

## **Транспортный фактор – основа межрегиональных грузопотоков**

*А.Г. Куречка*

УДК 656  
ББК 39  
К-930

Международная торговля – это одна из первых и наиболее развитых форм международных экономических отношений, мощный импульс развитию которой придали машинное производство и международное разделение труда (МРТ) в условиях товарного производства. Постоянно углубляясь и совершенствуясь, МРТ открывает безграничные возможности для международной торговли. Развитие промышленного производства и его различных отраслей приводят к качественным преобразованиям всех элементов производительных сил, сдвигам в географии мировых товаропотоков, усиливают зависимость национальных экономик стран от мирового рынка, порождают многообразие форм и направлений международной торговли, при этом транспорту отводится особое место в международном товаропотоке.

Общий объем экспорта услуг в мире в 2010 г. составил 3,66 трлн долл. (2008 г. – 3,78 трлн долл., 2009 г. – 3,35 трлн долл.), в том числе транспортных услуг – 0,78 трлн долл. (0,89 трлн долл., 0,70 трлн долл.) соответственно; общий объем экспорта услуг России в 2008г. составил 51,3 млрд долл., в том числе транспортных услуг – 15,1 млрд долл. В России планировалось увеличить экспорт транспортных услуг к 2015 г. до 17 млрд долл., однако достигнуть желаемых показателей на современном этапе развития экономики оказывается невозможно, так как мировой финансовый кризис значительно сократил объемы мировой торговли, что отразилось для всех стран мира, в частности и для России (см.таблицу 1).<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> [http://www.wto.org/english/res\\_e/statis\\_e](http://www.wto.org/english/res_e/statis_e)

Таблица 1

**Мировая торговля транспортными услугами по регионам мира в 2000-2009 гг.,  
млрд долл., %**

	Объем, млрд долл.			Объем, %	
	2008 г.	2009 г.	2000 г.	2008 г.	2009 г.
<b>Экспорт</b>					
<b>Мир</b>	<b>890</b>	<b>700</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
Северная Америка	105	82	17,1	11,7	11,7
Латинская Америка	25	21	2,9	2,8	3,0
Европа, в т.ч.	443	351	47,9	49,7	50,1
ЕС (27)	403	318	42,6	45,2	45,4
СНГ	31	26	2,4	3,5	3,7
Африка	26	20	2,2	2,9	2,9
Ближний Восток	22	19	2,1	2,4	2,7
Азия	240	182	25,4	26,9	26,0
<b>Импорт</b>					
<b>Мир</b>	<b>1045</b>	<b>835</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
Северная Америка	129	101	18,5	12,3	12,1
Латинская Америка	45	35	4,8	4,3	4,2
Европа, в т.ч.	398	307	38,9	38,2	36,7
ЕС (27)	364	279	35,6	34,8	33,5
СНГ	26	18	0,9	2,5	2,2
Африка	53	49	3,4	5,1	5,8
Ближний Восток	66	62	4,5	6,4	7,4
Азия	326	263	29,0	31,2	31,6

**Источник:** [http://www.wto.org/english/res\\_e/status\\_e](http://www.wto.org/english/res_e/status_e)

Сложившиеся направления становления мировой экономики требуют нового подхода к развитию транспорта: оптимальному распределению грузовых и пассажирских потоков в условиях роста объемов перевозок. В результате детально просчитывают транспортные издержки маршрутов движения грузопотоков по суше и по воде, исследуются связи между маршрутами транспортировок и объемами

