

УДК 330.01:330.341.2:339.944.2:339.565

ЗОИДОВ КОБИЛЖОН ХОДЖИЕВИЧ

к.ф.-м.н., доцент, заведующий лабораторией
Интеграции российской экономики в мировое хозяйство.
ФГБУН Институт проблем рынка РАН,
e-mail: kobiljonz@mail.ru

МЕДКОВ АЛЕКСЕЙ АНАТОЛЬЕВИЧ

к.э.н., руководитель Центра Института проблем рынка РАН, (Москва),
e-mail: medkov71@mail.ru

МЕЛЬНИКОВА АННА СЕРГЕЕВНА

к.э.н., доцент кафедры «Экономика и финансы»,
Гуманитарный факультет, ФГБОУ ВО
«Пермский национальный исследовательский политехнический университет»,
e-mail: dew244@yandex.ru

БАКЛАНОВА ЕЛИЗАВЕТА НИКОЛАЕВНА

студентка 3 курса, профиль «Финансы промышленных предприятий»,
Гуманитарный факультет, ФГБОУ ВО
«Пермский национальный исследовательский политехнический университет»,
e-mail: e2999227@mail.ru

DOI:10.26726/1812-7096-2019-11-104-114

ЛОГИСТИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ И СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ИТ-ПРОЕКТ ЦИФРОВОГО «ШЕЛКОВОГО ПУТИ» КИТАЙСКОЙ НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКИ¹

Аннотация. Предмет. Китайский проект «Цифровой шелковый путь» стал не только ключевым звеном региональной экономической интеграции стран, но и толчком в развитии цифровых технологий и ИТ-логистики. Изначально для реализации логистической программы КНР было поставлено несколько приоритетных задач: объединить и развить инфраструктуру некоторых регионов мира, снять ограничения с торговли, ликвидировать политические проблемы, организовать свободное перемещение капитала и улучшить отношения между странами-участницами «Шелкового пути». **Цель работы.** Целью научно-исследовательской работы становится не только рассмотрение перспектив Китая и контрагентов проекта от реализации логистических маршрутов «Шелкового пути», но и спрогнозировать развитие инноваций и нанотехнологий КНР и бизнес-партнёров рассматриваемой программы. **Методология проведения работы.** Для достижения поставленной цели были использованы классические приемы методологии исследования, основными, из которых, являются: изучение нормативно-правовой, периодической и монографической литературы, сопоставление точек зрения как российских, так и зарубежных ученых-экономистов, анализ и индукция для обобщения и постановки выводов изученного, метод моделирования применялся с целью создания графических декомпозиций. **Результаты работы.** Проект предполагает строительство новых речных и морских портов, железных и автомобильных дорог, т.е. развитие транспортной инфраструктуры всех стран, через которые предполагается прохождение «Цифрового шелкового пути». Китай считается одной из самых опытных стран в ИТ-инфраструктуре, развитии новых нанотехнологий, оборудования и сетей связи. **Выводы.** Цель проекта вывести китайские товары на новый уровень логистики, внедрить современные информационно-коммуникационные технологии и развить телекоммуникационные сети стран-

¹ Исследование проведено при финансовой поддержке Российского фонда фундаментальных исследований (17-02-00482 ОГН А).

участников «Шелкового пути». **Область применения результатов.** Результаты исследования могут использоваться при разработке стратегий территориального, экономического, инновационного развития дружественных государств. Проект «Цифровой Шелковый путь» стал одним из приоритетных хакатонов за последние годы, как с точки зрения изучения ученых теоретиков, так и практиков разных сфер деятельности: экономистов, финансистов, программистов, логистов, инженеров. Однако не стоит забывать и о больших рисках развития сверттехнологий, которые могут повлечь за собой негативное влияние на традиционные сферы социально-экономической жизни населения. С уверенностью можно сказать, что Китай сможет утвердить свое мировое лидерство, решить множество внутренних и внешних геополитических и геоэкономических проблем, вывести на высокий уровень развитие ИТ-платформы, цифровых технологий и логистических структур, а также успешно внедрить их во все сферы жизни общества.

Ключевые слова: Цифровой шелковый путь, цифровая экономика, моделирование, прогнозирование, ИТ-технологии в логистике, экономический коридор, региональная интеграция.

ZOIDOV KOBILZHON KHODZHIEVICH

candidate of physico-mathematical Sciences, associate Professor, head of laboratory
Integration of the Russian economy into the world economy.
Institute of market problems, Russian Academy of Sciences,
e-mail: kobiljonz@mail.ru

MEDKOV ALEKSEY ANATOLEVICH

Ph. D., head of the Center of Institute of market problems, RAS, (Moscow),
e-mail: medkov71@mail.ru

MELNIKOVA ANNA SERGEEVNA

Ph. D., associate Professor of the Department "Economics and Finance",
Faculty of Humanities, doctor of
Perm national research Polytechnic University,
e-mail: dew244@yandex.ru

BAKLANOVA ELIZAVETA NIKOLAEVNA

3rd year student, profile "Finance of industrial enterprises",
Faculty of Humanities, fgbou VO
Perm national research Polytechnic University,
e-mail: e2999227@mail.ru

**LOGISTICS MODEL AND STRATEGIC IT PROJECT OF THE DIGITAL
SILK ROAD OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA**

