

Методические подходы и параметры оценки влияния Большой Евразии на развитие уральской Арктики России

Андреева Е.Л., д.э.н., профессор, ведущий научный сотрудник Института экономики Уральского отделения Российской академии наук, Екатеринбург, Россия

Тарасов А.Г., д.э.н., профессор, ведущий научный сотрудник Института экономики Уральского отделения Российской академии наук, Екатеринбург, Россия

Ратнер А.В., к.э.н., старший научный сотрудник Института экономики Уральского отделения Российской академии наук, Екатеринбург, Россия

Аннотация. В статье предлагается методическое обеспечение оценки влияния становления большого евразийского пространства на социально-экономическое развитие уральского арктического региона. Оно предполагает анализ возможного позитивного эффекта от расширения (под этим влиянием) возможностей региональной хозяйственной (в первую очередь, внешнеэкономической) деятельности, который может относиться к: наращиванию экспорта в страны-партнёры России по большому евразийскому пространству, в том числе потенциально за счёт уменьшения издержек; расширению возможностей производственной кооперации с другими регионами; наращиванию экспорта услуг, в том числе транспортных; привлечению иностранных инвестиций в регион.

Ключевые слова: развитие российской Арктики, влияние Большой Евразии, методика оценки, параметры оценки, внешняя торговля, транспортная инфраструктура, иностранные инвестиции.

Methodological approaches and parameters for estimating the influence of Big Eurasia on development of Ural Arctic of Russia

Andreeva E.L., Doctor of Economics, Professor, leading research fellow of Institute of economics of the Ural branch of Russian academy of sciences, Ekaterinburg, Russia

Tarasov A.G., Doctor of Economics, Professor, leading research fellow of Institute of economics of the Ural branch of Russian academy of sciences, Ekaterinburg, Russia

Ratner A.V., Candidate of economics, senior research fellow of Institute of economics of Ural branch of Russian academy of sciences, Ekaterinburg, Russia

Annotation. The article proposes methodological support for estimation of the impact of becoming the big Eurasian space on socio-economic development of the Ural Arctic region. It involves an analysis of the possible positive effect of expanding (under this influence) the opportunities of regional economic (primarily foreign economic) activity, which may relate to: increasing the exports to Russian partner countries across a big Eurasian space, including potentially by reducing the costs; increasing the opportunities for production cooperation with other regions; increasing the exports of services, including the transport; attracting the foreign investments to the region.

Keywords: Russian Arctic's development, Big Eurasia's influence, estimation methodology, evaluation parameters, foreign trade, transport infrastructure, foreign investments.

Введение

Освоению арктических регионов в российской экономике уделяется важное значение. Принята государственная программа «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации» и создана

Государственная комиссия по вопросам развития Арктики. Наряду с этим, перед российской экономикой стоит вопрос оптимального участия в международном разделении труда, с учетом развития интеграции в рамках Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и с учетом появления международного транспортно-логистического проекта Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП).

Вопросы как освоения арктических территорий, так и международных экономических отношений в контексте развития ЕАЭС и ЭПШП, активно изучаются в научной литературе. Так, анализируются существующие подходы к освоению Арктики и производится их междисциплинарный синтез¹. В контексте оценки развития Арктики внимание уделяется, в частности, например, оценке степени и планов развития ледокольной базы, инфраструктуры, эксплуатации ледоколов др. странами, учёту участия зарубежных инвесторов². Учитывается аспект удешевления и ускорения транспортировки грузов в случае использования Северного морского пути (СМП), но и внутренние вызовы освоения Севера³.

Большое внимание уделяется и изучению евразийской экономической интеграции с российским участием в рамках ЕАЭС, участия в проекте ЭПШП, договорённость о сопряжении ЕАЭС с которым достигнута. В частности, изучаются связанные с этим риски и возможности для развития интеграции в ЕАЭС⁴, вопросы участия в ЭПШП с транспортно-логистической точки зрения⁵.

Вместе с тем, представляется, что аспект международных торгово-экономических отношений Арктики не изучается в такой степени, как другие

¹ Замятина Н.Ю., Пилясов А.Н. Новая теория освоения (пространства) Арктики и Севера: полномасштабный междисциплинарный синтез // Арктика и Север. – 2018. – № 31. – С. 5-27.

