

## Анализ функционирования железнодорожного транспорта России в системе транспортного обеспечения ВЭД и экспорта транспортных услуг

*О.В. Горчакова,*  
*Всероссийская академия внешней торговли - соискатель*

УДК 656 + 658.7/.8  
ББК 39 + 65.37  
Г-707

### Аннотация

В статье проведен анализ функционирования железнодорожного транспорта России в системе транспортного обеспечения ВЭД и экспорта транспортных услуг. Проведен краткий теоретико-методологический анализ определения внешнеэкономической деятельности и экспорта транспортных услуг. Определены объемы перевозок грузов железнодорожным транспортом по видам грузов и по странам назначения. Изучена структура экспортных перевозок грузов железнодорожным транспортом, проанализированы объемы перевозок грузов железнодорожным транспортом по видам грузов. Рассмотрен объем транзитных перевозок и транзитного потенциала России.

**Ключевые слова:** транспорт, транспортная система, железнодорожный транспорт, внешнеэкономическая деятельность, транзит, экспорт транспортных услуг.

*O. V. Gorchakova,*  
*Russian Foreign Trade Academy - postgraduate student*

### The analysis of Russia's railway transport system supporting foreign economic activities and exports of transport services

#### Abstract

The article analyzes the Russian railway transport system supporting foreign trade activities and exports of transport services. The brief theoretical and methodological analysis of the definition of foreign economic activity and exports of transport services is provided. The volumes of the rail freight transport by type of goods and by country of destination are determined. The structure of export cargo transportation by rail is examined; rail freight volumes by type of goods are analyzed. Besides, the author examines the amount of transit traffic and transit potential of Russia.

**Keywords:** transport, transport system, railway transport, foreign economic activities, transit, exports of transport services.



В нашей стране в процессе её объективного вовлечения в рыночные мирохозяйственные связи в конце 80-х годов XX-го века произошел переход от обобщенного понимания внешней торговли государства к дифференцированной классификации его внешнеэкономических связей, принятых в международном сообществе<sup>1</sup>.

От внешней торговли, которая в СССР монопольно осуществлялась исключительно государством в лице своих всесоюзных внешнеторговых объединений, произошел переход к виду деятельности, которая стала именоваться внешнеэкономической<sup>2</sup>.

Законодательное определение внешнеэкономической деятельности содержится в ст. 1 Федерального закона РФ от 18 июля 1999 г. № 183-ФЗ «Об экспортном контроле»: «Внешнеэкономическая деятельность - внешнеторговая, инвестиционная и иная деятельность, включая производственную кооперацию, в области международного обмена товарами, информацией, работами, услугами, результатами интеллектуальной деятельности (правами на них)».

Полагаем, что предложенная законодателем формулировка не отличается достаточной определенностью и допускает различные толкования.

Некоторые авторы ограничивают понятие внешнеэкономической деятельности связями между организациями различных стран по осуществлению товарных, финансовых, инвестиционных, информационных потоков через границу. Другие - участниками внешнеэкономической деятельности называют кроме организаций, физических лиц и государство.

Так, по мнению И.В. Ершовой, а также С.В. Рязанцева под внешнеэкономической деятельностью понимается внешнеторговая, инвестиционная и иная деятельность, включая производственную кооперацию, валютные и финансово-кредитные операции, в области международного обмена товарами, информацией, работами, услугами, результатами интеллектуальной деятельности, в том числе исключительными правами на них<sup>3</sup>.

Проведя краткий теоретико-методологический анализ определения внешнеэкономической деятельности, мы можем сделать вывод, что на уровне теоретических разработок единого подхода к определению внешнеэкономической деятельности

---

<sup>1</sup> Холопов К.В., Голубчик А.М. О некоторых аспектах терминологии, содержания и уровня регулирования внешнеэкономической деятельности в России // Российский внешнеэкономический вестник №5, 2015. С. 76-90.

<sup>2</sup> Там же.

