

Мамонова Анастасия Сергеевна

магистрант

ФГАОУ ВО «Национальный исследовательский
университет «Высшая школа экономики»

г. Москва

**СООТВЕТСТВИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОСТОЯНИЯ СТРАН-
ЧЛЕНОВ ЕАЭС ЦЕЛЯМ ПРОЕКТА ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПОЯСА
ШЕЛКОВОГО ПУТИ НА ПРИМЕРЕ РОССИИ**

Аннотация: в современном мире известно множество разных вариантов построения интеграционных взаимоотношений. При этом, во главе ставится приоритетом польза от участия в тех или иных интеграционных проектах каждого члена.

Для России, как успешно развивающегося государства, имеющего превосходное местоположение на Евразийском континенте, особо важным является участие в международных интеграционных процессах.

Целью настоящего исследования является разработка системы социально-экономических показателей, на примере России, для оценивания на соответствие целям международного интеграционного проекта ЭПШП.

При проведении исследования были использованы методы системного экономико-статистического анализа.

В ходе данного исследования, было выявлено, что экономическое состояние России, на данный момент соответствует по ряду показателей, целям экономического проекта Шелкового пути.

Ключевые слова: интеграция, интеграционные процессы, ЭПШП, интеграционные объединения, ВВП, ЕАЭС, экономический рост.

Развитие интеграционных процессов стимулирует развитие экономики, а также имеет влияние на решение политических и социальных проблем, способствует улучшению политического состояния, укреплению дружбы между стра-

нами и народами, проживающих на единой территории. В условиях глобализации мирового экономического сотрудничества интеграция является не только вектором развития, но и основной тенденцией.

«Интеграция» – слово латинского происхождения, имеющее соответствующий перевод как «соединение» или «целый». Данный термин был предложен для использования в научной литературе Д. Шиндлером, Р. Шмедтом и Х. Кельзенем в 1920-м году. Благодаря широкому полю использования термина, в литературе не встречается двух похожих определений, потому как природа интеграции и интеграционных процессов очень многогранна. Отечественный экономист Л. Абалкин дает следующее определение интеграции: интеграция – есть объединение субъектов экономики, развитие связей и углубление их взаимодействия между ними [1, с. 320].

Существуют интеграционные объединения, которые относятся к примерам региональной интеграции, к ним можно отнести: НАФТА, ЕАЭС, СНГ, АСЕАН, АТЭС.

Одним из успешных примеров международной интеграции на региональном уровне является объединение – Евразийский экономический союз (далее ЕАЭС), образованный в 2015 году и основанный для создания беспрепятственной торговли среди государств-членов союза. Участниками данного экономического союза являются: Республика Беларусь, Республика Кыргызстан, Республика Казахстан, Республика Армения и Российская Федерация. Страна наблюдатель – Молдавия.

По данным общеэкономических показателей Евразийского экономического союза на 2018 год, объем внешней торговли с третьими странами далеко перешел за предел 8 млрд долларов, что собственно не плохо для стран участников, учитывая то, что союз функционирует только 5 лет [3].

Один из ведущих мировых экспертов, директор внешней политики Центра европейских реформ, областью изучения которого являются страны бывшего СССР и внешняя политика стран Европы и Азии, Ян Бонд, указывает на то, что

на Евразийском континенте наряду с Европейским союзом, уже, разумеется, ведущую роль занимает Евразийский экономический союз и инициатива Китая Экономический пояс Шелкового пути (далее ЭППП). Именно на эти интеграционные проекты стоит делать ставки в ближайшие десятилетия. Они сыграют важную роль для будущего стран, расположенных на одном континенте, и именно от их дальнейшего взаимного сотрудничества зависит сценарий развития экономик государств Евразии в ближайшие годы.