² Леженина Т.В. Российская зона Арктики. Освоение ресурсного потенциала и развитие Северного морского пути в интеграционном сотрудничестве со странами Северо-Восточной Азии: планы и проблемы // Академия права и экономики. – 2018. – № 4. – С. 15-17.

³ Котовщикова Е.О., Дмитриев А.А. Перспективы освоения энергетических ресурсов в арктической зоне в рамках формирования прогноза технологического развития топливно-энергетического комплекса России в контексте мировых трендов // Вестник современных исследований. – 2018. – № 7.3 (22). – С. 224-227 (225).

⁴ Спартак А.Н. Сопряжение ЕАЭС и Экономического пояса Шёлкового пути: концепции и реальность // Международная экономика. – 2017. – № 4. – С. 8-24.

⁵ Старикова Г.В. Формирование логистической системы России в контексте встраивания в «Экономический пояс Шелкового пути» // Логистические системы в глобальной экономике. – 2018. – № 8. – С. 415-418 (416).

аспекты; недостаёт комплексного методического обеспечения оценки влияния становления большого евразийского пространства на освоение Арктики.

Это определяет цель исследования: предложить методическое обеспечение оценки влияния становления большого евразийского пространства на социально-экономическое развитие уральской зоны российской Арктики. Анализ внешнеэкономической деятельности (ВЭД) российских арктических регионов и её факторов, проведённый в рамках проекта «Сценарные подходы к реализации уральского вектора освоения и развития российской Арктики в условиях мировой нестабильности» (2015-2017 гг.), а также рассмотрение характеристик формируемого большого евразийского пространства позволяет предложить определённое методическое обеспечение оценки упомянутого влияния.

В частности, представляется актуальным провести систематизацию гипотетических перспектив, связанных с оцениваемым влиянием; и в соответствии с обозначенным комплексом перспектив предложить непосредственно параметры оценки данного влияния.

Проведённый ранее в рамках проекта анализ позволяет предположить, что перспективы развития, связанные со становлением большого евразийского пространства (т.е. связанные с возможным позитивным эффектом от расширения возможностей ВЭД регионов), теоретически (в теоретической модели перспектив, возможной для российских арктических регионов в целом, с учётом множества имеющихся у них успехов и задатков развития) могут относиться к:

- наращиванию экспорта в страны-партнёры России по большому евразийскому пространству (в том числе потенциально за счёт создания регионального бренда потребительских товаров) или уменьшению транспортных или транзакционных (в том числе, например, таможенных) издержек;

- расширению возможностей производственной кооперации с другими регионами, товары которых могут быть востребованы в большом евразийском пространстве;
- наращиванию экспорта услуг, связанных с транзитом иностранных товаров;
- новым (или более выгодным) возможностям импорта оборудования, технологий, комплектующих, могущих быть использованными в хозяйственном развитии региона;
- привлечению зарубежных инвестиций в хозяйство;
- развитию экспорта туристических услуг.

Результаты исследования

В соответствии с обозначенным комплексом перспектив, могут быть предложены непосредственно параметры оценки влияния становления большого евразийского пространства (при этом важно отметить, что предлагаемое методическое обеспечение оценки может быть реализовано только в той части, в которой представлена статистика):

– Так, наличие в странах ЕАЭС и ЭШП (расположенных на маршрутах ЭШП) спроса на продукцию, которую производят или могут производить арктические регионы России, может оцениваться с учётом предполагаемых маршрутов, проходящих через или вблизи арктической зоны Урала, и на основе анализа товарно-географической структуры (в том числе несырьевого) экспорта региона, развитости обрабатывающих производств.

– В России рассматривается мегапроект создания на её территории транспортной сети, соединяющей Западную Европу с Дальним Востоком, Северной Америкой, Юго-Восточной Азией («Транс-Евразийский пояс «RAZVITIE», ТЕПР), через который может получить оптимальную реализацию сопряжение инфраструктурных проектов ЕАЭС с ЭШП⁶ (договор о сопряжении заключен в 2015 г.). Насколько ТЕПР позволяет нарастить и/или

⁶ Вестник СФ ФС РФ. 2016. № 19 (618). С. 5-6. URL: <http://council.gov.ru/media/files/Me1NLyp2sCkgutf4AwIt2hSoP7WPaNdP.pdf> (обращение: 04.09.2019).

