

ЭКОНОМИКА

ECONOMICS

УДК: 330.552:69:624.21(571.61+510)

Фатеев, Д.В., аспирант, АмГУ;

Реймер В.В., к.э.н., доцент, ДальГАУ

ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР АМУРСКОЙ ОБЛАСТИ: НЕОБХОДИМОСТЬ И ПЕРСПЕКТИВЫ

В статье рассматривается внешнеторговый оборот Амурской области и анализируется его динамика, обосновывается целесообразность реализации проекта строительства транспортного коридора. Оценивается потенциальное влияние реализации проекта строительства мостового перехода Благовещенск - Хэйхэ, на макропараметры Амурской области и, прежде всего, на валовой региональный продукт через таблицы «Затраты-Выпуск».

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ВНЕШНЯЯ ТОРГОВЛЯ, ЭКСПОРТ, ДИНАМИКА ЭКСПОРТА, ТОРГОВЫЙ ПАРТНЕР, ЭКСПОРТНО-ИМПОРТНЫЕ ОТНОШЕНИЯ, ВАЛОВОЙ ВЫПУСК, ВАЛОВОЙ РЕГИОНАЛЬНЫЙ ПРОДУКТ, РЕГРЕССИОННЫЙ АНАЛИЗ.

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

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

TRANSPORT CORRIDOR OF THE AMUR REGION: NECESSITY AND PROSPECTS

In the article understudy the author analyses international transactions' dynamics of the Amur region and regards potential influence of building the bridge between Blagoveshchensk – (Russia) and Heihe (China) on the macroeconomic parameters of the Amur region and on the gross domestic product of the given region precisely. It's attempted to stand the bases of the project liquidity.

KEYWORDS: INTERNATIONAL TRADE, EXPORT, EXPORT DYNAMICS, BUSINESS PARTNER, EXPORT-IMPORT RELATIONS, GROSS OUTPUT, GROSS DOMESTIC PRODUCT, REGRESS MATHEMATIC ANALYSES.

Вопросом строительства мостового пограничного перехода на реке Амур, между городами Благовещенск и Хэйхэ, занимаются с 1995 г. На протяжении 16 лет были приняты на федеральном и региональном уровнях постановления, нормативные акты и иные документы, указывающие на целесообразность проектирования транспортного коридора, а именно:

–соглашение между Правительствами Российской Федерации и Китайской Народной Республики о совместном строительстве пограничного мостового перехода через реку Амур в районе городов Благовещенск (РФ) и Хэйхэ (КНР) от 26.06.1995 г.;

–соглашение между Правительствами Российской Федерации и Китайской Народной Республики «Об упрощенном порядке пересечения российско-китайской государственной границы во временном пункте пропуска Каникурган-Чанфантунь персоналом, занятым на строительстве моста через реку Амур, а также перемещения строительных материалов, оборудования и транспортных средств» от 30.04.1997 г.

Ратифицировано федеральным законом № 68-ФЗ от 06.05.1998 г.;

–соглашение между Министерством транспорта России и Министерством коммуникаций КНР о методах управления строительством моста через реку Амур в районе городов Благовещенск (РФ) и Хэйхэ (КНР) на первом этапе сооружения автодорожного моста от 16.04.1996 г.;

–протокол 12-го заседания российско-китайской Подкомиссии по сотрудничеству в области транспорта Комиссии по подготовке регулярных встреч глав Правительств России и Китая (г. Санкт-Петербург, 10.10.2008 г.);

–протокол 13-го заседания российско-китайской Подкомиссии по сотрудничеству в области транспорта Комиссии по подготовке регулярных встреч глав Правительств России и Китая (г. Пекин, 03.09.2009 г.).

Но до настоящего времени так и не была проведена экономическая экспертиза, которая бы оценила влияние данного проекта на экономические параметры региона и обосновала

необходимость трансграничного транспортного перехода для Амурской области.

К вопросу о строительстве мостового перехода в настоящее время необходимо вернуться, а так же проработать вопрос о создании зоны приграничной торговли «Благовещенск – Хэйхэ» и строительства автодорожного перехода между городами Благовещенск и Хэйхэ. 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 в размере 20 млн. долл. США в год и иметь дополнительные рабочие места¹.

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 Хэйлуцзян 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. Реализация подобных проектов окажет существенное влияние на развитие экономических связей не только Амурской области, но и других субъектов Федерации, Дальнего Востока и Забайкалья².

