

Уральский вектор арктического освоения в контексте становления большого Евразийского пространства*

УДК 339.9

ББК 65.5

У-686

Юлия Георгиевна ЛАВРИКОВА,

*доктор экономических наук, ИЭ УрО РАН (620014, Россия,
г. Екатеринбург, ул. Московская, д. 29) - директор; (343)371-45-36;*

Елена Леонидовна АНДРЕЕВА,

*доктор экономических наук, профессор РАН, ИЭ УрО РАН (620014,
Россия, г. Екатеринбург, ул. Московская, д. 29) - зам. директора,
профессор кафедры мировой экономики; E-mail: elenandr@mail.ru,*

Артем Витальевич РАТНЕР,

*кандидат экономических наук, ИЭ УрО РАН (620014, Россия, г.
Екатеринбург, ул. Московская, д. 29) - научный сотрудник центра
региональных компаративных исследований;*

E-mail: aratner@inbox.ru,

Андрей Олегович СОБОЛЕВ,

*ИЭ УрО РАН (620014, Россия, г. Екатеринбург, ул. Московская,
д. 29) - соискатель, тел.: (343)371-38-15*

Аннотация

Актуальность статьи обусловлена развитием международного экономического сотрудничества на евразийском пространстве с российским участием, с одной стороны, и уделением в отечественной экономике всё большего внимания освоению Арктической зоны, с другой. Целью статьи является анализ влияния внешнеэкономического фактора на примере уральского сектора Арктики на её освоение. Проанализировано, как в этом секторе развивается транспортно-логистическая инфраструктура, касающаяся внешней торговли и международного торгового транзита; как развивается внешнеторговое сотрудничество; и какое влияние оказывают данные аспекты международного экономического сотрудничества на развитие и освоение арктической зоны Урала.

Ключевые слова: освоение Арктики, Арктическая зона, Урал, международные экономические отношения, большое Евразийское пространство, транспортно-логистическая инфраструктура, внешняя торговля, внешнеэкономические связи, внешнеэкономический фактор.

* Публикация подготовлена в соответствии с государственным заданием ФАНО России для ФГБУН Института экономики УрО РАН на 2018 г., в рамках проекта № 18-6-7-42 «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Урала: потенциальные возможности, приоритеты и перспективы пространственного освоения».



Ural vector of Arctic opening up in context of big Eurasian space becoming

Yuliya Georgievna LAVRIKOVA,

*Doctor of Economic Sciences, Institute of Economics,
the Ural Branch of RAS (29 Moskovskaya st., Ekaterinburg, Russia, 620014) -
Director, (343)371-45-36;*

Elena Leonidovna ANDREEVA,

*Doctor of Economic Sciences, Professor of RAS, Institute of Economics, the Ural Branch of RAS (29 Moskovskaya st., Ekaterinburg, Russia, 620014) - Deputy Director,
Professor of the Department of World Economy, E-mail: elenandr@mail.ru,*

Artem Vitalevich RATNER,

*Candidate of Economic Sciences, Institute of Economics, the Ural Branch of RAS (29 Moskovskaya st., Ekaterinburg, Russia, 620014), the Center for Regional Comparative Studies
- researcher, E-mail: aratner@inbox.ru,*

Andrey Olegovich SOBOLEV,

*Institute of Economics, the Ural Branch of RAS (29 Moskovskaya st., Ekaterinburg, Russia, 620014)
- Postgraduate student, (343)371-38-15*

Abstract

The relevance of the article is caused through development of international economic cooperation on Eurasian space with Russian participation, on the one hand, and with strengthening in the home economy the attention to opening up of Arctic zone, on the other. The purpose of the article is to analyze the influence of foreign economic factor on the example of the Ural sector of the Arctic. It is analyzed, how in this sector the transport-logistic infrastructure, related to foreign trade and international trade transit, develops; how foreign trade cooperation develops; and what influence have these aspects of international economic cooperation on development of the Arctic zone of the Urals.

Keywords: opening up the Arctic zone, Arctic zone, Ural, international economic relations, big Eurasian space, transport and logistic infrastructure, foreign economic relations, foreign economic factor

Экономическое сотрудничество на евразийском пространстве активно развивается, что не в последнюю очередь обусловлено процессами интернационализации.¹ Китаем в 2015 г. был инициирован проект Экономического пояса Шёлкового пути, предполагающий увеличение степени инфраструктурной связности целого ряда стран Евразии. Северное направление этого пояса проходит через Россию, от участия которой зависит успешность данного транспортно-логистического проекта на его севере. Заключена договорённость о сопряжении Евразийского эконо-

мического союза и Экономического проекта Шёлкового пути. Россией всё более прорабатывается вопрос торгово-транспортного использования Северного морского пути, поставки через который могут заметно оптимизировать транспортные издержки.

