

Е.А. Егорычева

ВЗГЛЯД РОССИИ НА СТРАТЕГИЮ НОВОГО ШЕЛКОВОГО ПУТИ

Описываются особенности реализации проекта нового Шелкового пути «Один пояс – один путь», который является крайне важным и жизненно необходимым для Китая, так как способен дать не только решение по вопросу регулирования внутреннего дисбаланса, при котором западная и северная части страны развиваются гораздо медленнее провинций восточных и южных частей, но и возможность создать новые транспортные, энергетические и торговые коридоры между странами Центральной Азии и Европы, а это означает, что существует вариант более тесного сотрудничества и сближения стран евразийского региона. Отмечено, что на сегодняшний день Российская Федерация с большой активностью принимает участие в данном проекте, в том числе в создании транспортной инфраструктуры Шелкового пути, что позволит ей усилить свою позицию на Востоке.

Ключевые слова: новый Шелковый путь, проект «Один пояс – один путь», Экономический пояс Шелкового пути, развитие и строительство инфраструктуры, инвестиции, свободная торговля.

E.A. Egorycheva

RUSSIA'S VIEW ON NEW SILK ROUTE STRATEGY

Describes the features of the implementation of the project of the New Silk Road “One Belt – One Road”, which is extremely important and vital for China, as it can give not only a solution on the regulation of internal imbalance, in which the western and northern parts of the country develop much slower than the eastern provinces and southern parts, but also the opportunity to create new transport, energy and trade corridors between the countries of Central Asia and Europe, which means that there is an option for closer cooperation relations and rapprochement of the countries of the Eurasian region. It is noted that today the Russian Federation is actively involved in this project, including the creation of the Silk Road transport infrastructure, which will allow it to strengthen its position in the East.

Keywords: New Silk Road, project “One Belt – One Road”, Silk Road Economic Belt, infrastructure development and construction, investment, free trade.

Вступительные замечания

Проект «Экономический пояс Шелкового пути» (ЭППШП) представляет собой часть общей политики Китая на евразийском пространстве. Его основная задача:

- развитие северных районов Китая;
- расширение рынка сбыта китайских товаров;
- стимулирование экспансии китайского капитала в страны Центральной Азии,

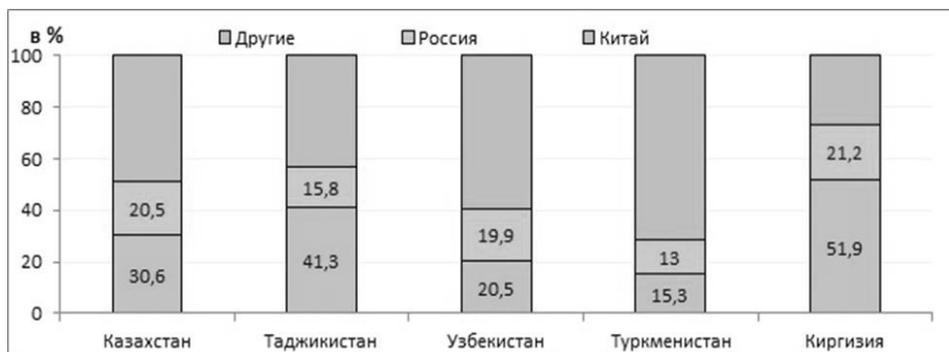
Центрально-Восточной Европы, Закавказья (рис.);

- увеличение производства высокотехнологичной продукции китайского экспорта;
- создание новых транспортных торговых путей в Европу;

В связи с замедлением темпов экономического роста Китая проект нового Шелкового пути предполагает комплекс-

ное развитие товарных рынков стран Европы и Средней Азии, а также разработку и внедрение новых логистических цепей

поставок как в Среднюю Азию, так и для транзита грузов по коридору Китай – Европа – Китай [4].



Доля товаров из России и Китая в импорте центрально- и среднеазиатских республик в 2016 г., % [1]

Стоящие перед стратегией ЭПШП задачи изменяются в процессе реализации проекта. Если первоначальная задача являлась собой лишь содействие социально-экономическому развитию Центрально-Западной части Китая, то сейчас направление стратегии нацелено на формирование межстранового коллективного механизма для углубления экономического сотрудничества с теми государствами, которые расположены на траектории ЭПШП.

Экономика Китая тесно взаимосвязана с мировой экономикой. Китай поддерживает политику открытости, политику свободной торговли. Данный проект позволит углубить сотрудничество между странами, повысит взаимозависимость мировых экономик. Тренд экономического взаимодействия со странами Центральной Азии, через которые будет проходить ЭПШП, оценивается как прогрессирующий и продолжает увеличиваться значительными темпами.