Уникальное положение Дальневосточного федерального округа (ДФО) дает возможность развивать и укреплять международные экономические связи с КНР. В ДВФО имеют границу с КНР Приморский и Хабаровский края, Амурская и Еврейская автономная области. При этом наименьшее расстояние между приграничными областными и краевыми центрами имеет Амурская область, около 800 м, Приморский край – более 20 км, Хабаровский край – около 20 км, Еврейский автономная область – более 15 км. Исходя из расстояний между городами РФ и

КНР, с целью снижения затрат на транспортировку экспортно-импортных грузов, целесообразнее реализовать существующий проект строительства мостового перехода Благовещенск – Хэйхэ, нежели осуществлять строительство в других соседствующих регионах России с КНР. Все это дает положительное влияние на внешнюю торговлю приграничных регионов обеих стран.

В 2010 году Китай оставался крупнейшим контрагентом в структуре внешней торговли Амурской области, занимая при этом почти 82% всей структуры экспорта области (табл. 1). В течение последних лет основным внешнеторговым партнером Амурской области являются северные провинции КНР, причем ее доля, несмотря на колебания динамики внешней торговли и на изменения доли других стран-партнеров области по внешнеэкономической деятельности, остается относительно стабильной и, всегда высокой⁶.

Экономика Китая стремительно развивается и нуждается в рынках сбыта произведенной продукции с одной стороны, и стратегическом сырье для расширенного производства, с другой стороны. В свою очередь, Россия является емким потребительским рынком китайской продукции и поставщиком природного сырья и энергоресурсов.

В настоящее время Россия рассматривает Китай, как важного партнера в социально-экономическом развитии Дальнего Востока.

Российско-китайское сотрудничество в сфере внешней торговли оказало существенное влияние на ускоренное формирование российского, в том числе амурского предпринимательства.

Результаты многолетнего сотрудничества с Китаем проявились в позитивном развитии экономики области:

- в создании малых предприятий и увеличении числа индивидуальных предпринимателей;
- в появлении новых товаров и продукции как зарубежного, так и местного производства; росте числа предприятий с участием иностранного капитала;

Таблица 1

Экспорт товаров по странам^{3,4,5}, тыс. долл. США

Страны	ГОДЫ									
	2000	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Всего	55854	70749	76619	103259	157370	158005	212106	275182	171646	159332
Беларусь	-	7	9	326	59	1180	2041	2241	1223	533
Казахстан	119	-	527	245	180	338	474	474	192	-
Украина	-	3	-	61	159	134	173	417	-	-
Китай	46991	49026	51359	72038	135271	101229	108931	143430	125298	130570
КНДР	802	1588	1565	1744	2418	3124	4179	4454	1954	2008
Республика Корея	753	775	1005	2903	2276	2256	54	2801	2990	7482
США	25	50	-	-	-	-	-	646	-	-
Швейцария	-	-	-	-	-	29147	78708	112978	29407	9255
Япония	6816	19264	22131	25907	16709	20421	17016	5104	15	21

- в росте количества торговых точек;
- в развертывании ресторанного бизнеса;
- в активном развитии автомобильного сервиса;
- в появлении первых современных досуговых центров (дискотек, боулинга, сети казино);
- в развитии элитного жилищного строительства;
- в формировании на рыночной основе новых элементов систем образования и здравоохранения;
- в возникновении и развитии фирм, обеспечивающих обслуживание бизнеса (аудиторские фирмы, адвокатские конторы, консалтинговые услуги)⁷.

Как видно из таблицы 1, одной из главных стран импортируемых продукцию Амурской области является КНР, на долю которой приходится 82% всего объема экспорта. С 2000 года по 2010 год экспортные операции выросли в 2,78 раза.

В 2010 году Амурская область экспортировала в основном, древесину и изделия из нее, минеральное сырье, драгоценные камни, драгоценные металлы и изделия из них, всего на сумму 148,5 млн. долл. США, что составило чуть более 93 % от общего объема экспорта области, который достиг 159,3 млн. долл. США.

В последние три года область относится к числу импортоориентированных субъектов Российской Федерации (табл. 2).

Таблица 2
Внешнеторговый оборот Амурской области
(экспорт, импорт продукции)⁸⁹, тыс. долл. США.

Годы	Показатель		
	Внешнеторговый оборот	Экспорт	Импорт
2000	72476	55854	16622
2002	97834	70749	27085
2003	114711	76619	38092
2004	166553	103259	63294
2005	272312	157370	114942
2006	307135	158005	149130
2007	492607	212106	280501
2008	692835	275182	417653
2009	387656	171627	216029
2010	473704	159332	314372

Амурская область является импортером товаров народного потребления произведенных в Китае, в то время как сам Китай, в большей части, импортирует стратегические природные ресурсы: лес, минеральные продукты, лом и отходы черных и цветных металлов (табл. 3).

