

Оценка потенциала и перспектив участия Уральского федерального округа в формировании евроазиатских транспортных коридоров

DOI: 10.24411/2072-8042-2020-10099

Михаил Борисович ПЕТРОВ,
доктор технических наук, доцент,
Институт экономики Уральского отделения РАН
(620014, Россия, г. Екатеринбург, ул. Московская, д. 29) –
руководитель Центра развития и размещения
производительных сил; E-mail: michpetrov@mail.ru;

УДК 339.5 + 656.022
ББК 65.428 + 39
О-931

Кирилл Станиславович ЧУМЛЯКОВ,
кандидат технических наук,
Тюменский индустриальный университет
(625000, Россия, г. Тюмень, ул. Володарского, д. 38) - доцент;
E-mail: ks.tchumlyakov@yandex.ru;

Дарья Владимировна ЧУМЛЯКОВА,
кандидат экономических наук, доцент,
Тюменский индустриальный университет
(625000, Россия, г. Тюмень, ул. Володарского, д. 38) - доцент;
E-mail: chumljakovadv@tyuiu.ru;

Юлия Леонидовна ИГНАТЮК,
кандидат философских наук,
Тюменский индустриальный университет (625000, Россия,
г. Тюмень, ул. Володарского, д. 38) - магистрант;
E-mail: ignatyuk72@mail.ru

Аннотация

В контексте экономического сотрудничества России с интенсивно развивающимися азиатскими странами наблюдается усиление внешнеэкономических связей в евроазиатском направлении. При таких обстоятельствах Уральский федеральный округ, благодаря своему срединному географическому положению, получает возможность использовать специфику современного периода развития. Статья посвящена исследованию внешне-торгового и транзитного потенциала одного из крупнейших макрорегионов-экспортеров страны. Рассмотрены экспортно-импортные отношения со странами СНГ и дальнего зарубежья, перспективы участия макрорегиона в формировании международных транспортных коридоров.

Ключевые слова: внешняя торговля, экспорт, импорт, транзит, международные транспортные коридоры, инфраструктура.



Assessing Potential and Prospects for Participation of the Ural Federal District in creating Euro-Asian Transport Corridors

Mikhail Borisovich PETROV,

*Doctor of Technical Sciences, Associate Professor,
Institute of Economics of the Ural branch of RAS (29 Moskovskaya st., Yekaterinburg, Russia,
620014) - the Head of the Productive Forces Development and Placement Centre;
E-mail: michpetrov@mail.ru;*

Kirill Stanislavovich CHUMLYAKOV,

*Candidate of Technical Sciences, Tyumen Industrial University
(38 Volodarskogo st., Tyumen, Russia, 625000) - Assistant Professor,
E-mail: ks.tchumlyakov@yandex.ru;*

Daria Vladimirovna CHUMLYAKOVA,

*Candidate of Economic Sciences, Associate Professor,
Tyumen Industrial University (38 Volodarskogo st., Tyumen, Russia, 625000) - Assistant Professor;
E-mail: chumljakovadv@tyuiu.ru;*

Yulia Leonidovna IGNATYUK,

*Candidate of Philosophy, Tyumen Industrial University
(38 Volodarskogo st., Tyumen, Russia, 625000) - Undergraduate;
E-mail: ignatyuk72@mail.ru*

Abstract

Strengthening of foreign economic ties in the Eurasian direction is observed in the context of economic cooperation between Russia and fast growing Asian countries. The Ural Federal District, due to its middle geographical position, gets the opportunity to benefit from the current peculiar economic and geopolitical conditions. The article is devoted to the study of foreign trade and transit potential of one of the largest macro-exporting regions of the country. Russia's trade relations with the CIS and non-CIS countries are considered; prospects for the macroregion's participation in creating international transport corridors are determined.

Keywords: foreign trade, exports, imports, transit, international transport corridors, infrastructure.

ВВЕДЕНИЕ

В современных условиях международной экономической интеграции и вовлечения России в процессы международного объединения экономик стран и государств первостепенной является задача обеспечения устойчивого экономического роста и улучшения условий жизни населения страны. Реализация такой задачи ин-



теграции будет затруднительна без одновременного развития транспортных связей, обеспечивающих надежные международные, а также внутренние – межрегиональные, пригородные и городские коммуникации.

Улучшение состояния национальных транспортных коммуникаций, повышение технического уровня дорожной сети, формирование системы скоростных магистралей на территории России, в свою очередь, откроют перспективы развитию внешнеторговой деятельности, расширению объема транзитных международных перевозок и открытию новых рынков.