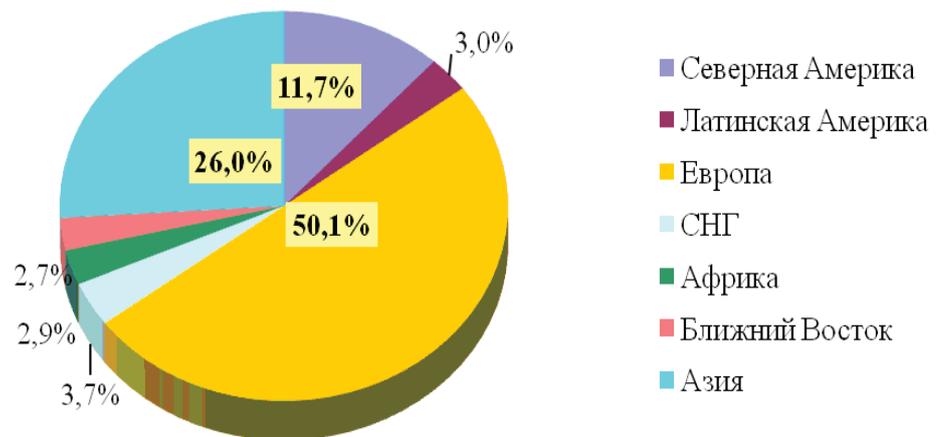


электронной торговли, между демографической динамикой и пропорциями спроса и предложения, в регионах с большим транзитным потенциалом повышенное значение придается политической стабильности.

Таким образом, все более четко формируется три полюса экономической активности - азиатско-тихоокеанский, американский, европейский, при этом экспорт транспортных услуг составляет: Европа (50,1%), Азия (26,0%), Северная Америка (11,7%) и другие регионы (12,2%) (см. рис.1).<sup>2</sup>

Рисунок 1

Структура мирового экспорта транспортных услуг, 2009 г., %



Источник: [http://www.wto.org/english/res\\_e/statis\\_e](http://www.wto.org/english/res_e/statis_e)

Ускоренное развитие мирового транспортного сектора способствует более интенсивному товарообмену между регионами мира, определяющееся исходя из основных центров мирового хозяйства - Азии, Северной Америки и Западной Европы, на которые приходится 3/4 мирового валового продукта, около 85% мирового производства, 87% экспорта и 88% импорта товаров, и что важно отметить, удельный вес стран Азии (Китай, Индия, Япония), России резко усиливается и в производстве ВВП, и в международной торговле, и в мировой финансовой системе.

Мировой товаропоток в межрегиональном разрезе формируется за счет ведущих экспортеров товаров, так в 2009 г. это - Китай - 1,58 трлн долл. (10% от всего экспорта мира), Соединенные Штаты - 1,28 трлн долл. (8%), Германия - 1,27 трлн долл. (8%), Япония - 770 млрд долл. (5%) и Нидерланды - 572 млрд долл. (3,8%). Данные объемов торговли показывают, что Соединенные Штаты приблизились к

<sup>2</sup> [http://www.wto.org/english/res\\_e/statis\\_e](http://www.wto.org/english/res_e/statis_e)

Германии и заняли второе место по величине экспорта в мире, спустя один год после этого Германия уступила ключевую позицию Китаю. Главными импортерами товаров в 2010 г. были Соединенные Штаты - 1,97 трлн долл. (13% от всего импорта мира), Китай - 1,40 трлн долл. (9%), Германия - 1,07 трлн долл. (7%), Япония - 693 млрд долл. (4,5%) Франция - 606 млрд долл. (4%), Республика Корея - 425 млрд долл. (3,5%).<sup>3</sup>

Важное место в геостратегическом направлении «Европа – Северная Америка – Азия» принадлежит России, так как страна занимает центральное положение в области осуществления внешнеэкономических связей стран Европы и Азии. Россия в целом, и в частности Сибирь и Дальний Восток, по экономическому и демографическому потенциалам уступает США и Европейскому союзу, но геополитические позиции остаются значительными. Основанием для такой оценки является уникальное географическое положение страны, мощная сырьевая база, огромные территории, имеющийся научно-технический и военный потенциалы.

Современная Россия находится в поиске своего места в мировом сообществе государств и требует переосмысления многих устоявшихся приоритетов, ее внутренней и внешней политики, направлений антикризисных мер развития, а также всестороннего комплексного анализа новых геополитических возможностей. Поэтому, одной из возможностей на современном этапе является реализация транзитного потенциала России посредством ее включения в мировую транспортную систему через установление долгосрочных взаимовыгодных отношений со странами Европы, Америки, Восточной и Юго-Восточной Азии.