Стоит заметить, что транзитный грузопоток между Китаем и Европой через Российскую Федерацию в настоящий момент

также значительно возрос. За шесть с половиной лет, с того момента, когда был совершен первый грузовой рейс в марте 2011 г. и по август 2017 г., по данной дороге прошло более 1200 грузовых составов, причем стоит отметить, что 900 из этих грузовых составов – в рамках новейшей китайской концепции [2].

Получается, что дальнейшее увеличение эффективности китайско-европейского транспортного коридора будет требовать модернизации, в особенности модернизации ее российского участка. В том числе в данном случае весьма важно устранить все пробелы системы таможенного контроля, которые дают сильные потери в конкурентоспособности всех российских трансграничных коридоров (к примеру, полный осмотр всех транзитных грузовых контейнеров, чего уже нет ни в одной стране). Бесперебойное использование усовершенствованной трассы способно предоставить нашей стране, помимо прямых доходов от транзита, также полное оживление движения по любым внутренним маршрутам [Там же].

Приоритеты сотрудничества

Все страны, находящиеся на протяжении нового Шелкового пути, имеют свои собственные преимущества в ресурсах, и экономики этих стран взаимодополняют друг друга. В связи с этим вытекает необходимость сотрудничества в следующих областях.

Основным приоритетным видом сотрудничества между странами при реализации стратегии нового Шелкового пути является инвестиционное и торговое сотрудничество: упрощение торговых процедур, улучшение инвестиционного климата стран-участниц, снятие барьеров в торговле, создание особых экономических зон, что позволит усилить потенциал взаимного торгового сотрудничества.

Данный проект нацелен на развитие сотрудничества в сфере энергетики. В настоящее время только «Восточная энергетическая компания» поставляет в Китай электроэнергию. Нарастивается возможность реализации совместных проектов в области атомной энергетики.

Необходимо создать инфраструктуру в сфере энергетики, строить нефтегазопроводы, трансграничные сети электроснабжения, а также разрабатывать альтернативные возможности передачи электроэнергии.

Не только в сфере энергетики необходимо развитие транспортной инфраструктуры. При строительстве транспортной инфраструктуры следует уделять особое внимание безопасности на маршруте, устранению «узких» мест. При реализации данного проекта планируется создать единый центр по координации грузопотоков, сократить перегрузку маршрутов, облегчить процедуру таможенного оформления. Планируется запустить строительство портовой инфраструктуры: увеличить

количество и качество морских перевозок, а также произвести информатизацию процессов при морской логистике. Будет запущен механизм по развитию гражданской авиации в том числе.

Реализуя инфраструктурные проекты, Китай продвигает идею использования населения страны в качестве основных трудовых ресурсов, а также приобретения китайских технологий и оборудования при строительстве. При этом десятки стран заинтересованы в участии в данных проектах: США, Россия, Турция, Сингапур, Бразилия и многие другие.

В России существует ряд государственных мер, направленных на поддержку компаний, участвующих в реализации проекта:

1. Финансовые меры:

- предоставление льготного кредитования (ГК «Внешэкономбанк», АО «Росэксимбанк»);
- предоставление страховых услуг в области экспортной деятельности, инвестирования и т.д.;
- различные гарантии государства в отношении обеспечения обязательств.

2. Нефинансовые меры поддержки экспорта:

- консультационные меры (оказание информационной поддержки субъектам малого и среднего бизнеса, выходящим на рынок Китая, открытие различных торговых представительств);
- выставочно-ярмарочная деятельность (значительную поддержку оказывают Торгово-промышленная палата Российской Федерации, Министерство промышленности и торговли, Министерство экономического развития);
- упрощение таможенных процедур.

Для России перспектива превращения в транспортный центр мира – это уникальная возможность, которая позволит:

- выйти российской экономике из кризиса, решить социальный вопрос по безработице, т.е. создать новые рабочие места;

- стимулировать к развитию транспортной и строительной отрасли экономики, к развитию инженерных и научных инициатив;

- повысить инвестиционную привлекательность российских территорий, через которые будет проходить маршрут, и, следовательно, дать толчок к развитию экономической жизни регионов, развитию региональной инфраструктуры, ускорить срок окупаемости инвестиций за счет увеличения транзита по российской территории [5];

- получить доступ к мировым торговым центрам, усилить свой товароборот, нарастить экспортный потенциал и, как результат, выйти на новые рынки.

Однако при всей заманчивости данного проекта Россия рискует столкнуться со следующими трудностями:

- Китай будет жестко проводить собственную политику, отстаивать государственные интересы и навязывать свои правила игры;

- существует вероятность усиления конкуренции и возникновения противостояния Китаю в стратегически важных регионах Центральной Азии, Закавказья и Восточной Европы;

- при строительстве ЭПШП идущая в Европейскую Россию часть маршрута будет проходить через Казахстан, что позволит ему получать транзитные платежи;

- использование китайского капитала предполагает закупку китайского оборудования, при этом российская промышленность не будет принимать участия в проекте [3].

