Секция «Россия и мир: проблемы и перспективы развития мировой экономической системы», научный руководитель – Никонова Яна Игоревна, к.э.н., доцент, профессор РАЕ

ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИЕ СВЯЗИ РОССИИ С КИТАЕМ: СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

Бородавко А.А., Никонова Я.И.

Сибирский государственный университет путей сообщения, Новосибирск, e-mail: Ya_shka@ngs.ru

В современных условиях защита экономико-политических интересов России на международной арене, а также необходимость обеспечения благоприятной внешней среды для развития национальной экономики предполагают диверсификацию внешнеэкономической стратегии страны. Она должна учитывать посткризисную реальность, изменение сфер влияния основных игроков на мировой политической и экономической арене и задачи, стоящие перед Россией в рамках перспектив ее социально-экономического развития. Именно поэтому Китай, являясь стратегическим партнером России, должен рассматриваться не только как потребитель, нуждающийся в ряде товаров и услуг (в том числе продукции топливно-энергетического комплекса), являющихся зоной конкурентных преимуществ России, но и как важный источник коренной модернизации российской экономики [1].

Ключевым вопросом российско-китайских отношений остается торгово-экономическое и энергетическое сотрудничество. Главы России и Китая договорились об усилении экономического партнерства в таких сферах, как энергетика и информационные технологии. Например, действия по совместной прокладке трубопроводов будут ускорены. В мае договор о поставках природного газа составил на общую сумму в 400 миллиардов долларов в Китай. Также китайская компания Huawei будет оказывать технологическое содействие и заниматься обеспечением инфраструктуры и поставки терминалов, так как в области развития мобильной телекоммуникации следующего поколения Россия идет с опозданием [2].

Особое значение нужно уделить соглашению о «валютном свопе», к которому пришли обе стороны во время визита премьера Ли Кэцяна в Россию 16 октября 2014 года, что является одним из мер по экономическому сотрудничеству России и Китая. Срок данного соглашения три года, объем достигает 150 миллиардов юаней. Помимо заключения соглашения о «валютном свопе» между Центробанками обеих стран, которое позволяет в случае экстренных ситуации на валютном рынке взаимно обменивать валюты своих стран, так же продвигается финансовое и технологическое сотрудничество, особенно в сферах строительство железных дорог, информационные технологии и энергетика. В начале 2015 года Россия и Китая согласуют программы исследования космоса.

Можно выделить следующие перспективные сферы российско-китайского экономического сотрудничества [3].

1. Стимулирование взаимных экономических проектов и торговли в целом, устранение перекосов во взаимной торговле, увеличение в российском экспорте в КНР доли машинно-технической и наукоемкой продукции.
2. Строительство нефтепровода из Восточной Сибири в Китай при соблюдении российских интересов.
3. Сотрудничество в области атомной энергетики, а также энергетики на возобновляемых источниках.
4. Участие китайских компаний в развитии инфраструктуры и обрабатывающей промышленности на российском Дальнем Востоке.
5. Координация позиций России и Китая относительно мер по преодолению новой волны мирового кризиса.
6. Осуществление совместных проектов в области разработки природных ресурсов Сибири и Дальнего Востока.
7. Сотрудничество в области высоких технологий, в том числе разработка военных самолетов, навигационных систем, исследования космоса.
8. Совершенствование механизмов взаимных расчётов в рублях и юанях.
9. Совершенствование механизмов сотрудничества в области защиты экологии.

Экономический потенциал российско-китайских отношений значительно выше уровня нынешнего их состояния. Многие исследователи отмечают, что политические отношения между Россией и Китаем намного опережают экономические. Российско-китайские отношения строятся на развитой правовой основе, заключено множество соглашений, достигнуты договоренности практически во всех сферах соприкосновения России и Китая.

Список литературы

1. Антонова Е.А. Развитие российско-китайских торгово-экономических отношений в нефтегазовой сфере. Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук. – СПб.: Санкт-Петербургский университет экономики и финансов, 2010.
2. Яковлева А.И., Никонова Я.И. Инновационное развитие мирового рынка телекоммуникаций / Инновационная наука и современное общество // Сборник статей Международной научно-практической конференции. – Уфа, 2014. – С. 92-93.
3. Перспективы сотрудничества России и Китая. Аналитическая записка. Подготовлена Центром исследований восточной Азии и ШОС (в.н.с. А.В. Иванов). – Москва, июнь 2013.

РАЗВИТИЕ СИСТЕМЫ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТЕНДЕРОВ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Бурцева М.В., Никонова Я.И.

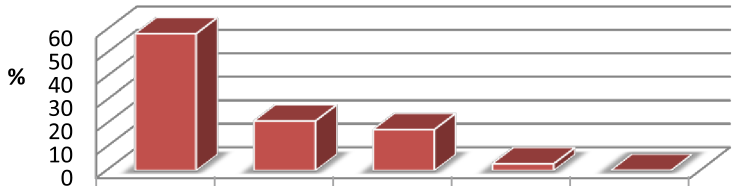
Сибирский государственный университет путей сообщения, Новосибирск, e-mail: Ya_shka@ngs.ru

В современном мире происходит глобализация экономической деятельности, обостряется конкуренция. В этих условиях осуществляются международные тендеры, являющиеся для компаний средством предложения своей продукции, работ и услуг на международный рынок, где компании одних стран вступают в серьезную конкурентную борьбу с компаниями из других стран. Но для того, чтобы была сформирована система, представляющая собой эффективную конкурентную среду, в которой были бы полностью реализованы принципы конкурентности и на должном уровне созданы условия, позволяющие выбрать лучшие фирмы-поставщики, необходимо проведение целого ряда организационных процедур.