убыстрить доставку в арктические регионы России необходимых для местного производства оборудования и/или комплектующих из других регионов России или (при неимении) из стран ЕАЭС или стран ЭПШП, может оцениваться на основе анализа импорта и учета предполагаемой скорости и себестоимости транспортировки товаров по проекту ТЕПР. Так, ведётся разработка над созданием новых высокоскоростных поездов (250-350 км/ч) для высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва – Казань, себестоимость перевозки на которых ожидается в 3-4 раза ниже, чем в авиации⁷.

– Насколько может быть представлен спрос, продукция для которого будет поставляться по международным маршрутам через арктическую зону Урала, может оцениваться с учётом планируемых маршрутов ТЕПР и северного коридора ЭПШП и масштабов торговли между Европой и Азией. Так, Китай – один из ведущих поставщиков для ЕС и один из ведущих потребителей его товаров. Арктическая зона Урала может заниматься обслуживанием таких возможных грузопотоков: обеспечивать функционирование порта(-ов), вокзалов и путей, текущее обслуживание и ремонт судов, перевалку грузов.

– Насколько для стран-партнеров по ЕАЭС и ЭПШП могут быть интересны потенциальные инвестиционные проекты в арктических регионах России, может оцениваться с учётом уже реализуемых проектов с иностранным участием, с учётом инвестиционного рейтинга региона.

Можно предположить, что наиболее заинтересованными в торгово-инвестиционном сотрудничестве с российскими арктическими регионами могут быть страны-участницы северного коридора ЭПШП. Маршрут коридора: Китай (при этом через Китай могут идти грузы из стран Юго-Восточной Азии) – Казахстан – через Россию – к Балтийскому морю; западная ветка северного коридора от Москвы идёт на запад – через Белоруссию – в Польшу – в

⁷ Ларионова Т. Стратегический мегапроект национального масштаба // Транспорт России. 30.03.2017. URL: <http://transportrussia.ru/item/3555-strategicheskij-megaproekt-natsionalnogo-masshtaba.html> (обращение: 05.12.2018)

Германию и Голландию⁸. Из описаний маршрута северного коридора ЭПШП можно сделать вывод, что наиболее близкая к уральскому сектору российской Арктики точка ЭПШП будет находиться (в случае реализации этого коридора ЭПШП) примерно в районе Южного или Среднего Урала. Таким образом, сюда могут доставляться товары, производимые в уральском секторе российской Арктики, и далее направляться в Европу. Если будет наличие такого транспортного коридора с инфраструктурой, то это может облегчить и инвестиции из стран, располагающихся по ходу данного коридора. Касаясь траектории северного коридора ЭПШП, может быть отмечена строящаяся ВСМ Москва – Пекин⁹.

При этом инфраструктурные проекты в рамках формирующегося большого евразийского пространства предоставляют возможность активизации торгово-инвестиционных отношений не только со странами, располагающимися на северном коридоре ЭПШП.

– Может ли становление большого евразийского пространства стимулировать развитие въездного туризма, – может оцениваться с учётом наличия туристических маршрутов, инфраструктуры, а также анализа того, может ли за счёт сооружения высокоскоростных транспортных магистралей увеличиться пассажиропоток из Китая, Юго-Восточной Азии, Казахстана (а также из более южных стран (например, Киргизии, Узбекистана, Туркмении, Индии)), с одной стороны, и из европейских стран, с другой. Анализ турмаршрутов и инфраструктуры может заключаться в анализе того, имеются ли интересные для этих пассажиров турмаршруты и достопримечательности в уральском секторе Арктики (могут ли быть организованы, например, оленеводческие экскурсионные площадки, питание согласно северной кухне, рыбалка, сплав по рекам (по морю), маршруты для туристических зимних походов, катание на снегоходах); есть ли гостиничная инфраструктура.

⁸ Проект «Один пояс, один путь» // ТАСС [сайт]. 03.07.2017. URL: <https://tass.ru/info/4383152> (обращение: 25.09.2019).

⁹ ВСМ «Москва – Пекин» может пройти по двум вариантам // ТАСС [сайт]. URL: <https://tass.ru/ekonomika/1728464> (обращение: 25.09.2019).

