

МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

УДК 629.46

Ф.И. Хусаинов,

кандидат экономических наук,
преподаватель Российской открытой академии
транспорта МГУПС (МИИТ)
E-mail: f-husainov@yandex.ru

Вступление России в ВТО и железнодорожный транспорт

В статье приводится общая информация о ВТО и рассматриваются основные каналы влияния присоединения России к ВТО на железнодорожную отрасль: на работу железных дорог, на объёмы грузовых перевозок (в том числе экспортных), на некоторые производства, связанные с железнодорожным транспортом

железнодорожный транспорт, ВТО, международные перевозки

F.I. Khusainov,

PhD (Econ.), lecturer at the Russian open
Academy of Transport MSUR (MIIT)

Russia's accession to the WTO and the rail transport

This article contains general information concerning the WTO and discusses the main channels of influence of Russia's accession to WTO on the railway branch: on work of railways, on volume of freight transport (including export), on some production associated with the rail transport

railway transport, WTO, international shipping

1. Общая информация о присоединении России к ВТО

В настоящее время членами Всемирной торговой организации являются 156 стран мира [6], на которые приходится 95% мировой внешней торговли¹. После своего присоединения к ВТО Россия стала 157-й страной – членом этой организации. Из 20 самых крупных экономик мира Россия – единственная страна, не являвшаяся до недавнего времени членом ВТО.

Участие в ВТО даёт стране множество преимуществ. Их получение и является целью присоединения к ВТО. Все страны, присоединившиеся к ВТО за последние годы, включая участников БРИКС, вошедших в ВТО раньше, чем Россия (Бразилию, Индию, Китай и Южную Африку), после вступления в ВТО улучшили своё экономическое и торговое положение.

Вместе с тем, вступление в ВТО стран, имеющих неэффективные, неконкурентоспособные сектора экономики, защищённые высокими импортными таможенными тарифами, может сопровождаться в этих секторах снижением производства и ростом социальной напряжённости из-за увеличения безработицы (особенно – в моногородах).

Конкретными целями присоединения к ВТО для России объявлены:

- Получение лучших, в сравнении с существующими, и недискриминационных условий для доступа российской продукции на иностранные рынки;
- Доступ к международному механизму разрешения торговых споров;
- Создание более благоприятного климата для иностранных инвестиций в результате приведения законодательной системы в соответствие с нормами ВТО;
- Расширение возможностей для российских инвесторов в странах-членах ВТО, в частности, в банковской сфере;
- Создание условий для повышения качества и конкурентоспособности отечественной продукции в результате увеличения потока иностранных товаров, услуг и инвестиций на российский рынок;
- Участие в выработке правил международной торговли с учётом своих национальных интересов;

• Улучшение имиджа России в мире как полноправного участника международной торговли.

Кроме того, присоединение к ВТО помимо торговых задач призвано решить и другую, гораздо более фундаментальную задачу.

Международные правила обеспечивают более высокий уровень доверия частного сектора к проводимой торговой политике государства: уменьшают влияние лоббизма (и коррупции), снижают риски для инвесторов. Уменьшение волатильности, непредсказуемости национальной экономической политики (в том числе, связанных с давлением групп влияния, отраслевых лоббистов и т.д.) является важным преимуществом экономики с точки зрения привлечения иностранных инвестиций и долгосрочных вложений в российскую промышленность, так как делает подобные инвестиции более предсказуемыми, и уменьшает финансовые риски.

Таким образом, важнейшую роль в модернизации российской экономики в контексте вступления нашей страны в ВТО играют не только сами ставки таможенных импортных тарифов, но и их стабильность, предсказуемость в средне- и долгосрочной перспективе.

Решение о вступлении в ВТО как представляется, детерминировано не столько политическими факторами, сколько вполне прагматичными, экономическими аргументами. Даже такой человек, как В.Путин, которого трудно заподозрить в симпатиях к идеологии либерализма, в отчётном докладе

о работе правительства по итогам 2011 г в Государственной думе ФС РФ, утверждал, что: «подавляющее большинство экспертов, считают, что нам не модернизировать нашу экономику без вступления в ВТО» [10].

