УДК 339

Ю. В. Мишальченко
Санкт-Петербургский государственный университет

Т. И. Юкина
Санкт-Петербургский государственный экономический университет

«ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ПОЯС ШЕЛКОВОГО ПУТИ»: ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ В МЕЖДУНАРОДНОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ И ПРАВОВОЙ СИСТЕМАХ

Исследуется форма международной интеграции – зоны свободной торговли. Рассматриваются предпосылки, способствовавшие формированию зоны свободной российско-китайской торговли в г. Хэйхэ и развитию трансграничного экономического сотрудничества. В качестве дополнительно созданных барьеров для торговли анализируется вопрос санкций, которые и предопределяют «восточный вектор» экономического развития для России. «Экономический пояс Шелкового пути» и его составная часть – транспортный коридор «Западная Европа – Западный Китай», по мнению авторов, способствуют развитию и диверсификации торговли между Россией и Китаем.

Зона свободной торговли, санкции, «восточный вектор» экономического развития, «экономический пояс Шелкового пути», морской Шелковый путь, концепция «Один пояс – один путь», транспортный коридор «Западная Европа – Западный Китай», трансграничное экономическое сотрудничество

Создание зон свободной торговли между Россией и Китаем способствует развитию торговли между странами, а также улучшению инвестиционного климата и формированию новых транспортных коммуникаций в Евразии.

Зона свободной торговли (ЗСТ) – **это одна из форм международной интеграции**, в результате которой тот или иной регион получает возможность преодолеть низкий уровень своего экономического развития и зависимость от других регионов благодаря преференциальному режиму, а также отмене количественных ограничений во взаимной торговле в соответствии с международным договором.

«Свободная зона, или зона свободной торговли, – это огороженная или любым другим образом изолированная физическая местность в порту или аэропорту или около них, где не взимаются таможенные сборы. Такая зона рассматривается как находящаяся вне тарифного регулирования данной страны» [1].

ЗСТ появились несколько десятилетий назад, а в последнее время их создание можно считать достаточно популярным. Постепенно единое рыночное пространство перешло в целостное образование. Международный договор, подписываемый участниками ЗСТ, может позволить: расширить границы внутреннего рынка и осуществить доступ участников к стратегическим внешним рынкам, увеличить оборот продукции основных отраслей экономической деятельности, преодолеть сложности по сбыту готовой продукции и услуг, сократить издержки и ускорить торговые операции, развить инфраструктуру.

Согласно Федеральному закону «Об основах государственного регулирования внешнеторговой деятельности» от 08.12.2003 № 164-ФЗ «Зона свободной торговли – таможен-

ные территории, на которых в соответствии с международным договором с одним или несколькими государствами либо группами государств отменены таможенные пошлины и другие меры ограничения внешней торговли товарами, происходящими с данных таможенных территорий, в отношении практически всей внешней торговли такими товарами в пределах данных таможенных территорий…» [2]. Относительно третьих сторон участники ЗСТ могут не осуществлять применение таможенных пошлин, а сохранять независимость таможенного режима и проводить собственную рыночную политику.

Чаще всего создание ЗСТ начинается с двухсторонних государственных договоренностей, к которым впоследствии могут присоединиться новые партнеры. Соглашения ЗСТ допускают каскадное подключение: если некоторые страны подписывают соглашение по формированию ЗСТ с объединенными свободной торговлей странами, то новая ЗСТ будет состоять из базовой ЗСТ, дополненной новыми участниками. Условия ЗСТ распространяются в основном на все товары, кроме сельскохозяйственной продукции, при этом между участниками сохраняются таможенные границы. При этом устраняются барьеры на пути обмена товарами или услугами, поэтому торговля может расти в результате специализации и разделения труда. В отличие от других интеграционных форм наличие общей границы между участниками ЗСТ не обязательно, а образование беспошлинных территорий предполагается осуществлять в достаточный для адаптации производителей к новым конкурентным условиям срок. ЗСТ функционируют и в Европе, и в Азии, и в Америке. Наиболее развитыми считаются ЗСТ США, Индии, Чили. Наибольшим числом соглашений обладает Европейский союз. Достаточно быстро расширилась сфера взаимодействия Сингапура.

«Торговые войны» между странами, т. е. искусственное сдерживание чужой продукции, должно остаться в прошлом. От снятия барьеров, мешавших одним выгодно продавать свою продукцию, а другим покупать ее по более низкой цене, выиграют в первую очередь простые граждане. Единственным мерилом станет качество товара и его конкурентоспособность. Автор «сингапурского экономического чуда» Ли Куан Ю, при котором Сингапур превратился из страны «третьего мира» в один из главных финансовых центров, дал актуальный совет: «Вам, конечно, виднее, но если вам нужны инвестиции и экономический рост, с соседями лучше не воевать, а торговать» [3]. В России сингапурский совет нашел понимание. На Международном инвестиционном форуме в Сочи 1–4 октября 2015 г. было отмечено: «…даже в сложные периоды межгосударственных отношений бизнес должен и может находиться вне политики, не разобщать страны и рынки, а, наоборот, объединять их, и такие предпринимательские контакты в конечном счете связывают государства гораздо крепче, чем любая политика» [4].