– Может ли арктическая зона Урала, представленная ЯНАО, участвовать в российском производстве каких-либо товаров, которые могут стать (более) востребованными за счёт развития большого евразийского пространства, может оцениваться с учётом наличия в регионе обрабатывающих производств, параметров занятости в них (что отражает потенциал, в частности, квалификационный). Главное достоинство региона – добыча нефти и газа. Вместе с тем, представлена и обрабатывающая промышленность: производство кокса и нефтепродуктов, пищевая промышленность, ремонт и монтаж машин и оборудования. Если становление большого евразийского пространства могло бы способствовать увеличению востребованности продукции российской глубокой переработки нефти, химической промышленности, обрабатывающей промышленности (например, машиностроения с использованием комплектующих из полимерных материалов), то, возможно, нефть арктической зоны Урала могла бы участвовать в отечественном производстве полного цикла, в том числе высокой степени переработки.

Заключение

Таким образом, анализ показал, что при оценке влияния становления большого евразийского пространства на социально-экономическое развитие арктического региона возможен комплексный охват потенциальных перспектив развития, связанных с возможным позитивным эффектом от расширения возможностей хозяйственной деятельности (в первую очередь, ВЭД) региона. Такая оценка может предполагать анализ эффекта, который относится к:

- наращиванию экспорта в страны-партнёры России по большому евразийскому пространству, в том числе потенциально за счёт уменьшения транспортных или транзакционных, в том числе таможенных, издержек;
- расширению возможностей производственной кооперации с другими регионами, товары которых могут быть востребованы в большом евразийском пространстве;

- наращиванию экспорта услуг, в том числе связанных с транзитом иностранных товаров;
- новым возможностям импорта оборудования, технологий, комплектующих, требующихся для использования в хозяйственном развитии региона;
- привлечению иностранных инвестиций в регион;
- развитию экспорта туристических услуг.

Оценка данных эффектов может производиться по ряду параметров, относящихся к статистике как внешне-, так и внутриэкономического развития региона.

Благодарности

Публикация подготовлена в соответствии с государственным заданием ФАНО России для ФГБУН Института экономики УрО РАН на 2019 г., в рамках проекта № 18-6-7-42 «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Урала: потенциальные возможности, приоритеты и перспективы пространственного освоения».

Библиографический список

1. Замятина Н.Ю., Пилясов А.Н. Новая теория освоения (пространства) Арктики и Севера: полномасштабный междисциплинарный синтез // Арктика и Север. – 2018. – № 31. – С. 5-27. DOI: 10.17238/issn2221-2698.2018.31.5.
2. Котовщикова Е.О., Дмитриев А.А. Перспективы освоения энергетических ресурсов в арктической зоне в рамках формирования прогноза технологического развития топливно-энергетического комплекса России в контексте мировых трендов // Вестник современных исследований. – 2018. – № 7.3 (22). – С. 224-227.
3. Леженина Т.В. Российская зона Арктики. Освоение ресурсного потенциала и развитие Северного морского пути в интеграционном

сотрудничестве со странами Северо-Восточной Азии: планы и проблемы // Академия права и экономики. – 2018. – № 4. – С. 15-17.

4. Спартак А.Н. Сопряжение ЕАЭС и Экономического пояса Шёлкового пути: концепции и реальность // Международная экономика. – 2017. – № 4. – С. 8-24.

5. Старикова Г.В. Формирование логистической системы России в контексте встраивания в «Экономический пояс Шелкового пути» // Логистические системы в глобальной экономике. – 2018. – № 8. – С. 415-418.

References

1. Zamyatina N.Yu., Pilyasov A.N. The new theory of the Arctic and Northern development: multi-scale interdisciplinary synthesis // Arctic and North. – 2018. – № 31. – P. 5-27. DOI: 10.17238/issn2221-2698.2018.31.5 (In Rus.).

2. Kotovshchikova E.O., Dmitriev A.A. Prospects of opening up the resources in Arctic zone within forming the forecast of technological development of fuel-energetic complex of Russia in the context of world trends // Bulletin of modern studies. – 2018. – № 7.3 (22). – P. 224-227. (In Rus.).

3. Lezhenina T.V. The Russian Arctic zone. Resource potential development and development of the Northern sea route in integration cooperation with the North-East Asian countries: plans and problems // Academy of law and economics. – 2018. – № 4. – P. 15-17. (In Rus.).

4. Spartak A.N. The conjugation of the Eurasian economic union and the silk road economic belt: concepts and reality // International economics. – 2017. – № 4. – P. 8-24. (In Rus.).

5. Starikova G.V. Developing logistic system of Russia in the context of integration in the Silk road Economic belt // Logistic systems in global economy. – 2018. – № 8. – P. 415-418. (In Rus.).