Учитывая активное сотрудничество с европейскими и азиатскими странами, а также особенности географического положения России, ее огромную территорию, национальная транспортная политика должна быть ориентирована на обустроенность пространства всей территории страны. При формировании евроазиатских транспортных коридоров, а также с решением региональных транспортных проблем и привлечением новых транзитных транспортных потоков в регионы России, будут открываться перспективы развитию федеральных округов и новых территорий, в том числе путем их вовлечения во внешнеэкономическую деятельность.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМЫ

Внешняя торговля России является важнейшей составляющей экономики государства. Страна в статусе постоянного члена (англ. Member states) входит в состав различных международных интеграционных объединений и продуктивно взаимодействует с их участниками. Крупнейшими торговыми партнерами России являются страны Евросоюза, Балтии, государства-члены СНГ и развивающиеся страны Азии. Среди международных организаций экономической интеграции можно выделить такие, как Евразийский экономический союз (ЕАЭС), Европейская экономическая комиссия ООН (ЕЭК ООН), Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО ООН), ИКАО (англ. International Civil Aviation Organization, Международная организация гражданской авиации), ИМО (англ. International Maritime Organization, Международная морская организация), Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД), Шанхайская организация сотрудничества (ШОС), Содружество Независимых Государств (СНГ), Всемирная торговая организация (ВТО) и другие. На всем пространстве Евразийского континента наблюдается процесс структурной перестройки системы торгово-экономических, инвестиционных и политических связей^{1,2}.

Несмотря на продолжающееся активное развитие различных форматов многостороннего сотрудничества на континенте, динамика важнейших показателей внешней торговли Российской Федерации в период с 2000 по 2019 год показывает неравномерный рост (см. рисунок 1).

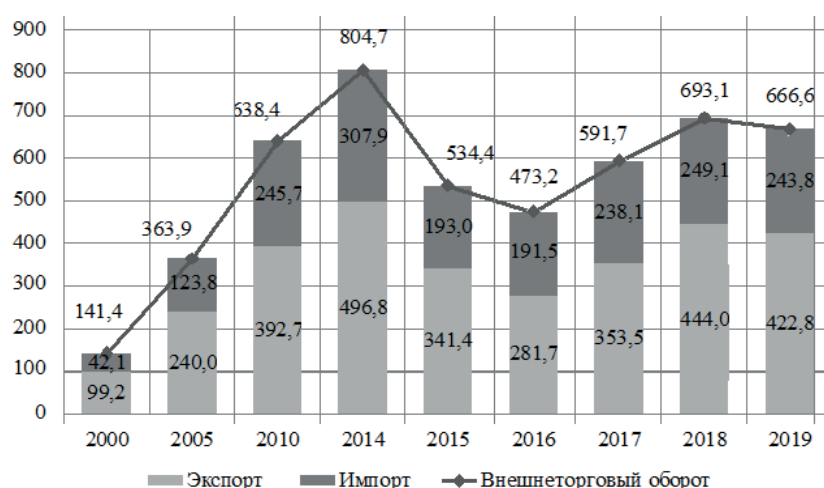


Рис. 1. Внешняя торговля Российской Федерации, млрд долл. США³

Как видно, высокие темпы роста с начала рассматриваемого периода сменяются резким снижением в 2015-2016 годах, после которого вновь наблюдается рост в течение двух лет. Такое снижение сопровождалось влиянием внешних факторов, таких как падение цен на углеводородное сырье, сокращение темпов промышленного производства, действующие санкции в отношении страны и т.д. Восстановительный рост наблюдался с 2017 года.

В 2019 году по сравнению с 2018 годом зафиксировано сокращение экспорта и импорта России⁴. Экспортный потенциал определяет товарная структура экспорта. Так, наибольшее сокращение экспорта наблюдается по товарным группам, включающим топливо минеральное, нефть и продукты их перегонки, битуминозные вещества и воски. Также наметилась тенденция по снижению объемов импорта. Импорт товаров определяет потребности в конкретных товарах, которые национальные предприятия не могут произвести, в природных ресурсах и сырье, которые отсутствуют на территории страны. Однако перспективным выступает опережающее импортозамещение, при котором отечественные образцы замещают импорт и выходят на мировой рынок⁵.

Существенное влияние на эффективность внешней торговли оказывает уровень транспортного обеспечения внешнеэкономических связей, а общий уровень внешнеторгового оборота определяет характер и направление развития транспортной инфраструктуры⁶. В этой связи, возникает необходимость формирования новых и востребованных транспортных коридоров, интеграционных структур и международных транспортных корпораций⁷. Формирование новых международных транспортных коридоров определит основу для успешной мирохозяйственной интеграции, позволит эффективно конвертировать транзитные функции государства⁸.



Также актуальна необходимость расширения уже имеющихся транспортных коммуникаций путем интернационализации (адаптации) звеньев транспортной сети макрорегионов нашей страны в рамках международной транспортной сети континента⁹.

