



# Интеграционные факторы сотрудничества России и АТЭС

УДК 339.924

ББК 66.42 (Рос)

Н - 587

*В.П. Нехорошков*

В последние десятилетия развитие мировой экономики характеризуется значительным усилением интеграционных процессов, протекающих между хозяйствующими субъектами, а глобализация окончательно утвердилась как одна из главных фундаментальных тенденций ее развития. Процесс глобализации вызвал серьезные изменения в международном разделении труда, а также обусловил характер и принципы мирохозяйственных связей. На этом фоне отличия в степени и качестве вовлечения в мировую торговлю и интеграционные процессы разных стран усилили диспропорции в темпах их социально-экономического развития.

В целом под глобализацией понимается качественно новый этап интернационализации, процесса усиления участия стран в мировом хозяйстве, который относится к прогрессивным явлениям современности, создавая новые возможности развития человеческой цивилизации, оказывая глубокое влияние на развитие национальных и международной экономик.

Эволюция процессов развития мировой экономики и изменение расстановки сил в мировой хозяйственной системе приводят к очевидному перемещению центра мировой экономики в сторону стран АТР. В данном регионе последние десятилетия наблюдается стремительный экономический рост, сосредоточены огромные финансовые, технологические и человеческие ресурсы, а страны демонстрируют современные инвестиционные подходы в научном и производственном развитии экономики. Это на-

глядно подтверждается динамикой экспорта и импорта товаров и услуг ведущих объединений стран мира (см. таблицы 1, 2) [11].

В настоящее время форум Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества (АТЭС) представляет собой наиболее динамично развивающееся интеграционное сообщество и объединяет 21 экономику в регионе.

На долю входящих в форум экономик приходится более 40% населения мира, 54% (35,8 трлн долл.) мирового ВВП, 46% (12,8 трлн долл.) общего объема мировой торговли, 38% (699,2 млрд долл.) прямых иностранных инвестиций [2].

В этой связи участие России в форуме АТЭС является оправданным и должно являться долгосрочной стратегической основой внешнеполитической и внешнеэкономической деятельности России. Особенности географического положения России создают через сотрудничества с экономиками АТЭС благоприятные условия эффективного содействия социально-экономическому развитию районов Дальнего Востока и Сибири и повышению конкурентных позиций России в мировой экономике.

Необходимо отметить, что после вступления России в АТЭС торговые связи с экономиками форума постоянно развивались. Основными торговыми партнерами России в АТЭС являются Китай, Япония, Республика Корея, динамика внешней торговли с которыми представлена в таблицах 3, 4 [11].



Таблица 1

**Динамика экспорта товаров и услуг, трлн долл. США**

Года	1980	1990	2000	2003	2005	2007	2008	2009
Мир	2,42	4,31	7,98	9,44	13,06	17,45	19,99	15,83
НАФТА	0,37	0,74	1,57	1,52	1,94	2,44	2,68	2,18
ЕС	1,06	1,96	3,11	4,04	5,25	6,95	7,69	6,10
АТЭС	0,74	1,63	3,76	4,06	5,65	7,50	8,52	6,91

Таблица 2

**Динамика импорта товаров и услуг, трлн долл. США**

Года	1980	1990	2000	2003	2005	2007	2008	2009
Мир	2,49	4,40	8,07	9,49	13,06	17,22	19,82	15,58
НАФТА	0,40	0,83	1,95	2,02	2,67	3,15	3,39	2,62
ЕС	1,12	1,96	3,10	3,89	5,11	6,77	7,57	5,84
АТЭС	0,79	1,71	3,94	4,36	6,03	7,63	8,72	6,90

Таблица 3

**Динамика экспорта России в отдельные страны АТЭС, млрд долл. США**

Годы	1995	2000	2003	2005	2006	2007	2008	2009
Китай	3,50	5,20	8,57	14,07	16,54	18,01	22,37	19,73
Республика Корея	0,88	1,43	1,84	3,06	3,43	6,71	8,04	5,63
Япония	2,19	3,47	3,18	4,83	5,58	9,26	11,91	8,45

Таблица 4

**Динамика импорта России из отдельных стран АТЭС, млрд долл. США**

Годы	1995	2000	2003	2005	2006	2007	2008	2009
Китай	0,77	1,40	4,03	8,90	13,22	24,64	32,58	19,54
Республика Корея	0,61	0,50	1,29	3,42	5,50	7,88	9,74	4,75
Япония	0,75	0,50	1,56	4,49	6,83	10,94	16,87	4,99



В товарной структуре российского экспорта в страны АТЭС, как и в целом, усилилась тенденция повышения удельного веса сырьевых товаров и продукции первичного передела, а в импорте возросли закупки по товарной группе «машины, оборудование и транспортные средства» - товары с высокой добавленной стоимостью.