Центры роста и экономической интеграции мирохозяйственной системы – страны Европы, Азии, Америки, образующие в совокупности геостратегический треугольник XXI века, в котором формируются основные товарно-денежные потоки, интенсивность которых в обозримой перспективе будет нарастать, представляют для России приоритетное направление развития внешнеэкономических связей, в особенности реализации транспортных возможностей. Более того, существенная и увеличивающаяся во времени часть спроса на межстрановые и межконтинентальные перевозки будет удовлетворяться преимущественно железнодорожным транспортом.

Обладание самой протяженной железнодорожной магистралью в мире – Транссибом, дает возможность России быть проводником экономического взаимодействия между азиатскими и европейскими странами. Обеспечивая связь между континентами, вовлекая их в процесс взаимообогащения, Транссибирская магистраль имеет особо важное значение не только экономического, но и политического характера, и от того, какую политику Российская Федерация станет проводить в отношении развития магистрали, будет во многом зависеть развитие страны в целом, и, в конечном итоге, ее места в мировом сообществе. Целесообразно под-

<sup>3</sup> [http://www.wto.org/english/res\\_e/statis\\_e](http://www.wto.org/english/res_e/statis_e)



черкнуть и то, что осознание мировым сообществом становления Транссибирской магистрали как сухопутного моста между Европой, Азией и Америкой является взаимовыгодным проектом, который принесет пользу не только России, но и всему миру. Понимая всю важность и необходимость вовлечения в мировой товарообмен российского железнодорожного транспорта, в частности Транссибирской магистрали, Правительством Российской Федерации совместно с Министерством Транспорта России и ОАО «РЖД» разработана и утверждена «Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года».

Местоположение России в международных интеграционных процессах определяет необходимость активного развития транспорта, в большей степени железнодорожного, участвующего в обеспечении внешней торговли между регионами мира. Разработка множества проектов (Сахалин-Япония, Трансконтинентальная магистраль через Берингов пролив, Трасека, Трансокеанский маршрут, проект интеграции Транссибирской и Транскорейской магистралей и другие) предполагают соединение транспортными маршрутами преимущественно стран Европы и Азии.

Главным геополитическим мотивом российского интереса является стремление занять достойные позиции в формирующемся восточно-азиатском общем рынке. России в ближайшей перспективе необходимо как можно быстрее уравновесить сформированные взаимозависимости на Западе такими же прочными взаимозависимостями на Востоке. Достижение этой цели позволяет реализовать огромный внутренний потенциал России. Курс России на тесное взаимовыгодное сотрудничество с государствами Восточной Азии естественным образом вписывается в провозглашенную ООН универсальную концепцию о диалоге цивилизаций и в этом отношении обоснована российская внешнеполитическая стратегия, ориентированная на установление взаимозависимостей со странами Азии, которые бы полностью отвечали долгосрочным национальным интересам.

В этой связи евразийское географическое положение России, ее уникальный «ресурс транзитности» позволяют не только включить страну в глобальную железнодорожную сеть мира, но и превратить железные дороги страны в ключевой фрагмент этой сети, радикально меняющий конфигурацию мировых грузопотоков, и для этого необходимы проекты, которые бы позволили усилить значимость России.

В рамках развития железнодорожного транспорта и для успешной реализации межгосударственных проектов в частности, российская сторона прикладывает усилия для: приведения уровня качества и безопасности перевозок в соответствии с требованиями населения и экономики и лучшими мировыми стандартами на основе технологического и технического развития железнодорожного транспорта; снижения совокупных транспортных издержек, в том числе за счет повышения

эффективности функционирования железнодорожного транспорта; повышения инвестиционной привлекательности железнодорожного транспорта; снижения территориальных диспропорций в развитии инфраструктуры железнодорожного транспорта; улучшения транспортной обеспеченности регионов; развития пропускных способностей магистральных железнодорожных линий; обеспечения права граждан России на благоприятную окружающую среду.<sup>4</sup>

К настоящему времени мировой товарообмен существенно увеличился, по сравнению с серединой XX века, однако мировой финансовый кризис внес свои коррективы и стало сложно прогнозировать развитие мировой экономики. В новых условиях мнения экспертов сходятся в том, что высокого экономического роста ожидать не стоит, потому правительства стран направили свои усилия на увеличение финансовой поддержки своих экономик и проведения более скоординированной политики управления. Тем не менее, дальнейшее развитие мировой экономики невозможно без межрегиональных грузопотоков, которые имеют огромные масштабы и охватывают все регионы мира и международная торговля по-прежнему занимает в них центральное место и именно в этой сфере реализуются экономические интересы ее участников.