Уже на этапе подготовки к вступлению в ВТО был принят ряд законов, позитивно повлиявших на экономическую ситуацию, на повышение открытости экономики и на поддержание конкуренции. В частности, принятие федеральных законов «Об основах регулирования внешнеторговой деятельности», «О коммерческой тайне», «О защите конкуренции», «О размещении заказов на поставку товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных или муниципальных нужд» и др. Важно, что законы, принятые для соответствия нормам ВТО, коснулись и позитивно повлияли не только на внешнеторговую деятельность, но и практически на все стороны экономической жизни страны.

Само снижение импортных таможенных пошлин, которое будет растянуто во времени (для некоторых товарных позиций – до 7 лет) не слишком велико (рис. 1):

Дольше всего процесс снижения пошлин растянется для автомобилей, вертолетов, пассажирских самолетов (7 лет) и свинины (8 лет) (источник: Наталья Волчкова (Российская экономическая школа (РЭШ)) и «Ernst & Young»).

Исследования Д. Йенсена, Т. Резерфорда и Д. Тарра, сделанные по заказу Всемирного банка, показали, что в среднесрочной перспективе выгода для России



Рис. 1. Снижение импортных пошлин после вступления России в ВТО

¹ Ещё 29 стран, кандидатов в члены ВТО, имеют статус наблюдателей. Кроме того, имеются еще 6 стран, объявивших, что не планируют вступать в ВТО. Это Сирия, Эритрея, Сомали, Туркмения, Северная Корея и Западная Сахара (последняя является так называемым «частично признанным государством»).

составит 7,3 % от объёма российского потребления (или 3,3% ВВП, если за базу расчёта брать ВВП в 2008 г.). В долгосрочной перспективе благодаря улучшению инвестиционного климата, выгода может вырасти до 24% от объёма потребления (или на 11,2 % ВВП) [2].

Исследования, проведённые Натальей Волчковой (РЭШ) совместно с «Ernst & Young» дали примерно аналогичные результаты [3]. Большая часть этого выигрыша – рост благосостояния. Присоединение России к ВТО откроет для иностранных компаний рынки и увеличит их прямые инвестиции в экономику России. Как следствие, увеличится производительность, а потребительские цены пойдут вниз. Кроме того, российские компании получат доступ к бизнес-услугам мирового класса (в страховании, банковском деле, и т. д.), что снизит их транзакционные издержки и, опять же, повысит производительность.

Однако, по данным того же исследования, просто вступления в ВТО и выполнения требований ВТО недостаточно. Необходимо улучшение бизнес-климата. Его низкое качество уже привело к значительному оттоку капитала в 2011 году. Без улучшения бизнес-климата рост потребления после присоединения к ВТО составит не более 1%.

Выиграют от вступления в ВТО следующие отрасли:

- цветная металлургия,
- черная металлургия,
- химическая промышленность,
- связь,
- финансовый сектор.

Им на руку сыграет удешевление реального обменного курса и снижение барьеров выхода на другие рынки.

Больше всех проиграют следующие отрасли:

- пищевая промышленность,
- легкая промышленность,
- машиностроение,
- производство стройматериалов [8].

Доля экспорта в этих отраслях низка, а тарифы для них понизят сильнее всего.

Кроме того, существенно проиграют моногорода, завязанные на проигравшие отрасли. Правительству придётся реализовать программу реструктуризации экономики этих регионов и переобучать местное население.

Альтернативное исследование с моделированием вступления России в ВТО провели исследователи из «Morgan Stanley» Джейкоб Нелл и Алина Слюсарчук. По их данным ВВП России увеличится на 3,3 процентных пункта (п.п.) в год в краткосрочной перспективе (2,4 п.п. от увеличения прямых иностранных инвестиций в сектор услуг, 0,6 п.п. от реформы тарифов и 0,3 п.п. от облегчения доступа к рынкам) и 11 п.п. в долгосрочной перспективе, когда в полной мере скажется влияние от увеличения инвестиций.

Это исследование показало, что присоединение к ВТО позитивно повлияет на телеком, торговлю, страхование, банки, экспортеров металлов и химикатов и отрицательно – на неэффективных производителей, защищенных импортными тарифами, в таких секторах как производство продуктов питания, текстиля (лёгкая промышленность) и стройматериалов.