<sup>3</sup> Ершова И.В. Предпринимательское право. Учебник.: Изд-ие 4-е перераб.и доп. М.: Юриспруденция, 2006. С.428. Основы внешнеэкономической деятельности в Российской Федерации: учебное пособие / коллектив авторов ; под общ. ред. С.В. Рязанцева. — М. : КНОРУС, 2016. С. 196.



нет, что существенно затрудняет выработку понятия транспортного обеспечения внешнеэкономических сделок.

Транспортное обеспечение внешнеэкономических сделок является одним из ключевых элементов их эффективной реализации<sup>4</sup>.

Однако, по мнению К.В. Холопова, О.В. Соколовой, российская система международного товародвижения для участников ВЭД так и не была создана. При этом централизованная система транспортного обеспечения советской внешней торговли была разрушена и сегодня, по прошествии 24-х лет, практически забыта. Не институционально, ни нормативно, ни организационно не были созданы даже основы логистических систем поддержки продвижения экспортных поставок российских товаров. Не говоря уже о каком-либо даже скрытом протекционизме в лице возможного участия в доставке экспортных товаров российской транспортной отрасли. Можно смело утверждать, что отечественные экспортёры с начала 90-х прошлого века были предоставлены сами себе для выработки и поиска рациональных способов доставки внешнеторговых грузов<sup>5</sup>.

Одновременно отметить, что уникальное геополитическое положение России открывает перед государством исключительные перспективы транспортного развития в свете экономических процессов последних десятилетий. Россия является естественным мостом между Европой – историческим центром деловой активности и притяжения капиталов – и Азиатско-Тихоокеанским регионом, демонстрирующим феноменальные показатели экономического развития в последние годы.

Для нашей страны транспортные услуги, оказываемые в рамках транспортного обеспечения ВЭД, выступают наиболее значимой категорией национального экспорта.

Однако, на сегодняшний день доход, получаемый Россией от оказания транспортных услуг на экспорт, не является существенным, эта сфера услуг сегодня не развита настолько, чтобы быть достаточно конкурентоспособной и привлекательной для третьих стран.

В таблице 1 представлен доход стран от экспорта транспортных услуг в долларах США сформированной на основании данных МТЦ, ЮНКТАД, ВТО, Международного валютного фонда, Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) и соответствующих национальных органов статистики. Показатели России существенно ниже по сравнению с другими странами.

---

<sup>4</sup> Бердина М.Ю., Торосян Е.К. Морской транспорт в системе международных бизнес-операций // Современные проблемы науки и образования. – 2015. – № 1 (часть 1). С.3.

<sup>5</sup> Холопов К.В., Соколова О.В. Состояние и анализ функционирования российской системы транспортно-логистического обеспечения внешнеэкономической деятельности // Российский внешнеэкономический вестник. 2015. № 12. С.103

Таблица 1

Доход стран от экспорта транспортных услуг 2011-2015 года

Экспортер	Доход от экспорта транспортных услуг в 2011	Доход от экспорта транспортных услуг в 2012	Доход от экспорта транспортных услуг в 2013	Доход от экспорта транспортных услуг в 2014	Доход от экспорта транспортных услуг в 2015
США	79 830 000	83 944 000	87 415 000	90 031 000	84 225 000
Германия	59 659 000	56 802 442	60 177 200	57 548 383	52 091 614
Сингапур	42 616 000	44 692 700	45 360 700	51 422 800	47 253 700
Франция	49 098 150	47 327 874	51 183 084	52 497 509	44 195 188
Великобритания	34 642 829	37 299 014	36 991 710	44 412 172	41 235 681
Китай	35 569 900	38 912 200	37 645 700	38 242 800	38 594 300
Япония	41 676 529	42 937 569	39 557 884	39 552 680	35 480 144
Норвегия	19 440 600	20 341 300	21 445 100	22 456 700	17 852 100
<b>Российская Федерация</b>	<b>17 349 880</b>	<b>19 160 630</b>	<b>20 746 633</b>	<b>20 541 984</b>	<b>16 827 801</b>
Канада	13 731 758	14 042 402	14 088 172	13 506 855	11 862 847
Польша	11 175 716	11 376 316	12 163 724	13 261 733	11 677 399
Украина	9 239 000	8 717 000	8 478 000	6 231 000	5 290 000
Чешская Республика	6 019 886	5 870 823	5 559 732	5 653 928	5 161 247
Литва	3 103 197	3 569 859	4 377 429	4 759 523	3 898 492
Казахстан	2 209 040	2 564 950	2 830 050	3 838 090	3 575 826
Белоруссия	3 498 900	3 573 000	3 792 400	3 726 000	2 928 000
Эстония	2 174 870	2 163 707	2 224 232	2 361 851	1 856 996
Литва	2 249 237	2 298 617	2 233 260	2 121 447	1 759 643
Армения	176 740	173 777	171 547	181 730	163 768