Наряду с этим, перед российской экономикой стоит важный вопрос об освоении северных территорий, российской Арктической зоны, в которой локализируются большие запасы природных ресурсов². На федеральном уровне была принята Стратегия развития Арктической зоны РФ до 2020 г. и государственная программа «Социально-экономическое развитие Арктической зоны РФ на период до 2020 г.». Была создана Государственная комиссия по вопросам развития Арктики. Обсуждаются возможности вовлечения потенциала, в том числе неарктических регионов в реализацию проектов в Арктической зоне. Что касается УрФО, то в нём реализуется проект межрегионального взаимодействия «Арктический вектор Уральского созвездия» при координации Аппарата полномочного представителя Президента РФ в УрФО. В рамках данной работы анализируется потенциал освоения уральского сектора Арктики регионами УрФО: ресурсный, рыночный, производственный, транспортный, научно-образовательный, экологический. Также в УрФО была организована презентационная площадка регионов округа, «Евразийский мост», которая была представлена на международной выставке «Российско-китайское ЭКСПО» в 2017 г. (в Харбине). В качестве значимого инвестиционного проекта на ней предлагалась высокоскоростная магистраль Екатеринбург - Челябинск (как отрезок высокоскоростной магистрали, идущей от Москвы, которая станет частью Евразийского высокоскоростного транспортного коридора Москва - Пекин). В мае 2018 г. документ о её строительстве был подписан.

Целью статьи является анализ влияния внешнеэкономического фактора на примере уральского сектора Арктики. Выдвигается **гипотеза** о том, что развитие внешней торговли и международного торгового транзита содействует освоению Арктики. Ставились следующие **задачи**: проанализировать, как развивается транспортно-логистическая инфраструктура, касающаяся внешней торговли и международного торгового транзита; проанализировать, как развивается внешнеторговое сотрудничество, и каким видится его развитие в будущем; и выявить, какое влияние оказывают данные аспекты международного экономического сотрудничества на развитие и освоение арктической зоны Урала.

АНАЛИЗ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Развитие международного транспорта и логистики в российской Арктике связывается с развитием Северного морского пути. В Уральском секторе Арктики, представленном Ямало-Ненецким автономным округом (ЯНАО) сюда относится развитие посёлка – морского порта Сабетта, играющего важную роль на трассе



Севморпути, в частности, выступающего важной точкой отправки газа с завода «Ямал СПГ» за рубеж. Строительство порта уже завершилось, и за первый квартал 2017 г. было оформлено 17 международных заходов судов по Севморпути.³

Грузопоток по Севморпути в 2016 г., как отмечается Госкомиссией по развитию Арктики, стал рекордным, впервые за 30 лет превзойдя пик советского времени (ТАСС. 29.03.2017), и согласно Указу Президента РФ от 7 мая 2018 г. № 204, предполагается, что он увеличится к 2025 г. в 10 раз. Рост значения пути связан как с развитием добычи энергоносителей в арктических регионах, в том числе в уральском секторе Арктики, так и с ростом использования Севморпути зарубежными странами. Растёт готовность Китая, Японии, Южной Кореи к коммерческому использованию Севморпути на предлагаемых Россией условиях. Раньше Китай рассчитывал, что к 2020 г. на этот путь будет приходиться до 1/7 его внешнего грузопотока. Южная Корея также планировала войти в число лидеров по морским перевозкам в полярной зоне.⁴ В соответствии с этим, китайская государственная компания «COSCO Group» осуществляла экспериментальные коммерческие рейсы по Севморпути. Китайской гражданской инженерно-строительной корпорацией (ССЕСС) планировались инвестиции в проект российской компании «Белкомур» по сооружению железной дороги, соединяющей Архангельск с Сыктывкарком (Республика Коми), Кудымкарком и Соликамском (Пермский край).⁵

Согласно Основным направлениям развития экспорта России на период до 2030 г., предусматривается установление экономически привлекательных тарифов на использование Севморпути иностранными компаниями. В целом, в портах Арктического бассейна России, согласно прогнозам, изложенным в Стратегии развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 г., спрос на перевалку наливных грузов к 2030 г. вырастет до 133,3 млн т в энерго-сырьевом сценарии (до 152,4 млн т – в инновационном).⁶

С развитием производства и экспорта сжиженного природного газа (СПГ) с Ямала связан импорт необходимых транспортных средств. Так, Южная Корея заинтересована в заказах на строительство газозвозов. Компания «Daewoo shipbuilding and marine engineering» (DSME), одна из крупнейших южнокорейских судостроительных корпораций, спроектировала для работы на Севморпути метановоз ледового класса грузоподъемностью 170 тыс. куб. м, способный плавать во льдах толщиной до 2,1 м. В 2014 г. эта корпорация получила заказы на сооружение десятка таких кораблей для проекта «Ямал СПГ». Также корпорация рассчитывала получить заказ от «Газпрома».⁷

АНАЛИЗ РАЗВИТИЯ ВНЕШНЕТОРГОВОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

ЯНАО, представляющий уральский сектор Арктики, обеспечивает до 1/10 экспорта Тюменской области. В экспорте УрФО доля ЯНАО возросла к 2017 г. до 7% (см. таблицу 1). Экспорт представлен продукцией топливно-энергетического

