

**Возможности государственно-частного партнерства при создании региональных предпринимательских проектов на примере концепции приграничного кластера «Джалинда» в Амурской области**

**Opportunities for public-private partnership to create a regional entrepreneurial projects on the example of the concept of cross-border cluster "Dzhalinda" in the Amur region**

Гомилевская Галина Александровна  
Gomilevskaya Galina Aleksandrovna

Владивостокский государственный университет экономики и сервиса.  
Владивосток. Россия  
Vladivostok State University of Economics and Service. Vladivostok. Russia  
канд экон.наук, , зав. кафедрой туризма и экологии

ул. Гоголя, 41, г. Владивосток, Приморский край, Россия, 690014.  
E-mail: galina.gomilevskaya@vvsu.ru; тел.: +89644452199

Сакун Владимир Сергеевич  
Sakun Vladimir Sergeevich

Акционерное общество «Граница». Благовещенск. Россия

Joint-stock company «Granitsa». Blagoveshchensk. Russia

Ул. Калинина, 1, г. Благовещенск, Россия, 675000.  
E-mail: vmirs@mail.ru; тел.: +89147913001

В статье выявлена специфика формирования приграничного кластера на основе комплексного анализа развития территорий в зоне его влияния. Представлено обоснование создания транспортного коридора «Северный транзит» в структуре Северного морского пути. Исследованы приоритетные направления развития территорий Дальнего Востока России и северных провинций КНР в контексте трансграничного сотрудничества между двумя странами. На основании комплексного анализа были отобраны перспективные направления деятельности в рамках проектируемого кластера «Джалинда» в Амурской области. Проведен расчет предпринимательской и социально-экономической эффективности кластера, разработана модель управления приграничным кластером Джалинда на основе механизма государственно-частного партнерства.

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

The article revealed the specifics of the formation of cross-border clusters based on a comprehensive analysis of the development areas in the zone of its influence. Presented study on the development of transport corridor "North transit" in the structure of the Northern Sea Route. Abstract priority areas of the territories of Russia and northern China provinces of the Far East in the context of cross-border cooperation between the two countries. On the basis of comprehensive analysis were selected promising areas of activity within the projected cluster "Dzhalinda" in the Amur region. 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

Дальний Восток и Байкальский регион занимают выгодное экономико-географическое положение, являясь воротами России в Азиатско-Тихоокеанский регион. К портам Дальнего Востока имеют выходы широтные транспортные системы

Транссибирской и Байкало-Амурской железнодорожных магистралей, пересекающих Евразию. Вдоль дальневосточных берегов проходит Северный морской путь. Кроме того, регион расположен в непосредственной близости от КНР, который является важнейшим стратегическим партнером Российской Федерации. В то же время, потенциал указанных территорий в настоящее время используется недостаточно.

Приграничные регионы, соседствующие с развитыми и динамично развивающимися странами, с транспортными выходами на мировой рынок, благодаря своему экономико-географическому положению имеют более высокие потенциальные возможности осуществлять активную внешнеэкономическую деятельность. По мнению большинства исследователей [1,2,3,4] к ним можно отнести все субъекты Дальневосточного федерального округа (ДФО), которые, согласно исследованиям Г.Г. Ткаченко [3], по степени благоприятности интеграционного экономико-географического потенциала различаются следующим образом: 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, прежде всего, 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). Так, по итогам саммита ШОС в рамках трехсторонней встречи лидеров России, Китая и Монголии летом 2016 года согласована программа создания экономического коридора между странами, нацеленная на активизацию приграничных связей за счет запуска более чем 30 трехсторонних инвестиционных проектов [5,6,7].

Ранее 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 [8], 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).

Намерения о вложении китайских инвестиций в проекты создания ТОР «Надеждинская» и порт Восточный в Приморском крае, деревообрабатывающий комплекс в Хабаровском крае на общую сумму 2,5 млрд. долларов, полученные на Восточном Экономическом Форуме во Владивостоке, подтверждают рост интереса правительства КНР к развитию экономического сотрудничества с РФ.

