г. URL: [http://rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE\\_ID=5182](http://rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=5182) (дата обращения: 15.02.2014).
16. Основные показатели социально-экономического положения регионов ДФО: Статистический бюллетень / Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Хабаровскому краю. Хабаровск, 2000–2013 гг.
17. Оценка макроэкономических последствий вступления России в ВТО / ВТО-Информ. Аналитический центр. М., 2012. 40 с.
18. Петрова Е.В., Ганченко О.И., Кевеш А.Л. Статистика транспорта. М.: Финансы и статистика, 2001. 352 с.
19. Порядок выполнения автомобильных пассажирских и грузовых перевозок между РФ и КНР (от 10 декабря 1998 г.). Справочно-правовая информационная система Консультант Плюс.
20. Постановление Федеральной энергетической комиссии РФ от 17 июня 2003 г. № 47-т/5 «Об утверждении Прейскуранта 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами» (Тарифное руководство № 1, ч. 1 и 2)». Справочно-правовая информационная система Консультант Плюс.
21. Протокол от 16.12.2011 г. «О присоединении Российской Федерации к Марракешскому соглашению об учреждении Всемирной торговой организации от 15 апреля 1994 г.». Справочно-правовая информационная система Консультант Плюс.

22. Регионы России. Социально-экономические показатели за 2012 г. URL: [http://www.gks.ru/bgd/regl/b12\\_14p/IssWWW.exe/Stg/d02/18-11.htm](http://www.gks.ru/bgd/regl/b12_14p/IssWWW.exe/Stg/d02/18-11.htm) (дата обращения: 13.02.2014).
23. Ремизов С.В. Правовая база автоперевозок в КНР // Клуб директоров. 2001. № 35. URL: <http://www.bazar2000.ru/index.php?article=491> (дата обращения: 15.02.2014).
24. Россия в цифрах, 2013. Федеральная служба государственной статистики. URL: [http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat\\_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/doc\\_1135075100641](http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/doc_1135075100641) (дата обращения: 13.02.2014).
25. Соглашение между Правительством РФ и Правительством КНР «О международном автомобильном сообщении» (от 18 декабря 1992 г.). Справочно-правовая информационная система Консультант Плюс.
26. Тимошинов Е. РЖД оценили потери от WTO // Коммерсант. 2012. № 210 (4995). URL: <http://www.kommersant.ru/doc/2061425> (дата обращения: 15.02.2014).
27. Торговый порт Посьет. Компания «Мечел». URL: <http://www.mechel.ru/sector/logistics/poset/> (дата обращения: 15.02.2014).
28. Транспорт в России. 2007 / Федеральная служба государственной статистики. URL: [http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat\\_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/doc\\_1136983505312](http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/doc_1136983505312) (дата обращения: 13.02.2014).
29. Хусаинов Ф.И. Вступление России в WTO и железнодорожный транспорт // Информационно-аналитический бюллетень «Мосты». 2013. Вып. 1 (февраль). URL: <http://trade.ecoaccord.org/bridges/> (дата обращения: 15.02.2014).
30. Хусаинов Ф.И. Вступление России в WTO и железнодорожный транспорт // БТИ. 2012. № 9 (207). С. 9–15.
31. WTO: General Agreement on Trade in Services. URL: [http://www.wto.org/english/tratop\\_e/serv\\_e/gatsintr\\_e.htm](http://www.wto.org/english/tratop_e/serv_e/gatsintr_e.htm) (дата обращения: 12.02.2014).
32. WTO: Members and observers. URL: [http://www.wto.org/english/thewto\\_e/whatis\\_e/tif\\_e/org6\\_e.htm](http://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/tif_e/org6_e.htm) (дата обращения: 12.02.2014).

## TRANSPORT COMPLEX OF THE REGION UNDER RUSSIAS ACCESSION TO THE WTO: THE RUSSIAN FAR EAST

**A.B. Bardal**

*Bardal Anna Borisovna* – Ph.D in Economics, Associate Professor, Section Head. Economic Research Institute FEB RAS, 153 Tikhookeanskaya Street, Khabarovsk, Russia, 680042. E-mail: Bardal@ecrin.ru.