Представленные показатели на рисунке 2 наглядно отражают распределение грузопотоков в мире, где Северная Америка, Европа и Азия занимают лидирующие позиции, другие регионы имеют значительно меньшие показатели. По данным European Liner Affairs Association (ELAA), объемы контейнерных перевозок в 2009 году по отношению к 2008 г. в целом снизились на 16,3%, в направлениях Азия-Европа снизились на 15% до 11,5 млн TEU, в направлении Азия-Америка - на 16,8% (5,2 млн TEU), в направлении Америка-Европа - 17,1% (3,4 млн TEU).<sup>5,6,7</sup>

<sup>4</sup> Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года» от 17 июня 2008 г. № 877-р, с.5

<sup>5</sup> Пехтерев Ф.С. О прогнозируемых объемах контейнерных перевозок по Транссибирской магистрали и задачах по развитию железнодорожной инфраструктуры для их обеспечения до 2015 г. - // Ж.-д. трансп. - 2009. - №6. - с. 32.

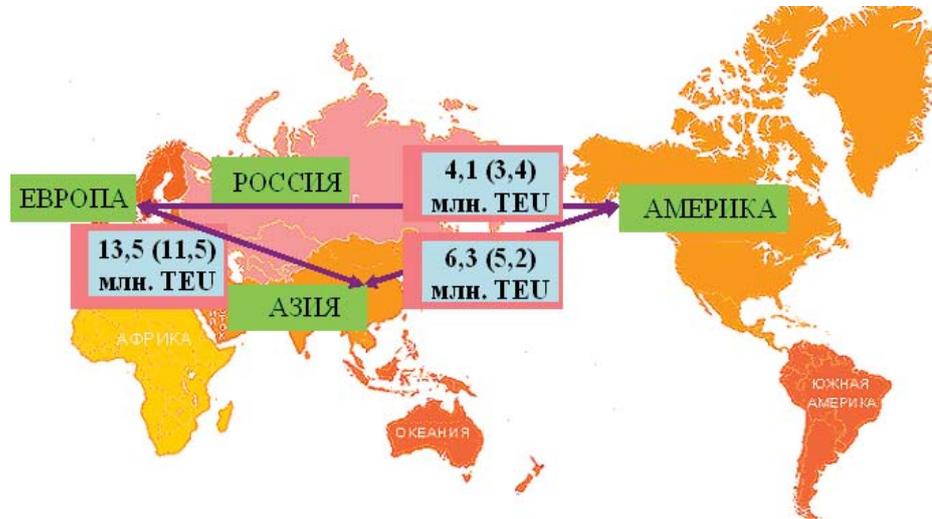
<sup>6</sup> «Прогнозы развития рынка контейнерных перевозок» [http://www.deliverjournal.com/explore/index.php?ELEMENT\\_ID=1906](http://www.deliverjournal.com/explore/index.php?ELEMENT_ID=1906)

<sup>7</sup> «Выступление президента ОАО «РЖД» В.И. Якунина на XIX Пленарном заседании Координационного Совета по Транссибирским перевозкам на тему: «Транссибирские перевозки: глобальные вызовы и факторы успеха», Словакия, г. Братислава, 29 сентября 2010 г. [http://press.rzd.ru/isvp/public/press?STRUCTURE\\_ID=951&layer\\_id=4069&refererLayerId=4069&id=75586](http://press.rzd.ru/isvp/public/press?STRUCTURE_ID=951&layer_id=4069&refererLayerId=4069&id=75586)



Рисунок 2

Межрегиональный общий объем рынка перевозок грузов в рамках геостратегического треугольника «Европа – Азия – Америка», 2008 г. (2009 г.)