По сельскохозяйственным производителям влияние ВТО неоднозначно: производители фуражного зерна от вступления в ВТО сильно выигрывают (они заявляют, что с нетерпением ожидают этого события), а сектор мясного скотоводства и птицеводства – будут в относительном проигрыше. Впрочем, для последних Россия выторговала себе право оказывать им государственную поддержку.

Таким образом, при всей условности подобного моделирования, и общие результаты и списки выи-

гравших и проигравших отраслей во всех исследованиях примерно совпадают.

Помимо эмпирических исследований, в пользу вступления в ВТО говорят и общеэкономические положения. Не вдаваясь здесь в детали спора о протекционизме, необходимо отметить, что с точки зрения современной экономической науки «в долгосрочной перспективе протекционизм вредит национальным интересам, а либерализация торговли выгодна даже в одностороннем порядке» [4].

При этом, если для экономики страны в целом верно утверждение, что протекционизм делает страну беднее, то для отдельных отраслей (или производств внутри отрасли), ситуация может быть совершенно иной. Некоторые отрасли в условиях открытой экономики могут разориться, обеспечив переток рабочей силы и капитала в другие. Если таким отраслям (или отдельным производствам) искусственно не дать разориться, то это «запирает» в них капитал и рабочую силу, что приводит к снижению эффективности экономики, консервации неэффективных и архаичных способов производства и, в конечном счёте, делает потребителей и страну в целом – беднее, но выбранную защищённую отрасль – богаче, за счёт перераспределения ресурсов от эффективных к неэффективным. Последнее, в свою очередь создаёт такую систему антистимулов, при которой невозможно дальнейшее повыше-

Таблица 1

Средние ставки импортных пошлин в США

Тарифный закон или период	Годы	Средняя ставка по всему импорту, в %	Средняя ставка по облагаемому импорту, в %
Закон Пейн-Олдриджа	1910-1913	19,3	40,8
Закон Ундервуда	1914-1922	9,1	27,0
Закон Фордней-МакКимбера	1923-1930	14,0	38,5
Закон Холли-Смута	1930-1934	17,9	51,5
Закон о двусторонних соглашениях на фоне взаимности	1935-1946	13,2	35,2
После Женева-раунда	1947-1949	6,5	16,1
После Аннеси-раунда	1950-1951	5,9	12,9
После Торки-раунда	1952-1956	5,6	12,3
После Женева-раунда	1957-1961	6,8	11,7
После Диллон-раунда	1962-1967	7,5	12,0
После Кеннеди-раунда	1968-1979	5,0	8,0
После Токио-раунда	1980-1994	3,4	5,3
После Уругвайского раунда	1995-2000	2,1	4,8

Источник: [5]

ние эффективности. Все эмпирические исследования подтверждают этот вывод. Так, в экономике США в 1990 г. выигрыш производителей от тарифной защиты составил 12,8 млрд. долл., а потери потребителей 28,5 млрд. долл. [5]

С ростом экономической грамотности, лоббистам отдельных отраслей всё труднее убеждать общество в необходимости протекционистской защиты «отечественного производителя». Так, в США, средняя ставка по облагаемому импорту постепенно снижалась: с 51 % в 1946 г. до 16,1% (после Женевского раунда ГАТТ 1947-1949 г.), затем до 8% (после Кеннеди-раунда 1968-79 гг.) и до 4,8 % (после Уругвайского раунда 1995-2000 гг.) [5].

Более наглядно эта динамика представлена на рис. 2.

При этом, в развивающихся странах, в среднем пошлины выше, чем в развитых (рис. 3). Источник: [8].

Кроме того, довольно большая доля товаров импортируется, вообще без всяких пошлин.

В Грузии после реформ, которые были проведены еще до вступления в ВТО, количество ставок импортных пошлин сократилось с 16-ти до трёх – 0%, 5% и 12%, причём нулевой тариф распространяется на 90 % товаров, а ставка 12% применяется только к некоторым видам сельскохозяйственной продукции и стройматериалов. Средний импортный тариф составил 1,5 % [1].

