

УДК: 330.552:69:624.21/.8(571.61+510)

Фатеев Д.В., аспирант, АмГУ;

Реймер В.В., к.э.н., доцент, ДальГАУ

**К ПРОБЛЕМЕ ТРАНСГРАНИЧНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА
БЛАГОВЕЩЕНСК – ХЭЙХЭ**

В статье рассматривается проблема трансграничного транспортного коридора Благовещенск – Хэйхэ. Проведен расчет прогнозной оценки влияния строительства мостового перехода на валовой региональный продукт Амурской области. Определены стратегические перспективы развития экономики региона с учетом трансграничного транспортного коридора.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ТРАНСГРАНИЧНЫЙ КОРИДОР, ЭКСПОРТ, ИМПОРТ, ВАЛОВОЙ РЕГИОНАЛЬНЫЙ ПРОДУКТ.

Fateev D.V., post-graduate student, ASU;

Reymer V.V., Cand.Econ.Sci., senior lecturer, FESAU

**TO THE PROBLEM OF TRANSBOUNDARY TRANSPORT ALLEY
BLAGOVESHCHENSK-HEIHE**

In the article the problem of transboundary transport alley Blagoveshchensk-Heihe is observed. There was made a calculation of prognostic estimation of bridge passage building influence on gross regional product of Amur region. There were defined strategic prospects of regional economy development subject to the transboundary transport alley.

KEYWORDS: TRANSPORT, EXPORT, IMPORT, GROSS REGIONAL PRODUCT

В 1995 г. заговорили о возможности и необходимости строительства мостового перехода через р. Амур. Были приняты на федеральном и региональном уровнях постановления, нормативные акты и иные документы, указывающие на целесообразность проектирования транспортного коридора (Соглашение между Правительствами Российской Федерации и Китайской Народной Республики о совместном строительстве пограничного мостового перехода через реку Амур (Хэйлунцзян) в районе городов Благовещенск (РФ) и Хэйхэ (КНР) от 26.06.1995 г.; Соглашение между Минтрансом России и Министерством коммуникаций КНР о методах управления строительством моста через реку Амур (Хэйлунцзян) в районе городов Благовещенск (РФ) и Хэйхэ (КНР) на первом этапе сооружения автодорожного моста от 16.04.1996 г.; Постановление № 390 от 27.08.1998 г. о проведении конкурса по привлечению инвестиций и подрядных строительных организаций на сооружение объектов мостового перехода через реку Амур в районе городов Благовещенск – Хэйхэ на российско-китайской границе (в ред. Постановления Главы Администрации Амурской области № 462 от 01.10.1998 г. и др.)).

Но, не смотря на то, что вопросом строительства мостового перехода занимаются уже 15 лет, до настоящего времени не была прове-

дена должная экономическая экспертиза, которая бы оценила влияние данного проекта на макроэкономические параметры региона и обосновала необходимость трансграничного транспортного коридора.

Влияние строительства мостового перехода на экономику Амурской области проявляется через следующие экономические составляющие:

- получаемую добавленную стоимость;
- создание новых рабочих мест для населения;
- общее расширение производства в результате мультипликативных эффектов межотраслевых связей.

Оценивая влияние экспорта-импорта товаров на прирост валового выпуска продукции в целом и по отдельным отраслям экономики используем, в качестве основы для расчетов, таблицу «Затраты–выпуск» по РФ за 2006 г. В таблице редуцируется до 16 отраслей с учетом фактической отраслевой структуры Амурской области.

Используя полученные таблицы, рассчитываем матрицы коэффициентов прямых затрат, на основе которых получаем матрицу полных затрат. Из полученных расчета видно, что в период с 2012 по 2030 гг. валовой выпуск, обусловленный экспортом-импортом товаров, возрастет с 837,09 млн. руб. в 2012 г.

до 1407,65 млн. руб. в 2030 г., рост составит 1,68 раза.

Возможно, оценить влияния транспортно-го коридора и на отдельные отрасли экономики, рассмотрев прирост валового выпуска товаров и услуг на 100 руб. экспорта-импорта товаров.