В контексте тенденций последних лет и нового экономического сотрудничества России с интенсивно развивающимися азиатскими странами наблюдается усиление внешнеэкономических связей в евроазиатском направлении. При таких обстоятельствах Уральский федеральный округ (УрФО), являясь одним из крупнейших макрорегионов-экспортеров углеводородов, а также благодаря своему срединному экономико-географическому положению, получает возможность использовать специфику современного периода развития инфраструктуры международных экономических связей на евразийском континенте¹⁰.

Под срединным макрорегионом в общем смысле понимается макрорегион, расположенный посередине какой-либо территории более высокого порядка, например страны или континента. Срединное экономико-географическое положение благоприятствует развитию торговли и бизнес-инфраструктуры, способствует развитию производственных функций, получающих экономии на транспортных перемещениях сырья и продукции¹¹.

Учитывая эти обстоятельства, как и то, что Россия является связующим звеном между Европой и Азией, можно предположить, что эффективность решения поставленной макроэкономической задачи будет определяться развитием транспортно-логистической инфраструктуры исследуемого макрорегиона. Так, в целях выявления экспортно-импортного и транзитного потенциала проведем анализ внешнеэкономической деятельности УрФО, определим перспективы его развития с учетом геоэкономических приоритетов.

АНАЛИЗ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ УрФО

УрФО является одним из социально развитых и в экономическом пространстве диверсифицированных макрорегионов Российской Федерации. Территориально располагается в пределах Урала и Западной Сибири, в его составе находятся Курганская, Свердловская, Тюменская и Челябинская области, а также Ханты-Мансийский и Ямало-Ненецкий автономные округа. Располагаясь на перекрестке железнодорожных магистралей и сибирских рек, УрФО имеет все благоприятные условия для своего дальнейшего устойчивого развития. Правомерно заключить, что макрорегион уже сейчас обладает достаточно развитой сетью маршрутов, которые могут быть задействованы в транзитных евроазиатских направлениях¹².

Одним из основных индикаторов экономической деятельности региона, который охватывает все особенности региональной структуры производства товаров и услуг, транспортные перемещения сырья и продукции, а также диверсифицированность отраслевой экономики, является валовой региональный продукт (ВРП). ВРП по областям УрФО представлен на рисунке 2.

Внешнеторговая деятельность

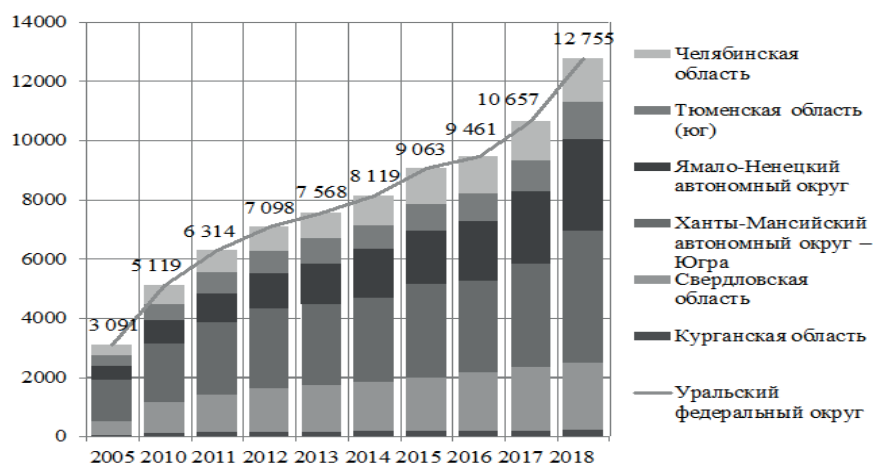


Рис. 2. Валовой региональный продукт по областям УрФО, млрд руб.¹³

Из рисунка 2 видно, что по сравнению с 2005 годом ВРП вырос более чем в 4 раза. Наличие такого устойчивого роста показателя и развития экономики в целом свидетельствует о том, что УрФО стабильно увеличивает свои другие макроэкономические показатели, такие как экспорт, импорт и внешнеторговый оборот.

Макрорегион имеет стабильные внешнеэкономические связи, что свидетельствует о высокой инвестиционной привлекательности макрорегиона, развитом производстве, высоком уровне развития технологий и многих других, связанных между собой, параметрах. Показатели внешней торговли УрФО представлены на рисунке 3.