Теория сравнительных преимуществ Д. Рикардо – предпосылка создания ЗСТ. Основоположником доктрины свободной торговли признан английский экономист начала XIX в. Давид Рикардо, который придавал большое значение развитию торговых связей, ценообразованию и конкуренции. В центре его аргументации находится теория сравнительных преимуществ, показывающая влияние внешней торговли на потребление, производство и норму прибыли. Теория Д. Рикардо разработана на основе анализа роста роли внешней торговли в условиях углубляющегося международного разделения труда. Внешняя торговля, по его мнению, является источником прогресса и единственным средством, способным помешать падению прибыли. Таким образом, принцип сравнительных преимуществ, или сравнительных затрат, перерастает в международную конкуренцию. Пре-

имущественный характер внешней торговли, по мнению Д. Рикардо, состоит в увеличении массы и разнообразия ассортимента, на которые может расходоваться доход. С другой стороны, внешняя торговля увеличивает и производство благодаря обилию и дешевизне импортных товаров, создавая фактор сбережения и накопления капитала за счет сокращения потребительских расходов.

Кроме того, внешняя торговля может увеличивать и прибыль за счет снижения зарплаты. Д. Рикардо полагал, что при системе свободной торговли каждая страна сможет затрачивать свой труд и капитал на такие отрасли промышленности, которые доставят ей наибольшие выгоды. И надо следовать этому принципу, так как он приводит к наиболее экономному разделению труда между нациями. Следует учесть, что подобный обмен не мог быть реализован между гражданами одной страны, поскольку капитал внутри страны перемещается в поисках самой высокой прибыли.

Любой поток благ в международной торговле дает двусторонние преимущества. Выигрыш потребителей в стране-импортере объективно превосходит проигрыш производителей, и, наоборот, в стране-экспортере превалирует выигрыш производителей. Если страна только экспортирует или импортирует, все равно она получает выигрыш, несмотря на то, что в стране-импортере проигрывают производители, а в стране-экспортере – потребители. В любой стране выгодно экспортировать нечто, что она делает лучше и дешевле, чем все остальное, и также может быть выгодно специализироваться на производстве данного товара. Отсталой по экономическим показателям стране невыгодно все без исключения импортировать, но выгодно производить товары с относительно низкими издержками. Самой преуспевающей стране, имеющей экономические абсолютные преимущества, целесообразно отказаться от производства затратных товаров взамен на их импорт. В обоих случаях идут процессы перераспределения ресурсов из более затратных отраслей в менее затратные. Когда страна производит товар дешевле относительно другой страны, имея абсолютное преимущество, выгода соответствующего экспортера очевидна. Но совершенно не очевидна выгода экспорта товара в ситуации, когда по сравнению с остальным миром имеется более высокая себестоимость.

Д. Рикардо показал, что возможности выгодного товарного обмена между странами значительно больше, чем это предполагал А. Смит. По А. Смиту, стране следует руководствоваться абсолютными преимуществами перед своими партнерами и продавать на внешнем рынке те товары, которые она делает дешевле других стран. Развивая идеи А. Смита, Д. Рикардо доказал, что любая страна может участвовать с выгодой для себя во внешней торговле, а не только страны с абсолютными преимуществами. Даже если страна не имеет абсолютных преимуществ, она может иметь сравнительные преимущества. Например, Португалия в его примере обладает преимуществами перед Англией в производстве и сукна, и вина, ибо она затрачивает меньше труда на производство и того, и другого товара. Тем не менее Португалии выгоднее употреблять свой капитал на производство вина, за которое она получит больше сукна из Англии, чем она произвела бы сама, если бы переместила часть своего капитала из виноделия в производство сукна. Согласно теории Д. Рикардо каждая страна должна производить и вывозить товары с относительно меньшими издержками, хотя они могут быть выше, чем в других странах. Не обязательно, чтобы затраты на производство некоего товара были меньше по сравнению с затратами на аналогичные товары, созданные за рубежом. Вполне достаточно, чтобы страна экспортировала те товары, по которым у нее есть сравнительные преимущества, т. е. чтобы по этим товарам соотношение за-

трат с затратами других стран было бы более благоприятным для экспортера. В этом и проявляется закон сравнительных преимуществ. Теория сравнительных преимуществ утверждает, что на неограниченном рынке каждый источник производства будет, как правило, специализироваться в той деятельности, где у него есть сравнительное, а не абсолютное преимущество. Конечным результатом будет богатство и благополучие для всех участников ЗСТ. Тем не менее теория сравнительных преимуществ основана на ряде допущений: наличие двух стран и двух товаров; учет издержек производства только в виде заработной платы; игнорирование различий в уровне заработной платы между странами. Эти исходные предпосылки были необходимы для выявления основных принципов развития международной свободной торговли. Теория сравнительных преимуществ рекомендует стране импортировать те товары, издержки производства которых в данной стране выше по сравнению с экспортируемыми товарами. Д. Рикардо представил теоретическое обоснование для решения проблемы экономического роста на долгосрочной основе.

