

Г.А. Гомилевская¹

Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток, Россия

В.С. Сакун²

Акционерное общество «Граница»
Благовещенск, Россия

Возможности государственно-частного партнерства при создании и развитии приграничных кластеров на примере кластера «Джалинда» в Амурской области

Проведен анализ сущности и видов государственно-частного партнерства. Выявлена специфика государственно-частного партнерства при формировании приграничного кластера. Представлена принципиальная модель концессии как одной из форм государственно-частного партнерства. Рассмотрен мировой и отечественный опыт реализации проектов транспортно-логистических комплексов на приграничных территориях. Обосновано создание приграничного кластера «Джалинда». На основании комплексного анализа отобраны перспективные направления деятельности в рамках проектируемого кластера «Джалинда» в Амурской области. Предложены варианты государственно-частного партнерства для направлений приграничного кластера. Проведен расчет предпринимательской и социально-экономической эффективности кластера, разработана модель управления приграничным кластером «Джалинда» на основе механизма государственно-частного партнерства.

Ключевые слова и словосочетания: приграничный кластер, государственно-частное партнерство, территориальное планирование, трансграничное сотрудничество.

G.A. Gomilevskaya

Vladivostok State University of Economics and Service
Vladivostok, Russia

V.S. Sakun

Joint-stock company «Granitsa»
Blagoveshchensk, Russia

Opportunities for public-private partnership to create and development of cross-border clusters on the example of cluster “Dzhalinda” in the Amur region

The article analyzed the nature and types of public-private partnership. Specificity of a public-private partnership in the formation of cross-border clusters identified. A schematic model of a concession, as a form of public-private partnership presented. The world and domestic experience

¹ Гомилевская Галина Александровна – канд. экон. наук, зав. кафедрой туризма и экологии; e-mail: galina.gomilevskaya@vvsu.ru.

² Сакун Владимир Сергеевич – генеральный директор АО «Джалинда»; e-mail: vmirs@mail.ru.

in the implementation of transport and logistics complex projects in border areas considered. Presented study on the development of cross-border clusters. Based on a comprehensive analysis of selected promising areas of activity within the projected cluster Dzhalinda in the Amur region. The variants of public-private partnerships for cross-border cluster areas. The calculation of entrepreneurial and socio-economic efficiency of the cluster management model designed cross-border clusters Dzhalinda through public-private partnership mechanism.

Keywords: cross-border clusters, state-private partnership, spatial planning, cross-border cooperation.

Вопросы развития национальной экономики, как отмечают многие исследователи (М.В. Балашова [1], А.А. Гатауллина [2], Ф.И. Мирзабалаева [3], И.И. Савченко [4] и др.), требуют решения с использованием механизма государственной поддержки на основе государственно-частного партнерства (далее ГЧП), привлечения финансовых ресурсов из различных источников.

В специальной литературе отсутствует единство мнений по поводу сущности и содержания государственно-частного партнерства. Поскольку государственно-частное партнерство представляет собой общественно-экономический институт взаимодействия бизнеса и власти, целесообразно, прежде всего, обратиться к определению, данному федеральным законом. Так, закон «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации» [5] определяет ГЧП как форму соглашения между публичным и частным партнерами в целях привлечения в экономику частных инвестиций, обеспечения органами государственной власти доступности товаров, работ, услуг и повышения их качества на основе объединения ресурсов и распределения рисков. При этом под соглашением понимается гражданско-правовой договор между публичным и частным партнерами, заключенный на срок не менее, чем три года.

Другими исследователями [3, 4, 6] подчеркивается и дополняется сущность ГЧП в следующих аспектах:

- с позиции общественной значимости проектов;
- с позиции взаимовыгодных условий;
- в рамках среднесрочных и долгосрочных проектов;
- как механизм любого взаимодействия государства и бизнеса в процессе реализации социально значимых проектов;
- как форма кооперации финансовых, организационных и материальных ресурсов.

Таким образом, на наш взгляд, государственно-частное партнерство может трактоваться как механизм взаимодействия государства и негосударственных предпринимательских структур, направленный на эффективное использование объектов государственной собственности и ресурсов посредством совместного финансирования социально-значимых проектов.

Необходимо подчеркнуть, что развитие инженерной и транспортной инфраструктуры на региональном и муниципальном уровнях с учетом ее адресной привязки к отдельным предпринимательским проектам является приоритетной стратегической не только экономической, но и социальной задачей. При этом

использование механизма ГЧП представляется наиболее прозрачной и экономически оправданной формой привлечения бюджетных инвестиций в сопутствующую для коммерческого проекта инфраструктуру при вложении частных инвестиций в объекты производственно-коммерческой деятельности.

По справедливому мнению А.А. Козлова, определение ГЧП с двух позиций: как особого механизма, с одной стороны, и социально-экономического института – с другой, позволяет снять определенные противоречия в трактовке данной категории. На наш взгляд, основной проблемой в современной России является институционализация механизма ГЧП с использованием прозрачных и ясных методов.

Так, одной из главных форм институционального инструмента ГЧП является концессия. Профессор Н. Бекетов [9] этот важный инструмент определяет как кооперативное соглашение при организации кооперативных процессов между хозяйственным и государственным секторами, определении форм совместного инвестирования и раздела полученного результата. Но если кооперативное соглашение никак не определено российским законодательством, то концессионные отношения регулируются законами Российской Федерации: № 225-ФЗ от 30.12.1995 «О соглашениях о разделе продукции», №115-ФЗ от 21.07.2005 «О концессионных соглашениях» (в ред. 30.12.2015) и п. 1 ст. 1027 ГК РФ «Договор коммерческой концессии».

Концессионное соглашение, прежде всего, преследует цель эффективного финансового управления объектами, находящимися в государственной собственности, что немаловажно при создании и развитии инфраструктурных проектов как социальной, так и коммерческой направленности.