The author considers main obligations in the field of transport which were adopted by the WTO members. At that the researcher puts emphasis on the obligations of Russia. The study provides different indicators of the key types of transport under WTO rules at the national (Russia) and regional (Far East Federal District) levels. The author analyzes the following matters: 1) directions and volumes of flows of railway, sea and motor transport; 2) the unification process of railway freight rates and its impact on the functioning of transport complex; 3) the cargo structure; and 4) conditions of international motor transportation. The article shows that the state of the regional transport complex in 2013 corresponds to the prevailing trends and there is no basis for their changes. The author suggests that potential positive effects in the transport complex can be realized

by transfer of the WTO legal mechanisms (de jure) into practice (de facto). This, in turn, implies that Russia has a clear development strategy of the transport complex and understands its positions in the international transportation system.

*Keywords:* transport complex, infrastructure, tariffs, Russian Far East, WTO.

## REFERENCES

1. *Association of International Automobile Carriers. News from 16.03.2012.* Available at: <http://www.asmap.ru/> (accessed 10 February 2014). (In Russian).
2. Babkin K.A., Kuznetsov A.V., Korchevoy E.A., Pronin V.V., Samokhvalov V.A. *Implications of Russia's Accession to the World Trade Organization.* Moscow, 2012, 44 p. (In Russian).
3. The Balance of «Pluses» and «Minuses». *Pult Upravleniya* [Remote Control], 2012, no. 03(07), pp. 26–29. (In Russian).
4. Bardal A.B. Transport Links between the Russian Far East and China: Current Status and Future Projects. *Problemy Dalnego Vostoka = Far Eastern Affairs*, 2010, no. 5, pp. 61–71. (In Russian).
5. Issues of Governmental Regulation of Railway Tariffs. Analytical Bulletin. Moscow: the Council of Federation of the Federal Assembly of the Russian Federation, 2010, 40 p. (In Russian).
6. *WTO and Russia. The Committee on Integration, Trade and Industrial Policy and the WTO.* Reference Material. Moscow, 2013, 156 p. (In Russian).
7. *Russia's WTO Accession: an Analytical Review.* Moscow: CEFIR, Ernst&Young, 2012, 96 p. (In Russian).
8. Cargo Turnover of Russian Sea Ports in 2001. *RIA Novosti news.* Available at: <http://ria.ru/economy/20020212/70783.html> (accessed 13 February 2014). (In Russian).
9. Oil Production in Sakhalin until Reduced. *Regional Portal of the Far East. Subsoil Using.* Available at: <http://nedradv.ru/news/fuel/> (accessed: 15 February 2014). (In Russian).
10. Dunaev O.N., Kulakova T.V. Features of Transport Development of Russia in the Context of Accession to the WTO. *Rossyyskiy Vneshneekonomicheskii Vestnik* [Russian Foreign Economic Bulletin], 2007, no. 8, pp. 25–30. (In Russian).
11. Kushnirenko E. Regulation of Relations in the Field of International Transportation before and after Accession to the WTO. *Informatsionno-analiticheskiy Byulleten "Mosty"* [Informational-analytical Bulletin "Bridges"], 2013, vol. 3 (May). Available at: <http://trade.ecoaccord.org/bridges/> (accessed 15 February 2014). (In Russian).
12. *The Ministry of Transport of the Russian Federation.* Available at: [http://www.min-trans.ru/news/detail.php?ELEMENT\\_ID=20766](http://www.min-trans.ru/news/detail.php?ELEMENT_ID=20766) (accessed 15 February 2014). (In Russian).
13. *Review of Traffic through the Ports of Russia (2005–2013).* Morcenter TFC. Available at: <http://transrussia.net> (accessed 15 February 2014). (In Russian).
14. *About the Tariff Policy in the Field of Freight Railway Infrastructure of JSC «Russian Railways» for the 2013. Press-release on the Results of the Board Meeting FST of Russia from 27.11.2012.* Available at: <http://www.fstrf.ru/press/news/1534> (accessed 15 February 2014). (In Russian).
15. *JSC «Russian Railways». The Results of 2013.* Available at: [http://rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE\\_ID=5182](http://rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=5182) (accessed 15 February 2014). (In Russian).
16. *The Main Indicators of Socio-Economic Status of Regions of the Far Eastern Federal District. Statistical Bulletin.* Territorial Body of Federal Service of State Statistics for the Khabarovsk Territory. Khabarovsk, 2000–2013 rr. (In Russian).