комплекса (в 2010-2017 гг. в среднем на 98,3%), являющейся важнейшим источником доходов российского бюджета. Импорт в подавляющей части представлен машинами, оборудованием и транспортными средствами: в 2010-2017 гг. – более 80% за исключением 2014 г. (64%). Металлы и изделия из них занимают 1/10 – 1/5; в 2014 г. – 35,2%).⁸

Стоимостной экспорт в 2016 г. вырос до 1678 млн долл., превысив совокупное значение 2014-2015 гг. в 1,4 раза, и в 2017 г. (2340 млн долл.) превысил значение 2013 г. Этот рост также соответствует росту экспорта в натуральном выражении (экспорт нефти в 2015-2017 гг. в натуральном выражении вырос в 3,4 раза). Объём импорта (стоимостной) ЯНАО в 2016 г. вырос ещё более значительно, превысив суммарное значение за 2010-2015 гг. в 2,3 раза, а значение 2015 г. – в 7 раз (5053 млн долл. против 720). Значительно выросла доля округа в структуре импорта Тюменской области и УрФО. В 2017 г. объём импорта остался на таком же высоком уровне (5109 млн долл.) (см. таблицу 1). Большую его часть составляют машины, оборудование и механические устройства (90,6% в 2017 г.; 96,3% в 2015 г.).⁹

Таблица 1

Внешняя торговля ЯНАО, 2010-2017 гг.

Годы	Экспорт			Импорт		
	Весь, млн долл.	Доля в экспорте Тюменской области (в целом), %	Доля в экспорте УрФО, %	Весь, млн долл.	Доля в импорте Тюменской области (в целом), %	Доля в импорте УрФО, %
2010	436	1,0	0,7	179	8,3	2,1
2011	2756	4,6	3,7	271	6,9	2,6
2012	3074	5,0	3,9	430	17,8	4,1
2013	2326	4,7	3,6	370	17,9	3,5
2014	508	2,1	1,3	209	10,1	2,4
2015	669	4,4	2,5	720	36,2	10,2
2016	1678	10,7	6,2	5085	79,7	46,9
2017	2340	11,8	7,4	5109	68,3	36,6

Расчитано и составлено по: 2010-2016 гг. – Регионы России. Социально-экономические показатели. 2011-2017: Стат. сб. / Росстат. - М., 2011-2017; 2017 г. – Внешняя торговля ЯНАО // Веб-сайт Уральского таможенного управления ФТС России. URL: http://utu.customs.ru/index.php?option=com_content&view=category&id=324&Itemid=230

Основу импорта составляют механические приспособления, электрические машины и транспортные средства для нефтегазодобычи, и технологическое оборудование, требуемое для работы завода «Ямал СПГ». Строительством данного завода по производству СПГ на базе освоения Южно-Тамбейского месторождения и обусловлен большей частью рост объёма импорта ЯНАО¹⁰. На текущий момент



проект сооружения завода находится в стадии активного строительства. В четвертом квартале 2017 г. была запущена первая очередь завода и отгружена первая партия СПГ. Запуск второй и третьей линий завода запланирован на 2018 и 2019 гг. соответственно¹¹. Общая мощность трёх очередей будет составлять 16,5 млн т СПГ в год. Планируется также и четвертая линия мощностью 0,9 млн т (Годовой обзор «НОВАТЭК» 2017 [веб-сайт компании]. С. 47-48). Более 95% СПГ уже за-контрактовано на ближайшую долгосрочную перспективу. Основными потребителями станут страны АТР – крупнейшие в мире импортёры СПГ: Япония (в 2016 г. импортировала 109 млрд куб. м), Республика Корея (44 млрд куб. м), Китай (34,3), Индия (22,5), Тайвань (19,5) (British Petroleum Statistical review of world energy, June 2017, p. 34).

Импортируемые машины, оборудование и механические устройства ввозятся в основном из Китая (доля его в импорте ЯНАО данной продукции в 2017 г. – 70,9%, в 2016 г. – 75,5%). Предполагалось, что китайские судостроительные заводы изготовят большую часть оборудования для проекта «Ямал СПГ», при этом участие в строительстве примут также три индонезийские верфи¹². Индонезия занимает второе место в географической структуре ямало-ненецкого импорта машин, оборудования и механических устройств (15,2% в 2017 г.; 13,7% в 2016 г.); затем следует Бельгия (8,2 и 5,5%)¹³. Китай является также акционером проекта «Ямал СПГ»: 20% принадлежит Китайской национальной нефтегазовой корпорации (CNPC) и 9,9% – Фонду Шелкового пути¹⁴.