Таблица 1
Соотношение экспорта-импорта товаров и обусловленного ими прироста валового выпуска, млн. руб.

Показатель	Прогноз				
	2012 г.	2015 г.	2020 г.	2025 г.	2030 г.
Экспорт-импорт	837,09	996,88	1213,09	1339,34	1407,66
Валовой выпуск обусловленный экспортом-импортом	669,04	663,38	658,53	665,78	669,81

Таблица 2
Прирост валового выпуска в экономике региона на 100 руб. экспорта-импорта товаров, млн. руб.

Отрасль	Значение
Транспорт	107,92
Прочие	48,51
Торговля и общепит	25,81
Машиностроение и металлообработка	13,61
Нефтегазовая промышленность	12,09
Электроэнергетика	7,96
Металлургия	7,9
Химическая и нефтехимическая	4,37
Строительство	3,6

Наибольший стимулирующий прирост валового выпуска обеспечат отрасли:

- торгово-посреднические услуги, включая услуги общественного питания;
- машиностроение и металлообработка;
- нефтегазовая промышленность;
- электроэнергетика;
- металлургия.

Исходя из этого, можно говорить, что в развитии экономики Амурской области строи-

тельство мостового перехода, сыграет определенную позитивную роль. Все это будет стимулировать развитие торгово-посреднических услуг и сферы общественного питания в приграничной территории, являясь своеобразным стимулом и катализатором для развития и формирования экономического потенциала тех субъектов региональной экономики, которые выполняют торгово-посреднические функции.

Для расчета прогнозной оценки влияния строительства мостового перехода на валовой региональный продукт Амурской области (ВРП) воспользуемся существующим прогнозом объемов экспорта-импорта товаров, который был составлен проектной китайской экспертной группой и российским ОАО «Институт Гипростроймост» в 2005 г.

При расчете увеличения размера ВРП области в соответствии с прогнозом объемов экспорта-импорта товаров, также учитываются существующие в экономике региона межотраслевые связи, и оценка ведется на основе рассчитанной ранее матрицы коэффициентов полных материальных затрат.

Для расчета прироста ВРП необходимо, во-первых, рассчитать прирост валового выпуска, обусловленного объемом экспорта, прогнозируемым на i год, откуда необходимо выделить валовую добавленную стоимость; во-вторых, провести расчет ВРП области с учетом экспорта-импорта товаров. Следует принимать во внимание, что данный показатель отражает лишь рост значения ВРП за счет существующего объема экспорта-импорта товаров, но не учитывает иных факторов, к которым в частности относится экономическое состояние региона (спад или подъем).

Для расчета ВРП на перспективу необходимо произвести регрессионный анализ. Для этого берутся приросты экспорта и импорта товаров, и значение транспортной отрасли в период с 1995 по 2006 гг. Результаты расчета представлены на рисунке 1.

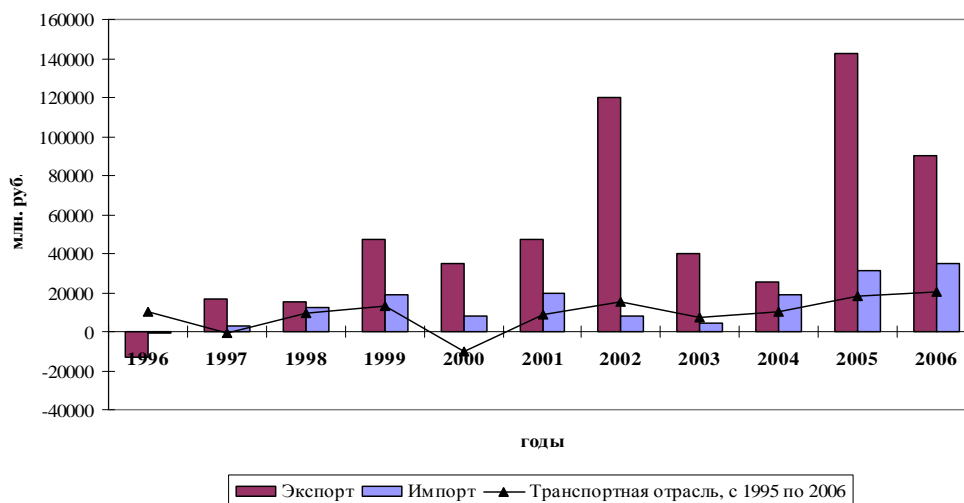


Рис. 1. Прирост экспорта, импорта и транспортной отрасли в период с 1995 по 2006 гг., млн. руб.