2. Влияние вступления России в ВТО на железнодорожный транспорт²

Каким образом присоединение России к ВТО может повлиять на железнодорожный транспорт?

Здесь можно выделить три основных канала влияния:

1) влияние на деятельность перевозчика и владельца инфраструктуры – ОАО «РЖД»;

2) влияние на объёмы грузовых перевозок различных грузов и их экспортную ориентацию;

3) влияние на различные производства железнодорожного машиностроения (производство железнодорожного подвижного состава, производство литья для колёсных пар и т.п.).

² Материалы данного параграфа направлялись в Союз транспортников России, и часть этого параграфа вошла в «Материалы первого этапа Рабочих групп Союза транспортников России по подготовке предложений «О работе транспортного комплекса в условиях вступления Российской Федерации в ВТО и ЕЭП»».

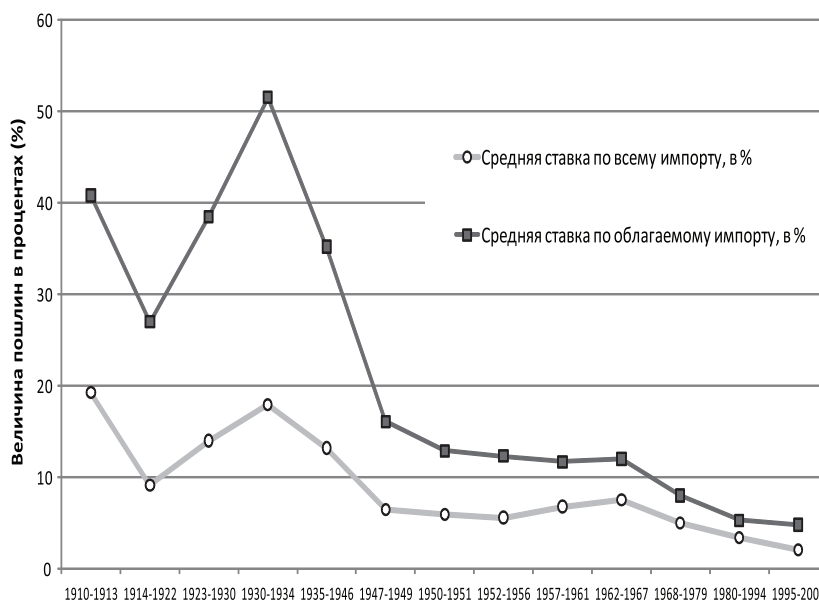


Рис. 2. Динамика импортных таможенных пошлин в США (1910-2000 гг.)

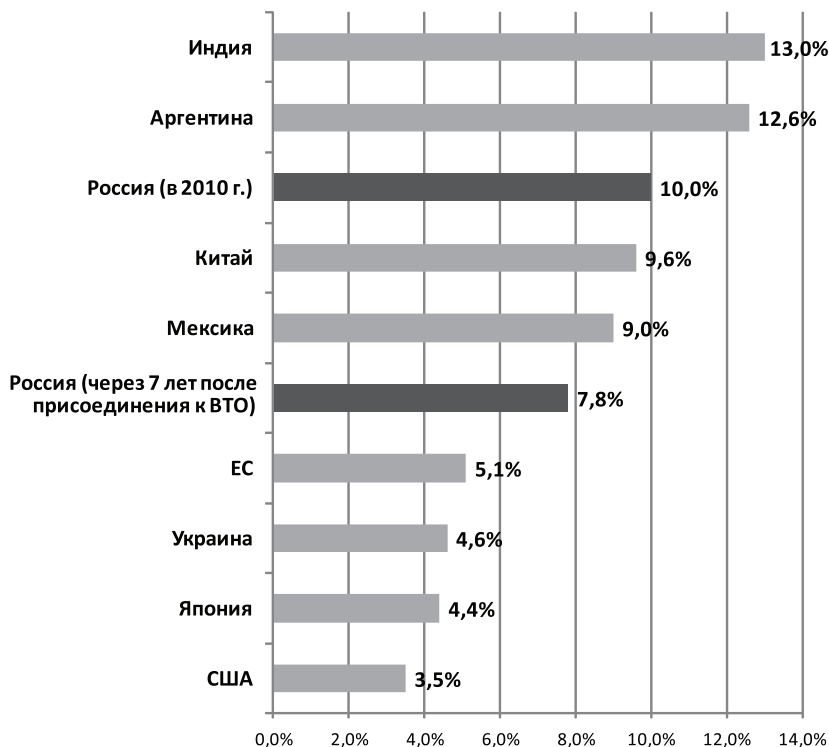


Рис. 3. Средний уровень импортных пошлин России и некоторых стран-членов ВТО в 2010 г.