Несомненно, активное участие России в АТЭС – это перспективное и выгодное дело. В концепции участия России в форуме АТЭС, одобренной Путиным В.В. в ноябре 2000 г., определены основные векторы и в стратегическом плане на направление АТЭС:

- осуществление реального отхода от излишней ориентации на Европу и США в российском политическом и экономическом мышлении и общественном сознании;
- выделение азиатско-тихоокеанского направления в качестве одного из приоритетных в общей композиции российской внешней политики.

На мой взгляд, необходимо создать эффективные условия государственной поддержки в развитии сотрудничества России и АТЭС выделяя следующие интеграционные факторы:

- региональный;
- транспортный;
- образовательный и научно-технологический.

**1. Комплексное и системное развитие экономики Сибири и Дальнего Востока** – одно из ключевых условий обеспечения территориальной целостности страны, реализация геополитических интересов России в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

Внешняя торговля на примере Сибирского федерального округа (СФО) оказывает решающее влияние на экономику данного региона. Внешнеторговый оборот СФО составлял 37 079 млн долл. США, в том числе экспорт - 30 837 млн долл. США, импорт - 6 242 млн долл. США. Региональный импорт в основном ориентирован на решение производственных и инвестиционных задач [10].

По предварительному прогнозу к 2015 г. экспорт СФО должен достичь 80-120 млрд долл. США, импорт - 20 млрд долл. США [10].

Продукция регионов СФО широко представлена во всех секторах и товарных сегментах

мирового рынка. Поставки нефти, нефтепродуктов, угля и металлов осуществляются преимущественно в страны АТР, ЕС и СНГ, продукции машиностроения в страны СНГ и АТР. Древесина экспортируется в восточные страны, целлюлозно-бумажные изделия вывозятся на рынки всех континентов.

Крупнейшими партнерами сибирских регионов в странах АТР в 2010 г., исходя из объемов внешнеторгового оборота, стали Китай (6 965 млн долл. США и 19% от общего объема товарооборота в 2010 г.), Соединенные Штаты Америки (2 668 млн долл. США, 7%), Япония (1 947 млн долл. США, 5%), Корейская Республика (1 039 млн долл. США, и 5% соответственно). Достаточно существенные объемы товарооборота с регионами СФО из числа стран АТР продемонстрировали Тайвань, Австралия, Таиланд, Филиппины, Вьетнам [10].

Рынок СФО в странах АТР находится в стадии формирования. СФО присутствует во многих товарных сегментах этого рынка, и важно придать организованный характер распространению торгового влияния в этом географическом и экономическом секторе, обеспечить рост эффективности внешнеторговых операций, активно участвовать в международных организациях и союзах, активизировать укрепление горизонтальных связей на региональном уровне.

Однако богатый ресурсный, промышленный, научный, технический и рекреационный потенциал восточных регионов России используется пока недостаточно эффективно. Ощущается нехватка масштабных капиталовложений. В то же время на восточных рубежах Российской Федерации продолжается процесс формирования крупнейшего экономического и финансового центра, локомотивами которого выступают высокотехнологичные экономики азиатских стран и, прежде всего, Китая, Японии, Республики Корея.

Очевидно, что обеспечить переход экономики сибирских и дальневосточных регионов России на инновационные рельсы невозможно без развития тесных кооперационных связей со странами Азиатско-Тихоокеанского региона.