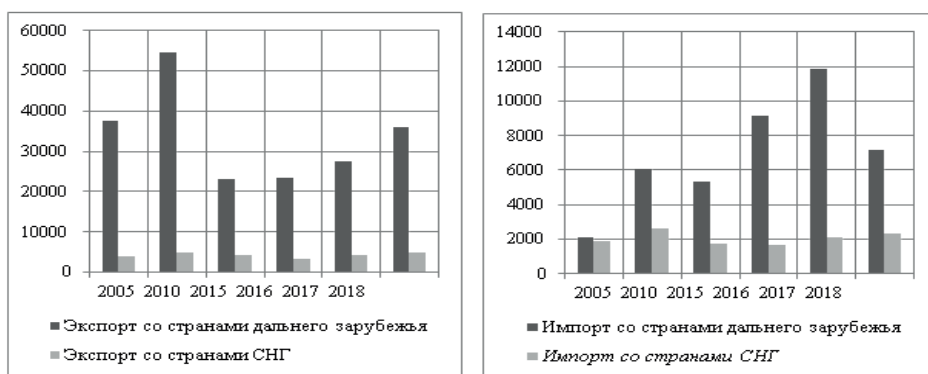


Рис. 3. Показатели внешней торговли УрФО, млн долл. США¹⁴



Как видно из рисунка 3, основными партнерами макрорегиона в сфере торгового сотрудничества являются страны дальнего зарубежья. За 2018 год внешнеторговый оборот со странами дальнего зарубежья составляет 43,2 млрд долл. США, что на 83% выше, чем со странами СНГ.

В основном экспортно-импортные сделки носят создавшийся конъюнктурный характер, преимущественно в сферах добычи полезных ископаемых и обрабатывающих производств. Отраслевая структура валовой добавленной стоимости УрФО в 2018 году представлена на рисунке 4.

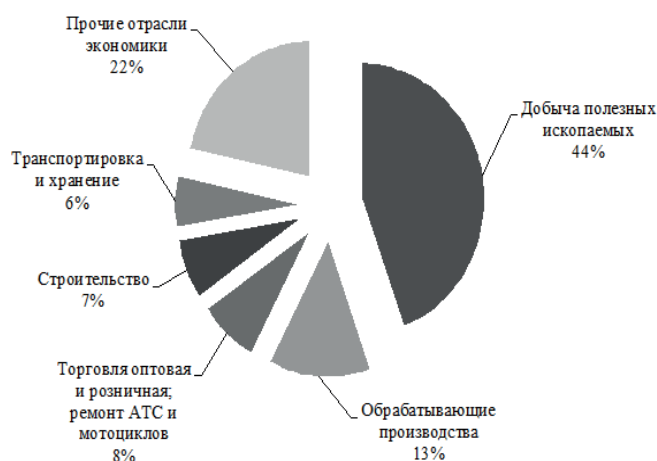


Рис. 4. Отраслевая структура валовой добавленной стоимости УрФО в 2018 г.¹⁵

Добыча полезных ископаемых занимает первое место в отраслевой структуре валовой добавленной стоимости (44%), на втором месте – обрабатывающие производства (13%). Это связано с наличием уникальных и крупнейших месторождений нефти и газа в пределах Западно-Сибирской нефтегазоносной провинции, с историческим развитием горнозаводской промышленности и размещением металлургических предприятий и заводов на территории Среднего и Южного Урала.

Хотя ключевую и долговременную специализацию экономики макрорегиона определяет нефтегазовая отрасль, структура валовой добавленной стоимости также представлена такими сферами экономики, как торговля, строительство, транспортировка и хранение. Прочие сферы в отраслевой структуре имеют менее 3% каждая и в сумме составляют 22%.

УрФО во внешней торговле ориентируется на страны дальнего зарубежья. Несмотря на то, что основным экспортным товаром являются углеводородные ресурсы, перспективы расширения международных интеграционных процессов открывают для российского экспорта новые несырьевые рынки¹⁷. Так, одновременно

наращиваются объемы экспорта углеводородов и продовольственных товаров в страны, обладающие бóльшим в сравнении со странами СНГ потенциалом роста. Показатели экспорта/импорта в 2018 г. представлены на рисунке 5.

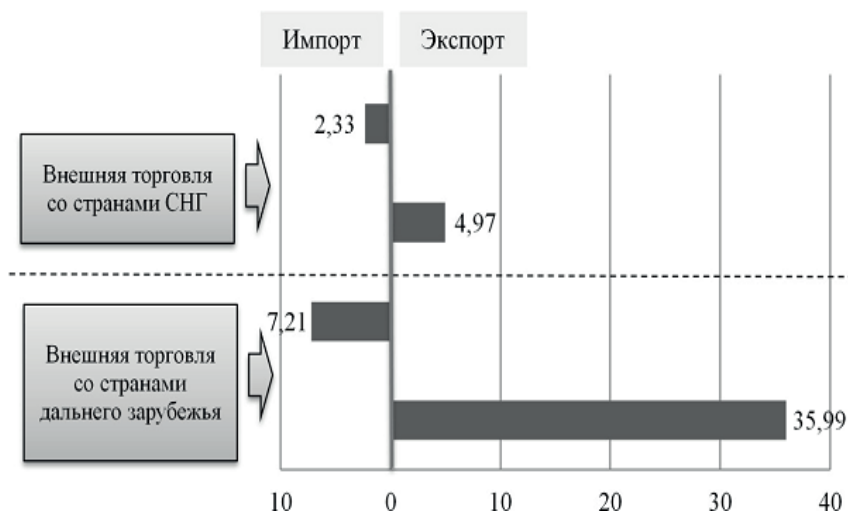


Рис. 5. Внешняя торговля УрФО со странами СНГ и дальнего зарубежья в 2018 г., млрд долл. США¹⁸