17. *Estimation of the Macroeconomic Consequences of Russia's Accession to the WTO*. WTO-Inform. Analytical Center. Moscow, 2012, 40 p. (In Russian).
18. Petrova E.V., Ganchenko O.I., Kevesh A.L. *Transport Statistics*. Moscow, 2001, 352 p. (In Russian).
19. *The Order of Execution of Road Passenger and Freight Transportation between Russia and China* (10 December 1998). (In Russian).
20. *The Resolution of the Federal Energy Commission of Russia dated 17 June 2003, no. 47-t/5 «Of Approval the Price list 10-01 «Tariffs for Cargo Transportation and Infrastructure Operated by Russian Railways»* (Tariff Guidelines № 1, parts 1 and 2). (In Russian).
21. *«About Accession of the Russian Federation to the Marrakesh Agreement Establishing the World Trade Organization, 15 April 1994»*. Protocol 16.12.2011. (In Russian).
22. *Regions of Russia. Socio-Economic Indicators. 2012: the Statistical Collection*. Available at: [http://www.gks.ru/bgd/regl/b12\\_14p/IssWWW.exe/Stg/d02/18-11.htm](http://www.gks.ru/bgd/regl/b12_14p/IssWWW.exe/Stg/d02/18-11.htm) (accessed 13 February 2014). (In Russian).
23. Remizov S.V. Legal Base of Road Transportation in China. *Klub Direktorov* [Directors Club], 2001, no. 35. Available at: <http://www.bazar2000.ru/index.php?article=491> (accessed 15 February 2014). (In Russian).
24. *Russia in Figures. 2013*. The Federal Service of State Statistics. Available at: [http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat\\_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/doc\\_1135075100641](http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/doc_1135075100641) (accessed 13 February 2014). (In Russian).
25. *Agreement between the Government of the Russian Federation and the Government of the PRC «On International Automobile Communication»* (18 December 1992). (In Russian).
26. Timoshinov E. «Russian Railways» Estimated the Losses from the WTO. *Kommer-sant – Kommersant*, 2012, no. 210 (4995). Available at: <http://www.kommersant.ru/doc/2061425> (accessed 15 February 2014). (In Russian).
27. *Trade Port Posiet*. JSC «Mechel». Available at: <http://www.mechel.ru/sector/logistics/posiet/> (accessed 15 February 2014). (In Russian).
28. *Transport in Russia, 2007*. The Federal Service of State Statistics. Available at: [http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat\\_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/doc\\_1136983505312](http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/doc_1136983505312) (accessed 13 February 2014). (In Russian).
29. Husainov F.I. Russia's Accession to the WTO and Rail Transport. *Informatsionno-analiticheskiy Byulleten "Mosty"* [Informational-analytical Bulletin "Bridges"], 2013, vol. 1 (February). Available at: <http://trade.ecoaccord.org/bridges/> (accessed 15 February 2014). (In Russian).
30. Husainov F.I. Russia's Accession to the WTO and Rail Transport. *Byulleten Transportnoy Informatsii* [Bulletin of Transport Information], 2012, no. 9(207), pp. 9–15. (In Russian).
31. *WTO: General Agreement on Trade in Services*. Available at: [http://www.wto.org/english/tratop\\_e/serv\\_e/gatsintr\\_e.htm](http://www.wto.org/english/tratop_e/serv_e/gatsintr_e.htm) (accessed 12 February 2014).
32. *WTO: Members and Observers*. Available at: [http://www.wto.org/english/thewto\\_e/whatis\\_e/tif\\_e/org6\\_e.htm](http://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/tif_e/org6_e.htm) (accessed 12 February 2014).