Кризисные явления в экономике двух стран привели в 2015 году к временному спаду взаимной торговли между Россией и Китаем с одновременным изменением структуры внешнеторгового оборота в сторону роста физических объемов экспорта из России топливно-энергетических и минеральных ресурсов и сельскохозяйственных продуктов: сои, подсолнечного масла и кукурузы, шоколада, пива, меда [9]. Уже в первом квартале 2016 г. торговый оборот России и Китая вновь продемонстрировал положительную динамику, рост составил 3,6% [10]. За этот период объем импорта из Китая в Россию составил 7,10 млрд. долларов США (прирост 6,2%); объем экспорта российских товаров в Китай увеличился на 1,1% - до 7,09 млрд. долларов США.

Высокий потенциал сотрудничества заложен также в стратегии «Экономический пояс Великого Шелкового пути», формирующей основы для политики Китая во взаимоотношениях с внешним миром, направленной на развитие трансконтинентальных

транспортных маршрутов из Китая в Европу, создание вокруг них инфраструктуры и усиления внешнеэкономической деятельности.

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.

В будущем Евразию и Америку соединит Трансконтинентальная мультитранспортная магистраль (ICL-World Link), проходящая тоннелем через Берингов пролив. Проект включен в Стратегию развития железных дорог на период до 2030 года, одобренную в сентябре 2007 года Правительством Российской Федерации.

Вовлечение в систему СМП смешанного грузо-пассажирского пункта пропуска «Джалинда», расположенного в Сковородинском районе Амурской области вблизи пересечения Транссибирской и Байкало-Амурской железнодорожных магистралей, и строительство на его основе транспортно-логистического комплекса (далее ТЛК) обеспечит более короткий международный транспортный коридор под рабочим названием «Северный транзит» с участком «Мохэ (Китай) - Джалинда - Сковородино - Тында - Нерюнгри – Якутск». Данный участок позволит связать КНР с Северным морским путем через Амурскую область и Якутию и, как следствие, обеспечит выход на страны Европы.

Основное направление коридора: Шанхай – Пекин – Джалинда – Якутск – Тикси – Роттердам с ответвлениями Якутск – Анадырь и Тикси – Мыс Провидения, в районе которого происходит соединение СМП с Азиатско-Тихоокеанским транспортным коридором (рис. 1).



Рис. 1 – «Северный транзит» и приграничный кластер Джалинда в системе транспортного коридора «Северный морской путь»  
Разработано авторами

Формирование транспортного коридора «Северный транзит» будет способствовать ряду позитивных изменений:

1. активному развитию внешнеэкономических отношений между КНР и территориями, попадающими в зону влияния приграничного кластера «Джалинда» (Амурская область, Республика Саха (Якутия), Забайкальский край);
2. освоению минерально-сырьевой базы Амурской области, Республики Саха (Якутия), Забайкалья, Арктического шельфа;
3. загрузке транзитными потоками Северного морского пути;
4. инфраструктурному развитию узловых точек в рамках МТК;
5. 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). В табл. 1 представлена сравнительная оценка затрат при перевозке грузов из Якутска в пункты пропуска Джалинда и Благовещенск.

Таблица 1 - Сравнительная оценка затрат при перевозке грузов из Якутска в пункты пропуска Джалинда и Благовещенск

Пункт пропуска	Расстояние от Якутска, км	Время в пути, час	Расход бензина для грузовика, 20 тонн, литров	Расходы на транспортировку, тыс.руб.		
				Расходы на бензин	Оплата работы водителя, 2 человека	Амортизация автомобиля
Джалинда	1255	19	314	11,0	9,0	3,0
Благовещенск	1831	27	458	16,0	13,5	6,0
Экономия	576	8		5,0	4,5	3,0
Итого экономия на 1 машину				12,5		
Всего экономия на грузооборот пункта пропуска в год				412 500,0		

Согласно расчетным данным годовая экономия с учетом прямых расходов для автомобилей, следующих из Республики Саха (Якутия), в среднем для одного грузового автомобиля грузоподъемностью до 20 тонн, составит 12,5 тыс. руб. При расчете аналогичного показателя с учетом коммерческой стоимости грузоперевозки средняя экономия затрат для одной машины составляет 57,6 тыс. руб. Соответственно, с учетом грузооборота пункта пропуска в год экономия составит 1900 млн. руб.