Abstract. Subject. The Chinese project "Digital silk road" has become not only a key link in the regional economic integration of countries, but also an impetus for the development of digital technologies and IT logistics. Initially, several priority tasks were set for the implementation of the logistics program of the PRC: to unite and develop the infrastructure of some regions of the world, remove restrictions on trade, eliminate political problems, organize the free movement of capital and improve relations between the countries participating in the "silk road". **Purpose of work.** The purpose of the research work is not only to consider the prospects of China and the project's contractors from the implementation of the silk road logistics routes, but also to forecast the development of innovations and nanotechnology in China and the business partners of the program under consideration. **Methodology of the work.** To achieve this goal, we used classical methods of research methodology, the main of which are: the study of legal, periodical and monographic literature, comparing the points of view of both Russian and foreign scientists-economists, analysis and induction to generalize and draw conclusions from the study, the modeling method was used to create graphical decompositions. **Result of work.** The project involves the construction of new river and sea ports, Railways and roads, i.e. development of the transport infrastructure of all countries through which the "Digital silk road" is supposed to pass. China is considered one of the most experienced countries in IT infrastructure, development of new nano-

*technologies, equipment and communication networks. **Conclusions.** The goal of the project is to bring Chinese goods to a new level of logistics, introduce modern information and communication technologies and develop telecommunications networks of the silk road countries. Scope of the results. The research results can be used in developing strategies for territorial, economic, and innovative development of friendly States. The Digital silk road project has become one of the priority hackathons in recent years, both from the point of view of studying theoretical scientists and practitioners of various fields of activity: economists, financiers, programmers, logisticians, engineers. However, we should not forget about the great risks of developing super-technologies, which can lead to a negative impact on the traditional spheres of socio-economic life of the population. We can say with confidence that China will be able to assert its global leadership, solve many internal and external geopolitical and geo-economic problems, bring to a high level the development of the IT platform, digital technologies and logistics structures, and successfully implement them in all spheres of society.*

Keywords: Digital silk road, digital economy, modeling, forecasting, IT-technologies in logistics, economic corridor, regional integration.

Введение. В условиях глобализации большое значение имеет региональная интеграция. Главное не только иметь выгодных стран-соседей, готовых объединяться, но и доступную инфраструктуру, наличие удобных транспортных связей и логистических коридоров. Однако ничего не получится без взаимного интереса стран в процессе взаимодействия и одобрения их руководства.

Актуальность научно-исследовательской работы заключается в том, что новый шелковый путь КНР представляет собой широкомасштабный проект международного сотрудничества, который может повлиять не только на отношения между странами, но и на геополитику мира. В силу масштабности экономических, политических, географических задач и перспектив, проект стал одним из приоритетных в мире. План построения «шелкового пути» – ключевой вопрос обсуждения между державами. Китай достаточно активно проявляет интерес и меры по развитию проекта, полной реализации поставленных задач. Стоит отметить, что логистическая модель выгодна для большинства стран-участниц такого масштабного проекта, который может быть отправной точкой в современную цифровую экономику [6, 13-19, 23].

Современные, новейшие технологии развивают стратегию интеграционных процессов. Именно поэтому новый проект Китая «Цифровой шелковый путь» обращает на себя большое внимание. Инициатива КНР заключается не только в обеспечении стран-участниц транспортной инфраструктурой, т.е. построение железных и автомобильных коридоров, дорог, мостов, портов, но и в развитии ИТ-инфраструктуры. Руководство Китая заинтересованно в развитии передовых областей, таких как цифровая экономика, искусственный интеллект, нанотехнологии, квантовая вычислительная техника.

Цель статьи состоит в том, чтобы оценить перспективы КНР в реализации проекта «Новый Шелковый путь», сравнить его главные логистические маршруты, построить модель Цифрового «Шелкового пути» и спрогнозировать развитие инноваций в стране. Для достижения поставленной цели необходимо было изучить экономическую литературу российских и китайских экономистов, а также официальные публикации по данной теме. Чтобы оценить состояние китайского проекта, использовался метод анализа, при сопоставлении различных аспектов и маршрутов «Шелкового пути», а также метод индукции при интерпретации результатов исследования. Заключительным этапом использовался метод синтеза для подведения итогов, результатов и формулировки выводов. Также использовался метод графической обработки и моделирования для большей наглядности проанализированных материалов.

Существенный вклад в изучение региональной интеграции внесли как российские, так и иностранные ученые. Из российских можно выделить следующих авторов: М.М. Максимову [8, с. 22], Ю.В. Шишкова [25, с. 55-58], Е.П. Пузакову [21, с. 441], Е.И. Пивовар [20, с. 720] и др. Из иностранных авторов обращают на себя внимание работы Д. Корбей [1, с. 250-260], которая обосновала термин «интеграция» со стороны международных отношений, а также Р.П. Натана и Э.П. Хоффманна [11, с. 80-89], Д.Митарни [2, с. 221], К. Дойч [5, с. 395]. Рассматривая цифровизацию экономики можно обратиться к научным работам таких авторов:

М.П.Деминой [4, с. 171], Р.М. Нижегородцева [12, с. 163], И.А.Стрелец [22, с. 254], И.С. Мелюхиной [9, с. 18-21]. Изучая развитие цифровой экономики Китая можно встретить работы Л. Джан и С. Чен [14], в которых отражены возможности и риски экономики страны в будущем и перспективы на ближайшие годы.

1. Стратегические проекты Нового «Шелкового пути»

Рост инвестиций Китая с каждым годом только увеличивается, поэтому из крупнейшего в мире производителя страна превращается в инвестора. В современной экономике инвесторов интересует далеко не добывающие и производящие отрасли, а инновации и высокие технологии. Такая тенденция говорит о развитии бизнеса, трансформации экономики страны и расширении инновационной деятельности предприятий Китая. КНР готовы вкладывать свои инвестиции в развитие проекта Нового «Шелкового пути» для своих же выгод. Помимо оттока инвестиций ожидается значительное укрупнение инфраструктуры страны.