Рост уровня контейнеризации осуществляется в соответствии с мировой тенденцией доставки грузов. Специалисты в области логистики определяют ежегодный прирост контейнерных перевозок в 7-10%. Однако, несмотря на текущий мировой финансовый кризис, начавшийся во второй половине 2008 г., который демонстрирует спад мировых объемов перевозок контейнеров (см.рисунок 3), большинством экспертов и перевозчиков уверено прогнозируется, что спад не будет продолжительным.<sup>8</sup>

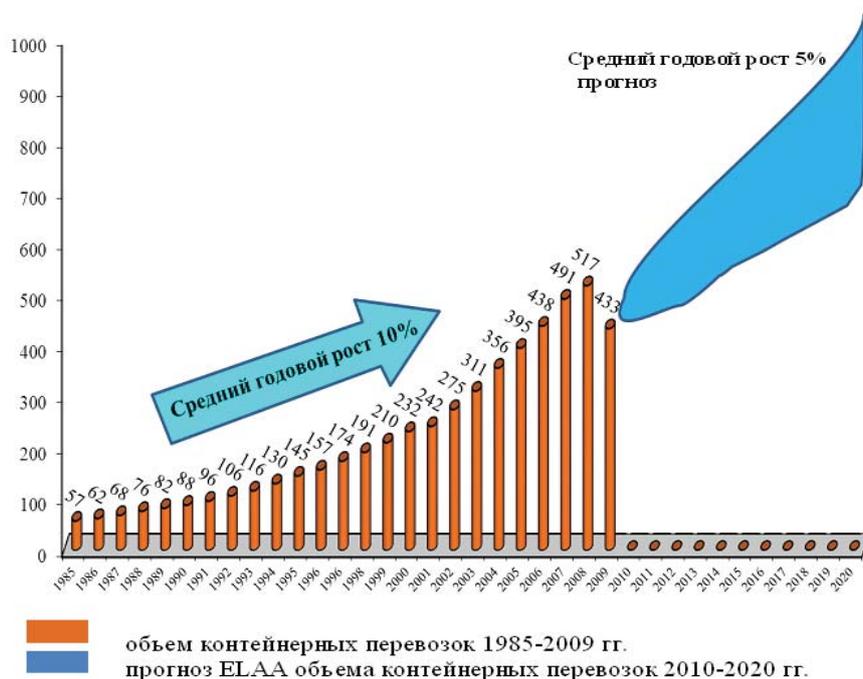
Увеличение внешнеторгового обмена, возрастание роли экспорта и импорта в национальных экономиках способствуют синхронизации экономического цикла в мировом хозяйстве. Внешняя торговля многократно усиливает взаимосвязь и взаимозависимость страновых хозяйственных комплексов, где нарушение функционирования экономики какого-либо крупного участника мирового рынка неизбежно сказывается на экономике других стран. В приводимой ниже таблице 2 детально иллюстрируются объемы межрегиональных потоков в мире.<sup>9</sup>

<sup>8</sup> «Прогнозы развития рынка контейнерных перевозок» [http://www.deliverjournal.com/explore/index.php?ELEMENT\\_ID=1906](http://www.deliverjournal.com/explore/index.php?ELEMENT_ID=1906)

<sup>9</sup> [http://www.wto.org/english/res\\_e/statis\\_e](http://www.wto.org/english/res_e/statis_e)

Рисунок 3

Общий объем контейнерных перевозок по миру 1985-2009гг., прогноз до 2020 г., млн TEU



Источник: «Прогнозы развития рынка контейнерных перевозок» [http://www.deliverjournal.com/explore/index.php?ELEMENT\\_ID=1906](http://www.deliverjournal.com/explore/index.php?ELEMENT_ID=1906)

Таблица 2

Распределение межрегиональных потоков в мире, млрд. долл., %

Регион	2008						2009	2010
	Северная Америка	Латинская Америка	Европа	СНГ	Африка	Ближний Восток	Азия	Всего в мире
Мир	2708	583	6736	517	458	618	3903	15717
Северная Америка	1014,5	164,9	369,1	16,0	33,6	60,2	375,5	2035,7
Латинская Америка	169,2	158,6	121,3	9,0	16,8	11,9	100,6	599,7
Европа	475,4	96,4	4695,0	240,0	185,5	188,6	486,5	6446,6
								12178
								14855
								1602
								575
								5016
								5626