Источник: ITC, UNCTAD, WTO trade in services database based on Eurostat, International Monetary Fund, Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD) and relevant national statistical authorities statistics. [http://www.trademap.org/Country\\_SelService\\_TS.aspx](http://www.trademap.org/Country_SelService_TS.aspx) <sup>6</sup>

Мировая структура экспортных транспортных услуг в основном представлена континентами геостратегического треугольника. Если весь объем этого рынка разделить на шесть частей, то три из них приходятся на Европу, две части – на Азию и всего лишь шестая часть – на Америку.

<sup>6</sup> Официальный сайт The International Trade Centre (ITC)// ITC, UNCTAD, WTO trade in services database based on Eurostat, International Monetary Fund, Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD) and relevant national statistical authorities statistics.// [Электронный ресурс] URL.: [http://www.trademap.org/Country\\_SelService\\_TS.aspx](http://www.trademap.org/Country_SelService_TS.aspx)

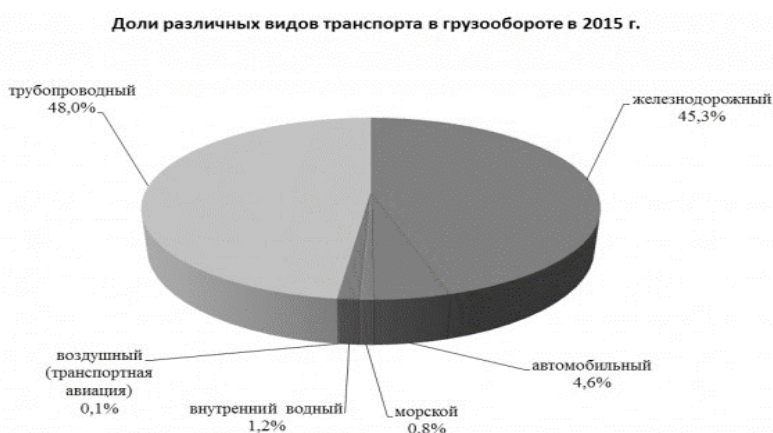


В настоящее время потребность в транспортных услугах мировой торговли удовлетворяется преимущественно морским транспортом (свыше 62%). Однако в качестве основы транспортного обеспечения мировой торговли российской транспортной системой необходимо отметить ключевую роль железных дорог, определяемую большими расстояниями перевозок, дефицитом коммуникаций других видов транспорта в направлении Восток – Запад, прежде всего – в регионах Сибири и Дальнего Востока, пространственной разьединенностью пунктов производства и потребления основных сырьевых ресурсов.

На рисунке 1 показаны объемы грузооборота в России по видам транспорта в 2015 году с учетом трубопроводного.

Рисунок 1

**Структура грузооборота России в 2015 году по видам транспорта, в %**



**Источник:** Структура грузооборота России в 2015 году по видам транспорта <http://f-husainov.livejournal.com/401303.html> <sup>7</sup>

Железные дороги в России исторически несли основную транспортную нагрузку, особенно в отношении грузов. Постепенное развитие трубопроводного и автомобильного грузового транспорта создало значительную конкуренцию в условиях, когда стоимость поддержания огромной железнодорожной инфраструктуры остается высокой.