В результате проведенных расчетов имеем уравнение регрессии $y = 0,32 + 0,05 \cdot x_1 + 1986,16 \cdot x_2$

Далее проверяется коэффициент корреляции на наличие мультиколлинеарности, при помощи коэффициента Пирсона. Полученное значение равно 0,62. Полученный коэффициент корреляции проверяется на значимость с помощью таблицы критических значений. Получаем значение более 0,5, это связано с тем, что импорт учитывался в разрезе межотраслевого баланса вместе с услугами, а так же импорт идет как несбалансированная система,

т.к. на транспортную отрасль влияют не только факторы экспорта и импорта, но и другие.

Графическим методом определяем объем прироста экспорта и импорта за период с 2011 по 2015 год.

Данные экспорта-импорта, на основе полученного уравнения регрессии и на основе рисунка 2, для расчета валового выпуска представлены на рисунке 3.

Для расчета прогнозного ВРП графическим методом определяется объем экспорта-импорта за 2011-2015 гг.

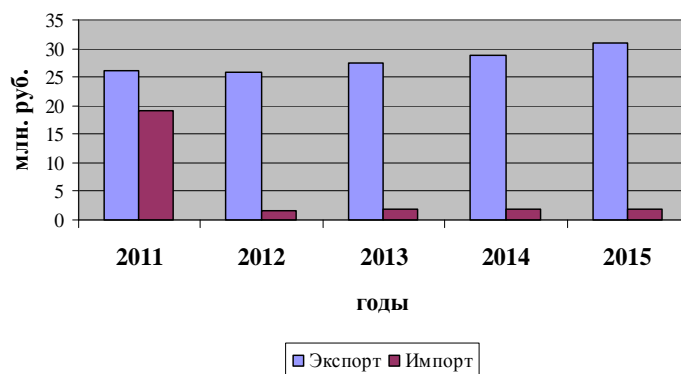


Рис. 2. Объем прироста экспорта и импорта, млн. руб.

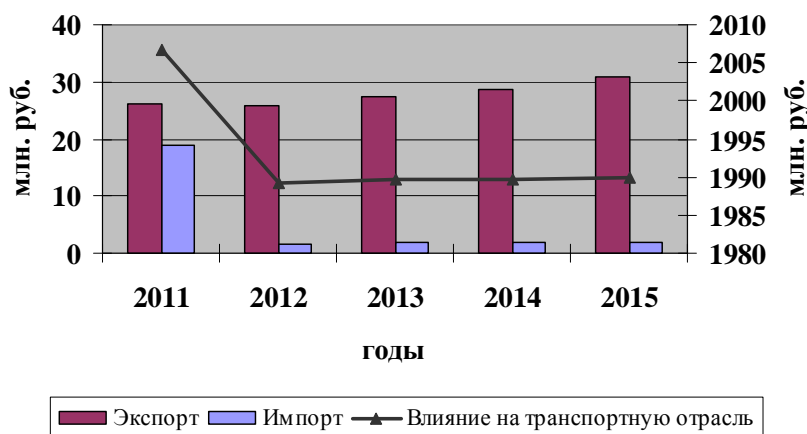


Рис. 3. Данные прироста экспорта-импорта, для расчета валового выпуска, млн. руб.