Внешнеторговый оборот области с Китаем в 2010 году по сравнению с 2009 годом увеличился почти на 82 %. Доля экспорта в общем обороте области составила 34 %, по импорту в область из Китая поступило товаров 66 %.

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

- получаемую добавленную стоимость, что отражается на ВРП области;
- создание новых рабочих мест для населения»¹⁰.

Согласно, подписанного соглашения в 1995 году предполагалось, что обслуживанием мостового перехода будут заниматься обе страны равноценно. Из инвестиционного предложения¹¹ видно, что обеспечение трудовыми ресурсами составит на этапе строительства более 1200 человек, на этапе функционирования автомобильного пункта пропуска около 900 человек. Но ведь в планах есть и создание областной экономической зоны (ОЭЗ) на прилегающей территории. Под строительство ОЭЗ отводится площадь в 600 га, из них 20 % отводится под промышленную застройку, 15 % свободную таможенную зону, 40 % под коммуникации и обслуживание производства, 25 % под зеленые зоны и рекреации (комплекс оздоровительных мероприятий). Так же на территории ОЭЗ планируется строительство:

- промышленных заводов, которые обеспечат 1140 рабочих мест в области;
- таможенного комплекса – 380 рабочих мест;
- подразделений ГИБДД – 30 рабочих мест;
- транспортно-логистического комплекса – 255 рабочих мест;
- административно-бытового и банковского комплексов – 180 рабочих мест;
- предприятий по обслуживанию жилых и складских помещений – 455 рабочих мест.

Совместная реализация двух проектов благоприятно скажется на внешнеэкономической деятельности двух стран в лице экономических агентов. В целях экономии денежных средств, сокращения времени доставки в процессе пересечения границы товарами целесообразно и наиболее выгодно сосредоточить все необходимые для деятельности внешнеэкономических агентов, предприятия в одном месте, максимально приближенном к границе и транспортным магистралям. ОЭЗ займет выгодное транспортное положение, т.к. будет расположена вблизи от областного центра, где расположена железнодорожная ветка на запад и восток, и вблизи планируемого расположения ОЭЗ идет автомобильная развязка на города области и

не безграничны, то необходима адекватная политика в отношении их экспорта. Иначе в ближайшей перспективе предприятия региона вынуждены будут сами завозить эти ресурсы для собственных нужд¹⁷.

Из полученных результатов видно, что при строительстве мостового перехода в Амурской области, темп прироста ВРП, основываясь на предварительных расчетах и прогнозных значениях внешнеторгового оборота региона к 2030 году¹⁸, составит 45 раз.

Таким образом, торгово-экономические отношения с КНР необходимо использовать как стимул для экономического развития Амурской области. Но при этом необходимо стремиться к увеличению количества видов и наименований

Таблица 3

Динамика экспорта Амурской области по группам товаров^{12,13,14}, тыс. долл. США

Экспорт	ГОДЫ									
	2000	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
	55854	70749	76619	103259	157370	158005	212106	275182	171646	159332
Продовольственные товары и сырье для их производства	9096	46	59	386	292	1223	2064	2415	1263	1277
Минеральные продукты	1185	70	497	-	141	-	-	181	29433	43041
Продукция нефтехимического комплекса	438	525	60	144	57	110	48	752	34	49
Древесина и изделия из нее	18213	58604	60924	67990	90952	102765	119858	143937	85776	84540
Металлы и изделия из них	21120	9280	12997	30163	59732	16182	5065	3528	11522	6422
Машиностроительная продукция	5284	2138	2076	4321	5597	7707	5998	11389	4120	2696
Драгоценные камни, драгоценные металлы и изделия из них	-	-	-	-	-	29203	78708	112978	39408	20885
Прочие	518	86	6	255	599	815	365	183	71	52

территории Дальнего Востока. При этом обеспечение трудовыми ресурсами строительство только мостового перехода составит около 1000 человек, а реализация двух проектов позволит занять более 3000 человек в регионе.

Уточненные расчеты¹⁵ показали, что при увеличении выпуска на 10 % в транспортной отрасли увеличение валового выпуска произойдет на 1,79 % за счет мультипликативного эффекта. За счет прогнозируемых объемов перевозок до 2030 года показатель вырастет до 46,16 млн. т (в 2010 году натуральный объем внешнеторгового оборота Амурской области составил 1,02 млн. т¹⁶). Следовательно, можно говорить о том, что к 2030 году объем перевозок через пункт пропуска Благовещенск-Хэйхэ вырастет как минимум в 45 раз, следовательно, представляется возможным предположить, что и показатель ВРП региона вырастет на такую же величину.