## Транспорт

Регион	2008						2009			2010
	Северная Америка	Латинская Америка	Европа	СНГ	Африка	Ближний Восток	Азия	Всего в мире	Всего в мире	Всего в мире
СНГ	36,1	10,1	405,6	134,7	10,5	25,0	76,8	702,8	452	588
Африка	121,6	18,5	218,1	1,5	53,4	14,0	113,9	557,8	384	500
Ближний Восток	116,5	6,9	125,5	7,2	36,6	122,1	568,9	1021,2	690	916
Азия	775,0	127,3	801,0	108,4	121,3	196,4	2181,4	4353,0	3575	4685

Источник: [http://www.wto.org/english/res\\_e/statis\\_e](http://www.wto.org/english/res_e/statis_e)

Как представляется, наибольший объем доставки контейнеров (57% от общего мирового объема рынка грузоперевозок (11,5 млн TEU в 2009 г.)) определяется в рамках евроазиатских связей, при этом потенциал данного сегмента транспортного рынка оценивается более чем в 600 млрд.долларов. Величина объема контейнерных грузов в сообщении «Европа-Азия» ожидается к 2015 г. - 43 млн т с тенденцией к увеличению разрыва между объемами европейского экспорта и импорта в пользу последнего (см. таблицу 3).<sup>10</sup>

Таблица 3

**Перспективные объемы экспортных и импортных контейнерных грузов в евроазиатской торговле, тыс. тонн**

Регион Европы		Страны Азии						Всего страны Европы
		Китай	Япония	Республика Корея	КНДР	Монголия	Казах-стан	
Восточная Европа	2006	1345/2620	236/712	200/410	1/0	5/2	23/13	1810/3757
	2010	1450/3050	280/820	230/470	2/0	8/3	27/19	1997/4362
Западная Европа	2006	4270/11390	2134/3019	810/1145	0/0	6/5	4/3	7224/15562
	2010	4420/12900	2230/3400	860/1300	2/0	13/5	6/5	7531/17610
Северная Европа	2006	1110/3186	605/692	313/222	0/0	6/3	1/1	2035/4104
	2010	1280/3250	780/710	450/230	5/0	10/5	1/1	2526/4196
2015		1350/3480	880/750	520/250	10/5	12/10	2/2	2774/4497

<sup>10</sup> «Интересы России на евроазиатском транспортном пространстве» <http://institutions.com/general/1942-interesy-rossii-na-evroaziatskom-transportnom-prostranstve.html>

# Транспорт

## Страны Азии

Регион Европы	Год	Китай	Япония	Республика Корея	КНДР	Монголия	Казах- стан	Всего стра- ны Европы
Всего	2006	6725/17196	2975/4423	1323/1777	1/0	17/10	28/17	11069/23423
страны	2010	7150/18200	3290/4930	1540/2000	9/0	31/13	34/25	12054/261681
Европы	2015	7720/21840	3540/5710	1710/2300	30/25	42/30	43/33	13085/29938

**Примечание:** экспорт/импорт

**Источник:** «Интересы России на евроазиатском транспортном пространстве» <http://institutiones.com/general/1942-interesy-rossii-na-evroaziatskom-transportnom-prostranstve.html>

Немаловажным аспектом формирования транспортных товаропотоков является численность населения, где безусловным лидером являются азиатские страны. Этот показатель чрезвычайно важен не только при обсуждении вопросов «демографического взрыва», бедности и голода, но и при анализе грузопотоков. В условиях роста численности населения растут продовольственные и хозяйственные потребности, растет собственное производство товаров и услуг, что предполагает увеличение грузооборота на транспортных системах стран и регионов.