Экономический пояс Шелкового пути должен обеспечить связь динамично развивающихся стран азиатского и тихоокеанского региона с европейскими странами. Данная китайская инициатива не только предоставит огромные возможности в сфере торговли и инвестиций для стран ЕАЭС, но и предполагает, что в дальнейшем, благодаря совместным усилиям всех стран двух крупных проектов, на территории Евразии возникнет самое крупное экономическое пространство, имеющее единую инфраструктурную систему и транспортно-логистическую сеть для всех стран, расположенных на данном континенте. Для достижения заявленных целей необходим достаточный уровень развития транспортной инфраструктуры и сопутствующее комплексное развитие уже имеющихся транспортных коридоров на территории Евразии.

ЭППП даст странам огромные возможности и перспективы развития для торгового экономического и инвестиционного сотрудничества среди стран, расположенных вдоль исторического Шелкового пути, в том числе для участников ЕАЭС. Воплощая свою инициативу в жизнь для практической реализации своих идей, Китай привлекает современные финансовые институты развития, такие как Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (далее АБИИ) и Фонд Шелкового пути, капиталы данных институтов будут направлены на реализацию новых инфраструктурных проектов.

АБИИ является не политизированным институтом, а коммерческим, это создает реальную возможность беспрепятственного сотрудничества со всеми странами мира. По данным на 2019 год участниками являются 100 стран.

Идея инициативы «Один пояс – Один путь», включающая в себя проект ЭПШП и преследует следующие стратегические цели:

- развитие международных транспортных коридоров (включающих всю транспортную инфраструктуру) из Китая в Европу и Ближний Восток проходящих через территории стран Центральной Азии и России;
- увеличение объемов международной и региональной торговли и устранение торговых барьеров;
- стимулирование роста международной торговли за счет упрощения процессов таможенного контроля;
- развитие сотрудничества в сфере разведки и добычи полезных ископаемых между странами Центральной Азии и Китая;
- возникновение новых связей в социально-культурных формах развития стран (туристические услуги, образование, медицина, трудоустройство) [13].

Ключевым компонентом программы станет транспортное звено. Международные аналитики признают, что уже в ближайшее десятилетие строительство азиатской транспортной инфраструктуры будет иметь огромный спрос и темп роста рынка за счет транспортной инфраструктуры составит 7–8% [12].

Развитие экономики любой страны – это огромный механизм, включающий в себя множество составляющих. Изучив различные макроэкономические показатели, можно судить об экономическом положении в стране, попытаться сделать выводы и даже спрогнозировать дельнейшую судьбу развития экономики. Одним из важнейших экономических показателей для государств является ВВП. Весомую роль в развитии ЕАЭС отражает показатель ВВП на 2019 год всех участников (см. рис. 1).



Рис. 1. Валовый внутренний продукт стран ЕАЭС на 2019 год
(млрд долл. США)

Источник: Составлено автором на основании источника [5].

Россия занимает действительно большую долю в разрезе стран союза, это еще раз доказывает, что Российская Федерация единственный лидер в ЕАЭС. Несомненно, для всех стран участие в интеграционном сообществе очень важно, прежде всего для тех, кто отстает на шаг, ведь благодаря этому экономическому союзу, отчасти, государства будут наращивать свои мощности.

Что касается показателей динамики ВВП России за последние годы, для этого нужно обратиться к рисунку 2.

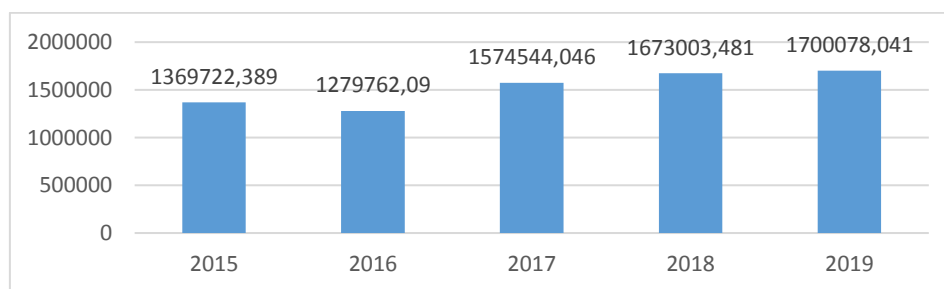


Рис. 2. Динамика ВВП России за 2015–2019гг. (млрд долл. США).