Классические аспекты сравнительных преимуществ используются в развитии российской государственной политики импортозамещения. «Мы заинтересованы не просто в механическом замещении нормальных иностранных товаров на посредственные российские. Речь должна идти о создании товаров, конкурентоспособных не только применительно к условиям российского рынка, а применительно к условиям мирового рынка», – отмечено на Международном инвестиционном форуме в Сочи 1–4 октября 2015 г. [5].

Санкции ЕС и США – предпосылка формирования «восточного вектора» экономического развития России. В наше время в качестве искусственно созданных издержек можно рассматривать санкции как барьеры для мировой свободной торговли. За полтора года ущерб от санкций для России составил 25 млрд долл., а партнеров по Еврозоне – 100 млрд долл. [6]. Понесли ущерб компании, экономические операторы, работающие на российском рынке. В 2014 г. Россия переориентировала стратегию внешней экономической деятельности в силу влияния политических событий и ускорила процесс диверсификации мирового рынка и инвестиций.

Однако ремиссия российской экономики продолжает отражаться на внешней политике, а девальвация рубля влечет дальнейшее технологическое отставание в связи с увеличением стоимости закупки высоких технологий, о чем было отмечено на Всемирном экономическом форуме в Давосе 20–23 января 2016 г. При этом на форуме было также высказано мнение о том, что помимо негативных тенденций кризис несет и положительные последствия для России, среди которых можно выделить стимул к реформам и девальвация рубля, способствующая инвестированию [7]. Генеральный секретарь Международной торговой палаты на форуме в Давосе подчеркнул, что это самые низкие темпы экономического роста мировой экономики за последнюю четверть века и низкие цены на нефть, что является вызовом для всей мировой экономической системы.

По прогнозам Всемирного банка рост мировой экономики в 2016 г. ожидается на 2,9 %, а в будущем – на 3,1 %, что соответственно на 0,4 % и 0,1 % меньше, чем предполагалось в июне прошлого года, говорится в докладе «Глобальные экономические перспективы» [8]. Таким образом, Всемирный банк пересмотрел свои оценки в сторону ухудшения, а главным фактором торможения мирового роста в новом году являются страны с формирующимися рынками. Однако согласно этому докладу в 2017 и 2018 гг. ожидается подъем российской экономики.

В связи с санкционными препятствиями российско-европейской торговли актуальность приобретает «***восточный вектор» экономического развития***, где ключевыми фигурами свободной мировой торговли могут быть Россия и Китай. Растет число точек сопряжения между этими странами. Обе стороны развертывают расширенное экономическое сотрудничество через такие блоки, как БРИКС, ШОС, АТЭС, СВМДА и др. Все это создало важную платформу для стратегического взаимодействия и партнерства между Россией и Китаем.

Реализуются новые долгосрочные совместные проекты в высокотехнологичных отраслях, вследствие чего укрепляется материальная основа база двусторонних отношений.

Активно развивается сотрудничество между северо-востоком Китая и регионом Дальнего Востока России, формируются приоритетные проекты регионального сотрудничества. КНР – важнейший партнер на Дальнем Востоке, экономическое развитие которого в течение последних двадцати лет было тесно связано с китайской экономикой, и в ближайшие десятилетия будет по-прежнему зависеть от темпов торгово-экономического взаимодействия двух государств.

«Китайско-российское торгово-экономическое сотрудничество органично соединяет <…> торговлю с инвестициями, правительственное взаимодействие с местным сотрудничеством, путем инвестирования направляет сотрудничество, углубляет отношения многовекторного торгово-экономического взаимодействия двух стран и закладывает надежный фундамент для достижения намеченной цели – к 2020 г. довести объем двусторонней торговли до 200 млрд долл. США» [9].

Перспективы развития трансграничного экономического сотрудничества в Евразии. Значение зон свободной торговли для Китая состоит в поиске нового пути, новой модели политики реформ и открытости. Создание новых ЗСТ объясняется тем, что в международной экономической конкуренции прежние преимущества постепенно исчезают, поэтому необходим поиск новых. Создание ЗСТ в Китае стало своего рода окончательной версией строительства особых экономических зон, которое достигло своего пика.

Создание ЗСТ между Россией и Китаем способствует диверсификации торговли между странами, а также улучшению инвестиционного климата, что позволит открыть рынок иностранных инвестиций на Дальнем Востоке. Задача Министерства РФ по развитию Дальнего Востока – привлечение иностранных инвестиций для поддержки развития экономики региона. В качестве механизма привлечения иностранных инвестиций создаются ***территории опережающего развития*** (ТОР) на Дальнем Востоке. «Развитием идей ТОР является создание свободного порта Владивосток» [10]. На данный момент функционируют три действующих ТОР («Комсомольск», «Хабаровск», «Надеждинская»), а также отобраны для реализации и создаются шесть перспективных ТОР («Белогорск», «Приамурская», «Камчатка», «Кангалассы», «Беринговский», «Михайловская»).