На железнодорожный транспорт в России на конец 2015 года приходится более 85% грузооборота, то есть на дальних маршрутах железные дороги успешно вы-

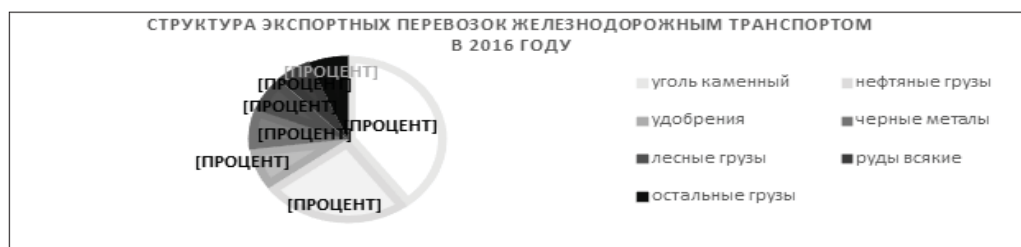
<sup>7</sup> Структура грузооборота России в 2015 году по видам транспорта // к.э.н. Ф.И. Хусаинов // [Электронный ресурс] URL.: <http://f-husainov.livejournal.com/401303.html>

игрывают конкурентную борьбу за грузы. Но на средних и особенно близких дистанциях выбор грузоотправителей расширяется, и в последние годы часть грузов ушла с железных дорог на автомобили, реки и даже трубопроводы.

На представленном рисунке 2 ниже можно видеть объемы грузов, перевозимых железнодорожным транспортом на экспорт с детализацией по группам грузов в 2016 году. Следует отметить, что несмотря на санкционные ограничения, повышения тарифов и в целом ухудшение экономической ситуации в РФ экспорт угля каменного (в 2016 году объем вывезенного на экспорт составил 165210.178 тыс. тонн), нефти и нефтепродуктов (в 2016 году объем вывезенного на экспорт составил 104729.76 тыс. тонн) посредством железнодорожного транспорта удерживают лидирующие позиции и составляют большой процент перевозки грузов.

Рисунок 2

**Структура экспортных перевозок железнодорожным транспортом в 2016 году по видам грузов, в %**



**Источник:** Структура экспортных перевозок на основе данных железнодорожной статистики за 2016 год по видам грузов // <http://cargo-report.info/stat/export-country/><sup>8</sup>

Но несмотря на вроде бы большие объемы перевозок железнодорожным транспортом, железные дороги сегодня обслуживают всего около 1% грузопотоков в международном сообщении. Можно отметить, что основной грузопоток сегодня направлен в основном в европейскую и азиатскую части и преимущественно следует говорить все же о мультимодальных перевозках, а не прямых. Груз железной дорогой следует в порты для дальнейшей перевалки и отправки далее в страну назначения. На представленной таблице 2 видно основные страны назначения грузов, перевозимых на экспорт железнодорожным транспортом.

<sup>8</sup> Структура экспортных перевозок на основе данных железнодорожной статистики за 2016 год по видам грузов // [Электронный ресурс] URL.: <http://cargo-report.info/stat/export-country/>



Таблица 2

**Основные страны назначения экспортных железнодорожных перевозок 2016 г.**

<i>Страны назначения экспортных перевозок</i>	<i>Тысяч тонн за 2016 год</i>	<i>%</i>
Китай	55615,49	15,9
Нидерланды	51131,31	14,6
Япония	40027,31	11,5
Кипр	39061,94	11,2
Италия	33538,96	9,6
Великобритания	27154,9	7,8
Украина	19062,17	5,5
Финляндия	18148,9	5,2
Турция	13470,07	3,9
Республика Корея	11724,63	3,4
Казахстан	10588,77	3,0
Польша	8355,75	2,4
Швейцария	7998,65	2,3
Беларусь	7274,77	2,1
Соединенные Штаты	6020,61	1,7