Проект «Шелкового пути» – это один из подходов политики Китая последних лет. Для запуска необходимо выделение финансовых ресурсов, разработать план действий и согласие ключевых стран, что было уже достигнуто. С помощью «Шелкового пути» Китай не только планирует наладить отношения с экс-участниками проекта, но и решить ряд внутренних проблем.

Новый «шелковый путь» включает в себя 3 маршрута: Морской Шелковый путь, Новый Евразийский сухопутный мост и Экономический пояс Шелкового пути (далее – ЭППП).

Подробно рассмотрим основные маршруты Шелкового пути XXI века, страны-участницы, расположенные по конкретному логистическому маршруту, их положительные, отрицательные стороны, как для Китая, так и для других стран-участниц проекта.

Стратегии цифрового «шелкового пути» КНР:

1. Название проекта - Морской Шелковый путь. Шанс на успех – 20 %. Страны участники – Китай, Вьетнам Камбоджа, Индонезия, Малайзия, Таиланд, Мьянма, Бангладеш, Шри-Ланка, Мальдивы, Индия, Пакистан, Иран, ОАЭ, Оман, Кения, Египет, Алжир, Израиль, Турция, Словения, Греция, Италия, Джибути Танзания, Мозамбик, Габон, Гана, Сенегал, Тунис. Предприятия – GE, HoneywellSiemens, ABB, TechintGroup, ВНР Billiton. Плюсы для Китая - Активная интеграция внутри КНР поможет решить проблему отставания в развитии западных китайских регионов. Эффективные китайские инвестиционные вклады не только быстро окупятся, но и будут сравнительно выгодны. Смягчение территориальных разногласий в Южно-Китайском море со странами-соседями. Поиск новых пунктов или рынков сбыта, а также активная подача сырья и энергии. Улучшение регионального внешнеполитического климата, благодаря сотрудничеству в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Появление новых государственных корпораций, благодаря реализации инфраструктурных и промышленно-экономических проектов. Создание новых рынков сбыта. Плюсы для других стран - Развитие инфраструктуры Камбоджи и Шри-Ланки, особенно в транспортных и торговых сетях. Относительная безопасность границ Камбоджи от Вьетнама и Таиланда, благодаря поддержке КНР. Упрощенная система поставки нефти для Мьянмы, с помощью проекта строительства нефтяного трубопровода. Не имея выхода к морю, Лаос заполучит выход в порты Таиланда, транспортные сети Малайзии и Сингапура. Обеспечение транзита грузов для Израйля из Средиземноморья в Иорданию и Ирак. Появление новых рынков в Африке и на Ближнем Востоке. Обеспечение местными ресурсами в исключительных экономических зонах МШП. Минусы для Китая - При растущей конкуренции с США стоит проблема реализации морского пути. У США появляется возможность осуществления военно-морского блокады Китая для его дальнейшего ослабления, что приведет к снижению экономического потенциала страны. Минусы для других стран - Глобальное влияние Китая на страны-транзиты. Перевозки по морским путям могут затягиваться на долгое время. Геополитическое давление Китая на страны, в частности на страны Африки. Кредитование стран, страны-участницы, особенно, малоразвитые не справляются с финансированием проекта, расширением портов и с инвестициями Китая. Ученые «за» - Комиссина Ирина Николаевна (старший сотрудник Центра Азии и Ближнего Востока РИСИ). Ученые «Против» - неизвестно.

2. Название проекта-Новый Евразийский сухопутный мост. Шанс на успех – 35 %. Страны

участники – Китай, Казахстан, Таджикистан, Туркменистан, Иран, Ирак, Индия, Турция, Пакистан, Мьянма, Грузия, Азербайджан, Афганистан, Россия, Белоруссию, Польша, Германия, Нидерланды, Бельгия Италия. Предприятия – Kalmar, RioTinto, AlibabaGroup. Плюсы для Китая - Удешевление и улучшение поставки китайских товаров. Вывод Китая на лидирующие позиции на рынках Европы и Азии. Сокращение сроков перевозки товаров в разы. Активное и быстрое продвижение товаров из Китая. Возможность использования нескольких видов транспорта, что улучшит качество услуг. Большой объем взаимной торговли между Китаем и Европой. Плюсы для других стран -Ускорение перевозок грузов из Китая в Европу. Расширение трансграничных связей с Россией. Создание новых перегрузочных комплексов в Казахстане и Польше. Единая работа и тарифы ж/д для всех стран Евразийского моста. Использование традиционных операторов и компаний, для осуществления перевозок по железным дорогам. Большой объем взаимной торговли между Китаем и Европой. Развитие евро-азиатского транзита через сухопутные мосты. Доступ стран, не имеющих выхода к морю, к мировым рынкам. Улучшение условий торговли внутри Центральной Азии. Формирование цельной региональной структуры сотрудничества. Новые рабочие места в сферах грузоперевозок на железной дороге, обслуживании. Минусы для Китая -Нехватка подвижного состава, оборудования для использования сухопутных видов транспорта. Перегрузка груженых контейнеров. Ограниченный круг операторов. Коррупция на территории таможен. Минусы для других стран -Большая конкуренция между маршрутами. Стоимость перевозок сухопутным путем намного выше, чем морским, поэтому возникают проблемы финансирования. Ученые «за» -Дмитрий Сорокин (вице-президент ВЭО России, научный руководитель Финансового университета при Правительстве РФ). Ученые «Против» - неизвестно.