Рассмотрим эти три пункта.

По первому пункту, большинство экспертов пришли к выводу, что негативное влияние на работу «РЖД» от вступления в ВТО не будет (см., например «РЖД-Партнер» № 6 за 2012 г., посвященный вступлению в ВТО). Единственный камень преткновения – различные тарифы

для внутрироссийских перевозок и для экспортных через погранпереходы был урегулирован в процессе переговоров: российская сторона пообещала, что полная унификация этих тарифов (начатая ещё в 2001 г) будет завершена к 1 июля 2013 г.

Более того, «РЖД» как компания и российские железные дороги, как

Таблица 2

Распределение уровня таможенного обложения по высоте импортных ставок (данные 2001 г.)

Страны	Средний уровень обложения, в %	Доля импорта, облагаемого следующими ставками, в %					
		Беспошлинно (т.е. 0 %)	0,1-5,0	5,1-10,0	10,1-15,0	15,1-35,0	Свыше 35 %
США	3,5	39,5	42,9	10,2	1,3	6,0	0,1
Евросоюз	3,6	37,7	34,2	19,0	8,2	0,9	0,0
Япония	1,7	71,0	16,6	9,7	2,0	0,7	0,0

(Источник: [5])

отрасль заинтересованы в расширении торговых связей между Россией и мировой экономикой, так как – это мощный стимулирующий фактор и для «РЖД». Доходы от экспорта транспортных услуг могут инвестироваться в развитие железнодорожной инфраструктуры внутри России.

По второму пункту: перевозки в полувагонах (чёрные и цветные металлы) и цистернах (химикаты, продукты нефтехимии), а так же, частично, в крытых вагонах (тарированные химикаты) и минераловозах (удобрения) – возрастут. В связи с этим можно ожидать увеличение спроса на производство указанных родов подвижного состава.

Вместе с тем, перевозки на платформах машин и оборудования, возможно, снизятся.

Перевозки продукции пищевой и лёгкой промышленности осуществляются, главным образом, автомобильным транспортом, и динамика их производства не оказывает существенного влияния на грузовые железнодорожные перевозки.

Особняком в этом списке стоит производство стройматериалов. С одной стороны, их производство в России осуществляется с завышенными, в сравнении со среднемировыми, издержками. Вместе с тем, так как доля транспортной составляющей в цене подобных грузов (щебень, песок, цемент и т.п.) в России велика (15-30%, иногда достигает 50%) маловероятно, что российские производители могут переключиться на импортные аналоги. Наоборот – «угроза» роста доли импорта будет сдерживать рост тарифов на подобные грузы. Например, на цемент (как это было во время массованного ввоза цемента из Турции во время резкого повышения цен цементными холдингами в 2006 – 2007 гг.), что позволит увеличивать потребление подобных грузов строительной отрасли.

Спрогнозировать конкретные цифры увеличения или снижения погрузки сегодня не представляется возможным, поскольку снижение импортных пошлин, например, по химикатам с 6,5 % до 5,2 %, столь незначительно, что само по

себе, без учёта других факторов, не вызовет радикального снижения объёмов перевозок при прочих равных условиях.

Кроме того, необходимо отметить, что если в перевозках на экспорт в относительном выигрыше может оказаться железнодорожный транспорт (из-за структуры грузопотока), то в импортных перевозках – наоборот – увеличится доля автомобильного транспорта, в том числе, доля иностранных автомобильных перевозчиков. Высока вероятность того, что в этом случае автомобилисты выйдут с различными инициативами по дополнительному лицензированию автомобильных перевозок с целью снижения конкуренции на этом рынке: уменьшению количества участников рынка и недопущению (или – квотированию доли) иностранных перевозчиков.

