

чение одного и того же конечного результата — роста конкурентоспособности национальной экономики [3, с. 94]. В качестве примера приведем следующую логическую цепочку: можно считать аксиомой то, что доминирующим фактором роста конкурентоспособности любого экономического объекта или системы являются инновации; осуществление инновационной деятельности невозможно без ее финансирования.

Как следствие, максимально эффективный механизм финансового стимулирования роста конкурентоспособности экономической системы может быть сформирован опосредствованным образом с помощью финансирования инновационной деятельности. Таким образом, обеспечение роста конкурентоспособности экономической системы на макроуровне осуществляется с помощью механизмов государственной инвестиционной политики, а ее основными задачами в рассматриваемом контексте являются финансовое стимулирование инновационной деятельности субъектов хозяйствования и, как следствие, формирование в экономике благоприятного институционального климата для привлечения инвестиций в инновационную сферу.

Источники

1. *Марков, А. В.* Формирование институциональных условий роста конкурентоспособности малого бизнеса в Беларуси / А. В. Марков, Н. П. Четырбок // Институциональные механизмы развития малого и среднего бизнеса : материалы VIII Междунар. науч.-практ. конф., Минск, 28 янв. 2021 г. / Ин-т парламентаризма и предпринимательства ; редкол.: А. В. Горелик [и др.]. — Минск : Ипнокрена, 2020. — С. 11–20.

2. *Асаул, В. В.* Финансы, денежное обращение и кредит : учеб. пособие / В. В. Асаул, А. В. Деметьев, Д. К. Молчанов ; под ред. В. В. Асаул. — СПб. : СПбГАСУ, 2010. — 332 с.

3. *Марков, А. В.* Эволюционная триада экономического развития : монография / А. В. Марков, Н. П. Четырбок ; под науч. ред. А. В. Маркова. — Минск : Колорград, 2022. — 205 с.

Чжан Кан, аспирант
zhang.k@belgee.by
БГЭУ (Минск)

АНАЛИЗ РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЯ КНР И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ В БЕЛАРУСИ

Китай начал заниматься производством легковых автомобилей позже, чем Европа и США, даже позже Японии и Южной Кореи. До основания Нового Китая из-за отсутствия хорошей политической и экономической среды автомобильная промышленность находилась в состоянии «мечты». Однако после образования Китайской Народной Республики государство сформировало политику, направленную на поддержку развития автомобильной промышленности, появились государственные автомобильные заводы, но общее развитие было относительно медленным.

Чтобы ускорить развитие автомобильной промышленности, китайцы испробовали множество стратегий, в том числе совместные предприятия, независимое производство. Постепенно КНР превратилась в крупнейший в мире рынок производства и продажи автомобилей.

В настоящее время популярность автомобилей китайских марок в мире постоянно возрастает, а объем экспорта увеличивается. Китай постепенно превзошел европейские и американские автомобильные компании в области производства транспортных средств на новых источниках энергии и интеллектуальных транспортных средств, став лидером отрасли.

Сравнивать рынки легковых автомобилей Беларуси и Китая бессмысленно, но модель развития автомобилестроения Китая заслуживает отдельного исследования. Автомобильная промышленность имеет длинную производственную цепочку, и необходимо постоянно совершенствовать отраслевой механизм и способствовать скоординированному развитию всей цепной отрасли. Кроме того, Китай обладает большим потенциалом в автомобилестроении, особенно в производстве автомобилей на новых источниках энергии. Сочетание передовых программных технологий Беларуси и производственных технологий Китая может стать прорывом в развитии автомобильной промышленности Беларуси.

Чжан Фэйлун, аспирант
Zhangfeilong1991@gmail.com
БГЭУ (Минск)

ОСНОВНЫЕ ИНСТРУМЕНТЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ РЕГИОНАЛЬНОЙ ПОЛИТИКИ В КИТАЕ

Государственное регулирование регионального развития, осуществляемое в большинстве стран в рамках региональной экономической политики, предполагает наличие конкретных целей и задач, достижение которых, как правило, осуществляется в единой системе с инструментами и другими компонентами механизма государственного регулирования. В самом общем виде специалисты во всей совокупности инструментов региональной политики обычно выделяют следующие три категории: инструменты микрополитики, инструменты макрополитики, инструменты политики координации [1, с. 198]. Недостаток этой классификации заключается в том, что она включает некоторые элементы макроэкономической политики в инструменты региональной экономической политики. Это приводит к дублированию одних и тех же инструментов в рамках разных видов государственной политики, например, в налогово-бюджетной политике, в политике занятости и др. На основе результатов анализа опыта государственного регулирования регионального развития в КНР Чен Яо, Чжан Кейюн, Ченг Донг и другие обобщили и выделили во всей совокупности инструментов государственной региональной экономической политики Китая следующие укрупненные группы: «инструменты региональной политики, основанные на типах практики», «конкретные функции инструментов региональной политики» и «инновационные инструменты региональной политики» [2–4].

На наш взгляд, инструменты региональной политики, основанные на практике, требуют более детальной классификации, и в этой связи можно выделить следующие шесть типов инструментов:

- 1) государственные инвестиции: общественная инфраструктура (включая промышленные парки); проекты сельскохозяйственной инфраструктуры; проекты улучшения окружающей среды; фонд регионального развития; государственное предприятие;
- 2) трансфертный платеж: специальный трансфертный платеж (условный); общий трансфертный платеж (безусловный);
- 3) экономическое стимулирование: субсидии на промышленные инвестиции; субсидии на трудоустройство или заработную плату; субсидия на аренду; субсидия на перестройку жилого района; снижение и освобождение от налогов на прибыль, таможенные льготы на импортное оборудование, возврат налогов за экспорт и др.;
- 4) прямое управление: система выдачи разрешений на создание нового проекта, на проект ремонта или проект расширения; разделение функциональной зоны города; система квот на строительные материалы;