На сегодняшний день существует тенденция ориентации Российского госзаказа на внутренний рынок, а именно импортозамещение и экспортоориентированность. На данный момент идет реструктуризация государственных заказов, то есть заказчик вынужден разрывать связи со многими иностранными партнерами и искать альтернативу внутри страны. Таким образом, к уже существующим проблемам, таким как: наличие коррупционной составляющей при про-

ведении тендера и выборе поставщиков; сложностям в электронной системе тендеров, добавилась новая проблема, точнее направление развития – выход на «новых игроков».

первом месте по расходованию бюджетных средств. А проблема повышения эффективности использования этих средств, связанная с реализацией механизмов закупок и тендеров, является общемировой.



	электронный аукцион	закупка у единственного поставщика	открытый конкурс	запрос котировок	иные способы
способ закупки	58,33	21,16	17,54	2,89	0,08

Заключение контрактов по способам определения поставщика в 2013 году

Размещение государственного заказа должно четко соответствовать принципам прокьюремента, а именно: открытость, отчетность, конкурентность, равенство и справедливость, эффективность и обоснованность [1]. К сожалению, даже при наличии двух, параллельно работающих законов, регулирующих проведение государственных закупок – относительно новый 223-ФЗ и более старый 940-ФЗ, система еще далека от совершенства.

Современная система государственных закупок способствует росту только крупного бизнеса, а малый и средний бизнес от этого страдает. Даже наличие электронной системы торгов, которая предполагает среду свободной конкуренции, приносит многим компаниям лишь новые неудобства. Электронная система торгов дает общий доступ к большому массиву информации о складывающихся на товарных рынках ценах на товары, работы и услуги, а так же о размещении заказчиками запросов. Но при этом малая или средняя компания может потеряться в потоке этой информации и упустить подходящий тендер. Таким образом, электронная система требует усовершенствования, создания специальных критериев отбора и фильтров, чтобы компаниям легче было ориентироваться и не упускать имеющиеся возможности.

Другая проблема состоит в том, что многие крупные компании в обход конкуренции заключают прямые контракты. Более 70% контрактов (в количественном и стоимостном выражении) размещается вне конкурентных процедур через заключение контракта с единственным поставщиком (рисунок).

По оценке экспертов Счетной палаты в некоторых контрактах на 1 млрд руб. стоимости «финансовый навес» доходил до 200 млн руб. (избыточные и недостаточно обоснованные расходы) [2].

С 5 апреля 2013 года вступил в силу закон № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд». Данный закон должен привести к реформированию системы государственных закупок к 2020 году. Развивая отечественную систему закупок, следует максимально использовать накопленный в стране и мире опыт, потому что вопросы государственных закупок и международных тендеров стоят на

Список литературы

1. Прокьюремент [Электронный ресурс] / Режим доступа: http://www.tendery.ru/wiki/index.php/Прокьюремент.

2. Контрактная система закупок в российской экономике: перспективы и ограничения развития [Электронный ресурс] / Режим доступа: http://inecon.org/docs/Smotritskaya_paper_20140619.pdf.

РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Гордиенко К.С., Никонова Я.И.

Сибирский государственный университет путей сообщения, Новосибирск, e-mail: Ya_shka@ngs.ru

Транспортный комплекс выступает системообразующим фактором экономики, основой хозяйственного (промышленного) освоения территории страны, составляющей свыше 17 миллионов квадратных километров. Она охватывает 11 часовых поясов. Для освоения такого пространства, его преобразования и жизнеобеспечения необходимы транспорт и дороги [1]. В то же время, по данным рейтинга глобальной конкурентоспособности (The Global Competitiveness Report 2013–2014), составленного аналитической группой Всемирного экономического форума, по качеству транспортной инфраструктуры Россия занимает 93 место в мире из 142 стран, включенных в исследование. По качеству автомобильных дорог – 136 место, инфраструктуры авиатранспорта – 102, портовой инфраструктуры – 88, электроэнергетики – 83 [2]. По степени индексов Россия уступает развитым странам, существенно отстает от Китая и находится практически на одном уровне с Индией, Бразилией и Турцией. По качеству железнодорожной инфраструктуры Россия сегодня на 31 месте. Для одних из старейших и наиболее масштабных железных дорог в мире такая позиция в рейтинге едва ли может считаться приемлемой, особенно в свете перспективного развития спроса на перевозки.

Подобные оценки состояния российской транспортной системы есть и в докладе The Boston Consulting Group (BCG) «Развитие транспортной инфраструктуры: игра на опережение?» [3]. Согласно этому докладу, сегодня в транспортной отрасли России существует 5 ключевых проблем: ограниченная пропускная способность, транспортная разрознен-