Ещё один существенный выигрыш для железнодорожной отрасли заключается в том, что присоединение к ВТО обычно увеличивает товарообмен между странами и, следовательно, возможно увеличение экспортно-импортных перевозок. Учитывая, что доходность экспортных перевозок выше, чем доходность внутрироссийских (при прочих равных условиях), стимулирование международных перевозок приведёт к увеличению доходов отрасли, при условии, что инфраструктура (как железнодорожная, так и портовая) позволит пропустить такие объёмы грузов.

Третий пункт, касающийся транспортного машиностроения.

Существующие протекционистские ограничения в отношении производителей литя для боковых рам тележек колёсных пар приводят к увеличению цены вагонов. Что в свою очередь, с некоторым лагом, может приводить к росту тарифной нагрузки на грузоотправителей. Таким образом, за защиту «отечественного производителя» российская экономика платит повышенными железнодорожными тарифами.

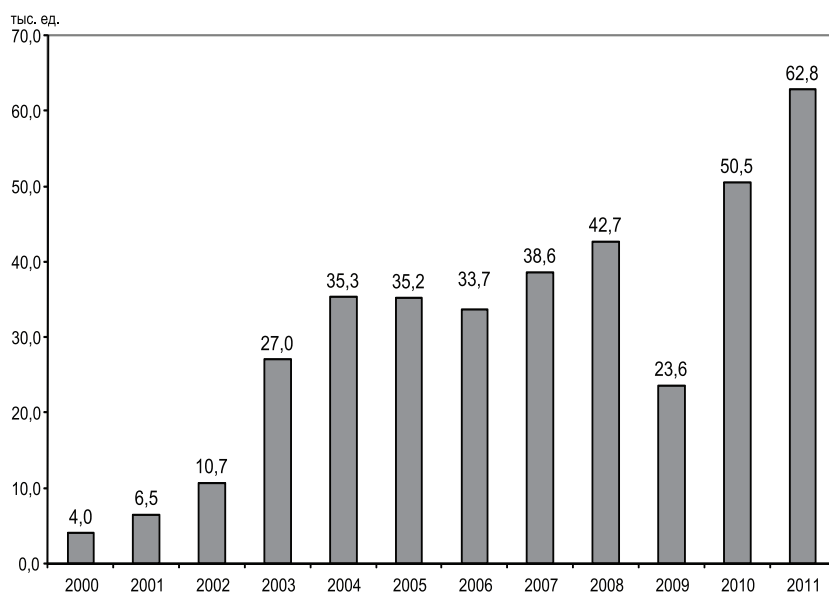


Рис. 4. Производство грузовых вагонов в России в 2000-2011 гг.

(Источник: Росстат)

С чисто экономической точки зрения необходима полная ликвидация протекционистских мер в этой сфере, что будет положительно сказываться на развитии рынка железнодорожных грузовых перевозок.

В настоящее время вагоностроительная отрасль России развивается устойчиво хорошо. В 2011 г. российский вагоностроитель произвел 62,8 тыс. единиц³ грузовых вагонов, что на 24,4 % больше, чем в 2010 г. (рис. 4).

По мнению экспертов, эти цифры могли быть и выше, но рост упирается в дефицит вагонокомплектов – набора узлов для сборки вагонов. Этот дефицит в прошедшем 2011 году составил 40 тыс. единиц и связан он, помимо прочего с тем, что предложение литейных производств не поспевает за спросом на литьё. В этих условиях очевидно, что любое ограничение иностранной конкуренции автоматически приводит к удорожанию литья, следствием чего становится рост цен на новые вагоны, а он, в свою очередь, оказывает повышающее давление на уровень цен на грузовые перевозки.

Таким образом, ограничение конкуренции приводит к тому, что расплачиваются за это грузоотправители, а точнее – они переносят это повышение на потребителей конечной продукции, то есть, конечные потребители становятся беднее.