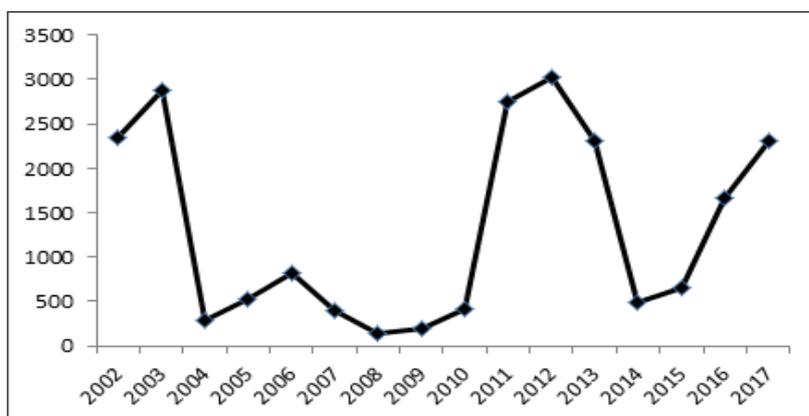
Таким образом, в рамках становления большого евразийского пространства уральский сектор российской Арктики активно взаимодействует со странами АТР, большей частью с китайской экономикой¹⁵.

ОСВОЕНИЕ АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЫ УРАЛА В КОНТЕКСТЕ ОТМЕЧЕННЫХ МЕЖДУНАРОДНЫХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ АСПЕКТОВ

Развитие внешнеторгового сотрудничества уральского сектора Арктики отражает сырьевую ориентацию отечественного экспорта и ориентацию импорта на готовые изделия. Однако не следует забывать, что сырьевая ориентация экспорта ЯНАО и раньше имела место: экспорт продукции топливно-энергетического комплекса был выше 2 млрд долл. и в 2002-2003, 2011-2013 гг., (см. рисунок 1), при том что экспорт СПГ с Ямала тогда ещё, естественно, не осуществлялся. Во-вторых, экспорт продукции топливно-энергетического комплекса ЯНАО на порядок меньше, чем таковой у другого автономного округа Тюменской области, ХМАО. В-третьих, Россия до настоящего времени не входит в число лидирующих экспортёров СПГ: так, в 2016 г. российский экспорт СПГ составил 14,0 млрд куб. м (8-е место), при том что катарский экспорт (1-е место) составил 104,4 млрд куб. м (British Petroleum Statistical review of world energy, June 2017, p. 34).

Рисунок 1

Экспорт ЯНАО продукции топливно-энергетического комплекса,
млн дол., 2002-2017 гг.



Рассчитано и составлено по: 2002-2016 гг. – Регионы России. Социально-экономические показатели. 2003-2017: Стат. сб. / Росстат. - М., 2003-2017; 2017 г. – Внешняя торговля ЯНАО // Веб-сайт Уральского таможенного управления ФТС России. URL: http://utu.customs.ru/index.php?option=com_content&view=category&id=324&Itemid=230 (обращение: 19.3.2018).

В числе положительных сторон освоения арктической зоны Урала в контексте отмеченных международных экономических аспектов можно отметить следующие:

□ СПГ правительствами многих стран рассматривается в качестве одного из перспективных направлений развития нефтегазовой промышленности¹⁶. По оценкам, окупаемость проекта будет иметь место даже при цене на нефть в 30 долл./баррель¹⁷. При этом цена на нефть в 2018 г. уже достигла 75 долл./баррель. В среднем в первой трети 2018 г. она составила 68 долл./баррель (indexmundi.com/commodities/?commodity=crude-oil-brent&months=360) Таким образом, освоение углеводородных ресурсов Арктики способно создать финансовую основу, необходимую для преобразования хозяйственной и социальной жизни региона.

В контексте обоснованности проекта в части принесения дохода, можно также отметить, что СПГ имеет ряд преимуществ перед трубопроводным газом, в частности, в стоимости транспортировки на большие расстояния.¹⁸ Так, по оценкам аналитиков, стоимость поставки газа из «Ямал СПГ» до японского порта в 1,5 раза дешевле, чем американского СПГ с завода «Sabine Pass» (при условии навигации в безледное время) (ria.ru).



Экспертами отмечаются преимущества ускорения вхождения страны в международный рынок СПГ, в частности, азиатский, на который приходится 70% мирового импорта СПГ. Это связано с тем, что мировое предложение СПГ будет существенно расти (прогнозы British Petroleum)¹⁹, этот рынок всё больше будет становиться «рынком покупателя»²⁰, и потому, чем быстрее продавец успеет встроиться в него, тем более благоприятным будет для него участие.²¹ С другой стороны, интерес Китая, Японии, Республики Корея к российскому СПГ повысится, в том числе потому, что у крупнейших экспортёров АТР – Малайзии и Индонезии – потребление газа уже в среднесрочной перспективе сравняется с производством.²² Так, Япония планирует удвоить импорт российского газа к 2025 г. Обсуждается участие японских компаний и банков в осуществлении проекта завода «Арктик СПГ 2» (вторая очередь «Ямала СПГ») и поставки газа с «Арктик СПГ 2» в Республику Корею, которая поставляет танкеры для «Ямала СПГ». Уже заключён договор о поставках СПГ во Вьетнам.²³ Кроме того, Китай будет предъявлять всё больший спрос на СПГ (в 2017 г. его спрос вырос в 1,5 раза) во многом в связи с планами по замещению угля газом, который более экологичен.