**Источник:** Страны назначения экспортных перевозок железнодорожным транспортом в 2016 году // <http://cargo-report.info/stat/export-cargo/><sup>9</sup>

Россия в силу своего географического положения, призвана играть роль «моста» между странами Европы, прежде всего расширяющегося Евросоюза, и государствами Южной, Центральной и Юго-Восточной Азии. Использование территории России в качестве страны-транзитера и развитие именно железнодорожных транзитных перевозок является очень перспективным и актуальным направлением сегодня. Россия, занимающая более 30% территории Евразийского континента и располагающая высокоразвитой транспортной инфраструктурой, транзитный потенциал использует слабо – железные дороги обслуживают всего около 1% грузо-

<sup>9</sup> Страны назначения экспортных перевозок железнодорожным транспортом в 2016 году // [Электронный ресурс] URL.: <http://cargo-report.info/stat/export-cargo/>

потоков в сообщении Европа-Азия. Транзитные перевозки по территории России железнодорожным транспортом в 2015 году составили: 20 365.933 тыс. тонн; в 2016 году заметно снизились – 18 549.362 тыс. тонн.<sup>10</sup>

Для России с ее достаточно развитой системой коммуникаций и в большей части экспортно-ориентированной экономикой реализация транспортного потенциала России и развитие конкурентоспособных транзитных сервисов представляют собой комплексную проблему, имеющую несколько взаимосвязанных причин, решение которых по отдельности, в отрыве от единой картины транспортной системы и смежных сфер деятельности, не представляется возможным.

Наиболее очевидный фактор сдерживания роста транзита – острая конкуренция с судоходными компаниями. Железнодорожные перевозки в настоящее время серьезно проигрывают морским по себестоимости, особенно после ввода в эксплуатацию сверхбольших морских контейнеровозов.

Если рассматривать инфраструктурный аспект проблемы увеличения объемов транзита в РФ, то нельзя не сказать о неравномерности развития железнодорожной сети в географическом отношении: большинство российских транспортных мощностей сосредоточено в европейской части страны. Решение этой задачи займёт не одно десятилетие.

Также нуждается в развитии и инвестициях инфраструктура приграничных станций, являющаяся серьёзным препятствием на пути роста транзитных грузопотоков. В целом это объясняется низкой инвестиционной привлекательностью транспортно-инфраструктурных проектов, что связано с наличием инвестиционных рисков на ближайшие 3-5 лет и волатильностью финансовых рынков.

Это объективные факторы сдерживания роста транзита, с которыми рынок самостоятельно справиться не в состоянии и для снижения воздействия которых требуется поддержка государства – как финансовая, так и регуляторная.

Пересечение границ является сдерживающим фактором не только из-за ограниченных инфраструктурных возможностей, но и по причинам правового характера. В настоящий момент действующие таможенные процедуры в РФ, по мнению ведущих игроков транспортного рынка, являются чрезмерно затратными по времени и нуждаются в серьёзном пересмотре и упрощении.

Не соответствуют мировым стандартам и показатели качества логистических услуг, особенно в части сроков доставки и их предсказуемости, что во многом является следствием вышеперечисленных факторов.

Так, многих грузоотправителей, рассматривающих возможность перехода на железнодорожный маршрут для перевозки, в частности, сезонных грузов, отпугивает слабая развитость информационно-коммуникационной инфраструктуры, которая могла бы обеспечить быстрый и экономичный обмен информацией между

---

<sup>10</sup> Структура транзитных перевозок железнодорожным транспортом в 2016 году // [Электронный ресурс] URL.: <http://cargo-report.info/stat/transit-country/>





экономическими агентами. Обмен такого рода имеет в ряде случаев решающее значение, особенно при организации перевозки грузов, чувствительных к срокам доставки.

Расхождение норм национального и международного транспортного права, существование двух равновеликих правовых сред – «восточной» и «западной» – представляет собой ещё одну серьёзную проблему, сдерживающую развитие экономически эффективных транзитных транспортных продуктов в России. Актуальность проблемы становится ещё более очевидной на фоне уровня интеграции правовых сред конкурирующих видов транспорта – морского и воздушного.