С учетом этого, в качестве возможных практических шагов по углублению кооперационных и инвестиционных связей между сибирскими регионами России и странами АТР считаем возможным осуществить следующее:



Таблица 5

**Внешнеторговый оборот Новосибирской области со странами-членами АТЭС**  
(по данным таможенной статистики, тыс. долл. США)

	2000	2003	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Внешнеторговый оборот со странами АТЭС, в т.ч. по странам	69365,6	138888,9	216290,7	440236,6	530836,4	754705,3	590333	391485,6
Австралия	28	793,3	1297,2	2018,9	2932,2	3905,3	10041	10350,7
Бруней	-	-	-	-	-	-	-	-
Вьетнам	7,1	1129,0	3 100,7	431,4	1 560,9	2960,1	10996,1	4322
Гонконг (специальный административный район КНР)	19,9	70,9	437,4	1576,1	832,2	1 496,2	854	730,2
Канада	2717,9	5532,6	8835	8474,2	8533,6	6862,7	8756,3	11978,2
Китайская народная республика	24995	66 744	163 401	258322,6	437 516	537 222,5	341047,9	763908
Индонезия	906,7	2408,5	2583,5	321,7	3881,7	3627,4	3312	485,6
Малайзия	1083	2527	3030,6	1470	3615,1	4349,5	8958	764,2
Мексика	653,8	37,6	136	424	678,8	649,8	281,9	275,5
Новая Зеландия	1,5	61	16,7	5,5	6,6	0,1	100,4	56,9
Папуа-Новая Гвинея	-	28,3	19,7	55,1	15,4	75,3	-	-
Перу	40,7	4,5	20	270,4	168,3	59,5	3,3	380
Сингапур	741	1246	1374	285	4 252	2 106,6	3757,1	2452,7
США	27 278	21 142	86 404	85 267	79 971,4	81 681	99655,5	180181,8
Таиланд	395	1361,9	1713,9	1554,0	1638,0	867,2	621,5	765,4
Тайвань (КНР)	205,1	2207,6	2214	3625,9	7 187,4	11987,1	2426,3	2238,4
Чили	-	84,9	745,8	518,7	733,1	2 063,7	920,7	1257,3
Филиппины	231	784,2	14,3	112,2	150,1	48,3	62	51,5
Республика Корея	6 817	16 895	39 932	27 990	26828,3	35318,2	28477,3	29788,1
Япония	3 248	15 786	27 807	47 570	44 737	59424,8	70061,7	68499,1

1. Создать эффективные условия активизации торговли, сформировать необходимую инфраструктуру, информационное и правовое обеспечение экономического сотрудничества с регионам и их субъектам Сибири и Дальнего Востока. На примере сотрудничества Новосибирской области со странами АТЭС видно, что за последние 2 года внешнеторговый оборот Новосибирской области со странами АТЭС значительно снизился, и в 2010 г. составляет приблизительно 14% от всего ВТО области (см. таблицу 5) [10].

Внешнеторговый оборот Новосибирской области со странами Азиатско-Тихоокеанского региона в 2010 году составил 391,5 млн долл. США (13,9% от всего внешнеторгового оборота), в 2009 году – 590,3 млн долл. США (29%) [10].

Экспорт в 2010 году занял 40% (617,7 млн долл. США) от всего экспорта области и вырос по сравнению с 2009 годом на 306% (в 2009 году – 201,6 млн долл. США). Увеличению экспорта способствовал рост поставок оптической аппаратуры (Канада), минерального топлива и нефти (Китай), пластмассы, а также электрических машин и оборудования (США) [10].

Импорт составил 54,8% (707 млн долл. США) от всего импорта области. Импорт вырос по сравнению с 2009 годом на 181,9% (в 2009 году – 388,5 млн долл. США) за счет ввоза в Новосибирскую область одежды и трикотажа (Вьетнам), изделий из пластмасс (Китай, Республика Корея), средств наземного транспорта (Китай, Япония), черных металлов (Китай) [10].

Наиболее активные внешнеторговые связи у Новосибирской области с Китаем, США, Республикой Корея, Японией, Канадой, Австралией.

И хотя наблюдается положительная динамика развития торгово-экономических отношений, в целом она не соответствует как потенциалу, так и возможностям территорий Сибири.

Другой пример торгово-экономических отношений Новосибирской области с Федеративной Республикой Германией, пример формирования необходимой инфраструктуры для участников ВЭД (см. таблицу 6) [10].