Все это оптимизирует энергетический экспорт, который играет решающую роль для наполнения национального бюджета и для финансирования освоения Арктики и развития ее инфраструктуры, в т.ч. социальной.

□ Значимым является и то, что совместный с Китаем проект укрепляет экономические отношения с ним. Китай является важным экономическим партнёром России, и энергетика, как было отмечено Президентом РФ, выступает «локомотивом деловых связей двух стран». Наряду с реализуемым проектом «Ямал СПГ», также обсуждается проект по транспортировке российского газа в Китай «Сила Сибири-2», предусматривающий поставку до 30 млрд куб. м газа в год в течение 30 лет из ЯНАО в Синьцзян-Уйгурский автономный район КНР. Рамочное соглашение по этому проекту между «Газпромом» и «СНПС» было заключено в 2014 г.²⁴

□ Следующим потенциальным эффектом может являться получение экономической ЯНАО дохода от пользования как отечественными, так и зарубежными торговыми судами его транспортной (портовой) инфраструктурой. Так, согласно Стратегии развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 г., возможны частичный перевод сюда российских грузоперевозок с Суэцкого канала, а также практика транзитных морских грузоперевозок между Западной Европой, Северной Америкой, Юго-Восточной Азией.²⁵

□ Также положительным следствием освоения природных ресурсов Арктики, в том числе в уральском секторе, выступает возможность для уральского и других промышленных регионов поставлять продукцию, в том числе оборудование, в Арктическую зону для добычи ресурсов, для сооружения транспортно-логистической, жилой и промышленной инфраструктуры.

□ Также следует отметить, что развитие для арктической зоны Урала международных экономических отношений в контексте становления большого евразийского пространства сопровождается приходом в Россию или развитием в самой стране некоторых современных технологий. В части производства продукции для внешнего рынка, можно отметить, что четвёртая очередь завода «Ямал СПГ» планируется к строительству на основе разработанной «НОВАТЭКом» технологии «Арктический каскад» (Годовой обзор «НОВАТЭК» 2017 [веб-сайт компании]. С. 47-48). При освоении арктического шельфа в части международного сотрудничества в качестве задач выделяется создание условий для трансфера опыта разработки шельфовых месторождений.²⁶ Обсуждались и проекты углубления переработки углеводородов Ямала, например, на базе Волжского нефтегазохимического кластера.²⁷ На ряде арктических буровых платформ (например, на шельфе Баренцева моря) уже апробирован целый комплекс мер, призванных не допустить попадания нефти и отходов в окружающую среду (принцип «нулевого сброса»)²⁸.

В геологоразведочной сфере также реализуется импортозамещение. Южно-Тамбейское месторождение, на основе запасов газа которого реализуется проект «Ямал-СПГ», расположено частично на шельфе. В 2016-2017 гг. государством (в том числе Фондом развития промышленности) были выделены средства на работы по созданию технологий и оборудования для шельфовых проектов, в частности, для сейсмо- и электроразведки, технологий по геологоразведке.²⁹

В части международного транспортного фактора можно отметить как развитие транспортно-логистической инфраструктуры, так и обновление парка морского транспорта. В сфере инфраструктуры в российском арктическом бассейне была запланирована модернизация или создание целого ряда портов. При росте перевозок по СМП арктическим портам придётся расширять функции по обслуживанию судов (бункеровка, снабжение, аварийный ремонт и т.д.). Планируется повысить безопасность (гидрометеорологическую и навигационную) судоходства. В результате предполагается, что мощности портов Арктического бассейна в целом вырастут в 2014-2030 гг. в 1,7-3,0 раза (энерго-сырьевой и инновационный сценарий). Так, реализация проекта Сабетта (включая арктический терминал на мысе Каменный), в частности, позволит нарастить мощности портов Арктического бассейна с 58,2 до 83,2 млн т.³⁰

Что касается транспортного парка, то для транспортировки СПГ было введено в эксплуатацию 4 и ещё находятся в стадии строительства 11 первых в мире газозов усиленного ледового класса Arc7, заказанных южнокорейской DSME (Годовой обзор «НОВАТЭК» 2017 [веб-сайт компании]. С. 47-48; Vedomosti.ru за 08.12.2017 г.). В России предусмотрено строительство своих современных ледоколов.

□ Помимо развития морской транспортной инфраструктуры, планируется развитие и дорожной инфраструктуры. Предполагается, что пропускная способность



Транссиба и Байкало-Амурской магистрали увеличится к 2024 г. со 120 до 180 млн т (согласно Указу Президента РФ от 07.05.2018 г. № 204), что увеличит перевозки и экономическую активность для железной дороги.