Среди стран дальнего зарубежья существенное значение для внешнеэкономической деятельности как макрорегиона, так и страны в целом, имеют страны Европейского союза. Одновременно с этим, с каждым годом доля стран Европы во внешнеторговом обороте сокращается в пользу стран Азиатско-Тихоокеанского региона. Так, доля стран АТР в общем объеме экспорта российских энергетических ресурсов к 2035 году достигнет 50%¹⁹.

ТОП-15 стран дальнего зарубежья по экспорту из УрФО и импорту в УрФО в 2019 году представлены на рисунках 6-7.



Внешнеторговая деятельность

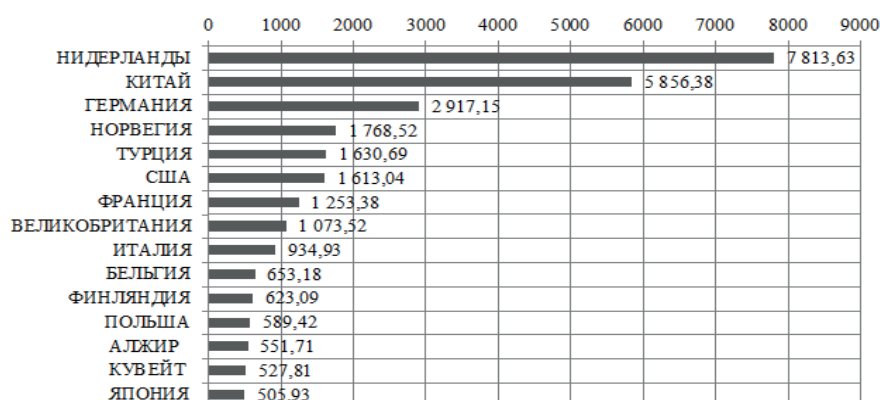


Рис. 6. ТОП-15 стран дальнего зарубежья по экспорту из УрФО в 2019 г., млн долл. США²⁰

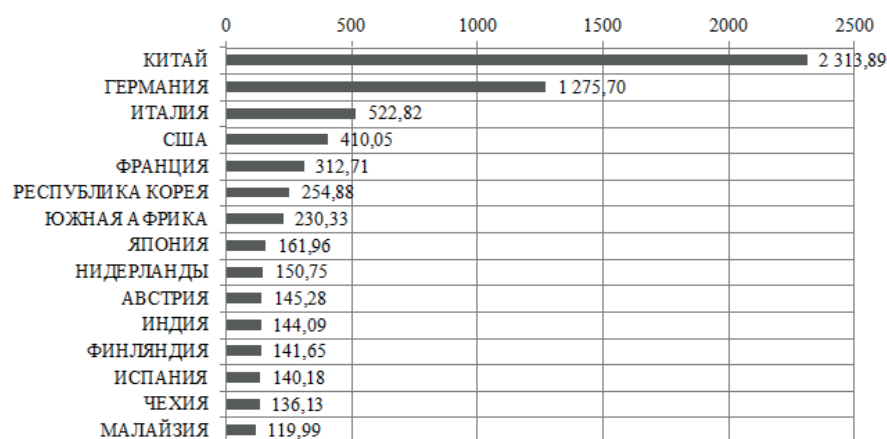


Рис. 7. ТОП-15 стран дальнего зарубежья по импорту в УрФО в 2019 г., млн долл. США²¹

Несмотря на действующие санкции, а также контрсанкции, которые влияют на взаимное сотрудничество между странами, крупнейшими торговыми партнерами УрФО являются Нидерланды, Китай, Германия, Норвегия, Турция, Италия и США.

Говоря про страны ближнего зарубежья, взаимная торговля макрорегиона России в большей степени сконцентрирована на торговле с Казахстаном и Беларусью. На долю этих стран в 2019 году пришлось 64% экспорта и 88% импорта макрорегиона. Структура экспорта из УрФО и импорта в УрФО по основным странам-контрагентам СНГ представлены на рисунках 8-9.