Рассматривая ключевые предпосылки возможности развития смешанного грузо-пассажирского пункта пропуска «Джалинда» на основе его реконструкции необходимо использовать кластерный подход, направленный на комплексное освоение территории вокруг самого пункта пропуска. Таким образом, стратегические цели проекта приграничного кластера «Джалинда» предусматривают социально-экономическое развитие субъектов Российской Федерации в зоне влияния пункта пропуска, в том числе посредством включения наиболее перспективных инвестиционных проектов в федеральные и региональные программы.

Достижение поставленных целей, на наш взгляд, должно опираться на решение следующих задач:

- 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, КНР - Западные регионы Российской Федерации;

- обеспечение транзита грузопотоков между регионами страны по Транссибирской и Байкало-Амурской железнодорожным магистралям;
- увеличение объема взаимных поставок предприятий Дальневосточного, Сибирского федеральных округов и КНР;
- создание предпосылок для формирования территории опережающего развития в районе реконструкции пункта пропуска «Джалинда»;
- повышение роли приграничных дальневосточных территорий в сотрудничестве России со странами АТР.

В зону влияния приграничного кластера «Джалинда» попадают три субъекта Российской Федерации: Амурская область, Забайкальский край, Республика Саха (Якутия) и уезд Мохэ китайской провинции Хэйлунцзян.

Отмеченные субъекты РФ обладают высоким ресурсным и торговым потенциалом, 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)). В виду 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. Главными торговыми партнерами Республики Саха (Якутия) остаются страны дальнего зарубежья (Бельгия, Индия, Израиль), при этом АТР рассматривается как перспективное внешнеэкономическое направление.

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	

\*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, получит свое дальнейшее развитие добыча угля с месторождений Якутии. К 2020 году прогнозный объем добычи угля составит 42 млн. тонн, к 2025 году – 45 млн. тонн. Также в дальневосточных субъектах сосредоточено 43% земель лесного фонда РФ и 25% всех российских запасов древесины, имеются свободные, не переданные в аренду, экономически привлекательные для

освоения леса площадью 8,8 млн. га с возможным объемом изъятия древесины 6,2 млн. куб.метров. В связи с этим планируется значительный рост объемов грузопотоков из регионов Российской Федерации, в том числе в КНР.

Непосредственно в зону влияния проектируемого кластера попадает уезд Мохэ, расположенный на северо-западе китайской провинции Хэйлунцзян. Главной экспортной продукцией уезда является продукция глубокой переработки леса. Инфраструктура уезда (транспортная, связь, энергетика, индустрия гостеприимства) показывает высокие темпы развития. Через Мохэ проходит железная дорога от восточной границы уезда, обеспечено авиасообщение со многими городами КНР. 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. Динамика объемов внешнеэкономической деятельности уезда Мохэ за период 2010-2015 годы представлена в табл.3.

Таблица 3 – Внешнеэкономическая деятельность уезда Мохэ за 2010-2015 годы

Млн.долл США

Год	Объемы импорта и экспорта	Отклонение к предыдущему году, млн. долл США	Отклонение к предыдущему году, %
2010	11,3	-	-
2011	98,8	+87,9	+777,8
2012	178,7	+79,9	+80,7
2013	113,5	-69,2	-38,7
2014	1390,7	+1277,2	+1125,1
2015	2461,9	+1071,2	+77,1

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

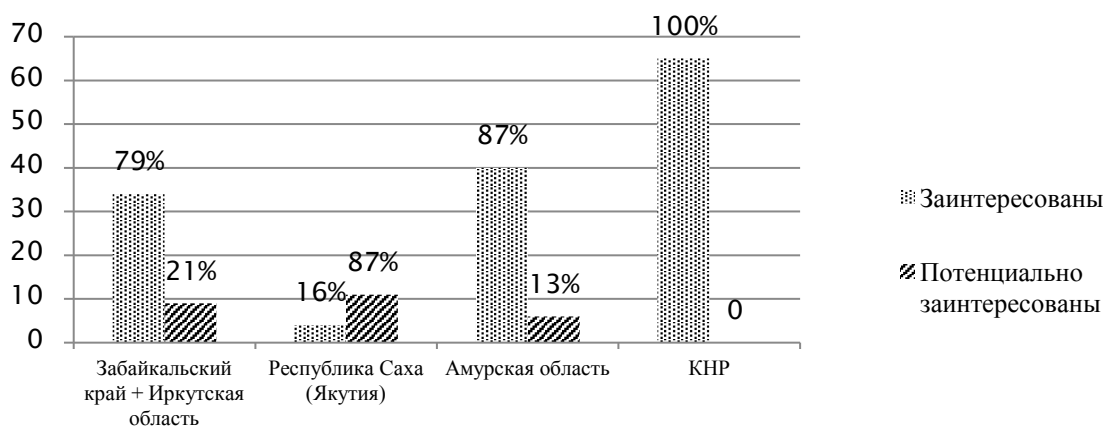


Рис.2 – Сравнительные показатели заинтересованности компаний в пункте пропуска «Джалинда»