В связи с тем, что одной из главных тенденций стало ускоренное развитие экономических связей между странами и континентами, проявляющееся в росте объемов торговли товарами и услугами, предполагая, что формирование грузопотоков между ними будет происходить под воздействием общих направлений экономического развития и расширения экономических связей между основными центрами деловой активности в геостратегическом треугольнике «Европа – Северная Америка – Азия» в условиях транснационализации мирового производства и всеобщего мирового развития.

Для развития евроазиатских экономических связей в среднесрочной и долгосрочной перспективе выделены следующие направления:

1. Дальнейшая либерализация торгового обмена между странами Европы и Азии, осуществляемая под эгидой Всемирной торговой организации (ВТО), одним из значимых результатов которой является минимизация тарифных и нетарифных ограничений взаимного доступа на рынки товаров и услуг заинтересованных стран. Вступившие в ВТО страны со статусом «развивающихся», т.е. большинство азиатских стран, обязаны либерализовать свои рынки в течение десяти лет после вступления в ВТО. Ликвидация или существенное снижение таможенных пошлин, несомненно, станет мощным стимулом дальнейшего развития взаимных поставок грузов. В результате потоки между странами Европы и Азии к 2030 г. могут существенно возрасти как в стоимостном, так и в весовом выражении, при этом предполагается изменение товарной структуры взаимной торговли за счет увеличения доли продукции, подвергавшейся наиболее жестким мерам защиты на национальных товарных рынках.



2. Расширение деятельности на рынках самостоятельного и крупного субъекта международных экономических отношений - транснациональных корпораций (ТНК) как следствие расширения процессов развития мировой торговли. В настоящее время сложилась система мироустройства, при которой ТНК контролируют около 50% промышленного производства, 2/3 всего внешнеторгового оборота, почти 80% патентов и лицензий на новую технику и технологии.<sup>11</sup> Основу мирохозяйственной системы составляют около 500 наиболее крупных ТНК, при поддержке международных организаций (в первую очередь ВТО), оказывающих влияние на мировой рынок в большей мере, чем многие национальные правительства. Несомненно, роль ТНК в перспективе будет возрастать, создавая условия для свободного перемещения по миру товаров, способствовать формированию рынков капиталов и рабочей силы, расширению гуманитарных связей.

3. Расширение товарных рынков и рост межгосударственных связей вследствие смягчения транспортных ограничений в результате применения новой транспортной техники и технологий, использования международных транспортных коридоров, что в совокупности позволит снизить уровень удельных транспортных затрат и время транспортировки грузов.

В результате выделены 3 главные особенности, влияющие на развитие транспортных связей между странами Азии и Европы.

Первая из них относится к формированию Панъевропейских транспортных коридоров, моста «Азия – Европа», моста «Восток – Запад» (страны ЮВА – США), коридор «Север – Юг», Транссиб, Транскорейская магистраль, Северный морской путь (международная программа INSROP), Транспортный коридор «Европа – Кавказ – Азия» (TRACCECA), Туманган, Берингов пролив и др.

Вторая особенность - развитие евроазиатской торговли и рост грузопотоков пропорционально росту ВВП. По мнению большинства международных экспертов, мировой экономический рост в предстоящие 10-12 лет будет достигнут преимущественно за счет развивающихся стран: страны BRICs и прежде всего Китая и Индии, на долю которых придется более трети мирового роста; развитые страны сохранят темпы роста в пределах 1,5-2% в год.<sup>12</sup>

Третья особенность - высокий уровень контейнеризации евроазиатских грузопотоков (достиг 60% в 2008 году).<sup>13</sup>

Все отмеченные особенности предполагают реализацию единого конечного результата - снижение транспортных ограничений на развитие преимущественно евроазиатской торговли. Поэтому, в перспективе, естественный рост взаимных поставок, удовлетворяющих расширяющийся спрос евроазиатских стран будет

---

<sup>11</sup> Мировая экономика и международный бизнес [Электронный ресурс] : учеб. для вузов / В. В. Поляков [и др.].. - Электрон. дан. - М. : КНОРУС, 2010-С.46.