Законодательно ТОРы закреплены Федеральным законом от 29.12.2014 № 473-ФЗ «О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации» [11]. Новые механизмы развития Дальнего Востока, по словам министра по развитию Дальнего Востока Александра Галушки, приносят свыше 993 млрд р. инвестиций в экономику [12].

«До 2018 г. эти точки роста могут создаваться исключительно на Дальнем Востоке и в моногородах» [13].

«Инвесторы получат уникальные возможности для работы на российском рынке и, что важно, выгодный плацдарм для прямого выхода на емкий растущий рынок АТР», – отметил Владимир Путин о территориях опережающего развития на Петербургском международном экономическом форуме 19 июня 2015 г. [14]. А 3–5 сентября 2015 г. во Владивостоке прошел Восточный экономический форум, и вопросу территорий опережающего развития было уделено особое внимание.

Главная задача состоит в том, чтобы территории опережающего развития благодаря своим преференциям не трансформировались в офшорные зоны. С помощью контроля со стороны Министерства РФ по развитию Дальнего Востока вполне возможно, что этого удастся избежать, а у Дальнего Востока есть шансы стать российским аналогом «китайского экономического чуда».

Единственная пара городов на российско-китайской границе с кратчайшим расстоянием друг от друга (700 м), а также согласованностью на правительственном уровне, – это ***Благовещенск*** и ***Хэйхэ*** (провинция Хэйлунцзян), между которыми с 2004 г. действует безвизовый режим. Они расположены в центре экономического кольца Северо-Восточной Азии и трех крупных транспортных коридоров, соединяющих Маньчжурию, Хэйхэ, Суйфэньхэ с Россией [15]. Хэйхэ является одним из главных городов-портов Китая, зоной российско-китайской свободной торговли, а также пилотным городом приграничной торговли по расчетам и платежам «рубль–юань» между КНР и РФ.

В связи с перечисленными аспектами, а также региональными преимуществами у Хэйхэ есть привилегия для создания зоны трансграничного экономического сотрудничества и прямого выхода на рынок обеих стран. Зона приграничной экономической кооперации также создаст хорошую платформу для построения «экономического пояса Шелкового пути» и морского Шелкового пути и хэйлунцзянского «экономического пояса», обращенного на рынок российского Дальнего Востока.

Зона трансграничного экономического сотрудничества – новая инициатива Китая, которая способствует эффективному углублению сотрудничества между приграничными регионами. В отчетном докладе правительства премьер Госсовета КНР Ли Кэцян указал на необходимость расширения открытости внутренних и приграничных районов, повышения уровня развития зон приграничного и трансграничного экономического сотрудничества. В связи с этим правительство провинции Хэйлунцзян и выступило с предложением – построить «экономический коридор» «Китай – Монголия – Россия» и хэйлунцзянский «экономический пояс» речного, сухопутного и морского Шелкового пути. В этом генеральном плане Харбин представлен как центральный город российско-китайского регионального сотрудничества. Строительство хэйлунцзянского моста окажет существенную поддержку развитию зоны трансграничного экономического сотрудничества, соединив Хэйлунцзян с Благовещенском, а Хэйхэ станет в этом проекте главной узловой точкой приграничного региона.

Международный проект «Экономический пояс Шелкового пути» (ЭПШП). «Снятие инфраструктурных ограничений дает выход российским товарам к новым рынкам, создает запас пропускных способностей, обеспечивает возможность нашим предприятиям оперативно реагировать на изменения мировой конъюнктуры и дает возможность переключить поставки с запада на восток или обратно, а также на другие направления в зависимости от спроса и цены на продукцию», – отметил министр транспорта РФ Максим Соколов 4 декабря 2015 г. на Пленарной сессии «Транспорт и экономика: формула взаимозависимости» в рамках «Транспортной недели – 2015» [16].

Благодаря своему географическому расположению Россия играет особую роль в обеспечении евроазиатских связей: именно через ее территорию из Азии в страны Европы перевозится большее количество грузов. По этой причине она может стать важной узловой платформой по реализации проекта нового Шелкового пути.

Хорошие перспективы развития транзита проявляются на направлении Западный Китай – Европа (через Казахстан) и Китай – Европа (через пограничный переход Забайкальск): объем транзитных грузов по Транссибирской железнодорожной магистрали в сообщении с Китаем составил 66 тыс. контейнеров за 9 месяцев 2015 г., т. е. практически удвоился по сравнению с аналогичным периодом прошлого года [16].

Проект ЭПШП станет главной движущей силой в становлении центра Евразии как территории совместного развития и нового самостоятельного экономического региона, объединив Азию и Европу вокруг концепции торговли.