□ Арктические регионы, на фоне повышенного внимания к их освоению, пытаются развивать экспорт и в других отраслях. Так, ЯНАО наращивается экспорт оленины, продукта традиционной деятельности коренных малочисленных народов Севера. Её планируется поставлять в страны Азиатско-Тихоокеанского региона по Севморпути (по данным веб-сайта Госкомиссии по развитию Арктики за 26.03.2018 г.). С 2016 г. ЯНАО экспортирует в Китай олени рога как сырьё для фармацевтических изделий и пищевых добавок. При этом власти ЯНАО совместно с китайскими производителями хотят наладить глубокую переработку оленины в регионе. Китайская сторона даст рекомендации по продвижению продукции ямальского оленеводства на рынок.³¹

Таким образом, вопросу освоения Арктической зоны уделяется большое внимание, и сообразно вектору, заданному на общегосударственном уровне, поставлены и задачи прорывного развития и для северных регионов. Проведённый анализ позволяет сделать следующие выводы, касающиеся освоения арктической зоны Урала в контексте становления большого евразийского пространства:

□ транспортно-логистическая инфраструктура, определяющая развитие внешней торговли и международного торгового транзита, активно развивается, что связано с обустройством портов Севморпути;

□ внешнеторговое сотрудничество уральского сектора Арктики также связано с началом реализации крупного проекта производства СПГ. Такое внешнеторговое сотрудничество, хотя и отражает сырьевую направленность российского экспорта, но (вместе с развитием международной транспортно-логистической инфраструктуры) характеризуется и рядом положительных сторон. В частности, появляется возможность для уральского и других индустриальных регионов поставлять продукцию, в том числе оборудование, в Арктическую зону для добычи ресурсов, для сооружения транспортно-логистической, жилой и промышленной инфраструктуры. Развитие для арктической зоны международных экономических отношений в контексте становления большого евразийского пространства сопровождается приходом в Россию современных технологий в сфере геологоразведки, производства СПГ, портовой инфраструктуры. В будущем умелое использование регионом возможностей, предоставляемых становлением большого евразийского пространства, будет вносить дальнейший вклад в его освоение и стабильное социально-экономическое развитие.

ПРИМЕЧАНИЯ:

¹ Сапир Е.В. Геоэкономическая теория (гносеологические корни современной геоэкономической концепции) // Безопасность Евразии. – 2003. – № 2 (12). – С.454.



² Сценарные подходы к реализации уральского вектора освоения и развития российской Арктики. – Екатеринбург: Институт экономики УрО РАН, Издательство АМБ, 2017. С. 280.

³ ТАСС. 5.9.2017. URL: <http://tass.ru/ekonomika/4532325> (обращение: 29.12.2017).

⁴ Международный экспертный совет по сотрудничеству в Арктике (веб-сайт). 14.09.2015. URL: <http://www.iecca.ru/zakonodatelstvo/strategii/item/449-rossijskie-i-inostrannye-eksperty-obsudyat-voprosy-sotrudnichestva-v-arktike-na-zasedanii-mezhdunarodnogo-ekspertnogo-soveta-v-sankt-peterburge> (обращение: 18.11.2015).

⁵ Медведев Д.А. Интересы и цели неарктических государств в Арктике // Арктическое обозрение. – 2015. – № 1. – С. 57-63.

⁶ Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 г. М., 2015. п. 3.4

⁷ Медведев Д.А. Указ. соч., 2015. – № 1, С. 61.

⁸ Рассчитано по: 2010-2016 гг. – Регионы России. Социально-экономические показатели. 2011-2017: Стат. сб. / Росстат. - М., 2011-2017; 2017 г. – Внешняя торговля субъектов Федерального округа // Веб-сайт Уральского таможенного управления ФТС России. URL: http://utu.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=12927&Itemid=226 (обращение: 19.3.2018).

⁹ Здесь и далее источниками статистики, если не указано иное, выступают: Внешняя торговля субъектов Федерального округа // Веб-сайт Уральского таможенного управления ФТС России.

¹⁰ ЯмалPro. 6.9.2017. URL: <http://www.yamalpro.ru/2017/09/06/yamal-spg-poluchaet-importnoe-oborudovanie-iz-kitaya-na-milliardy-dollarov/> (обращение: 19.3.2018).

¹¹ Веб-сайт «Ямал СПГ». URL: <http://yamalng.ru/project/about/> (обращение: 19.3.2018).

¹² Интерфакс. 5.5.2016. URL: <http://www.interfax.ru/business/507033> (обращение: 19.3.2018).

¹³ Вестник арматуростроителя. 1.8.2016. URL: <https://armavest.ru/news/neft-i-gaz/kitay-postavil-oborudovani-dlya-yamal-spg/> (обращение: 30.4.2018).

¹⁴ Веб-сайт «Ямал СПГ» (там же).

¹⁵ Веб-сайт Департамента международных и внешнеэкономических связей ЯНАО. URL: <http://www.interyamal.ru/otkrytye-dannye-dopolnitelnye-stranitsy/reestr-soglasheniykolichestvo-kadetskikh-klassov-v-sisteme-obrazovaniya-yamalo-nenetskogo-autonomnog/> (обращение: 14.3.2018).