Изменение ВРП Амурской области за счет экспорта-импорта товаров, прогнозный вариант Таблица 4

Показатель	Прогноз				
	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.
Экспорт-импорт, млн. руб.	46,50	27,45	29,30	30,70	32,69
ВРП, млн. руб. в ценах 2007 года	115138,83	115138,79	115138,80	115138,81	115138,82
Прирост ВРП, %	0,75	-0,000035	0,000009	0,000009	0,000009

При строительстве мостового перехода в Амурской области темп прироста ВРП составит 0,000009 %. Это свидетельствует о том, что в структуре экспорта представлены товары, которые производятся за пределами Амурской области. Для увеличения значения показателя, необходимо расширение номенклатуры выпускаемой продукции и оказываемых услуг хозяйствующими субъектами на территории региона

Для стимулирования наращивания грузовой потенциала региональная экономическая политика должна включать следующие вопросы:

- участие в формировании гибкой тарифной политики;

- организация взаимодействия разных видов транспорта в логистических центрах по скоростным контейнерным перевозкам по Транссибу;

- поиск компромисса интересов элементов транспортного комплекса страны и субъектов Федерации по сохранению элементов социальной инфраструктуры для сдерживания оттока населения из региона [1, с. 45]

Субъекты торгово-посреднических отношений в приграничной территории окажут влияние на динамику ВРП и будут в конечном итоге испытывать на себе в долгосрочной перспективе влияние строительства транспортно-коридора. Это даст толчок экономическому развитию, как функционирующим хозяйствующим субъектам, так и тем субъектам внешнеторговых отношений, которые проектируют каналы для выхода на внешние рынки.

Конкурентная среда, сложившаяся в приграничных территориях позволит субъектам торговых отношений регулировать объемы поставок товаров, их стоимость с учетом платежеспособного спроса. Это дает возможность в договорных отношениях между субъектами внешнеэкономической деятельности использовать различные условия поставок товаров с учетом сложившихся в мировой практике. Позитивное развитие внешнеэкономической деятельности хозяйствующих субъектов отразится на доходной части регионального бюджета.

Деятельность субъектов в приграничных территориях дает возможность оценить наборы товарных групп в структуре экспорта и импорта в данный момент времени и на перспек-

тиву. Соответственно можно рассмотреть структуру ВРП с учетом экспортной и импортной составляющих и наметить пути для сбалансированности экспорта и импорта товаров в объемах изменения ВРП.

Так же реализация проекта даст возможность соединить транспортные системы России и Китая, что позволит транспортировать через Благовещенск из стран АТР в любые пункты России и обратно до 3 млн. тонн грузов ежегодно. Создаваемый путь намного более эффективен по сравнению с прохождением грузов через Монголию и Казахстан. Организация перехода позволит получить дополнительный доход в бюджеты разных уровней и иметь дополнительные рабочие места (около 3000 мест на этапе строительства).

Возможно рассмотрение проекта строительства совмещенного автомобильного и железнодорожного моста в районе Благовещенска для обеспечения пропуска автомобильного грузопотока (на первом этапе) и железнодорожного грузопотока из северных уездов провинции Хэйлунцзян к Транссибу и далее на запад и на восток к тихоокеанским портам. Это даст возможность создания новых рабочих мест на территории области при строительстве объектов пограничной и таможенной инфраструктуры на новом переходе и на действующих старых.

Все это свидетельствует о том, что строительство мостового перехода необходимо не только для региональной экономики, но для государства в целом. При функционировании проекта, распределение товарной массы будет происходить по транспортно-логистическим «нитям» из региона до БАМа, и далее уже по существующим транспортным направлениям.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Малов, В.Ю., Мелентьев, Б.В. Транспортные коридоры и развитие экономик регионов Сибири (на примере Красноярского края) [Текст] / В.Ю. Малов, Б.В. Мелентьев // *Пространственная экономика*. – Хабаровск. – 2005. – № 3. – С. 32-46.
2. Федеральная целевая программа экономического и социального развития Дальнего Востока и Забайкалья на 1996-2005 гг. (уточненная с продлением срока ее реализации до 2010 г.) [Текст]. Т1. – Цели, задачи, концепция и система программных мероприятий. – М., 2001 г. – 282 с.