В международной практике различают несколько типов концессионных соглашений [7]:

ВОТ (Build – Operate – Transfer) – «Строительство – управление – передача». Концессионер осуществляет строительство и эксплуатацию (в основном на праве собственности) в течение установленного срока, затем передаёт объект государству.

ВТО (Build – Transfer – Operate) – «Строительство – передача – управление». Концессионер строит объект, передаёт его государству (концеденту) в собственность сразу после завершения, затем он передаётся в эксплуатацию концессионера.

ВОО (Build – Own – Operate) – «Строительство – владение – управление». Концессионер строит объект и осуществляет последующую эксплуатацию, владея им на праве собственности, срок действия которого не ограничивается.

ВООТ (Build – Own – Operate – Transfer) – «Строительство – владение – управление – передача» – владение и пользование построенным объектом на праве частной собственности в течение определённого срока, по истечении которого объект переходит в собственность государства.

ВВО (Buy – Build – Operate) – «Покупка – строительство – управление» – форма продажи, которая включает восстановление или расширение существующего объекта. Государство продаёт объект частному сектору, который делает необходимые усовершенствования для эффективного управления.

Согласно предложенной нами принципиальной модели концессии, которая опирается на закон «О концессионных соглашениях» [8], управление концессией осуществляется на принципах государственно-частного партнерства (рис. 1).



Рис. 1. Модель концессии в государственно-частном партнерстве на региональном уровне

Опираясь на мировой опыт, Россия предпринимает в последнее время активные шаги по институционализации концессий. В стране прошли заседания Правительства РФ и Совета по конкурентоспособности и предпринимательству при Правительстве, посвященные становлению концессий в транспортном комплексе [11]. В качестве приоритетных направлений применения концессий должны рассматриваться объекты производственной инфраструктуры при условии сохранения их в государственной собственности и создания системы регулирования и контроля со стороны органов государственной власти за деятельностью частных компаний: автомобильные и железные дороги, порты, аэропорты, электростанции, коммунальные системы.

Помимо концессии, как одной из форм государственно-частного партнерства, необходимо отметить широкое разнообразие других методов, которые используются при взаимодействии государства и бизнеса в рамках ГЧП. На основе исследовательских материалов авторами были выявлены наиболее полные системы классификации. Так, исследователь А.А. Козлов [7], на наш взгляд, совершенно оправданно выделил основополагающие классификационные признаки:

- отрасль экономики или социальной сферы (ГЧП по отраслям);
- множественность субъектов частного бизнеса (единственный субъект со стороны частного бизнеса, множество субъектов, основные и дополнительные субъекты);
- уровень государственной (муниципальной) власти (федеральный, региональный, муниципальный, смешанный);

- роль государства в осуществлении ГЧП (пассивная, паритетная, ключевая роли государства);
- организация взаимоотношений власти и бизнеса в рамках ГЧП (кооперация, концессия, лизинг);
- объем передаваемых частному партнеру правомочий и последовательность стадий ГЧП (проектирование, финансирование, строительство, эксплуатация, управление, владение, обслуживание, передача);
- вещное право, на основе которого реализуется ГЧП (на праве собственности, на арендном праве, на праве хозяйственного ведения или оперативного управления, на основе трансформации вещных прав на объект ГЧП во времени);
- срок реализации ГЧП (со строгим сроком, до достижения определенных задач, условно-бессрочное);
- инновационная составляющая (с прямым инновационным эффектом, с вторичным инновационным эффектом, неинновационная (традиционная) форма).

Среди наиболее часто используемых механизмов для осуществления проектов ГЧП в России, по мнению директора Центра социально-трудовых и экономических исследований А.Л. Евдокимовича [12], можно выделить следующие: соглашения, арендные отношения, договор управления, особые экономические зоны, концессии, совместные предприятия. В число наиболее используемых источников финансирования проектов ГЧП входят: средства федерального и регионального бюджетов, средства Инвестиционного фонда и госкорпораций, банковские структуры.

Для целей нашего исследования принципиально важным представляется помимо отраслевых проектов государственно-частного партнерства выделение межотраслевой формы государственно-частного партнерства. При этом данная форма имеет тесную связь с понятием кластера. Территориальную и отраслевую ориентацию к применению кластеров на уровне региона впервые применил М. Портер [10], который определил кластер как совокупность взаимосвязанных однородных элементов в виде самостоятельной единицы с определенными свойствами. Применительно к экономическому межотраслевому кластеру, на наш взгляд, его необходимо рассматривать как единый территориальный комплекс на основе объединения взаимодополняющих объектов и производств, обладающий единством управления.

Очевидно, что модели кластерной политики напрямую связаны с общеэкономической политикой государства. Применительно к российской практике с учетом многообразия характеристик кластеров адаптация зарубежного опыта должна зависеть от ресурсного потенциала, целевых установок, уровня экономического развития региона и т.п. При этом государство, обеспечивая условия и меры государственной поддержки, должно учитывать риски при создании региональных кластеров.

Создание и развитие кластеров – крайне ресурсоёмкий проект, в связи с чем наиболее острой является проблема финансового обеспечения кластеров. Именно поэтому к финансированию подобных проектов одновременно должны привлекаться различные источники инвестирования на основе государственно-частного

партнерства, которые в совокупности будут создавать оптимальные условия для обеспечения функционирования кластеров.

Одним из примеров межотраслевой формы кооперации является возможность развития туристско-рекреационных кластеров в рамках Федеральной целевой программы «Развитие внутреннего и въездного туризма в Российской Федерации на 2011–2018 годы». Для решения указанной задачи предполагается использовать механизм прямого финансирования капитального строительства и модернизации объектов обеспечивающей инфраструктуры создаваемых туристских объектов и субсидирования процентных ставок по кредитам и займам, привлеченным в российских кредитных организациях инвесторами объектов туристско-рекреационного использования с длительным сроком окупаемости. Предполагаемая оценочная стоимость каждого инвестиционного проекта может составлять от 3 до 5 млрд рублей с учетом софинансирования за счет средств федерального бюджета в пределах 20–25%.