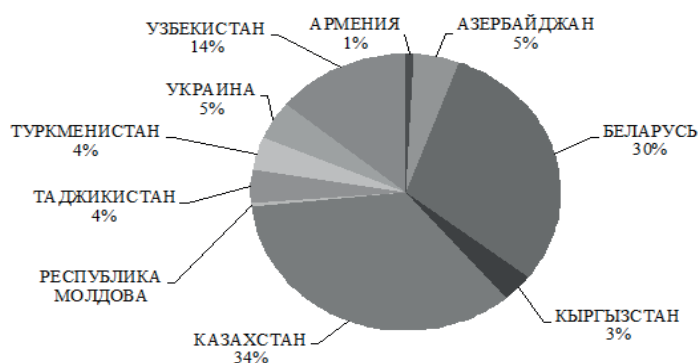


Рис. 8. Структура экспорта из УрФО по основным странам-контрагентам СНГ в 2019 г.²²

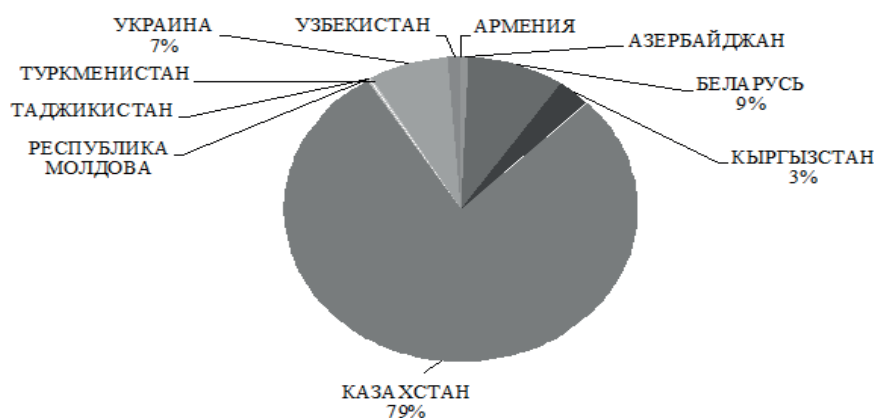


Рис. 9. Структура импорта в УрФО по основным странам-контрагентам СНГ в 2019 г.²³

Отдельно следует выделить значительную долю экспорта и импорта в торговом обороте УрФО с Казахстаном (см. рисунки 8-9). Хотя внешнеторговый оборот с Казахстаном достаточно диверсифицирован, ключевой областью экономического взаимодействия остается топливно-энергетический комплекс, что также играет важную роль и для экономики Казахстана²⁴.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

На основании анализа внешнеэкономической деятельности УрФО резюмируем, что выгодное экономико-географическое положение макрорегиона помимо экспортно-импортной ориентации имеет выраженное транзитное значение. Спо-



способствуют этому сырьевые грузопотоки, формируемые месторождениями углеводородного сырья макрорегиона, а также наличие на территории округа одних из крупнейших в стране производственных предприятий, функционирующих в различных областях экономики, таких как металлургическая промышленность, машиностроение и химическое производство. Так, региональные особенности воспроизводства и промышленные комплексы макрорегиона, а также производственная и энергетическая инфраструктуры, во многом оказывают содействие развитию международной логистики.

Положительный эффект видится в дальнейшем вовлечении макрорегиона в процессы экономической интеграции и налаживания российских экспортно-импортных отношений со странами Европы и Азии. Формирование евроазиатских транспортных коридоров, проходящих через территорию УрФО, его близлежащие регионы, благоприятно скажется на доступности для транспортировки экспортных и импортных товаров, будет способствовать развитию международного транзита.

ПРИМЕЧАНИЯ:

¹ Дынкин А.А., Телегина Е.А., Халова Г.О. Роль евразийского экономического союза в формировании большой Евразии // *Мировая экономика и международные отношения*. 2018. Т. 62. № 4. С. 22.

² Вардомский Л.Б. Евразийская интеграция: некоторые итоги и возможные сценарии развития // *Российский внешнеэкономический вестник*. 2019. № 4. С. 122-123.

³ Составлено и рассчитано авторами по: *Россия в цифрах. 2019: Крат. стат. сб. / Росстат* – М., 2019. С. 506-540.

⁴ За 2019 год по данным ФТС России, включая сведения о взаимной торговле с государствами-членами Евразийского экономического союза (ЕАЭС). Информация представлена по состоянию на 10 февраля 2020 года.

⁵ Лаврикова Ю.Г., Андреева Е.Л., Тарасов А.Г., Соболев А.О. Развитие внешнеэкономических связей УрФО с учетом перспектив пространственного развития // *Российский внешнеэкономический вестник*. 2017. № 9. С. 78.

⁶ Чумляков К. С., Чумлякова Д. В. Транспортное обеспечение внешнеэкономических связей России: перспективы создания транспортно-логистических коридоров // *Транспорт: наука, техника, управление. Научный информационный сборник*. – 2016. – № 4. – С. 9-10.