Источник: Составлено автором на основании источника [6].

За последние пять лет показатель ВВП России демонстрирует положительную динамику, несмотря на события, с которыми столкнулась страна в 2016 году (реакция на падение цены на нефть), можно сказать о том, что в последующие годы показатель только увеличивался.

Для дальнейшего анализа были использованы одни из самых важных экономических показателей для страны, одним из них является внешнеторговый оборот. В 2014 году наблюдался самый высокий показатель за последние 4 года, далее вплоть до 2016 года объемы международной торговли снижались, это связано с рецессией в экономике в 2014–2016 годах. В 2017 году в связи с оживлением экономической активности показатель внешнеторгового оборота в вновь пошел на подъем и в 2018 году впервые превысили уровень 2015 года, однако преодолеть порог показателей 2014 года не удалось (см. рисунок 3).



Рис. 3. Внешнеторговый оборот России за 2014–2018гг. (млн долл. США).

Источник: Составлено автором на основании источника [4].

Данный рисунок демонстрирует, что за последние 5 лет, внешнеторговый оборот России имел колебания, но так же стоит все-таки отметить, что по состоянию на 2018 год есть положительное сальдо торгового баланса, а это значит, что намеченные цели в будущем в сфере торговли должны быть достигнуты с уверенностью.

Для более подробного анализа рассмотрим показатели экспорта и импорта. В 2015–2016 годах зарегистрирован спад показателей импорта и экспорта для России. Влияние рецессии 2014–2016 годов на экономику страны было очень весомым (таблица 1).

Таблица 1

Внешнеторговый оборот РФ 2014–2018гг (млн долл. США)

	2014	2015	2016	2017	2018	Темп роста (%)
Внешнеторговый оборот	784421	526414	468100	585231	688110,7	88
Экспорт	497359	343512	285652	357767	449617,26	90
Импорт	287063	182902	182448	227464	238493,44	83
Сальдо	210296	160610	103204	130303	211124	100

Источник: Составлено и рассчитано автором на основании источника [5].

Темп роста внешнеторгового оборота за 5 лет отрицательный, и он снизился на 12%. В 2018 году экономика начала реабилитироваться, явно заметны улучшения относительно предыдущих лет, но по-прежнему не удалось превзойти объемы торговли за 2014 год. Причиной роста показателей в стоимостном выражении является рост цен на сырье и на товары, так как Россия является страной сырьевой направленности, и значительную долю экспорта занимают именно сырьевые ресурсы (нефть, газ, металлы).

Промышленность должна обеспечивать большую долю ВВП. Но при этом, соглашения заключенные между странами ОПЕК, которые предусматривают ограничение добычи объемов нефти, и выполнение их для России очень важно.

Рассмотрим горнодобывающую и обрабатывающую промышленность в общем объеме промышленного производства. На рисунке 4 изображена подробная структура промышленного производства России.

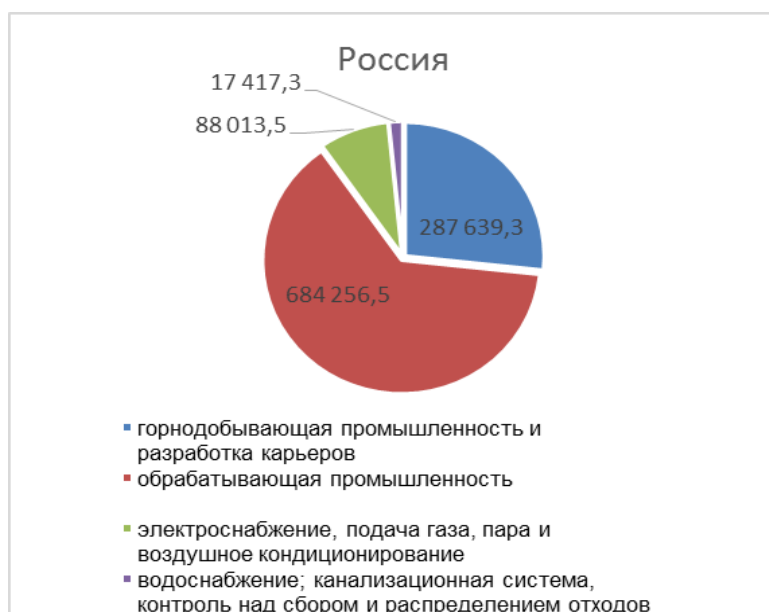


Рис. 4. Структура промышленного производства России на 2019 год
(млн долл. США)

Источник: Составлено автором на основании источника [8].