На основании комплексного анализа были отобраны перспективные направления деятельности в рамках проектируемого кластера: транспортно-логистическое; лесопромышленное; туристско-рекреационное, сельскохозяйственное. Общая площадь кластера составляет 271,8 га (табл.4).

Таблица 4 – Основные характеристики направлений развития кластера

Наименование проекта	Общее назначение
Транспортно-логистическое направление	
Реконструкция пункта пропуска Джалинда	Обеспечение пассажиропотока и грузопотока через границу РФ
Транспортная инфраструктура	Обеспечение транспортных коммуникаций
Создание транспортно-логистического центра	Транспортировка, хранение, таможенное оформление товаров. Швартовка судов.Посадка/высадка пассажиров. Оказание сервисных услуг. Услуги проживания и питания для водителей и пассажиров
Лесопромышленное направление	
Строительство деревообрабатывающего производства	Производство продукции: пиловочник хвойный; баланс хвойный; технологическое сырье
Туристско-рекреационное направление	
Создание туристско-рекреационного комплекса «Русская деревня на Амуре»	Услуги проживания, питания и развлекательно-экскурсионной программы
Обустройство видовой площадки в районе Черпельских кривунов	Экскурсионные услуги
Агротуристский комплекс	Производство качественной сельхозпродукции для обеспечения потребностей туристов. Услуги агротуризма
Социальная инфраструктура	
Жилая застройка с. Джалинда	Повышение качества жизни населения села Джалинда

Основой создания транспортно-логистического направления является реконструкция пункта пропуска «Джалинда», которая обусловлена необходимостью сокращения пути и сроков транспортировки в условиях растущей потребности в экспорте товаров, востребованных на внешнем рынке.

Запуск пункта пропуска по проекту запланирован в 2018 году с обеспечением на первом и втором этапах речного сообщения с пунктом пропуска в п.Мохэ. На последнем этапе предполагается запуск автомобильного и железнодорожного моста через р. Амур, протяжка 7 км двухпутной железнодорожной линии.

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 (рис.3)



Рис.3 - Обобщенные показатели по объему и структуре грузо- и пассажиропотока пункта пропуска «Джалинда»

Согласно данным табл.5 первоначальный объем капитальных затрат пункта пропуска с учетом проектно-изыскательских работ, аренды земли и мобильного инспекционно-досмотрового комплекса (МИДК) составляет 1950,4 млн.руб.

Таблица 5 – Первоначальный объем капитальных затрат по проекту

Наименование затрат	Сумма, млн. руб.
Проектные работы и согласование	42,2
Аренда земли в предреализационный период (2016-2017 гг.)	2,7
Итого СМР	1224,0
Оборудование по смете учетом непредвиденных затрат, в том числе	506,1
Мобильный инспекционно-досмотровый комплекс (МИДК)	175,4
Всего	1950,4

Ключевая деятельность приграничного кластера обеспечивается функционированием транспортно-логистического комплекса (ТЛК), основными направлениями которого являются перевозка, переработка и хранение грузов, перевалка на другие виды транспорта, таможенная очистка и оформление, информационное сопровождение. Инвестиции в коммерческие объекты ТЛК составляют 3,146 млн. руб.

Еще один проект это строительства деревообрабатывающего предприятия обусловлен наличием достаточных запасов древесины в Сковородинском районе и растущими потребностями китайского рынка. При объеме производства 180 тыс. кубометров продукции в год расходуется всего 0,1% запасов района.

Проект создания туристско-рекреационного комплекса «Русская деревня на Амуре» обусловлен расположением в непосредственной близости от с. Джалинда на территории уезда Мохэ арктической деревни Бэйцицунь – «Северного пояса Китая» с посещением более 1,5 туристов в год, преимущественно из южных регионов Китая.