Тем не менее хотя данный проект и сопряжен со многими рисками, однако это отличная возможность для России углубить экономическое сотрудничество с Китаем и закрепить свое влияние в регионе.

Литература

1. *Кравченко Л.И.* Шелковый путь в контексте российских национальных интересов // Центр Сулакшина (Центр научной политической мысли и идеологии). URL: <http://rusrand.ru/actuals/shelkovyy-put-v-kontekste-rossiyskih-nacionalnyh-interesov> (дата обращения: 23.11.2018).
2. *Ларин А.Г.* Новый Шелковый путь и его сопряжение с ЕврАзЭС: некоторые замечания // Общество и государство в Китае. 2016. Т. 46, № 1. С. 339–354.
3. *Луконин С.А.* Экономический пояс Шелкового пути: риски и возможности для России // Международная торговля и торговая политика. 2015. № 4. С. 18–29.
4. Россия выезжает на «Шелковый путь» // Ведомости. URL: <http://inozpress.kg/news/view/id/50199> (дата обращения: 23.11.2018).
5. *Строганов А.О.* Новый Шелковый путь: вызов российской логистике // Азимут научных исследований: экономика и управление. 2016. Т. 5, № 4. С. 358–362.

Literatura

1. *Kravchenko L.I.* Shelkovyj put' v kontekste rossijskikh natsional'nykh interesov // Tsentr Sulakshina (Tsentr nauchnoj politicheskoy mysli i ideologii). URL: <http://rusrand.ru/actuals/shelkovyy-put-v-kontekste-rossiyskih-nacionalnyh-interesov> (data obrashcheniya: 23.11.2018).
2. *Larin A.G.* Novyj Shelkovyj put' i ego sopryazhenie s EvrAzES: nekotorye zamechaniya // Obshchestvo i gosudarstvo v Kitae. 2016. T. 46, № 1. S. 339–354.

Ильина Г.Г., Егоров А.Ю. Формирование системы статистических индикаторов...

3. *Lukonin S.A.* Ekonomicheskij poyas Shelkovogo puti: riski i vozmozhnosti dlya Rossii // *Mezhdunarodnaya trgovlya i trgovaya politika*. 2015. № 4. S. 18–29.

4. Rossiya vyezhaet na “Shelkovyj put’” // *Vedomosti*. URL: <http://inozpress.kg/news/view/id/50199> (data obrashcheniya: 23.11.2018).

5. *Stroganov A.O.* Novyj Shelkovyj put’: vyzov rossijskoj logistike // *Azimut nauchnykh issledovanij: ekonomika i upravlenie*. 2016. T. 5, № 4. S. 358–362.

DOI: 10.25586/RNUV9276.19.03.P.035

УДК 330.101.54

Г.Г. Ильина, А.Ю. Егоров

ФОРМИРОВАНИЕ СИСТЕМЫ
СТАТИСТИЧЕСКИХ ИНДИКАТОРОВ, ВЛИЯЮЩИХ
НА ТЕНЕВУЮ ЭКОНОМИКУ

Изучены основные методы оценки и измерения ненаблюдаемой экономики, рассмотрена система статистических индикаторов, влияющих на теневую экономику, и на основе математических методов выявлены наиболее значимые из них. Приведены источники измерения и оценки ненаблюдаемой экономики, сгруппированы показатели, используемые при оценке доли теневой экономики. Предложены задачи, направленные на борьбу с теневой экономикой.

Ключевые слова: ненаблюдаемая экономика, теневая экономика, индикатор, доля, Международный валютный фонд, МВФ, анализ, уравнение, система, тренд, потребление, спрос, налог.

G.G. Il'ina, A.Yu. Egorov

FORMATION OF THE SYSTEM OF STATISTICAL INDICATORS
INFLUENCING THE SHADOW ECONOMY

The main methods of estimating and measuring the non-observed economy are studied, the system of statistical indicators affecting the shadow economy is considered, and the most significant of them are identified on the basis of mathematical methods. The sources of measurement and assessment of the non-observed economy are given, the indicators used in estimating the share of the shadow economy are grouped. Proposed tasks aimed at combating the shadow economy.

Keywords: non-observed economy, shadow economy, indicator, share, International Monetary Fund, IMF, analysis, equation, system, trend, consumption, demand, tax.

На современном этапе развития в России возрастает роль теневой экономики, которая сегодня по различным оценкам составляет более трети всей экономики. Высокая доля теневой экономики приводит к таким негативным последствиям, как:

- снижение эффективности налоговой и бюджетной системы;
- искажение объема и структуры экономики, а также макроэкономических пропорций между производством, распределением, перераспределением и потреблением;