Таблица 6

**Внешнеторговый оборот Новосибирской области с Германией**  
(таможенная статистика в тыс. долларов США)

	2000	2003	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Внешнеторговый оборот	23 500	40 639	57 738	124 065	180 856	265 993	160 585	196 467
Экспорт	3 700	6 802	25 746	53 477	63 428	91 737	44 154	99 182
Импорт	19 800	33 748	31 992	70 588	117 724	173 926	116 431	97 285

В товарной структуре экспорта в Германию наибольший удельный вес занимают поставки электрических машин, оборудования, котлов, а также минеральных продуктов и средств неорганической химии. Широко представлен экспорт машиностроительной продукции: угольные электроды, искусственный графит, научная аппаратура, электронно-оптические преобразователи, монокуляры, спектрометры, спектрофотометры.

Основной частью импорта из Германии являются станки, двигатели и силовые установки, различное оборудование и механические устройства. Так же в Новосибирск поставляются: бумага и картон, инструменты и аппараты оптические, фотографические, пищевые продукты, нефтепродукты, телефонные аппараты, тракторы, легковые автомобили, транспортные средства и части к ним, пластмассы и изделия из них.

С целью представление интересов предприятий и организаций Новосибирской области (независимо от формы собственности) в сферах торгово-экономического, научно-технического и культурного сотрудничества с 1993 года действует Представительство (информационно-экономический центр) Новосибирской области в Германии (г. Франкфурт-на-Майне).

В 1994 году в Новосибирске открылось «Представительство бюро немецкой экономики». В 1995 году в Новосибирске аккредитовано Генеральное консульство ФРГ, организованы регулярные авиарейсы, осуществляемые ОАО Авиакомпания «S7 Airlines» из г. Новосибирск в гг. Франкфурт-на-Майне, Ганновер, Мюнхен, Дюссельдорф.

Правительство Новосибирской области уделяет особое внимание развитию деловых отношений области с ФРГ, о чем свидетель-

ствуют разнообразные формы сотрудничества, в том числе организационная, информационная и финансовая поддержка промышленных предприятий по участию в крупнейших выставках и формированию необходимой инфраструктуры.

В качестве факторов и условий, способствующих развитию внешнеторговых связей Сибири и Дальнего Востока можно выделить следующие:

- необустроенность границ и приграничной инфраструктуры, что является сдерживающим фактором развития приграничной торговли, в частности с такими странами, как Китай и Монголия, требует решения;

- необходимо создать региональный Российско-Азиатский банк для привлечения иностранных инвестиций в модернизацию промышленного комплекса региона, в создание совместных предприятий по производству высокотехнологичной продукции, организации глубокой переработки сырья, в совместную реализацию крупных инфраструктурных проектов на территории Сибири и Дальнего Востока России;

- необходимо обновить инвестиционное законодательство, установив особые льготы для компаний, вкладывающих капитал в приоритетные для Сибири и Дальнего Востока России проекты;

- активно привлекать партнёров из стран АТР (Китая, Японии, Республики Корея) для создания на востоке России в непосредственной близости от месторождений современных совместных перерабатывающих предприятий энергетического, нефте- и газохимического комплексов, что в целом положительно скажется на развитии региона и увеличит в экспорте долю товаров с высокой добавленной стоимо-



стью и совместно вести разработку нефтяных и газовых месторождений, создать условия транспортной доступности к месторождениям.

## 2. Транспортный фактор развития Сибири и Дальнего Востока

Уникальное географическое положение России, а конкретно Сибири и Дальнего Востока, между сложившимся мощным энергетическим комплексом Европы и динамично развивающимся Азиатско-Тихоокеанским регионом может при соответствующих условиях стать полноценным звеном мировой экономической и транспортной системы.

В России за последние годы был принят ряд нормативно-правовых документов, направленных на формирование транспортной инфраструктуры, способной обеспечить динамичное социально-экономическое развитие страны и реализацию транзитного потенциала России на базе интеграции железнодорожного транспорта в международные транспортные системы. В частности, речь идет о Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года и Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года, которые отражают общую идею развития инфраструктуры, способной дать импульс экономическому развитию страны и ее эффективному включению в систему мирохозяйственных связей [3, 4].

Дальнейшая проработка Стратегии развития железнодорожного транспорта РФ на период до 2030 года, позволяет выделить в ней Юго-Восточный вектор, отражающий актуальную тенденцию усиления торгово-экономического и инвестиционного сотрудничества России с азиатскими странами.