Туристско-рекреационный комплекс совмещает в себе средства размещения общей мощностью на 600 мест, предприятия общественного питания, развлекательные и культурно-познавательные услуги. В целях организации экскурсионной программы обустроивается видовая площадка в районе Черпельских кривунов. Общая потребность в инвестициях по данному направлению составляет 975,1 млн.рублей.

В рамках проекта создания приграничного кластера предполагается строительство сопутствующей железнодорожной автодорожной инфраструктуры, в том числе железнодорожного и автомобильного мостов через реку Амур. Социальное развитие села Джалинда потребует частичного переноса жилых и административных зданий.

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 этом инвестиционный план и схема финансирования проекта рассчитана по двум сценариям: с оценкой исключительно затрат на создание объектов коммерческой деятельности и с учетом затрат на обеспечивающую инфраструктуру.

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).

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 (табл.6).



Таблица 6 - Финансовая модель проекта с учетом затрат на обеспечивающую инфраструктуру

Млн.руб.

Показатели	ОСНО	ТОСЭР
Общая потребность в инвестициях	24 758,6	24 758,6
Сумма накопленного дохода (PV)	10 716,3	19 510,4
Период окупаемости	137	125
Внутренняя норма рентабельности	16,36	27,16
Индекс прибыльности	меньше 1	1,02

В итоге социально-экономическая эффективность проекта определяет:

- развитие транспортной инфраструктуры;
- сокращению транспортных затрат при грузоперевозках (по расчетам годовая экономия на региональном уровне может достигнуть 2 млрд. руб.);
- создание около 600 рабочих мест;
- увеличение налоговых поступлений (общий объем налогов за проектный период составит 8 315 млн. руб.).

Для успешной реализации проекта органы исполнительной власти, местного самоуправления и координирующий орган кластера должны совместно осуществлять мероприятия, направленные на продвижение проекта Кластера. Финансирование проекта 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, когда инфраструктура полностью финансируется за счет бюджетных средств, соотношение объемов финансирования внебюджетных и бюджетных средств составляет 29% к 72%. При втором варианте, когда обеспечивающая инфраструктура (жилищное строительство) частично финансируется за счет внебюджетных средств, соотношение объемов финансирования внебюджетных и бюджетных средств составляет 49% к 51% соответственно.

Следует отметить, что создание любого крупного территориального объекта, в том числе кластера «Джалинда», невозможно без использования механизма государственно-частного партнерства, поскольку существует ряд серьезных проблем, решение которых невозможно без участия государства. Одним из способов решения значимых проблем являются федеральные целевые и государственные программы. Государственная поддержка в рамках создания приграничного кластера возможна по следующим направлениям: развитие транспортной инфраструктуры, развитие лесного хозяйства, развитие туризма, развитие сельского хозяйства, развитие инновационной экономики и привлечение инвестиций.

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

- строительство железнодорожного мостового перехода через реку Амур между селом Джалинда (РФ) и Мохэ (КНР) и замена дорожной одежды переходного типа на капитальный (подъезд к границе с КНР в районе села Джалинда от автомобильной дороги "Лена" (М-56)) включены в Государственную программу РФ «Социально-экономическое развитие Дальнего Востока и Байкальского региона», утвержденную Распоряжением Правительства РФ от 29 марта 2013 г. № 466-рв;

- представителями Амурской области, Республики Саха (Якутия) и провинции Хэйлунцзян 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 включено в Программу социально-экономического развития Амурской области на 2013-2017.

Одним из ключевых элементов формирования международного транспортного коридора «Северный транзит» является наличие транспортной инфраструктуры. В настоящее время в Сковородинском районе реконструируют дорогу, которая соединяет с. Джалинда с федеральной трассой Амур: строятся путепроводы и мост через р. Большой Невер. Строительство должно быть закончено к концу 2016 г., что позволит наладить автосообщение с пограничным пунктом пропуска «Джалинда».

Дополнительные возможности развития инфраструктуры приграничного кластера «Джалинда» могут быть связаны с реализацией федеральных целевых и государственных программ (табл.7).