Организационное взаимодействие государственных заказчиков с органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации в рамках реализации данной программы осуществляется на основе заключенных соглашений с потенциальными инвесторами в рамках государственно-частного партнерства.

Примечательно, что проблемам развития туристских кластеров в приграничных территориях посвящен целый ряд исследований [13, 14], при этом в научной литературе недостаточно изучен вопрос, связанный с пониманием самой природы приграничных кластеров, механизмов их формирования, в том числе с использованием государственно-частного партнерства. На наш взгляд, такая ситуация связана с тем, что исследователи при изучении приграничных туристских кластеров опираются на представленный в федеральной целевой программе механизм финансирования, а сама специфика и видовое разнообразие туристских кластеров носят универсальный характер независимо от их принадлежности к той или иной территории. Иначе говоря, представленные авторами структура и система функционирования туристского приграничного кластера обусловлены тенденциями рыночного спроса в сегменте международного туризма, а также имеющимися рекреационными ресурсами, но никак не технологической спецификой организации пограничного и приграничного перемещения, организации обслуживания туристов, сотрудничества между приграничными территориями России и соседних стран.

В нашем понимании межотраслевой приграничный кластер должен рассматриваться через социально-экономическое взаимодействие предприятий, расположенных в приграничной территории, с транспортно-логистической системой, обеспечивающей перемещение грузов и физических лиц через границу. Помимо прямых производителей и поставщиков продукции внешнеэкономической деятельности, в кластер, в частности, могут входить все заинтересованные во взаимовыгодном сотрудничестве фирмы [15], технологические предприятия, предприятия сферы обслуживания и логистики, дизайнерские и PR-фирмы, научно-исследовательские и консультационные организации.

Одной из форм приграничного кластера является трансграничный кластер, объединяющий приграничные кластеры сопредельных территорий. Безусловно, формирование трансграничных кластеров является одновременно прямым следствием приграничного сотрудничества, синхронного и взаимоувязанного процесса кластеризации приграничных территорий и необходимым условием для создания и развития приграничных кластеров для каждой из сторон. К основным причинам создания трансграничных кластеров можно отнести [16]: стремление к укреплению конкурентных позиций на мировом рынке; более легкий доступ к целевым рынкам, ноу-хау и технологиям, не доступным в пределах собственного кластера; обмен информацией и опытом.

Нельзя не признать, что помимо международной специфики приграничных кластеров принципиальным отличием от других типов кластеров является высокая доля транспортной составляющей в структуре кластера. Как правило, в мировой практике транспортная инфраструктура является наиболее емким объектом государственно-частного партнерства. Самый большой объем операций ГЧП приходится на транспортный сектор 2,9 млрд евро, что составляет 49% всего рынка ГЧП [17]. Успешными примерами применения партнерских взаимодействий государства и частного сектора стали транспортные проекты:

- Великобритания – туннель Rail Link, отдельные линии метрополитена в Лондоне;
- Нидерланды – высокоскоростная магистраль HSL Zuid, расширение самого крупного европейского порта Входа Мира в Роттердаме;
- Франция – высокоскоростная железная дорога Наймс-Монтпелье, здания Paris' Tribunal de Grande Instance (Франция), Дижонский гибридный автобусный проект; высокоскоростная железнодорожная магистраль Ним-Монтпелье; железнодорожная линия Перпиньян-Фигейрос;
- Дания–Швеция – железнодорожная линия Oresund;
- Австралия – Сиднейский портовый туннель;
- Канада – мост Конфедерации;
- Германия-Польша – аэропорты в Гамбурге и Варшаве;
- Бельгия – Гентская дорога R4 и др.

При этом лидерами в использовании механизма ГЧП в транспортной отрасли признаются Франция и Великобритания, имеющие наиболее высокие объемы инвестирования на условиях ГЧП. В этих странах исследователи находят прямую зависимость между состоянием транспортной системы и экономическим развитием этих стран, что, на наш взгляд, подтверждает тезис взаимосвязи условий и институционального уровня развития государственно-частного партнерства с комплексным территориальным развитием.

В мировой практике накоплен большой опыт развития транспортных и сервисных комплексов в структуре приграничных кластеров и пунктов пропуска через государственную границу. Примерами двух моделей ГЧП в данной сфере могут служить логистический и торговый центры в Финляндии вблизи пункта пропуска Ваалимаа (Финляндия) – «Торфяновка» (Россия), комплекс с гостиницей, магазином

беспошлинной торговли и помещениями для таможенников и пограничников на границе Турции и Ирана, которые были построены за счет частных инвесторов. Таких примеров можно привести множество, но основной вопрос заключается в преимуществах подобного партнерства.

В Российской Федерации с 2016 года вопросами развития пунктов пропуска и обустройством государственной границы занимается Министерство транспорта после ликвидации Росграницы. По материалам заседания Государственной пограничной комиссии, прошедшего в августе 2016 года, затраты на модернизацию пунктов пропуска оцениваются в 250 млрд руб. «Из 314 действующих пунктов пропуска не более 20% соответствуют нормативным требованиям по техническому оснащению и обустройству для осуществления госконтроля, а также по санитарно-бытовым условиям для лиц, пересекающих границу. В основном это касается автомобильных и железнодорожных пунктов пропуска. Порядка 200–250 пунктов сегодня требуют капиталовложений на реконструкцию и модернизацию» [18].