Данная инициатива также способствует решению внутренних проблем Китая, так как содействует устранению дисбаланса между северо-западом КНР и ее южно-восточными провинциями за счет равномерного распределения ресурсов и производств. При этом есть возможность осуществления внутренних интересов страны путем поиска внешних рынков и возможностей для выхода на них с инвестициями, новыми планами экономического взаимодействия со своими партнерами. Наращивать инвестиции в зарубежные рынки КНР планирует при поддержке своих банков.

Международное сотрудничество в данной сфере – это новая форма интеграции, продолжение политики реформ и открытости Китая. В прошлом строительство особых экономических зон было приближено к «островкам развитой рыночной экономики», новая китайская инициатива, официальное название которой «Один пояс – один путь», объединит Китай и страны Центральной Азии, соединит регион с Африкой и Европой.

«Один пояс – один путь» – это не просто транспортный коридор, это всестороннее экономическое сотрудничество, которое охватывает инфраструктуру, энергоресурсы, сферу инвестиций, а также содействует экономическому сотрудничеству и развитию в соответствующих странах.

Результаты этой стратегической программы наблюдаются уже сегодня. В городе Цюаньчжоу провинции Фуцзянь 11–12 февраля 2015 г. открылся Международный симпозиум «Создание нового Шелкового пути XXI века» при поддержке пресс-канцелярии Госсовета КНР с участием специалистов из США, Индии, Египта, Мьянмы, Сингапура и Таиланда. «Сообщество с единой судьбой: создадим морской Шелковый путь XXI века совместными усилиями» – девиз данного симпозиума, посвященного вопросам создания морского Шелкового пути.

9 декабря 2014 г. в Мадрид прибыл первый поезд по железнодорожной линии «Иу – Синьцзян – Европа». Железнодорожный состав выехал из восточной провинции Китая Чжэцзян, по пути своего следования проехал по территории северо-западного Китая, Казахстана, России, Беларуси, Польши, Германии и Франции, преодолев 13 тыс. км за 21 день. По железнодорожному полотну в Китай доставятся испанские товары – ветчина, вино, оливковое масло и т. д. Это самая длинная железнодорожная магистраль между Китаем и Европой, открытие которой, по словам Анны Пастор, министра развития Испании,

станет «знаменательной вехой в истории железнодорожной индустрии»[1]. Кроме того, магистраль повторяет контуры нового ЭПШП.

По железнодорожной магистрали «Баку – Тбилиси – Карс» прошел состав на грузинском участке Ахалкалаки – Карцахи. Являясь частью нового транспортного коридора, магистраль открывает путь из Азии в Европу через Турцию за счет объединения железнодорожных линий Азербайджана, Грузии и Турции в рамках международного соглашения. Включение стран Закавказья в программу ЭПШП является логическим пролонгированием континентальной части проекта.

Российская ветка Шелкового пути представляет собой долгосрочный проект. Грузовая линия пройдет по направлению Ляньюньган – Урумчи – Бишкек – Душанбе – Тегеран – Стамбул – Москва – Роттердам. Пассажирская линия пройдет по направлению Пекин – Москва, т. е. по всей территории России. Скоростная железная дорога Москва – Казань является предметом инвестиционных планов Китая.

Стоит отметить, что при всех положительных результатах, которые планируются при формировании проекта ЭПШП, изначально он вступил в противоречие и конкуренцию с программами евразийской направленности, а именно с продвигаемым Россией Евразийским экономическим союзом (ЕАЭС). Однако в послании к Федеральному собранию 3 декабря 2015 г. глава государства отметил: «Достигнута принципиальная договоренность о сопряжении евразийской интеграции с китайской инициативой «Экономического пояса Шелкового пути»» [17]. По сравнению с ЕАЭС ЭПШП и морской Шелковый путь имеют ряд преимуществ: простираются во всех направлениях, а не только на Восток; объединяют более емкий рынок; развиваются на основе древнего Великого Шелкового пути; финансируются Китаем.

Международный транспортный коридор «Западная Европа – Западный Китай». Составной частью реализации проекта ЭПШП является строящаяся автомобильная магистраль «Западная Европа – Западный Китай», идущая от Северной Европы до западного Китая. Это новый путь в Европу. Создание основной части этого транспортного коридора финансируется следующими международными институтами: Всемирным банком, Международным банком реконструкции и развития (МБРР), Европейским банком реконструкции и развития (ЕБРР), Азиатским банком развития (АБР), Азиатским банком инфраструктурных инвестиций (АБИИ), Японским агентством по международному сотрудничеству (ЯАМС), Исламским банком развития (ИБР), Банком развития БРИКС и Фондом Шелкового пути.

Реализация проекта осуществляется с большой долей участия Казахстана, который в основном завершил строительство своей части. «Сделанные нами предварительные расчеты показывают, что мы можем претендовать на порядка 7–8 % морских перевозок, которые Китай осуществляет в Западную Европу. Этот проект быстро окупится и позволит сократить время доставки грузов. Скажем, по морскому пути из Ляньюньгана до Варшавы перевозка занимает от 45 до 60 дней, а через Казахстан и Россию это могло бы занять от трех до пяти дней, а это означает серьезную экономию» [18]. Таким образом, это альтернатива Суэцкому каналу, а также Транссибирской магистрали, нахождение в пути по которой составляет около 14 суток. Поэтому какое-то время этот проект сдерживался российской стороной из-за риска снижения значения этой магистрали и инфраструктуры Дальнего Востока.