3. Название проекта - Экономический пояс Шелкового пути. Шанс на успех – 45 %.Страны участники –Китай, Монголия, Россия, Белоруссия, Казахстан, Армения, Германия, Кыргызстан, Молдова Украина, Азербайджан, Грузия, Пакистан, Бангладеш, Индия, Мьянма. Предприятия –Huawei, Lenovo, ZTE, Xiaomi, Baidu, Alibaba, Tencent. Плюсы для Китая - Самостоятельный контроль за перемещением товаров, услуг, капиталов и людей. Производство новой высокотехнологичной продукции, увеличение выпуска продукции и ее доли в общем объеме экспорта. Построение новых транзитных сухопутных путей в Европу. Создание зон свободной торговли. Развитие экономики и инфраструктуры Китая, а именно отстающих регионов. Уменьшение затрат на логистику. Совместная защита безопасности нефтяных, газовых трубопроводов и других транспортных маршрутов. Плюсы для других стран -Многим странам будут доступны долгосрочные кредиты от Китая. Улучшение состояния регионов России для развития производства и проживания, благодаря развитию Азиатской части страны. Окупаемость вложений России в транспортную инфраструктуру проекта позволит также развивать регионы России. Запуск нового канала «Новости без границ» поможет развивать информационные отношения между странами вдоль данного пути. Развитие звена «Москва-Казань» с помощью введения высокоскоростной магистрали. Упрощение системы прохождения продуктов на таможне «КНР- Россия» через Казахстан. Создание зоны свободной торговли для стран ЭШП. Укрепление научно-технического потенциала стран. Совместные индустриальные проекты, логистическая инфраструктура, инфраструктура совместно с ЕАЭС. Минусы для Китая - Не все страны готовы активно развивать двусторонние экономические отношения с КНР. Китай же планирует расширение ЭШП, благодаря Восточным и центральным частям Европы. Большая конкуренция с ЕАЭС. Ограничение государственного суверенитета другими странами. Китай заинтересован в продукции из Германии, однако немецкое население очень недоверчиво к действиям Китая. Минусы для других стран -Многие проекты сотрудничества Украины и Китая, в частности связанные с сельским хозяйством и производством продовольствия оборвались в Киеве, поэтому нельзя уверенно сказать об участии Украины в ЭШП. Миграция рабочей силы, вслед за китайскими инвестициями. Демографическое и геополитическое присутствие Китая в каждой из стран ЭШП. Конкуренция не между странами или маршрутами, а именно между логистическими товарными продуктами. Ученые «за» - Константин Львович Сыроежкин (казахский политолог, востоковед, синолог). Марат Шибатов (представитель Ассоциации приграничного сотрудничества в Казахстане). Ученые «Против» - Владислав Иноземцев (экономист). Руслан Изимов (ведущий эксперт Международной Тюрк-

ской академии (Астана, Казахстан)).

Современный Морской Шелковый путь является лишь составляющей глобального проекта, который поможет решить ряд проблем экономического, политического, военного и культурного характера. В первую очередь Морской путь 21 века направлен на развитие экономики страны, создание международных логистических маршрутов, что немаловажно для Китая. Стоит заметить, что большую часть торговли Китай проводит именно по морским путям. Китай намерен перенаправить потоки экспорта товаров и капиталов из Китая в те страны, которые не ведут активное участие или до сих пор не стали участниками мировой торговли.

Новый Евразийский сухопутный мост станет новым транспортным путем перемещения пассажиров из Китая в страны Европы, что существенно поможет увеличить грузопотоки страны. Это маршрут привлечет грузоотправителей по ряду причин: наличие современных грузовых комплексов, традиционализм в работе компаний, слаженная работа ж/д компаний и согласованный тариф со странами-участницами.

«Экономический пояс Шелкового пути» – это часть проекта, которая направлена на формирование единого евроазиатского торгово-экономического пространства. Проект нацелен реализовать несколько направлений. Для начала усилить региональную интеграцию, построить единую трансасиатскую транспортную инфраструктуру, устранить инвестиционные и торговые барьеры, улучшить роль национальных валют, а также развивать сотрудничество в гуманитарной сфере, т.е. в сфере культуры и науки, СМИ.

Прогнозом для ЭППШ является сокращение сроков поставки грузов из Китая в Европу. Помимо инфраструктуры большое расширение получит таможенное сотрудничество, масштабы финансовых операций между странами-участницами, развитие институтов при региональных организациях.

2. Действующая модель цифровой экономики КНР

Причиной стремительного экономического роста Китая является цифровая экономика, которая стимулирует и ускоряет индустриализацию страны, добавляет преимущества на международной арене. КНР считается крупной державой, которая входит в число ведущих экономик мира. В стране есть все условия для развития цифровой экономики, что и считается одним из приоритетных направлений в ближайшие десятилетия. Проект Цифровой «Шелковый путь» способствует не только дальнейшему развитию Китая и стран-участниц, но и является весомым вкладом в глобальную экономическую трансформацию и развитие экономики мира.

Реализация современных инноваций достигается путем развития цифровой экономики. Происходит повышение технологического инновационного потенциала, интеграции Интернета, развитию искусственного интеллекта и реальной экономики. С каждым ходом процесс разработки и внедрения инноваций идет быстрее.