Снижение финансирования в ближайшие годы Федеральной целевой программы «Государственная граница Российской Федерации» за 2017–2019 годы ежегодно в среднем составляет 63%, что привело к замораживанию или значительному сокращению проектов строительства и развития пунктов пропуска дальневосточных портов Петропавловска-Камчатского, Ванино, Шахтерск, Невельск, Холмск, Находка. Как альтернативный источник дохода на строительство, реконструкцию и содержание пунктов пропуска Министерство транспорта предлагает использовать механизм государственно-частного партнерства.

В настоящий момент институт ГЧП развития транспортно-логистической инфраструктуры при обустройстве государственной границы только прорабатывается. В частности, актуальность развития государственно-частного партнерства в таможенно-логистической сфере в России заложена в Стратегию развития таможенной службы Российской Федерации до 2020 года (утверждена распоряжением Правительства РФ от 28.12.2012 г. № 2575-р) [1], составной частью которой является Концепция таможенного оформления и таможенного контроля товаров в местах, приближенных к государственной границе РФ.

Экспертами и государственными чиновниками рассматривается одновременно несколько схем ГЧП в сфере комплексного управления государственной границей (табл. 1).

Таблица 1

Предложения по развитию системы развития транспортно-логистической инфраструктуры пунктов пропуска с использованием ГЧП

Инструмент ГЧП	Краткая характеристика
1	2
Строительство пунктов пропуска через государственную границу РФ за счет частных инвестиций	Согласно законопроекту предполагается предоставление права частным компаниям строительства пунктов пропуска с последующей безвозмездной их передачей государству

Окончание табл. 1

1	2
Строительство и эксплуатация транспортно-логистических комплексов в непосредственной близости к пунктам пропуска	Разделение функций государства и бизнеса. Государство обеспечивает пограничный и таможенный контроль. Бизнес предоставляет коммерческие услуги по транспортному и таможенному сопровождению грузов. Деятельность ТЛК осуществляется на условиях концессионного соглашения
Введение платы за пересечение государственными автомобилями и грузовыми поездами с целью обустройство пограничных пунктов пропуска	Плата производится аналогично системе «Платон», при этом пункты пропуска остаются в собственности государства

Следует отметить, что представленный в таблице инструментарий безвозмездной передачи построенного пункта пропуска за счет частных инвестиций требует урегулирования на законодательном уровне, при этом, как отмечают представители Министерства транспорта Российской Федерации и частные инвесторы, заинтересованность в использовании этого инструмента весьма высокая.

Как правило, основной упор в этой области делается на применение инструмента концессионных соглашений при создании в непосредственной близости к пункту пропуска транспортно-логистических комплексов (ТЛК), на которых оборудована инфраструктура, обеспечивающая организованный прием, размещение, складирование транспорта и груза для ожидания пересечения государственной границы, выпуск транспорта на пункт пропуска по электронной очереди, а также оказание различных сопутствующих услуг. Очевидно, что конечные интересы государства и бизнеса в вопросе создания и обеспечения работы АЛН разные, но при этом обе стороны заинтересованы в том, чтобы пункт пропуска работал бесперебойно, с максимальной нагрузкой и скоростью.

Также рассматривается еще один механизм приграничного государственно-частного партнерства. Министерство транспорта России по итогам заседания Государственной пограничной комиссии, прошедшего в августе 2016 года, предлагает внедрить плату за пересечение государственной границы автомобилями и грузовыми поездами по аналогии с системой «Платон» для компенсации расходов на реконструкцию.

Параллельно изысканию новых и развитию действующих схем государственно-частного партнерства Министерством транспорта России совместно с представителями бизнеса прорабатываются варианты развития территорий, прилегающих к пунктам пропуска «Троебортное» (Брянский филиал), «Гусев», «Советск», «Мамоново-2», «Чернышевское» (Калининградский филиал), «Бугристово», «Воскресенское», «Петухово», ДАПП «Звериноголовское» (Уральский филиал), «Джалинда» (Благовещенский филиал) и др.

По мнению экспертов, сложность развития ГЧП при развитии инфраструктуры государственной границы и создании приграничных кластеров заключается,

прежде всего, в несовершенстве нормативно-правовой базы, отсутствии четкого регламента практического использования существующих законов.

С одной стороны, уже есть успешно реализованные проекты. Например, в Псковской области реализуется восемь проектов по строительству таможенно-логистических комплексов, частные инвестиции в каждый терминал составили от 300 до 500 млн руб. [1]. В то же время «в целях совершенствования структуры таможенных органов» был закрыт терминал «Писаревский», построенный на частные инвестиции в общей сумме 52 млн долл. США по современным технологиям, после чего владельцу терминала потребовались дополнительные средства на репрофилирование.

Таким образом, нельзя не признать, что одним из основных вопросов использования ГЧП при развитии пограничной и приграничной инфраструктуры с инновационной составляющей является вопрос управления государственными рисками и страхования инвестиционных проектов бизнеса на срок не менее 15 лет на взаимовыгодных условиях.

Рассматривая возможность создания приграничного кластера смешанного грузо-пассажирского пункта пропуска «Джалинда», расположенного в Сковородинском районе Амурской области, следует отметить, что главной предпосылкой такой возможности являются проекты, реализуемые сегодня на Дальнем Востоке, в частности, создание ТОР, которые в скором времени значительно увеличат нагрузку на действующие пункты пропуска.

Приграничные районы Дальнего Востока и Байкальского региона, соседствующие с развитыми и динамично развивающимися странами АТР, а также имеющие транспортные выходы с помощью Транссибирской и Байкало-Амурской железнодорожных магистралей, Северного морского пути на мировой рынок, обладают высоким потенциалом активной внешнеэкономической деятельности. Согласно исследованиям Г.Г. Ткаченко [19], по степени благоприятности интеграционного экономико-географического потенциала: самый благоприятный потенциал имеют Приморский край, Еврейская автономная область, Амурская область; благоприятный потенциал – Хабаровский край, Республика Саха, Сахалинская область; наименее благоприятный потенциал – Магаданская область, Камчатский край и Чукотский автономный округ.