¹⁶ Ларина Н.С., Морозов В.В. Перспективы участия России в развитии рынка СПГ Азиатско-Тихоокеанского региона // Сборник трудов 71-ой Международной молодежной научной конференции «Нефть и газ – 2017». – М.: Издательский центр РГУ нефти и газа (НИУ) имени И.М. Губкина, 2017. – 432 с. – С. 230-236.

¹⁷ ТАСС. 16.3.2016. URL: <http://tass.ru/ekonomika/2757656> (обращение: 5.6.2018).

¹⁸ Андреев П.С. Преимущества и перспективы расширения экспорта сжиженного природного газа из России в страны АТР // Азиатско-тихоокеанский регион: Экономика, политика, право. – 2015. – № 2 (35). – С. 47-55.

¹⁹ Колпаков А.Ю., Меркулов С.К. Оценка конкурентоспособности российского газа на азиатском рынке // Научные труды: Институт народнохозяйственного прогнозирования РАН. – 2016. – № 1. – С. 382, 397.



²⁰ Вальчук М.Е. Мировой рынок СПГ: особенности формирования и функционирования // Вектор экономики. – 2018. – № 1 (19). [Электронный журнал]. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=32379020> (обращение: 1.6.2018).

²¹ Колпаков А.Ю., Меркулов С.К. Указ. соч., 2016, №1, с. 382, 397.

²² Андреев П.С. Преимущества и перспективы расширения экспорта сжиженного природного газа из России в страны АТР // Азиатско-тихоокеанский регион: Экономика, политика, право. – 2015. – № 2 (35). – с. 50-51.

²³ Ларина Н.С., Морозов В.В. Перспективы участия России в развитии рынка СПГ Азиатско-Тихоокеанского региона // Сборник трудов конференции «Нефть и газ – 2017». – М.: Издательский центр РГУ нефти и газа (НИУ) имени И.М. Губкина, 2017. С. 233.

²⁴ ТАСС. 24.06.2016. URL: <http://tass.ru/info/1956459> (обращение: 28.05.2017).

²⁵ Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 г.

²⁶ Фадеев А.М., Череповицын А.Е., Ларичкин Ф.Д., Агарков С.А. Особенности стратегического управления нефтегазовым комплексом и транспортировки углеводородной продукции при освоении морских нефтегазовых месторождений Арктики // Вестник Мурманского государственного технического университета. – 2017. Т. 20. – № 4. – С. 749.

²⁷ Столбов А.Г., Кукор Б.Л., Евграфова Л.Е. Перспективы освоения природных ресурсов российской Арктики в условиях санкционных ограничений // Вестник Мурманского государственного технического университета. – 2015. Т. 18. – № 3. – С. 530.

²⁸ Атласов А.Е., Соловьева В.В. Освоение углеводородного запаса Арктики // Новая наука: Опыт, традиции, инновации. – 2016. – № 10-1. – С. 94.

²⁹ Веб-сайт Минпромторга России. 4.10.2017. URL: http://minpromtorg.gov.ru/press-centre/news/#!v_rossii_sozdaetsya_otechestvennyy_kompleks_neftegazovogo_oborudovaniya_dlya_raboty_na_shelfe (обращение: 28.05.2018).

³⁰ Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 г. п. 3.5; приложение 6.

³¹ ТАСС. 20.10.2017. URL: <http://tass.ru/ekonomika/4664871> (обращение: 20.05.2018).

БИБЛИОГРАФИЯ:

Андреев П.С. Преимущества и перспективы расширения экспорта сжиженного природного газа из России в страны АТР // Азиатско-тихоокеанский регион: Экономика, политика, право. – 2015. – № 2 (35). – С. 47-55.

Атласов А.Е., Соловьева В.В. Освоение углеводородного запаса Арктики // Новая наука: Опыт, традиции, инновации. – 2016. – № 10-1. – С. 92-95.

Вальчук М.Е. Мировой рынок СПГ: особенности формирования и функционирования // Вектор экономики. – 2018. – № 1 (19). [Электронный журнал]. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=32379020> (обращение: 1.6.2018).

Внешняя торговля субъектов Федерального округа // Веб-сайт Уральского таможенного управления ФТС России. URL: http://utu.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=12927&Itemid=226 (обращение: 19.3.2018).

Колпаков А.Ю., Меркулов С.К. Оценка конкурентоспособности российского газа на азиатском рынке // Научные труды: Институт народнохозяйственного прогнозирования РАН. – 2016. – № 1. – С. 381-398.

Ларина Н.С., Морозов В.В. Перспективы участия России в развитии рынка СПГ Азиатско-Тихоокеанского региона // Сборник трудов «Нефть и газ – 2017». – М.: Издательский центр РГУ нефти и газа (НИУ) имени И.М. Губкина, 2017. – 432 с.