Кроме того, непосредственная вовлечённость России в глобальные логистические, технологические и экономические цепочки за счёт масштабного роста конкурентоспособных транзитных услуг, представляемых Россией не только позволит придать импульс внешнеэкономической предпринимательской деятельности, но также станет серьёзным шагом на пути к уходу от ориентированности на экспорт углеводородных полезных ископаемых и началу диверсификации сырьевых сегментов российской экономики.

Таким образом, сегодня современная транспортная система является определяющим структурным звеном инфраструктуры нашей цивилизации и инструментом реализации национальных интересов любого государства в мировой хозяйственной системе. Транспорт становится непосредственным связующим звеном, реальной материальной базой производственных связей между территориями, регионами, континентами, выступает как фактор, определяющий современные тенденции интеграции в мировое экономическое пространство<sup>11</sup>. Мировая транспортная система создает условия для развития внешнеторговых связей и формирования нового качества мировой торговли: обслуживания производственных цепочек добавленной стоимости, развития международного производства, создания международного интернационализованного продукта<sup>12</sup>.

Железнодорожный транспорт в мировой транспортной системе является важным механизмом интеграционных процессов и ключевым звеном в развитии экономик стран мира, что позволяет говорить о дальнейшем комплексном развитии и вариативности видов перевозок посредством железной дороги.

### БИБЛИОГРАФИЯ:

Афанасьев В.Г. Внешнеэкономическая деятельность. М., 2008. – 82 с. (Afanas'ev V.G. Vneshneekonomicheskaja dejatel'nost'. М., 2008. – 82 s.)

Бердина М.Ю. Торосян Е.К. Морской транспорт в системе международных бизнес-операций // Современные проблемы науки и образования. – 2015. – № 1 (часть 1) (Berdina M.Ju.

<sup>11</sup> Воронов Ю. П. Грозит ли России изоляция от мировых транспортных путей / Ю. П. Воронов, В. П. Нехорошков // Совет директоров Сибири. – 2014. – № 1 (100). – С. 20–21.

<sup>12</sup> Там же. 2014. – № 1 (100). С.32-33

Torosjan E.K. Morskoj transport v sisteme mezhdunarodnyh biznes-operacij // *Sovremennye problemy nauki i obrazovanija*. – 2015. – № 1 (chast' 1))

Воронов Ю. П. Грозит ли России изоляция от мировых транспортных путей / Ю. П. Воронов, В. П. Нехорошков // *Совет директоров Сибири*. – 2014. – № 1 (100). (Voronov Ju. P. Grozit li Rossii izoljacija ot mirovyh transportnyh putej / Ju. P. Voronov, V. P. Nehoroshkov // *Sovet direktorov Sibiri*. – 2014. – № 1 (100).)

Гущин В.В., Дмитриев Ю.А. Российское предпринимательское право. М.: ЭКСМО, 2005. – 713 с. (Gushhin V.V., Dmitriev Ju.A. Rossijskoe predprinimatel'skoe pravo. M.: JeKSMO, 2005. – 713 s.)

Грузооборот и погрузка по видам транспорта в 2015// <http://f-husainov.livejournal.com>. Дата обращения 01.11.2016. (Gruzooborot i pogruzka po vidam transporta v 2015// <http://f-husainov.livejournal.com>. Data obrashhenija 01.11.2016.)

Доход стран от экспорта транспортных услуг 2011-2015 года. // <http://www.trademap.org>. Дата обращения: 01.11.2016 (Dohod stran ot jeksporta transportnyh uslug 2011-2015 goda. // <http://www.trademap.org>. Data obrashhenija: 01.11.2016)

Ершова И.В. Предпринимательское право. Учебник: Изд-ие 4-е перераб.и доп. М.: Юриспруденция, 2006. –428, 511 с. (Ershova I.V. Predprinimatel'skoe pravo. Uchebnik: Izd-ie 4-e pererab.i dop. M.: Jurisprudencija, 2006. –428, 511 s.)