Новая модель ускорения социально-экономического развития региона предполагает стратегическое взаимодействие между Россией и Китаем, направленное на совместное решение комплекса задач, связанных с созданием ряда трансграничных транспортно-логистических коридоров, развитием промышленных, финансовых и торговых проектов.

Стратегия взаимодействия России и Китая реализуется как напрямую через двусторонние соглашения, так и через Шанхайскую организацию сотрудничества (ШОС), в рамках которой согласована программа создания экономического коридора между странами, нацеленная на активизацию приграничных связей за счет запуска более чем 30 трехсторонних инвестиционных проектов [20, 21].

В 2015 году по итогам встреч российского и китайского лидеров был подписан ряд соглашений, связанных с созданием логистического хаба для транспортировки российских товаров в Китай [22], финансированием российско-китайских внешнеторговых операций, совместным строительством канатной дороги через реку Амур на участке российско-китайской государственной границы между городами Благовещенск (РФ) и Хэйхэ (КНР).

Высокий потенциал сотрудничества заложен также в стратегии «Экономический пояс Великого Шелкового пути», формирующей основы для политики Китая во взаимоотношениях с внешним миром. Логика транспортной стратегии КНР предусматривает также альтернативный способ грузоперевозок посредством использования Северного морского пути (далее СМП), который представляет собой самый короткий путь из Европы на Дальний Восток, Восточную Азию. СМП формирует единую транспортную систему, обслуживающую основные промышленные комплексы арктических и субарктических регионов, и может стать конкурентоспособным транспортным коридором по перевозке видов грузов в страны Восточной Азии.

Эксперты отмечают, что вовлечение в систему СМП пункта пропуска «Джалинда», расположенного вблизи пересечения Транссибирской и Байкало-Амурской железнодорожных магистралей, и строительство на его основе транспортно-логистического комплекса обеспечат более короткий международный транспортный коридор под рабочим названием «Северный транзит». Участок «Мохэ (Китай) – Джалинда – Сквородино – Тында – Нерюнгри – Якутск» позволит связать КНР с Северным морским путем через Амурскую область и Якутию.

Формирование транспортного коридора «Северный транзит» будет способствовать ряду позитивных изменений: активному развитию внешнеэкономических отношений между КНР и территориями, попадающими в зону влияния приграничного кластера «Джалинда» (Амурская область, Республика Саха (Якутия), Забайкальский край); освоению минерально-сырьевой базы Дальневосточного региона; загрузке транзитными потоками Северного морского пути; инфраструктурному развитию узловых точек в рамках МТК; включению российских магистралей (Транссиб, БАМ) в мировую транспортную систему.

Особо следует отметить эффект от экономии транспортных затрат, связанных с сокращением транспортного плеча при использовании пункта пропуска «Джалинда» при перевозке грузов из Республики Саха (Якутия), который, согласно нашим расчетам, составит порядка 2 млрд руб.

При исследовании возможности создания приграничного кластера «Джалинда» была проведена комплексная социально-экономическая оценка сопредельных территорий: Амурской области, Забайкальского края, Республики Саха (Якутия) и уезда Мохэ китайской провинции Хэйлунцзян. Был установлен высокий уровень ресурсного и торгового потенциала, ключевыми видами экономической деятельности являются «транспорт и связь», «добыча полезных ископаемых» и «строительство» (в совокупности около 50% ВРП Амурской области, 71% ВРП Республики Саха (Якутия)). Ввиду особенностей географического положения, внешнеэкономическая

деятельность Амурской области и Забайкальского края ориентирована преимущественно на Китай, Забайкальский край также на Монголию, Республика Саха (Якутия) имеет внешнеторговые контакты с более чем 50 странами мира, из них экспорт осуществляется в 25 стран.

В регионе формируется ряд проектов, нацеленных на комплексное развитие территории, создание мощных социально-экономических предпосылок для динамичного развития (табл. 2).

Таблица 2

Проекты развития субъектов ДФО

Амурская область	Забайкальский край	Республика Саха (Якутия)
ТОР* «Приамурская»	Промышленный парк «Краснокаменск»	Таежный ГОК**
ТОР «Белогорск»	ГОК «Быстринский»	ГОК «Инаглинский»
Космодром «Восточный»	Освоение Апсатского угольного месторождения	Освоение россыпного месторождения олова «Ручей Тирехтях»
ГОК «Петропавловск»	Освоение Зашуланского каменноугольного месторождения	Горно-химический комплекс «Селигдарский»
Сугодино-Огоджинское угольное месторождение	Освоение Удоканского месторождения меди	ГОК на серебряно-свинцово-цинковом месторождении Верхне-Менкече
ГОК «Дармаканский»	Освоение Нойон-Тологойского месторождения полиметаллов	
Участок магистрального газопровода «Сила Сибири»	ЦПК «Полярная»	Промышленное освоение Западно-Анабарского лицензионного участка недр
	Освоение месторождений Каларского района	

Примечания: *ТОР – территория опережающего развития; **ГОК – горно-обогатительный комбинат.

Только на четырех якутских месторождениях общий объем запасов железной руды составляет почти 2 млрд тонн. Кроме того, к 2025 году прогнозный объем добычи угля составит 45 млн тонн. Также в дальневосточных субъектах сосредоточено 43% земель лесного фонда РФ и 25% всех российских запасов древесины, имеются свободные леса с возможным объемом изъятия древесины 6,2 млн куб. метров. В связи с этим планируется значительный рост объемов грузопотоков из регионов России, в том числе в КНР.