[1] «В Мадрид прибыл первый железнодорожный состав „Иу – Синьцзян – Европа“». Информационное агентство Синьхуа. URL: http://russian.news.cn/importnews/2014-12/10/c_133844180.htm (дата обращения: 20.01.2016).

Автотрасса «Западная Европа – Западный Китай» дает возможность для выхода в Гамбург, один из крупнейших портовых городов Европы, так как маршрут транспортного коридора проходит по традиционному пути торгового сообщения России и стран Европы. Российская Федерация сможет активно использовать российские порты в качестве международных транзитных коммуникаций. Порты, расположенные на Балтийском море, будут задействованы в первую очередь: Архангельск, Мурманск, водные пути рек Волжского бассейна. Транспортные связи между Азией и Европой примут новый облик за счет соединения портов Желтого моря с портами Ленинградской области, а импорт товаров из Китая улучшен в ходе реализации данного инфраструктурного проекта.

Грузоперевозки обеспечиваются через территории КНР, Казахстана и РФ по следующим трем направлениям: Китай – Казахстан, Китай – Центральная Азия, Китай – Казахстан – Россия – Западная Европа (рис. 1). Это наиболее оптимальный путь из Европы в Китай с минимальным количеством пересекаемых границ.

Рис. 1

Между Россией, Китаем и Европейским союзом подписаны межправительственные меморандумы, а международный юридический статус автомобильной магистрали зафиксирован с принятием Федерального закона № 337-ФЗ «О ратификации Соглашения между правительствами государств – членов Шанхайской организации сотрудничества о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок» [16]. При этом реализация данного соглашения планируется к 2020 г. Функционировать транспортный коридор «Западная Европа – Западный Китай» начнет в конце 2016 г. после завершения строительства пункта пропуска «Нур Жолы» на государственной границе с Китаем [19]. На данный момент с помощью подписания соглашения между министерствами транспорта России и Китая достигнута временная договоренность о возможности перевозок для российской стороны между сибирскими регионами России и западными районами Китая с транзитом через Казахстан начиная с 2016 г.

Протяженность международного маршрута «Западная Европа – Западный Китай» составит 8,5 тыс. км: 3 тыс. км пройдут по территории Китая, 2,8 тыс. км – через Казахстан, а 2,2 тыс. затронут Россию. Это регионы Ленинградской, Московской, Владимирской,

Нижегородской, Оренбургской областей, а также республик Татарстан, Башкортостан, Чувашия[2]. При этом начало автодорога возьмет у Западного скоростного диаметра (ЗСД) в Санкт-Петербурге. Российскую часть автомобильной трассы «Западная Европа – Западный Китай» планируется завершить к 2020 г., о чем заявил министр транспорта РФ Максим Соколов [20]. При этом малый и средний бизнес получат стимул для развития, спрос на строительные материалы отечественного производства увеличится, в связи с чем возрастет занятость в данной отрасли производства.

Санкт-Петербург – Москва – головной участок международного транспортного коридора «Западная Европа – Западный Китай». Автомагистраль «Москва – Санкт-Петербург» протяженностью 140 км, затрагивающая территории Санкт-Петербурга, Ленинградской и Новгородской областей, является крупным инфраструктурным проектом, начало которому положено в 2015 г. Центральная кольцевая автодорога в Московской области протяженностью 334 км также является составной частью транспортного коридора «Западная Европа – Западный Китай» (рис. 2), а также проектом федерального уровня, на строительство которого выделены денежные средства из Фонда национального благосостояния [16].

Проделанный анализ, выдвинутые предложения раскрывают новые возможности расширения сотрудничества и обмена опытом между РФ и Китаем. Создание ЗСТ между Россией и Китаем является долгосрочным проектом. Рост торговли между странами свиде-