3. О позиции представителей железнодорожного машиностроения

В декабре 2011 г. состоялось совместное заседание Некоммерческого партнерства «Объединение производителей железнодорожной техники» (НП «ОПЖТ») и Комитета по железнодорожному машиностроению Союза машиностроителей России на тему: «Россия в ВТО: влияние на железнодорожное машиностроение». Беспокойство машиностроителей вызывает ряд обязательств России перед будущими внешнеторговыми партнерами, которые с большой вероятностью могут привести к негативным последствиям для российского машиностроения. Это касается, в первую очередь, снижения стимулов для иностранных инвесторов по локализации производств в России.

³ По данным Росстата

Однако, опыт других стран (Казахстана, Китая, Бразилии, Индии), вступивших в ВТО с аналогичной ситуацией на рынке труда свидетельствовал об обратном: иностранные производства не только не «ушли» из страны после вступления в ВТО, но темпы роста иностранных инвестиций существенно усилились.

Со своей стороны, представители рабочей группы по вступлению России в ВТО заверили участников заседания, что если эффект от членства нашей страны в ВТО окажется болезненным, у государства всегда есть внутренние рычаги поддержки национальной экономики, а также механизм переговоров, вплоть до пересмотра принятых международных обязательств.

По итогам упомянутого заседания было принято решение о проведении исследования влияния вступления России в ВТО на экономическую деятельность отечественных производителей. Кроме того, НП «ОПЖТ» продолжит работу по подготовке предприятий отрасли к работе в условиях членства России в ВТО, в том числе, с учетом опыта мировых лидеров машиностроения и с привлечением к консультациям профильных министерств и ведомств.

В итоге негативного отношения к ВТО – во всяком случае, на уровне принимаемых документов, – машиностроителями сформулировано не было. Вместе с тем, генеральный директор ОАО «Уралвагонзавод» О. Сиенко в интервью изданию «Коммерсант Business Guide» высказался в защиту протекционизма в сфере вагоностроения, утверждая, что если пустить иностранных производителей, то «мы можем торжественно похоронить нашу вагоностроительную отрасль» [7], поскольку у иностранных производителей есть возможность брать кредиты под более низкие проценты.

Парадокс заключается в том, что высокие проценты, по которым кредитуют экономикой российские банки, помимо прочего, объясняются «защитой» правительством России банковского сектора от конкуренции иностранных банков. Таким образом, предлагается с помощью протекционизма бороться с теми негативными явлениями, которые сами являются порождением протекционизма.

Даже противники ВТО (как, например, коллектив авторов работы [9]), выступая за протекционизм в одних сферах, тем не менее, признают, в отношении других сфер – например, банковской деятельности – благотворное влияние конкуренции. Так, комментируя тот факт, что отечественный банковский сектор по-прежнему будет защищён от конкуренции, они пишут: «следовательно, не приходится надеяться на повышение эффективности работы банков под давлением прямой конкуренции с иностранцами и снижение стоимости кредитов для промышленности» [9].

В пользу решения о вступлении в ВТО свидетельствует так же тот факт, что ни одна из стран, вступивших в ВТО, не вышла оттуда. Более того, применение норм и правил ВТО до вступления так же может давать положительные результаты. Так на прошедшей конференции по инвестициям в железнодорожную инфраструктуру, заместителю руководителя представительства компании «Казахстан темир Жолы» («Казахстанские железные дороги») в России был задан вопрос: «повлияло ли объявление о грядущем присоединении Казахстана к «ВТО» на транспортное машиностроение в республике»? Он ответил, что да, в Казахстан активно стали приходить иностранные инвесторы со своими эффективными технологиями. Например, совместно с «General Electric» построен новый завод по производству тепловозов, совместно с французской компанией строится и в ближайшее время будет запущен электровозосборочный завод. А, кроме того, в Астане запущен новый завод по производству скоростных поездов. Таким образом, для Казахстана предстоящее вступление в ВТО стало детонатором роста этой отрасли.

4. ВТО и качество институтов

Кроме того, важнейшим для России фактором будет не столько величины таможенных пошлин, сколько взятые на себя обязательства по унификации многих торговых правил и созданию качественных институтов.

В настоящее время качество российских институтов, по рейтингу ведения бизнеса Всемирного Банка, оценивается следующими

показателями (данные из рейтинга за 2010 г.):

- по условиям ведения бизнеса 120-е место из 183;
- по эффективности логистики – 99-е место из 150;
- по индексу восприятия коррупции – 147-е место из 180.