Непосредственно в зону влияния кластера попадает уезд Мохэ провинции Хэйлуцзян. Главным экспортом уезда является продукция глубокой переработки леса. Инфраструктура уезда (транспортная, связь, энергетика, индустрия гостеприимства) показывает высокие темпы развития. В рамках стратегий развития северных территорий КНР в настоящее время на территории уезда Мохэ реализуется 19 инвестиционных проектов на общую сумму 1,33 млрд юаней.

Анкетный опрос предпринимателей, осуществляющих ВЭД в субъектах, попадающих в зону влияния проектируемого приграничного кластера, в том числе китайских предпринимателей, показал высокий интерес к пункту пропуска «Джалинда» (рис. 2).

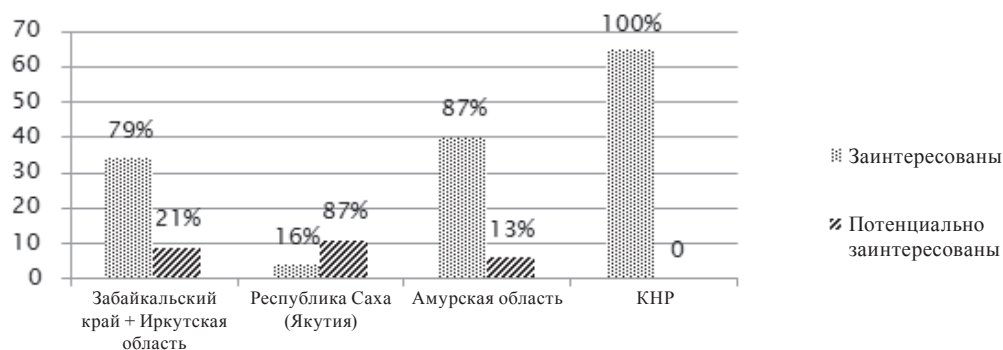


Рис. 2. Сравнительные показатели заинтересованности компаний в пункте пропуска «Джалинда»

На основании комплексного анализа в качестве стратегической цели проекта кластера «Джалинда» определено социально-экономическое развитие субъектов Российской Федерации в зоне влияния пункта пропуска посредством реализации перспективных инвестиционных проектов на условиях государственно-частного партнерства. Ключевыми задачами признаны: создание международного транспортного коридора круглогодичного действия, объединяющего транспортные системы России и КНР; формирование транспортно-логистического комплекса, позволяющего осуществлять перевалку и распределение грузов по маршрутам: КНР – Амурская область – Республика Саха (Якутия), КНР – Забайкальский край; создание предпосылок для формирования территории опережающего развития в районе реконструкции пункта пропуска «Джалинда».

В рамках продуктовой специализации приграничного кластера выбраны следующие направления: транспортно-логистическое, лесопромышленное; туристско-рекреационное (табл. 3).

Таблица 3

Инструменты государственно-частного партнерства при реализации направлений приграничного кластера «Джалинда»

Наименование проекта	Общее назначение	Инструменты ГЧП	Объем инвестиций, млн руб.
1	2	3	4
Транспортно-логистическое направление			
Реконструкция пункта пропуска «Джалинда»	Реконструкция пункта пропуска	Финансирование проектирования и строительства объекта частным инвестором с последующей передачей объектов пункта пропуска Минтрансу	1950,4

Окончание табл. 3

1	2	3	4
Транспортная сопутствующая инфраструктура	Автомобильный и железнодорожный мосты, двухпутная железная дорога, 4-полосная автомобильная дорога, малый ж/д вокзал, инженерная инфраструктура	За счет бюджетных средств через механизм ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)», ГП «Развитие транспортной системы Амурской области на 2014–2020 годы»	17 679,6
Создание транспортно-логистического центра	Транспортировка, хранение, таможенное оформление товаров, оказание сервисных услуг	Проект осуществляется за счет внебюджетных средств	3146,0
Лесопромышленное направление			
Строительство деревообрабатывающего производства	Производство продукции: пиловочник хвойный; баланс хвойный; технологическое сырье	Проект осуществляется за счет внебюджетных средств	917,1
Туристско-рекреационное направление			
Создание туристско-рекреационного комплекса «Русская деревня на Амуре»	Услуги проживания, питания и развлекательно-экскурсионной программы	Проект осуществляется за счет внебюджетных средств	975,1
Агротуристский комплекс	Производство сельскохозяйственной продукции для обеспечения потребностей туристов	Проект осуществляется за счет внебюджетных средств	90,8
Итого			24 759,0

Максимальный объем грузопотока составляет 2000 тонн, пассажиропотока – 1000 человек. Предполагаемый объем грузопотока в первый год деятельности пункта пропуска составляет 1500 тонн в сутки, пассажиропотока – 300 человек и достигнет к 2022 году 627 тыс. тонн в год, и 182 тыс. человек.

По результатам сводного анализа финансовой деятельности коммерческих объектов приграничного кластера «Джалинда» общий объем инвестиций составляет 7079,4 млн руб, чистый приведенный доход на конец 2030 года – 2992,9 млн руб., индекс прибыльности равен 1,75. Простой срок окупаемости по проекту 88 месяцев (7,3 года).

Финансовая модель проекта построена в двух вариантах: по общей системе налогообложения (ОСНО) и при условии создания на территории кластера территории опережающего социально-экономического развития (ТОСЭР). При включении объектов обеспечивающей инфраструктуры в финансовую модель общая потребность в инвестициях составит 24759 млн руб. При использовании ОСНО простой период окупаемости составил 137 месяцев, в условиях создания ТОСЭР

срок окупаемости снижается до 125 месяцев. С учетом предпринимательских и региональных рисков срок окупаемости проекта увеличивается до 185 месяцев, что дополнительно требует использования ГЧП.

Финансирование проекта на основе ГЧП подразумевает привлечение бюджетных и внебюджетных источников, при этом возможны два варианта схем:

- 1) полное финансирование инфраструктуры за счет бюджетных средств;
- 2) частичное финансирование инфраструктуры за счет внебюджетных средств.