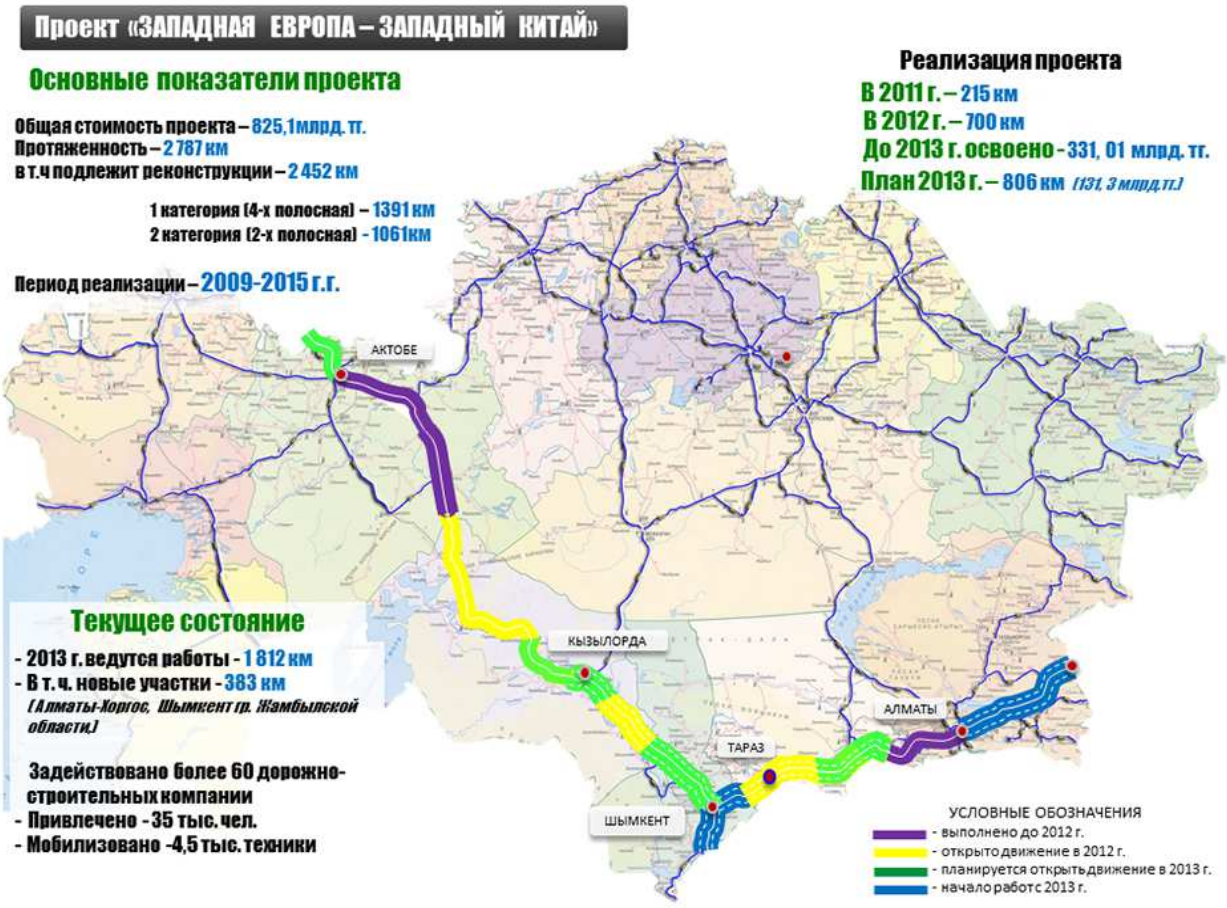

Рис. 2

[2] Имеется также возможность продолжения автодороги до границы с Финляндией.

тельствует о том, что в будущем проект создания ЗСТ станет необходимой частью сотрудничества и развития социальной экономики обеих стран. Постепенное снижение торговых и инвестиционных барьеров способствует оптимизации финансовых потоков внутри экономической системы стран-участниц, что является важной задачей реализации проекта ЭПШП, в ходе которого удаленные ранее экономические регионы получат новые возможности для развития в системе мировой экономики.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. The World Bank Annual Report. 1992. URL: http://documents.worldbank.org/curated/en/1992/01/12707264/world-bank-annual-report-1992-banque-mondiale-rapport-annuel-1992 (дата обращения: 07.01.2016).

2. Федеральный закон РФ от 08.12.2003 № 164-ФЗ «Об основах государственного регулирования внешнеторговой деятельности» // Рос. газ. 2003. № 3368 (0). 18 дек. URL: http://www.rg.ru/2003/12/18/vneshtorg-dok.html (дата обращения: 07.01.2016).

3. Наследство Ли Куан Ю: Варданян, Гуриев и Кудрин о сингапурском реформаторе. URL: https://slon.ru/posts/49589 (дата обращения: 20.12.2015).

4. Международный инвестиционный форум «Сочи–2015». Сочи, Краснодарский край, Россия, 1–4 окт. 2015 г. Выступление Дмитрия Медведева на пленарном заседании. URL: http://government.ru/news/19887 (дата обращения: 20.12.2015).

5. Международный инвестиционный форум «Сочи–2015». Сочи, Краснодарский край, Россия, 1–4 окт. 2015 г. URL: http://www.forumkuban.ru (дата обращения: 20.12.2015).

6. Международный инвестиционный форум «Сочи–2015». Сочи, Краснодарский край, Россия, 1–4 окт. 2015 г. Панельная дискуссия «Россия и Евроатлантические экономические партнеры. Каковы шансы на запуск новой стадии отношений?» URL: http://ru.disai.org/sochi2015/player/?play=201510020200 (дата обращения: 20.12.2015).

7. Всемирный экономический форум. Давос, 20–23 янв. 2016 г. URL: http://www.weforum.org/events/world-economic-forum-annual-meeting-2016/sessions/the-outlook-for-russia (дата обращения: 25.01.2016).