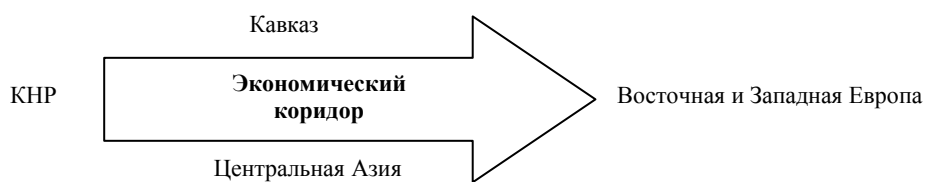


Рис. 1. Экономический «Шелковый путь» КНР

Экономический центральный коридор «шелкового пути» проходит через Центральную Азию и Кавказ, затрагивает такие страны, как Азербайджан, Грузия, Россия. Далее данный путь входит в Восточную и Западную Европу, здесь и создается основной блок «Экономического пояса Шелкового пути». Данный мост предполагает собой привлекательный маршрут для грузоперевозок из КНР в Европу и обратно, который вскоре станет альтернативным морскому пути. Транспортный Экономический коридор сможет улучшить транспортную инфраструктуру стран, укрепить отношения, обеспечить масштабный культурный обмен между странами Китая, Кавказа, Центральной Азии и Европы. Это повлечет за собой рост инвестиций, как Китая, так и стран-участниц проекта.

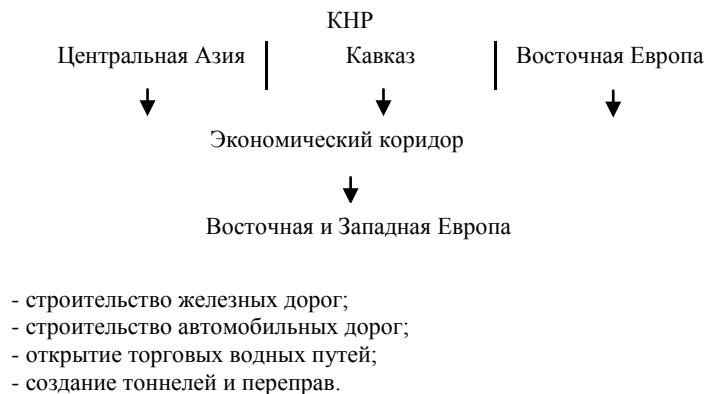


Рис. 2. Реализация проекта «Экономический пояс Шелкового пути»

За последние годы цифровая экономика Китая набрала обороты в своем развитии, но ее уровень остается средним по сравнению с Южной Кореей и Японией. Однако в некоторых центральных и прибрежных регионах Китая в сферах электронной торговли, финансовых технологий уровень развития достигает высоких уровней. Все это позволило увеличить рост производительности. Проект «Цифровой Шелковый путь» продолжит трансформировать экономику Китая, с целью решения таких проблем, как рост безработицы, нарушение тайны частной жизни, увеличение финансовых рисков, а также возникновение олигополий.



Рис. 3. Распределение инвестиций КНР на развитие «Цифрового шелкового пути»

Главный вклад инвестиций приходится на достойные кадры, их обучение, подготовку, переподготовку. Создаются новые лаборатории, оборудованные кабинеты для занятий. Китай заинтересован в развитии не только своей страны, но и других стран-партнеров для дальнейшего ведения бизнеса в странах «Цифрового Шелкового пути». Однако конечный результат и итоги проекта мы можем сейчас только прогнозировать.



Рис. 4. Система «Цифрового мира» по маршруту Экономический «Шелковый путь»

«Цифровой Шелковый путь» – это результат развития «Экономического Шелкового пути». Стали появляться такие понятия, как искусственный интеллект, нанотехнологии, квантовые вычисления. Китай настроен инвестировать и развивать новейшие технологии не только на

своей территории, но и за рубежом.

Уже сейчас Китай многого добился в нанотехнологиях, что скоро перейдет на автомобилестроение, здравоохранение и промышленность. Разработка Искусственного интеллекта – одна из широкомасштабных идей правительства, которая предполагает не только использование финансирования, но уже и внедрения в сферы жизни.



Рис. 5. Структура развития проекта «Экономический пояс Шелкового пути».

«Новый Шелковый путь» не должен заключаться только в выгодных и экономически эффективных транспортных перевозках, но и должен делать шаг в развитие. Оснащение сетями 5G, во множество раз быстрее, чем 4G, изменит работу водителей, управленческого персонала и даже транспорта без водителей. IT-сфера на данный момент развивается в самых разных областях жизни и науки. Высокотехнологические разработки, промышленные сети, безлимитный интернет, электронная коммерция, «Умные города» набирают обороты с каждым днем и становятся неотъемлемой частью нашей жизни. Многие эксперты уже сегодня говорят о введении новой единой IT-Платформы. Все это входит именно в развивающийся «Цифровой Шелковый путь».

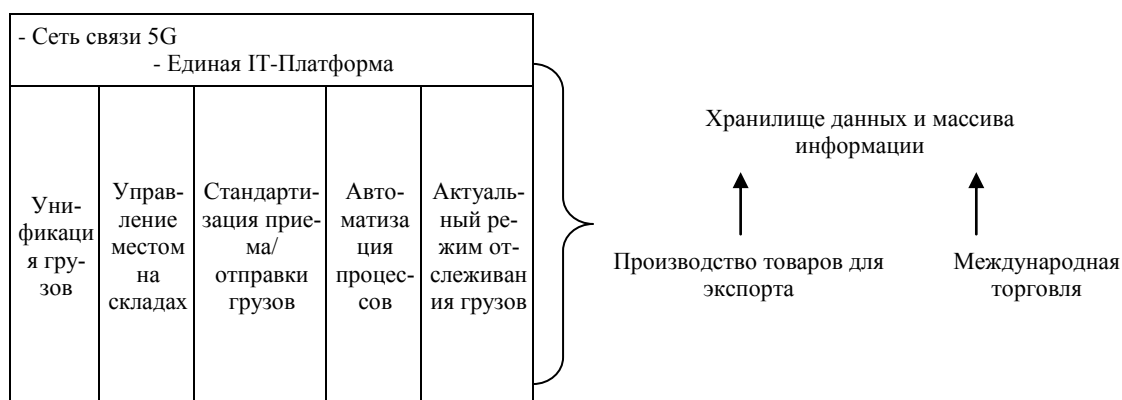


Рис. 6. Стандартизация Единой IT-Платформы.