Таблица 7 – Возможности развития транспортной, инженерной и социальной инфраструктуры, предоставляемые ФЦП и государственными программами

Наименование программы	Возможности
ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)»	<ul style="list-style-type: none"><li>- строительство и реконструкция участков транспортных путей, совмещенных мостов, развитие альтернативных маршрутов с целью повышения уровня качества транспортных услуг, ускорения доставки, улучшения процессов управления перевозками;</li><li>- комплексное развитие транспортно-логистической инфраструктуры с целью развития экспорта транспортных услуг;</li><li>- строительство и реконструкция автомобильных дорог регионального и местного значения</li></ul>
ГП «Развитие транспортной системы Амурской области на 2014 - 2020 годы»	<ul style="list-style-type: none"><li>- обеспечение содержания, ремонта автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения;</li><li>- капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения и сооружений на них;</li><li>- осуществление муниципальными образованиями дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог местного значения и сооружений на них</li></ul>
ГП «Развитие лесного хозяйства» на 2013-2020 годы»	<ul style="list-style-type: none"><li>- разработка программ создания лесных дорог;</li><li>- проектирование сети лесных дорог в регионах с интенсивным использованием лесов;</li><li>- осуществление мероприятий по реконструкции действующих лесных дорог;</li><li>- осуществление мероприятий по созданию лесных дорог в субъектах Российской Федерации на принципах государственно-частного партнерства</li></ul>
ФЦП «Устойчивое развитие сельских территорий на 2014-2017 годы и на период до 2020 года»	<ul style="list-style-type: none"><li>- развитие сети автомобильных дорог, ведущих к общественно значимым объектам сельских населенных пунктов, объектам производства и переработки сельскохозяйственной продукции</li></ul>

Наименование программы	Возможности
ГП «Экономическое развитие и инновационная экономика»	Предоставление субсидий на: - развитие на территории, на которой расположен территориальный кластер, объектов транспортной инфраструктуры
ГП «Экономическое развитие и инновационная экономика Амурской области на 2014 - 2020 годы»	- создание элементов инфраструктуры для развития внутреннего туризма на территории области. Предоставление субсидий на: - развитие объектов инновационной и образовательной, энергетической инфраструктуры

Реконструкция смешанного грузо-пассажирского постоянного многостороннего пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации Джалинда «Джалинда» согласована с Федеральными органами исполнительной власти, Аппаратом полномочного представителя Президента Российской Федерации в Дальневосточном Федеральном округе, 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, предусмотренных протоколом совещания от 11 февраля 2015 года № ЮП-П4-6пр и письмом аппарата правительства РФ №П4-45303 от 9 сентября 2016 года в адрес Минтранса России, федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов РФ, 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, целью которой является консолидация усилий всех компаний Кластера для достижения общих целей развития. 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 (рис.4).