⁷ Чумляков К. С., Игнатюк Ю. Л. Концепция транспортных коридоров как основа подхода к пространственному развитию // *Экономика и предпринимательство*. – 2018. – № 4 (93). – С. 595-596.

⁸ Чижков Ю.В. Международные транспортные коридоры – коммуникационный каркас экономики // *Транспорт Российской Федерации*. 2015. № 5 (60). С. 9.

⁹ Чумляков К. С. Интернационализация национальной транспортной инфраструктуры в условиях неравномерности пространственного развития // *Евразийский юридический журнал*. 2020. № 5 (144). С. 445-446.

¹⁰ Позиционирование региона в системе новых форматов международной экономической интеграции / Колл. моногр.: Под ред. д.э.н., проф. Е.Л. Андреевой; д.э.н., проф. А.Г. Шеломенцева. – Екатеринбург: Институт экономики УрО РАН, 2016. С. 7-9

¹¹ Акбердина В.В., Сергеева А.С. Основные положения концепции развития срединных субрегионов // Стратегии развития социальных общностей, институтов и территорий. Материалы Международной научно-практической конференции: в 2-х томах. – 2015. – С. 57-58.

¹² Чумляков К.С. Транспортные коридоры России в мирохозяйственной интеграции. – Тюмень: ТОГИРРО, 2016. с. 158-165

¹³ Составлено и рассчитано авторами по: Регионы России. Социально-экономические показатели. 2019: Стат. сб. / Росстат. – М., 2019. С. 476-496, 1178-1204.

¹⁴ Там же.

¹⁵ Там же.

¹⁶ Степанов Е.А. Сравнительные преимущества Уральского Федерального округа в мировой экономике // Вестник Челябинского государственного университета. 2017. № 14 (410). Экономические науки. Вып. 59. С. 55-56.

¹⁷ Андреева Е.Л., Тарасов А.Г., Ратнер А.В. Проблемы и перспективы развития внешнеэкономической деятельности арктического региона Урала (на примере ЯНАО) // Российский внешнеэкономический вестник. 2020. № 2. С. 41-42.

¹⁸ Составлено и рассчитано авторами по: Регионы России. Социально-экономические показатели. 2019: Стат. сб. / Росстат. – М., 2019. С. 1178-1204.

¹⁹ Энергетическая стратегия Российской Федерации на период до 2035 года. Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 9 июня 2020 г. № 1523-р.

²⁰ Составлено авторами по: Уральское таможенное управление. URL: <http://utu.customs.ru/folder/176519/document/176520> (дата обращения 25.07.2020).

²¹ Там же.

²² Там же.

²³ Там же.

²⁴ Основные тенденции интеграционного развития России в 2018 г. / Центр интеграционных исследований. Август 2019. URL: https://eabr.org/upload/iblock/4c4/EABR_RF_08_2019_2019_08_22.pdf (дата обращения 25.07.2020).

БИБЛИОГРАФИЯ:

Акбердина В. В., Сергеева А. С. Основные положения концепции развития срединных субрегионов // Стратегии развития социальных общностей, институтов и территорий. Материалы Международной научно-практической конференции: в 2-х томах. – 2015. – С. 57-59.

Андреева Е. Л., Тарасов А.Г., Ратнер А. В. Проблемы и перспективы развития внешнеэкономической деятельности арктического региона Урала (на примере ЯНАО) // Российский внешнеэкономический вестник. 2020. № 2. С. 33- 46.

Вардомский Л. Б. Евразийская интеграция: некоторые итоги и возможные сценарии развития // Российский внешнеэкономический вестник. 2019. № 4. С. 110-126.



Дынкин А. А., Телегина Е. А., Халова Г. О. Роль евразийского экономического союза в формировании большой Евразии // *Мировая экономика и международные отношения*. 2018. Т. 62. № 4. С. 5-24.

Лаврикова Ю. Г., Андреева Е. Л., Тарасов А. Г., Соболев А. О. Развитие внешнеэкономических связей УрФО с учетом перспектив пространственного развития // *Российский внешнеэкономический вестник*. 2017. № 9. С. 73-84.

Позиционирование региона в системе новых форматов международной экономической интеграции / Колл. моногр.: Под ред. д.э.н., проф. Е. Л. Андреевой; д.э.н., проф. А. Г. Шеломенцева. – Екатеринбург: Институт экономики УрО РАН, 2016. – 250 с.

Регионы России. Социально-экономические показатели. 2019: Стат. сб. / Росстат. – М., 2019. – 1204 с.

Россия в цифрах. 2019: Крат. стат. сб. / Росстат. – М., 2019. – 549 с.

Степанов Е. А. Сравнительные преимущества Уральского Федерального округа в мировой экономике // *Вестник Челябинского государственного университета*. 2017. № 14 (410). Экономические науки. Вып. 59. С. 53-62.