<sup>12</sup> Транспортная система России - обеспечение прорыва - В. Доманов - // Междунар. автомоб. перевозки. - 2008. - №5. - С. 20

<sup>13</sup> Шатилов С. В. Проблемы и перспективы развития внешнеторговых контейнерных перевозок. - // Ж. -д. трансп. - 2009. - №4. - С. 55

сопровождаться снижением транспортной составляющей в цене товаров, что, в свою очередь, будет служить дополнительным стимулом увеличения евроазиатской торговли, которую будут обеспечивать транспортные коммуникации тяготеющих к ней стран и в большей степени России с ее центральным местоположением.

### БИБЛИОГРАФИЯ:

1. Кириллин М. Коридоры развития: эффективное использование транзитного потенциала России - стимул роста всей экономики страны. - // Трансп. России. - 2009. - №24. - С. 3.
2. Леонтьев Р.Г. Российский транзит контейнеров между Западной Европой и Восточной Азией / Р. Г. Леонтьев, Н. А. Шпилева, А. Л. Орлов. - // Бюл. трансп. информ. - 2010. - №3. - С. 21-28.
3. Международные экономические отношения / Под ред. Б. М. Смитиенко [и др.]. - М.: Инфра-М, 2011. - 527 с.
4. Милославская С.В. Мультимодальные и интермодальные перевозки. - М.: РосКонсулт, 2001. - 364 с.
5. Нехорошков В.П., Куречка А.Г. Основные направления интеграции Транссиба в мировую транспортную систему.- // Трансп. Рос. Федерации. - 2006. - № 2. - С. 5-8.
6. Нехорошков В.П. Роль России в транспортном обеспечении мировой торговли и возможные пути повышения ее эффективного участия. - // Российский внешнеэкономический вестник, 2009. - №12. - С. 23-27.
7. Персианов В.А. Место транспорта России в экономике страны и в мирохозяйственной системе. Транспортно-экономические балансы как фактор стратегического управления // Промышленная политика в Российской Федерации. - 2007. - №1. С. 17-60.
8. Пехтерев Ф.С. О прогнозируемых объемах контейнерных перевозок по Транссибирской магистрали и задачах по развитию железнодорожной инфраструктуры для их обеспечения до 2015 г. - // Ж.-д. трансп. - 2009. - №6. - с. 32-35.
9. Системный анализ ожидаемой эффективности крупномасштабных инвестиционных проектов на железнодорожном транспорте: Учебное пособие / Е.Б. Кибалов, С.В. Минин, В.П. Нехорошков, Е.В. Нехорошков, Г.Ф. Пахомова, К.А. Пахомов, М.В. Пятаев, С.В. Романкевич, А.Б. Хуторецкий. – Новосибирск: Изд-во СГУПС, 2007. – 156 с.
10. Ткаченко В.Я. Геополитическая направленность развития транспортной системы: опыт Евросоюза. - // Политика и право: проблемы интеграции и пути их решения: тр. Междунар. науч.-практ. конф. - Новосибирск, 2009. - Вып. 3. - С. 218-221.
11. Транспортная система России - обеспечение прорыва - В.Доманов - // Междунар. автомоб. перевозки. - 2008. - №5. - С. 20-23.
12. Шатилов С.В. Проблемы и перспективы развития внешнеторговых контейнерных перевозок. - // Ж.-д. трансп. - 2009. - №4. - С. 55-57.
13. Статистика [http://www.wto.org/english/res\\_e/statis\\_e](http://www.wto.org/english/res_e/statis_e)
14. Интересы России на евроазиатском транспортном пространстве <http://institutiones.com/general/1942-interesy-rossii-na-evroaziatskom-transportnom-prostranstve.html>
15. Выступление президента ОАО «РЖД» В.И. Якунина на XIX Пленарном заседании Координационного Совета по Транссибирским перевозкам на тему: «Транссибирские перевозки: глобальные вызовы и факторы успеха», Словакия, г. Братислава, 29 сентября 2010 г. [http://press.rzd.ru/isvp/public/press?STRUCTURE\\_ID=951&layer\\_id=4069&refererLayerId=4069&id=75586](http://press.rzd.ru/isvp/public/press?STRUCTURE_ID=951&layer_id=4069&refererLayerId=4069&id=75586)