При первом варианте соотношение объемов финансирования внебюджетных и бюджетных средств составляет 29 к 72%, при втором варианте – 49 к 51%.

Как уже отмечалось ранее, одним из способов решения значимых проблем развития крупных инфраструктурных территориальных проектов, к разряду которых можно отнести приграничный кластер «Джалинда», являются федеральные целевые и государственные программы. Государственная поддержка в рамках создания приграничного кластера возможна по следующим направлениям:

- развитие транспортной инфраструктуры (ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)», ГП «Развитие транспортной системы Амурской области на 2014–2020 годы»);

- развитие лесного хозяйства (ГП «Развитие лесного хозяйства» на 2013–2020 годы);

- развитие туризма (ФЦП «Развитие внутреннего и въездного туризма в РФ на 2011–2018 годы»);

- развитие сельского хозяйства (ФЦП «Устойчивое развитие сельских территорий на 2014–2017 годы и на период до 2020 года»);

- развитие инновационной экономики и привлечение инвестиций (ГП «Экономическое развитие и инновационная экономика Амурской области на 2014–2020 годы»).

Задачи создания нового транспортного коридора на основе реконструкции пункта пропуска «Джалинда» закреплены в следующих документах:

- строительство железнодорожного моста через реку Амур между селом Джалинда и Мохэ и замена дорожной одежды переходного типа на капитальный включены в Государственную программу РФ «Социально-экономическое развитие Дальнего Востока и Байкальского региона» от 29 марта 2013 г. № 466-рв;

- представителями Амурской области, Республики Саха (Якутия) и провинции Хэйлуцзян подписано соглашение о создании единого транспортного коридора Мохэ – Джалинда – Якутия (2006 год);

- формирование международного транспортного коридора Якутия – Амурская область (Джалинда, Благовещенск) – КНР (Мохэ, Хэйхэ), обустройство пункта пропуска «Джалинда» включены в Программу социально-экономического развития Амурской области на 2013–2017 гг.;

- реконструкция пункта пропуска «Джалинда» согласована с Федеральными органами исполнительной власти, Аппаратом полномочного представителя Президента Российской Федерации в ДФО, Правительством Амурской области, в рамках исполнения следующих документов: протокола Государственной пограничной

комиссии от 26.06.2008 №2; распоряжения Правительства Российской Федерации от 20.11.2008 № 1724-р.

Проект реконструкции осуществляется в соответствии с приказом Федерального агентства по обустройству государственной границы РФ №250-01 от 14.10.2015. Во исполнение поручений правительства Российской Федерации Минтрансу России поручено ускорить работу по реконструкции смешанного пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации.

Безусловно, одним из ключевых факторов успеха для создания и развития кластера является координация деятельности его участников, цель которой – консолидация усилий всех компаний кластера для достижения общих целей развития на условиях государственно-частного партнерства (рис. 3).

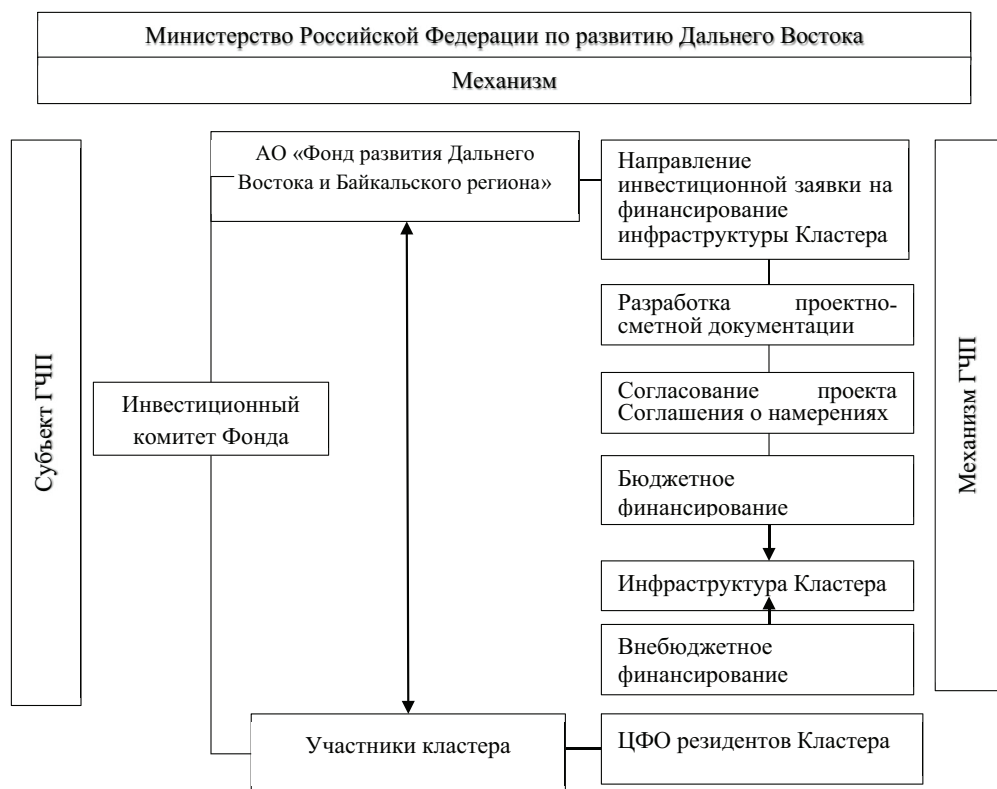


Рис. 3. Модель управления приграничным кластером «Джалинда»

Примечание: разработано авт.

Суть этой деятельности сводится к эффективному согласованию интересов всех участников кластера, созданию условий и непосредственному объединению фрагментов различных отраслей для оказания конкурентоспособных комплексных товаров, работ и услуг.