Разработка проекта единой IT-Платформы станет нововведением в экономике. Благодаря данному проекту возможно будет стандартизировать таможенную систему обработки грузов, приемки и отгрузки товаров, эффективно управлять местами на складах, снизить затраты на рабочую силу, благодаря автоматизации всех операций. Стоит заметить, что данные составляющее существуют и на данный момент, но отдельно друг от друга. С появлением IT-Платформы накопить объем данных и информации не составит труда, что облегчит работу в международной торговле, производстве и других сферах жизни.

Заключение. Основываясь на обобщении вышесказанного, можно сделать вывод, что проект Новый «Шелковый путь», действительно, считается одним из ведущих методов развития экономики не только Китая, но и мира. Инициатива Китая представляет собой интерес для

других стран с точки зрения экономической составляющей и развития инфраструктуры, взаимного сотрудничества. Кроме того, наличие долгосрочного плана Китая позволит поднять интерес со стороны мировых держав. Одним не маловажным аспектом проекта «Шелкового пути» считается расширение культурного сотрудничества многих стран, что позволит развить взаимные обмены специалистами в области гуманитарных наук и в сфере культуры, в частности [6, 23].

Китай заинтересован в дружественных странах вокруг себя, поэтому невозможно упустить идею развития и стран-участниц, как в транспортной инфраструктуре, так и в сфере экономики. Для КНР «Экономический Шелковый путь» поспособствует преодолению многих барьеров неравномерного развития регионов страны. Развитие инфраструктуру обеспечит граждан Китая новыми рабочими местами не только на территории, так и вне страны.

Существуют и отрицательные оценки проекта. Противоречия и конкуренция со стороны США может понести за собой блокировки морских путей, что ограничит «Морской Шелковый путь» в полной реализации. Китай сможет положиться только лишь на сухопутные наземные маршруты, пролегающие через суверенные государства, находящиеся без влияния США. Отсутствие морских путей может и нанести удар на экономику, ведь для большинства грузов время перевозки не имеет значение, однако затраты наземной перевозки значительно выше морской. Отдельные эксперты считают данный проект нецелесообразным, но он поможет Китаю получить политическое влияние.

Однако странам вместе получится противостоять разрыву уровня благосостояния между государствами, замедлению экономического развития, технологическому отставанию. Конфликты порождают среду для развития терроризма, экстремизма, новые, старые конфликты и процессы незаконной миграции. Стоит и вопрос миграции, ведь в странах Центральной Азии многих других – собственные ресурсы в избытке.

Важность цифровой экономики основывается на развитии инноваций, нанотехнологий, ускоряющих экономический рост и результативность экономики. По прогнозам, цифровизация экономики Китая продолжит развиваться высокими темпами. Развитие бизнес-систем и цифровых технологий не заставят ждать, с реализацией первых проектов Искусственного интеллекта, «Умных городов», внедрением ИКТ в производство. Не стоит забывать и о рисках внедрения цифровых технологий. Искусственный интеллект заменит вскоре людей, что снизит уровень занятости. Но на сегодняшний день, такая инновация внедряется лишь в технику и оборудования, для упрощения многих операций.

С одной стороны, цифровизация увеличивает производительность труда, выравнивает баланс экономики и создает новые рабочие места в новых секторах. С другой стороны, оказывается негативное влияние на традиционные сектора экономики, что может понести за собой падение уровня занятости. Внедрение IT-технологий в финансовый сектор обеспечивает эффективность финансовых услуг, росту финансовой идентичности населения, но и создает риски. Среди них можно считать нестабильность, усложнение работы финансовому надзору и его регулировка.

С уверенностью можно сказать, что именно цифровая экономика и развитие инноваций в будущем создаст новые перспективы роста экономики стран мира. Учитывая масштабы и уверенность экономики Китая, ее прогрессивную деятельность, высокие задачи и активное развитие инноваций, а также наличие достаточного финансирования, можно спрогнозировать, что в ближайшие годы КНР укрепит свои позиции в мировом лидерстве, повысит технологический задел и будет только увеличивать внедрение современных технологий.

Литература

1. Corbey D. *Dialectical functionalism: stagnation as a booster of European integration* // D. Corbey / *International Organization*. – 1995. – № 2. – P. 250-266.
2. Mitrany D. *Working Peace System. An Argument for the Functional Development of International Organization*. / D. Mitrany. – London, 1946. – 221 p.
3. Гусакова И. *Цифровой шелковый путь - смелая заявка Китая* [Электронный ресурс]. URL: <http://www.moneytimes.ru/articles/2018-12-22/14508/> (дата обращения: 10.10.2019).
4. Демина М.П. *Становление и качественные особенности информационной экономики* // М.П. Демина / *Социальные ориентиры российской экономики в век информатизации*. – Иркутск, 2008. – С. 171.
5. Дойч К. *Национальная интеграция: обзор некоторых концепций и исследовательских подходов* // К. Дойч, А.А. Празгаускас / *Этнос и политика: Хрестоматия* – М., 2000. – С. 395.