Итоги грузовых железнодорожных перевозок за I полугодие 2016 года // <http://www.tks.ru>. Дата обращения 05.10.2016. (Itogi gruzovyh zheleznodorozhnyh perevozok za I polugodie 2016 goda // <http://www.tks.ru>. Data obrashhenija 05.10.2016.)

Минаев А.А. Правовое регулирование внешнеторговых сделок юридических лиц. Автореферат на соискание уч.степени канд.юрид.наук М., 2006. - 37 с. (Minaev A.A. Pravovoe regulirovanie vneshnetorgovyh sdelok juridicheskikh lic. Avtoreferat na soiskanie uch.stepeni kand.jurid.nauk M., 2006. - 37 s.)

Основы внешнеэкономической деятельности в Российской Федерации: учебное пособие / коллектив авторов; под общ. ред. С.В. Рязанцева. — М.: КНОРУС, 2016. — 196 с. (Osnovy vneshnejekonomicheskoj dejatel'nosti v Rossijskoj Federacii: uchebnoe posobie / kolektiv avtorov; pod obshh. red. S.V. Rjazanceva. — M.: KNORUS, 2016. — 196 s.)

Основные страны назначения экспортных железнодорожных перевозок 2016г.// <http://cargo-report.info>. Дата обращения: 09.01.2017 (Osnovnye strany naznachenija jeksportnyh zheleznodorozhnyh perevozok 2016g.// <http://cargo-report.info>. Data obrashhenija: 09.01.2017)

Официальный сайт The International Trade Centre (ITC) [Электронный ресурс] URL.: [http://www.trademap.org/Country\\_SelService\\_TS.aspx](http://www.trademap.org/Country_SelService_TS.aspx) дата обращения 10.01.2017 (Oficial'nyj sajt The International Trade Centre (ITC) [Jelektronnyj resurs] URL.: [http://www.trademap.org/Country\\_SelService\\_TS.aspx](http://www.trademap.org/Country_SelService_TS.aspx) Data obrashhenija: 10.01.2017)

Структура экспортных перевозок железнодорожным транспортом в 2016 г. // <http://cargo-report.info>. Дата обращения: 09.01.2017 (Struktura jeksportnyh perevozok zheleznodorozhnym transportom v 2016 g. // <http://cargo-report.info>. Data obrashhenija: 09.01.2017)

Холопов К.В., Голубчик А.М. О некоторых аспектах терминологии, содержания и уровня регулирования внешнеэкономической деятельности в России // *Российский внешнеэкономический вестник* №5, 2015. (Kholopov K.V., Golubchik A.M. O nekotoryh aspektah terminologii, soderzhanija i urovnja regulirovanija vneshnejekonomicheskoj dejatel'nosti v Rossii // *Rossijskij vneshnejekonomicheskij vestnik* №5, 2015.)



Холопов К.В., Соколова О.В. Состояние и анализ функционирования российской системы транспортно-логистического обеспечения внешнеэкономической деятельности // Российский внешнеэкономический вестник. 2015. № 12. (Kholopov K.V., Sokolova O.V. Sostojanie i analiz funkcionirovanija rossijskoj sistemy transportno-logisticheskogo obespechenija vneshnejekonomicheskoj dejatel'nosti // Rossijskij vneshnejekonomicheskij vestnik. 2015. № 12.)

Энергетический вектор восточной геополитики России: выбор путей транспортировки нефти на Дальний Восток, в Китай и страны Азиатско-Тихоокеанского региона / Якунин В.И., Порфирьев Б.Н., Арбатов А.А. и др. – М: Экономика, 2006. – 96 с. (Jenergeticheskij vektor vostochnoj geopolitiki Rossii: vybor putej transportirovki nefti na Dal'nij Vostok, v Kitaj i strany Aziatsko-Tihookeanskogo regiona / Jakunin V.I., Porfir'ev B.N., Arbatov A.A. i dr. – M: Jekonomika, 2006. – 96 s.)