На первом месте по объему промышленного производства расположился показатель обрабатывающей промышленности 684,2 млрд. долл. США. В структуре промышленного производства в России лидируют горнодобывающая промышленность и обрабатывающая.

Для более детального разбора обратимся к структуре обрабатывающей промышленности РФ.

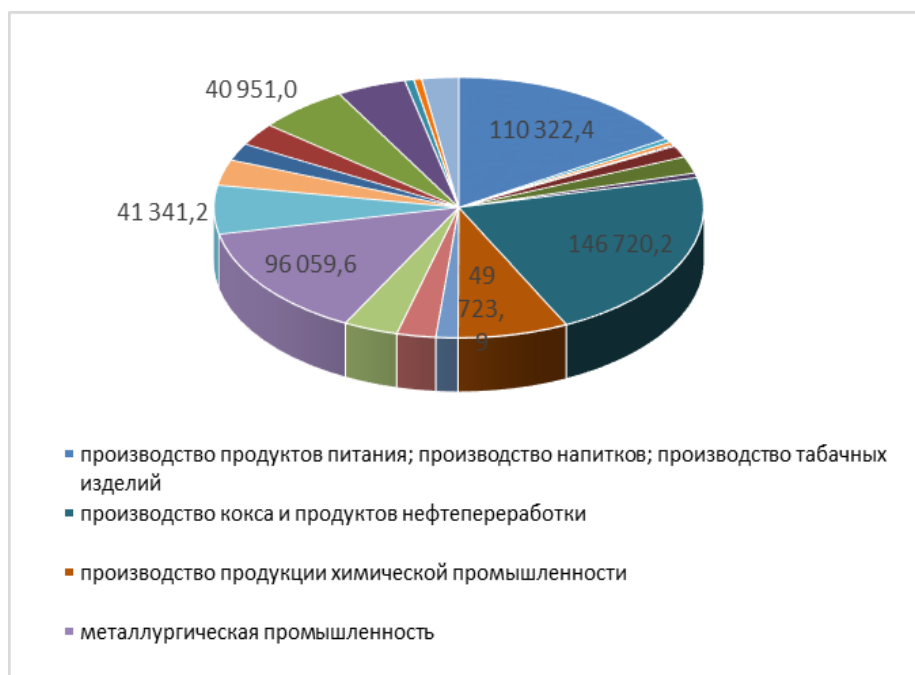


Рис. 5. Объем обрабатывающей промышленности России за 2019 год
(млн долл. США)

Источник: Составлено автором на основании источника [8].

Благодаря обрабатывающей промышленности производятся предметы потребления и средства производства, поэтому спрос на указанные наименования играют большую роль для объемов экспорта и в целом внешнеторгового оборота страны. Именно в этой отрасли создаются новые технологии, которые влияют на развитие других отраслей.

Для России, как ведущего партнера и участника ЕАЭС, очень важно наращивать производственные мощности, для будущего своей экономики, поэтому важную роль играют инвестиции. Объем инвестиций в основной капитал в периоде с 2015 года по 2019 год имеет положительный тренд (рис. 6).