6. Зоидов К.Х., Медков А.А., Зоидов З.К. Государственно-частное партнерство - основа инновационного развития и безопасности транзитной экономики: Монография / Предисловие и науч. ред. чл.-корр. РАН В.А. Цветков. - Москва: Экономическое образование, 2017. - 528 с.
7. Комиссина И.Н. Морской Шёлковый путь XXI в. – глобальный геополитический проект Китая [Электронный ресурс]. – URL:<https://riss.ru/images/pdf/journal/2017/1/07.pdf> (дата обращения: 07.10.2019).
8. Максимова М.М. Основные проблемы империалистической интеграции: экономический аспект / М.М. Максимова. – М.: Мысль, 1971. – С. 22.
9. Мелюхин И.С. Проблемы формирования основ информационного общества в России // И.С. Мелюхин / Проблемы информатики. – 2010. – № 6. – С. 18-21.
10. Намжилова В.О. Экономические коридоры на евразийском пространстве: инициативы Китая и мировой опыт [Электронный ресурс]. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/ekonomicheskie-koridory-na-evrazijskom-prostranstve-initsiativykitaya-ya-i-mirovoy-opyt> (дата обращения: 07.10.2019).
11. Наттан Р. П., Хоффман Э.П. Современный федерализм // Р.П. Наттан, Э.П. Хоффман / Международная жизнь. – М., 1991. – №4. – С. 80-89.
12. Нижегородцев Р.М. Информационная экономика. Книга 1. Информационная Вселенная: Информационные основы экономического роста. Москва - Кострома, 2008. – С. 163.
13. Официальный сайт Made for minds. Новый Шелковый путь "Китай: ожидание и реальность" [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.dw.com/ru/новый-шелковый-путь-китай-ожидание-и-реальность/a-38826261> (дата обращения: 07.10.2019).
14. Официальный сайт Высшей школы экономики. Цифровая экономика Китая: возможности и риски [Электронный ресурс]. URL: https://www.hse.ru/data/2019/09/25/15_40073043/Джан.%20Чен.pdf (дата обращения: 07.10.2019).
15. Официальный сайт ИнВоен Info. Морской шелковый путь как часть стратегии развития Китая [Электронный ресурс]. URL: <https://invoen.ru/analitika/morskoj-shepkovyyj-put-strategi-razvitiya-kitaya/> (дата обращения: 30.09.2019).
16. Официальный сайт Посольства Китайской Народной Республики в Российской Федерации. Экономический пояс Шелкового пути и Морской Шелковый путь 21-го века [Электронный ресурс]. URL: <http://ru.china-embassy.org/rus/tzbd/aa11/> (дата обращения: 07.10.2019).
17. Официальный сайт РАСПП. Цифровой Шелковый Путь: возможности для России [Электронный ресурс]. URL: https://raspp.ru/press_center/tsifrovoy-shepkovyy-put/ (дата обращения: 30.09.2019).
18. Официальный сайт РИА новости. Новый шелковый путь, или как Китай хочет всех объединить [Электронный ресурс]. – URL: <https://ria.ru/20170513/1494227526.html> (дата обращения: 12.10.2019 г.).
19. Официальный сайт Российского института стратегических исследований. Китайский проект "Экономический пояс Шелкового пути." развитие, проблемы, перспективы [Электронный ресурс]. – URL: <https://riss.ru/images/pdf/journal/2016/5/6.pdf> (дата обращения: 03.10.2019).
20. Пивовар Е.И. Евразийский интеграционный проект на постсоветском пространстве: 1921-2015 гг. (предпосылки, становление, развитие) / Е.И. Пивовар. – М., 2016. – С. 720.
21. Пузакова Е.П. Мировая экономика // Е.П. Пузакова / Мировая экономика. – Ростов-на-Дону: Феникс, 2001. – С. 441.
22. Стрелец И.А. Новая экономика и информационные технологии / И.А. Стрелец – М.: Экзамен, 2009. – С. 254.
23. Цветков В.А., Зоидов К.Х., Медков А.А. Формирование эволюционной модели транспортно-транзитной системы России в условиях интеграции и глобализации. – М. : ИПР РАН; СПб.: Нестор-История, 2014. – 800 с.
24. Цветкова Н.Н. Проекты региональной интеграции и новые технологии: цифровой шелковый путь [Электронный ресурс]. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/proekty-regionalnoy-integratsii-i-novyye-tehnologii-tsifrovoy-shepkovyy-put> (дата обращения: 30.09.2019).
25. Шишков Ю.В. Интеграционные процессы на пороге XXI века. Почему не интегрируются страны СНГ / Ю.В. Шишков – М.: НП «III тысячелетие», 2003. – С. 55-79.

References:

1. Corbey D. Dialectical functionalism: stagnation as a booster of European integration // D. Corbey / International Organization. – 1995. – № 2. – P. 250-266.
2. Mitrany D. Working Peace System. An Argument for the Functional Development of International Organization. / D. Mitrany. – London, 1946. – 221 p.
3. Gusakova I. Cifrovoy shelkovyy put' - smelaya zayavka Kitaya [Elektronnyy resurs]. URL: <http://www.moneytimes.ru/articles/2018-12-22/14508/> (data obrashcheniya: 10.10.2019).
4. Demina M.P. Stanovlenie i kachestvennyye osobennosti informacionnoj ekonomiki // M.P. Demina / Social'nye orientiry rossijskoj ekonomiki v vek informatizacii. – Irkutsk, 2008. – S. 171.
5. Dojch K. Nacional'naya integraciya: obzor nekotoryh koncepcij i issledovatel'skih podhodov // K. Dojch, A.A. Prazauskas / Etnos i politika: Hrestomatiya – M., 2000. – S. 395.
6. Zoidov K.H., Medkov A.A., Zoidov Z.K. Gosudarstvenno-chastnoe partnerstvo - osnova innovacionnogo razvitiya i bezopasnosti tranzitnoj ekonomiki: Monografiya / Predislovie i nauch. red. chl.-korr. RAN V.A. Svetkov. - Moskva: Ekonomicheskoe obrazovanie, 2017. - 528 s.
7. Komissina I.N. Morskoj Shyolkovyy put' XXI v. – global'nyj geopoliticheskij proekt Kitaya [Elektronnyj resurs]. – URL:<https://riss.ru/images/pdf/journal/2017/1/07.pdf> (data obrashcheniya: 07.10.2019).
8. Maksimova M.M. Osnovnyye problemy imperialisticheskoy integracii: ekonomicheskij aspekt / M.M. Maksimova. – M.: Мысль, 1971. – С. 22.