Анализ товарной структуры экспорта Амурской области подтверждает, что сохраняется сырьевая направленность. На областном бюджете данный факт отражается благоприятно. Однако если учесть, что сырьевые ресурсы

продукции и услуг производимых и оказываемых предприятиями области.

Субъекты торгово-посреднической деятельности в приграничной территории окажут влияние на динамику ВРП и будут в конечном итоге испытывать на себе в долгосрочной перспективе влияние строительства транспортного коридора. Это даст возможность экономическим субъектам внешнеторговых отношений проектировать каналы для выхода на внешние рынки с учетом транспортного трансграничного коридора Благовещенск-Хэйхэ.

Реализация проекта позволит:

- создать международный транспортный коридор круглогодичного действия, объединить транспортные системы России и КНР;

- сформировать транспортно-логистические комплексы в г.Благовещенске, пгт.Поярково, г.Якутске, г.Нерюнгри, которые позволят осуществлять перевозку и распределение грузов по маршрутам КНР – Амурская область – Республика Саха (Якутия), КНР – Западные регионы РФ;

- обеспечить транзит грузопотоков между регионами страны по Транссибу и БАМу;
- увеличить объемы взаимных поставок предприятий Дальневосточного, Сибирского федеральных округов и КНР;
- создать предпосылки для формирования особой экономической зоны в районе строительства мостового перехода через р.Амур;
- повысить роль приграничных дальневосточных территорий в сотрудничестве России со странами АТР.

¹ Федеральная целевая программа экономического и социального развития Дальнего Востока и Забайкалья на 1996-2005 гг. (уточненная с продлением срока ее реализации до 2010 г.)

² Реймер, В.В. Россия и Китай: проблемы экономического сотрудничества (региональный аспект) / В.В. Реймер, Ю.П. Немилостив, М.А. Калашников // Россия и Китай: аспекты взаимодействия и взаимовлияния: материалы международной заочной научно-практической конференции. – Благовещенск: БГПУ, 2009. – С. 29-31, 2009. – 32 с.

³ Амурская область в цифрах [Текст]: краткий статистический сборник. – Благовещенск: Амурстат, 2011. – 370 с.

⁴ Амурский статистический ежегодник [Текст]: сборник. – Благовещенск: Амурстат, 2010. – 758 с.

⁵ Данные о внешнеторговом обороте области, экспорте (импорте) товаров // Внешнеэкономическая деятельность – Электронный ресурс: <http://amurstat.gks.ru>.

⁶ Там же. – 30 с.

⁷ О приграничном сотрудничестве Амурской области с Китаем [Текст]: записка. – Благовещенск: Амурстат, 2010. – С. 9

⁸ Амурская область в цифрах [Текст]: краткий статистический сборник. – Благовещенск: Амурстат, 2011. – 370 с.

⁹ Амурский статистический ежегодник [Текст]: сборник. – Благовещенск: Амурстат, 2010. – 758 с.

¹⁰ Фатеев, Д.В К проблеме трансграничного транспортного коридора Благовещенск-Хэйхэ [Текст] / Д.В. Фатеев, В.В. Реймер // Дальневосточный аграрный вестник. – 2010. – № 4(16). – С. 75.

¹¹ Инвестиционные проекты Амурской области [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.portal.amurobl.ru>.

¹² Амурская область в цифрах [Текст]: краткий статистический сборник. – Благовещенск: Амурстат, 2011. – 370 с.

¹³ Амурский статистический ежегодник [Текст]: сборник. – Благовещенск: Амурстат, 2010. – 758 с.

¹⁴ Данные о внешнеторговом обороте области, экспорте (импорте) товаров // Внешнеэкономическая деятельность [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://amurstat.gks.ru>.

¹⁵ Реймер, В.В. Россия и Китай: проблемы экономического сотрудничества (региональный аспект) / В.В. Реймер, Ю.П. Немилостив, М.А. Калашников // Россия и Китай: аспекты взаимодействия и взаимовлияния: материалы международной заочной научно-практической конференции. – Благовещенск: БГПУ, 2009. – С. 30.

¹⁶ Внешнеторговый оборот, экспорт и импорт [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://amurstat.gks.ru>.

¹⁷ Реймер, В.В. Россия и Китай: проблемы экономического сотрудничества (региональный аспект) / В.В. Реймер, Ю.П. Немилостив, М.А. Калашников // Россия и Китай: аспекты взаимодействия и взаимовлияния: материалы международной заочной научно-практической конференции. – Благовещенск: БГПУ, 2009. – С. 30.

¹⁸ Фатеев, Д.В К проблеме трансграничного транспортного коридора Благовещенск-Хэйхэ [Текст] / Д.В. Фатеев, В.В. Реймер // Дальневосточный аграрный вестник. – 2010. – № 4(16). – С. 76.