Прорыв, который в этих индексах совершила Грузия (по индексу условий ведения бизнеса, она перешла со 112-го места в 2006 году на 12-е место в 2011-м) показывает, что при наличии политической воли положительные изменения возможны.

Сегодня создание качественных институтов затрудняется, в том числе, усилиями лоббистских групп. В условиях «слабого» правительства (под слабым правительством в экономике принято понимать правительство, которое не в состоянии противостоять отраслевым интересам лоббистов), принятие на себя обязательств перед ВТО является шагом, оздоравливающим экономику.

Вступление в ВТО важно для России не только на микроуровне (на уровне предприятий), но и на

макроуровне. В странах – членах ВТО формируются «правила игры», при которых инвесторы чувствуют себя более защищенными, а у национальных правительств «связаны руки», что является защитой от опрометчивых экономических решений.

Вместе с тем, присоединение к ВТО является условием «необходимым, но не достаточным», которое должно быть дополнено другими мерами по либерализации экономики и модернизации экономических и политических институтов.

Литература

1. Буракова Л. Почему у Грузии получилось – М.: : ООО «Юнайтед Пресс», 2011. – 271 с.
2. Волчкова Н., Тарр Д. Внешняя экономическая политика на перепутье // Россия после кризиса: сб. ст. – М.: ООО «Юнайтед Пресс», 2011. – С.271-296.
3. Волчкова Н. ВТО: что ждёт Россию // [http://www.slideshare.net/NewEconomicSchool/ss-12598821] презентация так же доступна по адресу [http://slon.ru/calendar/event/789259].

4. Гуриев С.М. Мифы экономики – М.: ООО «Юнайтед Пресс», 2010. – 295 с.

5. Дюмулен И.И. Международная торговля: тарифное и нетарифное регулирование – 3-е изд. – М.: ВАВТ, 2011. – 518 с.

6. Дюмулен И.И. Всемирная торговая организация. Экономика, политика, право – М.: ВАВТ, 2012. – 358 с.

7. Екимовский А. Мы понимаем, что рынок не резиновый. Интервью О. Сиенко // «Коммерсант Business Guide» от 03.04.2012 г. – С. 6-7.

8. Неяскин Г. Вступление в ВТО: победители и проигравшие // Slon.Ru [http://slon.ru/economics/vstuplenie_v_vto_pobediteli_i_proigravshie-781439.shtml]

9. Последствия присоединения России к Всемирной торговой организации / Бабкин К.А., Кузнецов А.В., Корчевой Е.А., Пронин В.В., Самохвалов В.А. – М.: ООО «Радуга», 2012. – 42 с.

10. Стенограмма выступления Председателя Правительства РФ В.Путина в Государственной думе [http://www.1tv.ru/news/polit/204078]



**Профессору Кафедры «Транспортный бизнес»
Московского государственного университета путей сообщения,
Члену Редакционного совета журнала
«Бюллетень транспортной информации»
П.В. Куренкову
исполнилось 50 лет**

Глубокоуважаемый Петр Владимирович!

В связи с Вашим замечательным молодецким юбилеем, – 50-летием, – от имени Национальной ассоциации транспортников и Редакционного Совета журнала «Бюллетень транспортной информации» сердечно поздравляю Вас и желаю Вам дальнейших свершений на ниве высшего транспортного образования!

Мы высоко оцениваем Ваш вклад в подготовку специалистов для железнодорожного транспорта и всей логистической отрасли, а также в подготовку специалистов высшей квалификации, – ученых и преподавателей вузов.

Находясь на протяжении многих лет в постоянном контакте с Вами, мы отмечаем Вашу интеллигентность и доброжелательность, и ценим Ваше участие в судьбах журнала «Бюллетень транспортной информации», в котором опубликовано немало Ваших трудов, а также статей Ваших учеников.

Мы искренне желаем Вам доброго здоровья, семейного и личного благополучия, творческих успехов в развитии методики преподавания, в развитии интеллектуального потенциала студентов и аспирантов!

**Президент Национальной ассоциации транспортников,
Руководитель Редакционного совета журнала
«Бюллетень транспортной информации»
Г.Е. ДАВЫДОВ**