10. *movs*. – М.: Мysl', 1971. – С. 22.
9. Melyuhin I.S. *Problemy formirovaniya osnov informacionnogo obshchestva v Rossii* // I.S. Melyuhin / *Problemy informatiki*. – 2010. – № 6. – С. 18-21.
10. Namzhilova V.O. *Ekonomicheskie koridory na evrazijskom prostranstve: iniciativy Kitaya i mirovoj opyt* [Elektronnyj resurs]. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/ekonomicheskie-koridory-na-evrazijskom-prostranstve-initsiativykita-ya-i-mirovoy-opyt> (data obrashcheniya: 07.10.2019).
11. Nattan R. P., Hoffman E.P. *Sovremennyy federalizm* // R.P. Nattan, E.P. Hoffman / *Mezhdunarodnaya zhizn'*. – М., 1991. – №4. – С. 80-89.
12. Nizhegorodcev R.M. *Informacionnaya ekonomika. Kniga 1. Informacionnaya Vseleennaya: Informacionnye osnovy ekonomicheskogo rosta*. Moskva - Kostroma, 2008. – С. 163.
13. Oficial'nyj sayt *Made for minds*. *Novyj SHELkovyy put'* "Kitaya: ozhidanie i real'nost' [Elektronnyj resurs]. – URL: <https://www.dw.com/ru/novyy-shelkovyy-put'-kitaya-ozhidanie-i-real'nost'/a-38826261> (data obrashcheniya: 07.10.2019).
14. Oficial'nyj sayt *Vysshej shkoly ekonomiki*. *Cifrovaya ekonomika Kitaya: vozmozhnosti i riski* [Elektronnyj resurs]. URL: https://www.hse.ru/data/2019/09/25/15_40073043/Dzhan.%20CHen.pdf (data obrashcheniya: 07.10.2019).
15. Oficial'nyj sayt *InVoen Info*. *Morskoj shelkovyy put' kak chast' strategii razvitiya Kitaya* [Elektronnyj resurs]. URL: <https://invoen.ru/analitika/morskoj-shelkovyy-put-strategi-razvitiya-kitaya/> (data obrashcheniya: 30.09.2019).
16. Oficial'nyj sayt *Posol'stva Kitajskoj Narodnoj Respubliki v Rossijskoj Federacii*. *Ekonomicheskij poyas SHELkovogo puti i Morskoj SHELkovyy put' 21-go veka* [Elektronnyj resurs]. URL: <http://ru.china-embassy.org/rus/ztbd/aa11/> (data obrashcheniya: 07.10.2019).
17. Oficial'nyj sayt *RASPP*. *Cifrovoy SHELkovyy Put': vozmozhnosti dlya Rossii* [Elektronnyj resurs]. URL: https://raspp.ru/press_center/tsifrovoy-shelkovyy-put/ (data obrashcheniya: 30.09.2019).
18. Oficial'nyj sayt *RIA novosti*. *Novyy shelkovyy put', ili kak Kitaj hochet vsekh ob'edinit'* [Elektronnyj resurs]. – URL: <https://ria.ru/20170513/1494227526.html> (data obrashcheniya: 12.10.2019 g.).
19. Oficial'nyj sayt *Rossijskogo instituta strategicheskikh issledovanij*. *Kitajskij projekt Ekonomicheskij poyas SHyolkovogo puti" razvitie, problemy, perspektivy* [Elektronnyj resurs]. – URL: <https://riss.ru/images/pdf/journal/2016/5/6.pdf> (data obrashcheniya: 03.10.2019).
20. Pivovar E.I. *Evrazijskij integracionnyj projekt na postsovetskom prostranstve: 1921-2015 gg. (predposylki, stanovlenie, razvitie)* / E.I. Pivovar. – М., 2016. – С. 720.
21. Puzakova E.P. *Mirovaya ekonomika* // E.P. Puzakova / *Mirovaya ekonomika*. – Rostov-na-Donu: Feniks, 2001. – С. 441.
22. Strelec I.A. *Novaya ekonomika i informacionnye tekhnologii* / I.A. Strelec – М.: Ekzamen, 2009. – С. 254.
23. Cvetkov V.A., Zoidov K.H., Medkov A.A. *Formirovanie evolyucionnoj modeli transportno-tranzitnoj sistemy Rossii v usloviyah integracii i globalizacii*. – М.: IPR RAN; SPb.: Nestor-Istoriya, 2014. – 800 s.
24. Cvetkova N.N. *Proekty regional'noj integracii i novye tekhnologii: cifrovoy shelkovyy put'* [Elektronnyj resurs]. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/proekty-regionalnoy-integratsii-i-novye-tehnologii-tsifrovoy-shelkovyy-put> (data obrashcheniya: 30.09.2019).
25. SHishkov YU.V. *Integracionnye processy na poroge XXI veka. Pochemu ne integriruyutsya strany SNG* / YU.V. SHishkov – М.: NP «III tysyacheletie», 2003. – С. 55-79.