Медведев Д.А. Интересы и цели неарктических государств в Арктике // Арктическое обозрение. – 2015. – № 1. – С. 57-63.

Регионы России. Социально-экономические показатели. 2003-2017: Стат. сб. / Росстат. М., – 2003-2017. URL: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/doc_1138623506156

Сапир Е.В. Геоэкономическая теория (гносеологические корни современной геоэкономической концепции) // Безопасность Евразии. – 2003. – № 2 (12). – С. 437-460.

Столбов А.Г., Кукур Б.Л., Евграфова Л.Е. Перспективы освоения природных ресурсов российской Арктики в условиях санкционных ограничений // Вестник Мурманского государственного технического университета. – 2015. Т. 18. – № 3. – С. 527-532.

Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 г. М., 2015. URL: <http://www.rosmorport.ru/seastrategy.html?id=23913&srch=%F1%F2> (обращение: 20.12.2017).

Сценарные подходы к реализации уральского вектора освоения и развития российской Арктики. – Екатеринбург: Институт экономики УрО РАН, Издательство АМБ, 2017. – 340 с.

Фадеев А.М., Череповицын А.Е., Ларичкин Ф.Д., Агарков С.А. Особенности стратегического управления нефтегазовым комплексом и транспортировки углеводородной продукции при освоении морских нефтегазовых месторождений Арктики // Вестник Мурманского государственного технического университета. – 2017. Т. 20. – № 4. – С. 742-754.

BIBLIOGRAFIYA:

Andreyev P.S. Preimushchestva i perspektivy rasshireniya eksporta szhizhennogo prirodnogo gaza iz Rossii v strany ATR // Aziatsko-tikhookeanskiy region: Ekonomika. politika. pravo. – 2015. – № 2 (35). – С. 47-55.

Atlasov A.E., Solovyeva V.V. Osvoeniye uglevodorodnogo zapasa Arktiki // Novaya nauka: Opyt. traditsii. innovatsii. – 2016. – № 10-1. – С. 92-95.

Valchuk M.E. Mirovoy rynek SPG: osobennosti formirovaniya i funktsionirovaniya // Vektor ekonomiki. – 2018. – № 1 (19). [Elektronnyy zhurnal]. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=32379020> (obrashcheniye: 1.6.2018).

Vneshnyaya trgovlya subyektov Federalnogo okruga // Veb-sayt Uralskogo tamozhennogo upravleniya FTS Rossii. URL: http://utu.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=12927&Itemid=226 (obrashcheniye: 19.3.2018).

Kolpakov A.Yu., Merkulov S.K. Otsenka konkurentosposobnosti rossiyskogo gaza na aziatskom rynke // Nauchnyye trudy: Institut narodnokhozyaystvennogo prognozirovaniya RAN. – 2016. – № 1. – С. 381-398.

Larina N.S., Morozov V.V. Perspektivy uchastiya Rossii v razvitii rynka SPG Aziatsko-Tikhookeanskogo regiona // Sbornik trudov «Neft i gaz – 2017». – М.: Izdatelskiy tsentr RGU nefii i gaza (NIU) imeni I.M. Gubkina. 2017. – 432 s.



Medvedev D.A. Interesy i tseli nearkticheskikh gosudarstv v Arktike // Arkticheskoye obozreniye. – 2015. – № 1. – S. 57-63.

Regiony Rossii. Sotsialno-ekonomicheskiye pokazateli. 2003-2017: Stat. sb. / Rosstat. M., – 2003-2017. URL: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/doc_1138623506156

Sapir E.V. Geoekonomicheskaya teoriya (gnoseologicheskiye korni sovremennoy geoekonomicheskoy kontseptsii) // Bezopasnost Evrazii. – 2003. – № 2 (12). – S. 437-460.

Stolbov A.G., Kukor B.L., Evgrafova L.E. Perspektivy osvoyeniya prirodnykh resursov rossiyskoy Arktiki v usloviyakh sanktsionnykh ogranicheniy // Vestnik Murmanskogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta. – 2015. T. 18. – № 3. – S. 527-532.

Strategiya razvitiya morskoy portovoy infrastruktury Rossii do 2030 g. M., 2015. URL: <http://www.rosmorport.ru/seastrategy.html?id=23913&srch=%F1%F2> (obrashcheniye: 20.12.2017).

Stsenarnyye podkhody k realizatsii uralskogo vektora osvoyeniya i razvitiya rossiyskoy Arktiki. – Ekaterinburg: Institut ekonomiki UrO RAN. Izdatelstvo AMB, 2017. – 340 s.

Fadeyev A.M., Cherepovitsyn A.E., Larichkin F.D., Agarkov S.A. Osobennosti strategicheskogo upravleniya neftegazovym kompleksom i transportirovki uglevodorodnoy produktsii pri osvoyenii morskikh neftegazovykh mestorozhdeniy Arktiki // Vestnik Murmanskogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta. – 2017. T. 20. – № 4. – S. 742-754.