В него вошли ряд отдельных инвестиционных проектов развития железнодорожных линий:

- проект соединения Транскорейской и Транссибирской магистралей через станцию Хасан, в данном контексте как единственный вариант, способный обеспечить Республике Корея эффективное участие в инвестиционных проектах на территории Сибири и Дальнего Востока;

- проект восстановления Байкало-Амурской магистрали и освоения приграничных тер-

риторий, потенциал недр которых оценивается экспертами в 0,5 триллиона долларов [7];

- проект «Урал Промышленный – Урал Полярный», территория зоны тяготения которого, разведанная менее чем на 15%, по промежуточным результатам геологоразведки 2006-2009 годов располагает запасом разведанных и прогнозных полезных ископаемых суммарной стоимостью более чем на 0,4 триллиона долларов [8];

- проект «Приполярная магистраль» является необходимым элементом на пути освоения шельфа и глубоководной части Северного Ледовитого океана, где, по данным Геологической службы США, прогнозируется до тридцати процентов неоткрытых мировых запасов газа (90 млрд баррелей) и тринадцати процентов неоткрытых мировых запасов нефти (47 трлн кубометров), кроме того, богатые залежи алмазов, золота, платины, олова, марганца, никеля и свинца [8];

- проект «Трансконтинентальная магистраль», способный, помимо разработки месторождений, открыть доступ через сухопутный транспортный коридор к североамериканскому рынку;

- проект «Амуро-Якутская магистраль» и освоение ее приграничных территорий, исключительно богатых природными ресурсами;

- проект «Материк – о. Сахалин», открывающий перспективы доступа к эффективному освоению месторождений газа и нефти и дальнейшего сухопутного выхода на Японию.

Как уже было отмечено выше, территории Сибири и Дальнего Востока, по которым проходят рассматриваемые железнодорожные линии, обладают огромным ресурсным потенциалом. Это, прежде всего:

- месторождения полезных ископаемых: извлекаемые разведанные запасы нефти в Сибири составляют 77% российских запасов, природного газа – 85%, угля – 80%, меди – 70%, никеля – 68%, свинца – 85%, цинка – 77%, молибдена – 82%, золота – 41%, металлов платиновой группы – 99%;

- гидротехнические ресурсы – 45% гидроэнергетического потенциала России;

- биологические ресурсы – около 9% мировых запасов древесины (более 41% российских запасов) [8].



Потенциальная ценность запасов основных видов полезных ископаемых, с учетом различных форм их освоения, в том числе и с участием иностранного капитала, позволяют говорить о значительной инвестиционной привлекательности транспортных проектов в этих регионах.

Помимо обеспечения доступа к месторождениям полезных ископаемых, такой транспортный коридор может эффективно конкурировать и с ныне действующим морским транзитом и будет менее затратным, сократив расстояние между Европой и Восточной Азией 7500-8000 км и обеспечивать экономию транзитного пути на 8-10 суток [2].

Кроме этого, перспективным представляется использование Северного морского пути силами российского флота, что требует обновления ледокольного флота и формирования современной транспортной инфраструктуры Севера.

Реализация транспортных проектов требует колоссальных инвестиционных ресурсов, что может привлечь иностранных инвесторов для вложения как в инфраструктуру, так и в освоения минерально-сырьевой базы Сибири и Дальнего Востока.

### **3. Образовательный и научно-технологический фактор**

На территории Сибири и Дальнего Востока находятся уникальные институты СО РАН и значительная часть российских высших учебных заведений – университетов, институтов. По мнению председателя Сибирского отделения РАН академика Александра Асеева, интеллектуальный потенциал Сибири богаче ресурсного. Новейшие разработки ученых СО РАН имеют мировое значение и реально могут внести вклад в научно-технологическое сотрудничество России и стран АТЭС. Наличие на территории Сибирского федерального округа большого количества масштабных инвестиционных проектов (не только в области освоения природных ресурсов) может способствовать смещению акцента в экономических отношениях Сибири с азиатскими странами в сторону научно-технологического и инвестиционного сотрудничества. Так, необходимо уделять больше внимания к привлечению азиатских партнеров к таким проектам, как создание особых экономических зон (ОЭЗ) туристско-рекреационного типа в Республике Бурятия, Иркутской облас-

ти, Республике Алтай и Алтайском крае, наполнению резидентами ОЭЗ технико-внедренческого типа в Томске, наполнению технопарков в Кемеровской и Новосибирской областях.