8. A World Bank Group Flagship Report. Global Economic Prospects. Spillovers amid Weak Growth. 2016. URL: http://www.worldbank.org/content/dam/Worldbank/GEP/GEP2016a/Global-Economic-Prospects-January-2016-Spillovers-amid-weak-growth.pdf (дата обращения: 27.01.2016).

9. Лю Хуацинь. Новый этап китайско-российского торгово-экономического сотрудничества // Китай. 2014. № 10 (108). С. 20.

10. Восточный экономический форум. Владивосток, Россия, 3–5 сент. 2015 г. URL: http://forumvostok.ru/mesto/o-dalnem-vostoke (дата обращения: 16.03.2016).

11. Федеральный закон РФ от 29.12.2014 № 473-ФЗ «О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации» // Рос. газ. 2014. № 6571. URL: http://www.rg.ru/2014/12/31/territorii-dok.html (дата обращения: 20.01.2016).

12. Добрынина Е. Триллион – на Восток // Рос. газ. 2015. № 6866 (295). URL: http://www.rg.ru/2015/12/29 /galushka.html (дата обращения: 20.01.2016).

13. Восточный экономический форум. Владивосток, Россия, 3–5 сент. 2015 г. URL: http://forumvostok.ru/mesto/tory (дата обращения: 16.03.2016).

14. Петербургский Международный экономический форум – 2015. Санкт-Петербург, Россия, 18–20 июня 2015 г. Пленарное заседание. Время действовать: совместными усилиями к стабильности и росту. Выступление Президента Российской Федерации Владимира Владимировича Путина и лидеров иностранных государств 19 июня 2015 г. Стенограмма. URL: http://forumspb.com/bfx-cc/system/uploads/files/site_session_attr/stenogram_ru/661/1165_ru.pdf (дата обращения: 20.12.2015).

15. Ван Фан. Хэйхэ в новом раунде внешней открытости // Китай. 2015. № 4 (114). С. 40.

16. URL: http://mintrans.ru/news/detail.php?ELEMENT_ID=29288&sphrase_id=5573 (дата обращения: 25.12.2015).

17. Послание Президента Федеральному собранию. 3 дек. 2015 г. URL: http://www.kremlin.ru/events/president/transcripts/messages/50864 (дата обращения: 12.01.2016).

18. Петербургский Международный экономический форум – 2015. Санкт-Петербург, Россия, 18–20 июня 2015 г. Теледебаты «Россия 24» и МДК «Валдай». «Шелковый путь и Большая Евразия: политика, экономика, инфраструктура». URL: http://www.forumspb.com/ru/2015/sections/50/materials/260/sessions/1207 (дата обращения: 20.11.2015).

19. Новый путь в Европу. Реализация проекта «Западная Европа – Западный Китай». URL: http://www.europe-china.kz/news/10087 (дата обращения: 22.01.2016).

20. Шадрина Т. От Европы до Китая проложат дорогу. URL: http://www.rg.ru/2013/03/18/doroga-site.html (дата обращения: 10.01.2016).

Yu. V. Mishalchenko
Saint Petersburg State University

T. I. Yuyukina
Saint Petersburg State University of Economics

«THE SILK ROAD ECONOMIC BELT»: DEVELOPMENT TENDENCIES IN THE INTERNATIONAL ECONOMIC AND LAW SYSTEMS

The form of international integration – free trade zones – is being studied in the article. The preconditions which had contributed to the formation of the free trade Russian-Chinese zone in the city Heihe and development of cross-border economic cooperation are explored. As additional barriers to trade the issue of sanctions which predetermine the «eastern vector» of the economic development for Russia is analyzed. According to the authors, «The Silk Road Economic Belt» and its integral part – the transport corridor «Western Europe – Western China» contribute to the development and diversification of trade between Russia and China.

Free trade zone, sanctions, «eastern vector» of economic development, «The Silk Road Economic Belt», Maritime Silk Road, the concept «One belt – one road», transport corridor «Western Europe – Western China», cross-border economic cooperation

УДК 658.1

О. А. Гуляева, А. Н. Мардас, Д. А. Мардас
Санкт-Петербургский государственный электротехнический университет «ЛЭТИ» им. В. И. Ульянова (Ленина)

ПРОГНОЗНАЯ ОЦЕНКА РЕЗУЛЬТАТИВНОСТИ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ПРОИЗВОДСТВЕННО-ЭКОНОМИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ

Излагаются возможности стратегического планирования в нестационарных условиях современной экономики. Представлен инструментарий снижения неопределенности и прогнозной оценки результативности соответствующей стратегии, являющийся развитием методов непараметрической эконометрики

Стратегическое планирование, непараметрическая эконометрика, прогнозирование, производственно-экономическая система

1. Необходимость развития методологии снижения неопределенности в стратегическом планировании. Практика модернизации в промышленных отраслях и корпорациях России в 2005–2015 гг. [1]–[3] убедительно доказала необходимость применения количествен-