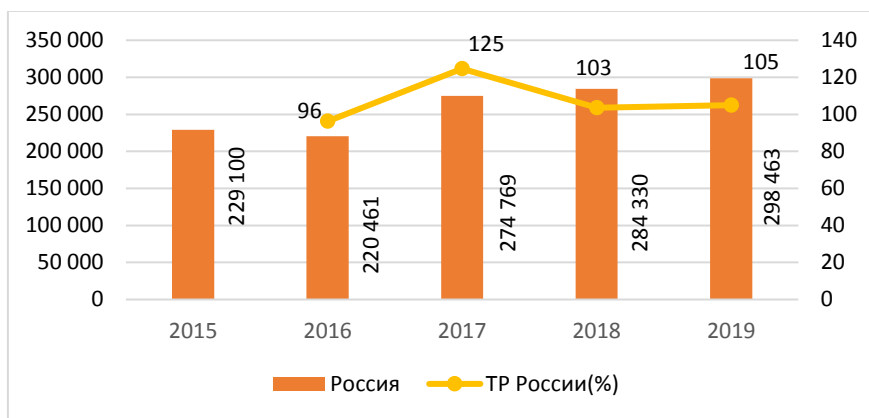


Рис. 6. Инвестиции в основной капитал стран России за 2015–2019 гг.
(млн долл. США).

Источник: Составлено автором на основании источника [9].

В России самый высокий показатель темпа роста составил 25% в 2017 году. Так как инвестиции в государстве – это огромные финансовые вливания в экономику, разумно полагать, что ежегодное увеличение темпа роста не может наблюдаться, так как единовременные поступления в определенный год в большом объеме, должны обеспечить рост экономики и наращивание производственных мощностей в долгосрочной перспективе.

Особую роль в поддержании интеграционных проектов играет транспортная отрасль. Постановлением правительства Российской Федерации в 2017 году была принята Государственная Программа Развития транспортной системы до 2021 года. Основными целями которой является повышение показателей экономики за счет транспортной отрасли. Программа включает в себя несколько масштабных проектов, которые будут реализовываться поэтапно. Ключевыми проектами являются проекты по развитию железнодорожной, водной и воздушной инфраструктуры. Есть ряд проектов по реконструкции и развитию сети федеральных автомобильных дорог. Немаловажным является реализация комплекса проектов по инвестированию и развитию транспортных узлов, которые должны обеспечить конкурентоспособность логистической отрасли РФ и рост экспортных и транзитных перевозок [2].

Что касается проекта ЭПШП, как известно, есть три основные области транспортной ветви (первая, идущая из Китая, проходящая Центральную Азию,

Россию в Европу; вторая – из Китая через Центральную Азию, Западную Азию в Персидский залив, Средиземное море; третья – из Китая в Юго-Восточную Азию, Южную Азию в Индийский океан). Первый путь через Центральную Азию в Европу является наиболее выгодным и приемлемым для Казахстана и России.

Данный маршрут (КНР-ЦА-РФ-Европа) отражен в глобальном международном проекте Китая – транзитном автомобильном коридоре «Западная Европа – Западный Китай». Трансконтинентальный путь будет проходить более чем через десяток городов, начиная с Санкт-Петербурга в России, далее через города: Москва, Нижний, Новгород, Казань, Оренбург, и заканчивается на побережье Желтого моря в городе Ляньюньгань.

В Российской Федерации по объему экспорта транспортных услуг выделяется грузовой вид перевозок, основную долю которого обеспечивают автомобильный и железнодорожный транспорт (рис. 7).



Рис. 7. Экспорт транспортных услуг России за 2015–2019 гг. (млн долл. США)

Источник: Составлено автором на основании источника [10].

Исходя из динамики показателей экспорта транспортных услуг, можно сделать вывод, что для России самые высокие показатели были зарегистрированы в 2018 году. Благодаря транспортной инфраструктуре, было перевезено грузов на сумму более 22 млрд долларов США. В 2019 году наблюдалось незначительное снижение показателя, однако на 2020 год планировалось нарастить былой объем

экспорта транспортных услуг, благодаря развитию транспортно-логистической отрасли в целом.

Для более успешной реализации экспортно-импортных операций в России была разработана Стратегия развития таможенной службы до 2030 года, в которой на ряду с основными целями, присутствует качественно новая перспективная цель, а именно цифровизация и автоматизация процессов, для упрощения таможенного контроля. Это несомненно станет прорывом в высокотехнологической трансформации таможенного администрирования [11].