Важнейшим фактором интеграции стран АТЭС становится образовательный фактор. В этом направлении приоритетными задачами для российских вузов становится популяризация русского языка, формирование мнения о престиже получения российского образования в научно-образовательном сообществе в странах АТЭС.

В настоящее время образовательные учреждения различных стран все активнее включаются в конкурентную борьбу за привлечение к себе на учебу иностранных граждан. Сотрудничество стран АТЭС в этом направлении становится действенным фактором стимулирования экономического роста. По последним оценкам емкость мирового рынка образования в 2010 г. составляла 80-90 млрд долларов<sup>1</sup>. На протяжении последних тридцати лет половина всех студентов на мировом рынке образовательных услуг приходится на страны Азии. При этом в лидерах - Китай, Корея, Малайзия, Индия и Гонконг. Сотрудничество на уровне ведущих университетов стран АТЭС, может стать в значительной степени, ответом стран региона на усиление европейской интеграции в образовательном пространстве. Целями сотрудничества в образовательном пространстве, особенно между техническими и транспортными университетами стран АТЭС становится обеспечение более тесной интеграции университетов стран АТЭС, повышение конкурентоспособности в мировом и региональном образовательном пространстве, повышение доли экспорта образовательных услуг.

Сотрудничество с университетами стран АТЭС является приоритетным направлением международной деятельности Сибирского государственного университета путей сообщения (СГУПС). В период с 2000 по 2010 гг. СГУПС заключил соглашения о сотрудничестве с ведущими техническими и транспортными университетами региона: Пекинским транспортным университетом, Корейским национальным колледжем железных дорог, Корейским железнодорожным научно-исследовательским институтом, Университетом Хоккай-Гакуэн (Япония), Даляньским транспортным университетом, Шеньянским политехническим институтом и другими. Во исполнение заключенных



соглашений проводится активная работа по обучению студентов, научно-исследовательская работа по определенным темам, профессиональные стажировки по специальностям; совместно проводятся международные научные конференции и т.д. Выпускники Университета в своих странах являются проводниками экономического, технологического и культурного сотрудничества России и стран АТЭС.

Научное сотрудничество СГУПС с зарубежными научно-исследовательскими институтами в рамках заключенных соглашений направлено на реализацию транспортного потенциала России и его роли в интеграции в экономического пространства АТЭС.

Проведение заседания форума АТЭС в 2012 году во Владивостоке - ответственное как в политическом, так и в экономическом отношении мероприятие для России. Нам представляется, что в повестке совещаний Форума необходимо предложить вопросы углубления регионального сотрудничества, развития транспортных коммуникаций, научно-технологического и образовательного сотрудничества, отвечающих взаимным интересам стран АТЭС.

### **Примечания:**

<sup>1</sup> <http://www.russia.edu.ru/information/analit/official/4069/>

### **Библиография:**

1. Михеев В.В. Глобализация и азиатский реги-

онализм. Вызовы для России. – М.: РАН. Институт Дальнего Востока, 2001. – 224 с.

2. Троекурова И.С. Проблемы расширения внешнеэкономических связей России в АТЭС. – М.: ИДВ РАН, 2010. – 440 с.

3. Стратегическое развитие железнодорожного транспорта России /Под редакцией Б.М. Лapidуса. – М.: МЦФЭР, 2008. – 304 с. – (Приложение к журналу «Экономика железных дорог», 2008)

4. Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года. / Утверждена распоряжением Правительства РФ от 17.06.2008 №877-р

5. Шипилов С.Б. Азиатско-Тихоокеанское экономическое сотрудничество. Становление, развитие, перспективы (1989-2007 гг.). Монография/ С.Б. Шипилов. – М.: Восток-Запад, 2009. – 272 с.

6. Асеев А. «Вне недр» / Поиск – еженедельная газета научного сообщества. №3 (1129). 21 января 2011г.

7. Сибирь в первые десятилетия XXI века. Ответственный редактор академик РАН Кулешов В.В. г. Новосибирск. Издательство ИЭОПП, 2008.

8. Экономика России и Сибири: прошлое, настоящее и будущее. Ответственный редактор академик В.В. Кулешов. - Новосибирск, 2008.

9. Альманах “Нефтегазовый комплекс России”, 1997, АСМО-пресс

10. <http://stu.customs.ru>

11. <http://unctadstat.unctad.org>