Чижков Ю. В. Международные транспортные коридоры – коммуникационный каркас экономики // *Транспорт Российской Федерации*. 2015. № 5 (60). С. 9-15

Чумляков К. С. Интернационализация национальной транспортной инфраструктуры в условиях неравномерности пространственного развития // *Евразийский юридический журнал*. 2020. № 5 (144). С. 444-446.

Чумляков К. С. Транспортные коридоры России в мирохозяйственной интеграции. – Тюмень: ТОГИРРО, 2016. – 184 с.

Чумляков К. С., Игнатюк Ю. Л. Концепция транспортных коридоров как основа подхода к пространственному развитию // *Экономика и предпринимательство*. – 2018. – № 4 (93). – С. 595-599.

Чумляков К. С., Чумлякова Д. В. Транспортное обеспечение внешнеторговых связей России: перспективы создания транспортно-логистических коридоров // *Транспорт: наука, техника, управление. Научный информационный сборник*. – 2016. – № 4. – С. 9-12.

BIBLIOGRAPHY:

Akberdina V. V., Sergeeva A. S. Osnovny'e polozheniya koncepcii razvitiya sredinny'x subregionov // *Strategii razvitiya social'ny'x obshhnostej, institutov i territorij. Materialy' Mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoj konferencii: v 2-x tomax*. – 2015. – S. 57-59.

Andreeva E. L., Tarasov A.G., Ratner A. V. Problemy' i perspektivy' razvitiya vneshnee'konomicheskoy deyatel'nosti arkticheskogo regiona Urala (na primere YaNAO) // *Rossijskij vneshnee'konomicheskij vestnik*. 2020. № 2. S. 33- 46.

Vardomskij L. B. Evrazijskaya integraciya: nekotory'e itogi i vozmozhny'e scenarii razvitiya // *Rossijskij vneshnee'konomicheskij vestnik*. 2019. № 4. S. 110-126.

Dy'inkin A. A., Telegina E. A., Xalova G. O. Rol' evrazijskogo e'konomicheskogo soyuza v formirovanii bol'shoj Evrazii // *Mirovaya e'konomika i mezhdunarodny'e otnosheniya*. 2018. Т. 62. № 4. S. 5-24.

Lavrikova Yu. G., Andreeva E. L., Tarasov A. G., Sobolev A. O. Razvitie vneshnee'konomicheskix svyazej UrFO s uchetom perspektiv prostranstvennogo razvitiya // *Rossijskij vneshnee'konomicheskij vestnik*. 2017. № 9. S. 73-84.



Pozicionirovanie regiona v sisteme novy`x formatov mezhdunarodnoj e`konomicheskoj integracii / Koll. monogr.: Pod red. d.e`.n., prof. E. L. Andreevoj; d.e`.n., prof. A. G. Shelomenceva. – Ekaterinburg: Institut e`konomiki UrO RAN, 2016. – 250 s.

Regiony` Rossii. Social`no-e`konomicheskie pokazateli. 2019: Stat. sb. / Rosstat. – M., 2019. – 1204 s.

Rossiya v cifrax. 2019: Krat. stat. sb. / Rosstat. – M., 2019. – 549 s.

Stepanov E. A. Sravnitel`ny`e preimushhestva Ural`skogo Federal`nogo okruga v mirovoj e`konomie // Vestnik Chelyabinskogo gosudarstvennogo universiteta. 2017. № 14 (410). E`konomicheskie nauki. Vy`p. 59. S. 53-62.

Chizhkov Yu. V. Mezhdunarodny`e transportny`e koridory` – kommunikacionny`j karkas e`konomiki // Transport Rossijskoj Federacii. 2015. № 5 (60). S. 9-15

Chumlyakov K. S. Internacionalizaciya nacional`noj transportnoj infrastruktury` v usloviyax neravnomernosti prostranstvennogo razvitiya // Evrazijskij juridicheskij zhurnal. 2020. № 5 (144). S. 444-446.

Chumlyakov K. S. Transportny`e koridory` Rossii v miroxozyajstvennoj integracii. – Tyumen`: TOGIRRO, 2016. – 184 s.

Chumlyakov K. S., Ignatyuk Yu. L. koncepciya transportny`x koridorov kak osnova podxoda k prostranstvennomu razvitiyu // E`konomika i predprinimatel`stvo. – 2018. – № 4 (93). – S. 595-599.

Chumlyakov K. S., Chumlyakova D. V. Transportnoe obespechenie vneshnetorgovy`x svyazej Rossii: perspektivy` sozdaniya transportno- logisticheskix koridorov // Transport: nauka, tehnika, upravlenie. Nauchny`j informacionny`j sbornik. – 2016. – № 4. – S. 9-12.