Уже сейчас страны ЕАЭС ставят стратегическую задачу перед собой – увеличить транзитный грузопоток между КНР и ЕС, идущий сухопутным маршрутом. Транзитный маршрут из Китая в Европу, который проходит через Россию выигрывает тем, что он быстрее морского маршрута через Суэцкий канал и относительно воздушного недорогой.

В ходе проведенного анализа экономических показателей Российской Федерации, была составлена таблица на соответствие целям проекта ЭПШП.

Таблица 2

Оценка соответствия экономического состояния России целям проекта
экономического пояса Шелкового пути.

№	Наименование цели проекта ЭПШП	Соответствие
1.	Развитие международных транспортных коридоров	Соответствует
2.	Увеличение объемов международной и региональной торговли и устранение торговых барьеров	Соответствует
3.	Стимулирование роста международной торговли за счет упрощения процессов таможенного контроля	Соответствует
4.	Развитие сотрудничества в сфере разведки и добычи полезных ископаемых между странами Центральной Азии и Китая	Соответствует
5.	Возникновение новых связей в социально-культурных формах развития стран	Соответствует

Источник: Составлено автором.

Через территорию РФ пролегают крупнейшие транспортные коридоры, и именно транспортно-логистическая сеть призвана обеспечивать соответствующие объемы грузоперевозок, благодаря которым возможна международная торговля и рост экономики. Развитие инфраструктуры – это важные задачи, которые

ставит Россия уже сейчас, планируя интегрироваться в мировой проект глобального значения, призванный изменить будущее и ход развития экономик целых стран Евразийского континента.

Успешное взаимовыгодное сотрудничество благоприятно скажется на всех отраслях экономики стран-участниц. Благодаря планомерному и целесообразному сотрудничеству стран-участниц не только друг с другом, но и с ведущими экономическими проектами, таким как ЭПШП, вскоре удастся добиться мировой революции в сфере экономического сотрудничества, и на сегодняшний день, у России есть для этого все шансы.

Список литературы

1. Абалкин Л.И. Экономическая энциклопедия / Л.И. Абалкин; науч.-ред. совет издательства «Экономика». – М.: ОАО «Издательство «Экономика», 1999. – 320 с.
2. Государственная программа Российской Федерации «Развития транспортной системы» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://static.government.ru/media/files/KY4QkQAghxHEujVNUq7XoyYVvBghc9YbO.pdf> (дата обращения: 20.02.2021).
3. Официальный сайт ЕАЭС [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.eaeunion.org/#about> (дата обращения: 01.05.2020).
4. Росстат. Внешнеторговый оборот России [Электронный ресурс]. – Режим доступа <https://gks.ru/folder/11193> (дата обращения :01.02.2021).
5. Росстат. Внешняя торговля [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://gks.ru/folder/11193> (дата обращения: 20.12.2020).
6. Статистические данные ЕЭК. Национальные счета [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/econstat/Pages/national.aspx (дата обращения: 20.12.2020).
7. Статистические данные ЕЭК. Национальные счета [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/union_stat/Pages/series/sections.aspx (дата обращения: 12.12.2020).

8. Статистические данные ЕЭК. Промышленность [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/econstat/Pages/industria.aspx (дата обращения: 20.12.2020).
9. Статистические данные ЕЭК. Инвестиции [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/econstat/Pages/investments.aspx (дата обращения: 22.12.2020).
10. Статистические данные ЕЭК. Экспорт транспортных услуг России [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/union_stat/Pages/series/sections.aspx (дата обращения: 25.01.2021).
11. Стратегия развития ФТС России до 2030 года [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://customs.gov.ru/activity/programmy-razvitiya/strategiya-razvitiya-fts-rossii-do-2030-goda> (дата обращения: 20.02.2021).
12. Asia infrastructure boom boon for China, 2017 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://en.ce.cn/main/latest/201411/17/t20141117_3918646.shtml (дата обращения: 10.12.2020).
13. Darrel Carter. The Great Game's new player: China's belt and Road strategy for Central Asia. Iowa State University Dissertations, 2018 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://lib.dr.iastate.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=7565&context=etd> (дата обращения: 12.12.2020).