Таким образом, активизация государственно-частного партнерства в направлении создания приграничного кластера «Джалинда» будет способствовать при-

влечению инвестиций в приграничную территорию, росту и упорядочению грузопассажирского потока через государственную границу, ускоренному развитию транспортной инфраструктуры, диверсификации структуры экономики региона, сокращению транспортных издержек при перевозке грузов через границу Российской Федерации, в целом росту социально-экономического развития территории.

1. Балашова, М.В. Развитие государственно-частного партнерства в таможенно-логистической сфере / М.В. Балашова, Л.И. Воронина // *Фундаментальные исследования*. – 2016. – №2. – С. 337–341.
2. Гатауллина, А.А. Государственно-частное партнерство: теоретические основы / А.А. Гатауллина // *Молодой ученый*. – 2013. – №9. – С. 160–163.
3. Мирзабалаева, Ф.И. Государственно-частное партнерство как инструмент регионального развития / Ф.И. Мирзабалаева, З.А.Тунаева // *Фундаментальные исследования*. – 2015. – №9. – С. 160–164.
4. Савченко, И.И. Государственно-частное партнерство в России: современное состояние и проблемы развития / И.И. Савченко и др. // *Изв. Дальневосточного федерального университета. – Экономика и управление*. – 2015. – №1 (73). – С. 99–112.
5. О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации: федер. закон от 13.07.2015 № 224-ФЗ [Электронный ресурс] // СПС Консультант Плюс.
6. Варнавский, В.Г. Государственно-частное партнерство: некоторые вопросы методологии / В.Г. Варнавский // *Вест. Института Экономики РАН*. – 2009. – №3. – С. 1–13.
7. Козлов, А.А. Государственно-частное партнерство: сущность, классификация / А.А. Козлов // *Управление экономическими системами: электронный научный журнал*. – 2012. – №2. – С. 1–6.
8. О концессионных соглашениях: федер. закон от 21.07.2005 №115-ФЗ (с доп. и изм.) [Электронный ресурс] // СПС Консультант Плюс.
9. Бекетов, Н.В. Государственная политика инноваций / Н.В. Бекетов // *Экономист*. – 2004. – № 9. – С. 64–70.
10. Портер, М. Конкурентная стратегия: Методика анализа отраслей и конкурентов / пер. с англ. И. Минервина. – М.: «Альпина Паблишер», 2011. – 454 с.
11. Бондарь, Н.Н. Опыт государственно-частного партнерства в транспортной отрасли: достижения и неудачи // *Юридический портал «Аркон»*, 2010 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://arkon-group.ru>
12. Евдокимович, А.Л. Государственно-частное партнерство как инструмент развития приграничного сотрудничества // *Сайт Российского института стратегических исследований [Электронный ресурс]*. – Режим доступа: <https://riss.ru/evrazijstvo/evrazijstvo-analysis/4127/>.
13. Морозова, Л.С. Классификация приграничных туристских кластеров / Л.С. Морозова, А.И. Большакова // *Сервис в России и за рубежом*. – 2012. – №11. – С. 33–40.

14. Морозова, В.С. Формирование приграничных социокультурных кластеров России и Китая как механизм становления инновационного типа партнерства в практике соразвития Дальнего Востока и Забайкальского края РФ и Северо-Востока КНР / В.С. Морозова // Россия и Китай: История и перспективы развития: IV междунар. науч.-практ. конф. 14–19 мая 2014 г. – Благовещенск, 2014.
15. Андреев, В.А. Предпосылки формирования трансграничных экономических кластеров на Дальнем Востоке России / В.А. Андреев // Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований. – 2015. – №3. – С. 40–44.
16. Михайлов, А.С. О возможностях российского участия в формировании трансграничных инновационных кластеров на Балтике / А.С. Михайлов, А.А. Михайлова // Экономика, управление, финансы: II междунар. науч. конф., декабрь 2012 г. – Пермь: Меркурий, 2012. – С. 171–178.
17. Бондарь, Н.Н. Место государственно-частного партнерства в инвестиционном обеспечении развития отраслей экономики / Н.Н. Бондарь // Вестник ГГТУ им. П.О. Сухого. – 2012. – №4. – С. 80–86.
18. Скоробогатко, Д. Обустройство пропускных пунктов перешло к Минтрансу // Коммерсантъ. – 2016. – 12 октября.
19. Суржиков, В.И. Экономико-географические особенности приграничного положения субъектов Дальнего Востока // Теория и практика современной науки: VII междунар. науч.-практ. конф. Владивосток, 2012. – С. 110–116.
20. Путин, Элбэгдорж и Си Цзиньпин договорились создать экономический коридор // LENTA.RU [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://lenta.ru/news/2016/06/23/corridor/>
21. Путин и Си Цзиньпин подписали совместное заявление на встрече в Пекине // Сайт ТВЦ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.tvc.ru/news/show/id/95147>
22. Меморандумы и соглашения РФ-КНР // China Logist [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://chinalogist.ru/book/articles/analitika/memorandumy-i-soglasheniya-rf-krn>

© Г.А. Гомилевская, 2016

© В.С. Сакун, 2016

Для цитирования: Гомилевская Г.А., Сакун В.С. Возможности государственно-частного партнерства при создании и развитии приграничных кластеров на примере кластера «Джалинда» в Амурской области // Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета экономики и сервиса. 2016. №4. С. 92–109.

For citation: Gomilevskaya G.A., Sakun V.S. Opportunities for public-private partnership to create and development of cross-border clusters on the example of cluster «Dzhalinda» in the Amur region // The Territory Of New Opportunities. The Herald of Vladivostok State University of Economics and Service. 2016. № 4. P. 92–109.

Дата поступления: 21.11.2016.