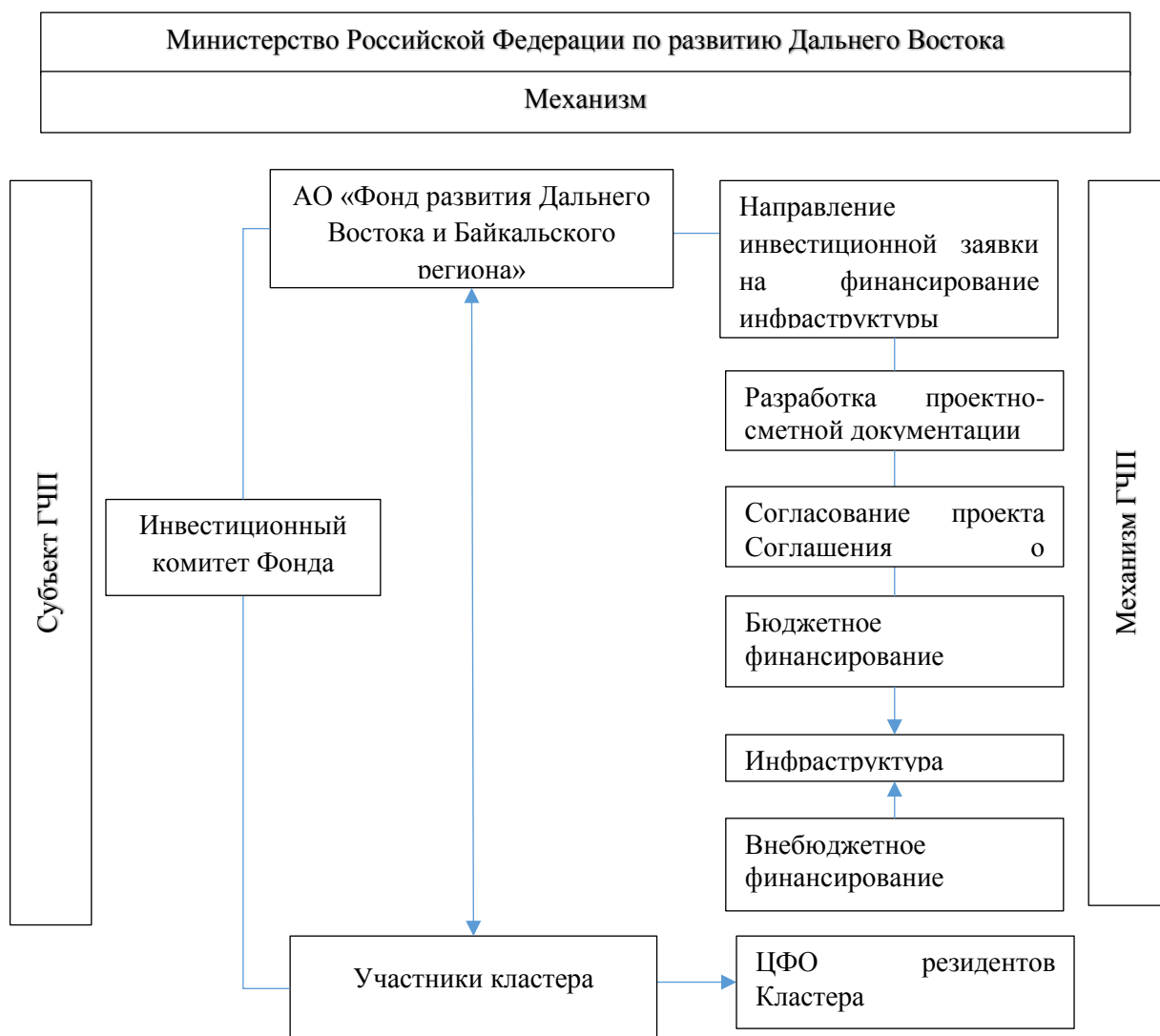


Рис.4 – Модель управления приграничным кластером Джалинда

Разработано авторами

Таким образом, создание приграничного кластера в районе с. Джалинда может стать мощным толчком к социально-экономическому развитию Сковородинского района, Амурской области и регионов, находящихся в ближайшем окружении. Реализация запланированных проектов будет способствовать снижению уровня безработицы на рассматриваемых территориях, сокращению транспортных издержек при перевозке грузов через границу Российской Федерации и КНР, росту рынка транзитных перевозок, ускоренному развитию транспортной инфраструктуры, диверсификации структуры экономики Сковородинского района, развитию промышленного производства и сельского хозяйства, а также туристско-рекреационной сферы. Ожидаемые социально-экономические эффекты позволяют сделать вывод о целесообразности создания приграничного кластера «Джалинда» для развития территорий, попадающих в зону его влияния.

### Список использованных источников

1. Шутаева Е.А. Основные направления трансграничного сотрудничества России и Китая // Современные научные исследования и инновации. – 2016. - №1. – Режим доступа: <http://web.snauka.ru/issues/2015/12/60686>
2. Костюнина Г.М., Баронов В.И. Трансграничные свободные экономические зоны в зарубежных странах (на примере Китая) // Вестник МГИМО Университета. – 2011. – № 2. – С.169-178.
3. Суржиков В.И. Экономико-географические особенности приграничного положения субъектов Дальнего Востока // Теория и практика современной науки: VII Международная научно-практическая конференция. – 2012. – С. 110-116.
4. Дейнеко Е.И. Основные тенденции развития внешнеэкономической деятельности России и пути повышения ее эффективности. / Е.И. Дейнеко, Т.В.Варкулевич // Экономика и управление: анализ тенденций и перспектив развития. – 2014. – №12. – С.167-177
5. Путин, Элбэгдорж и Си Цзиньпин договорились создать экономический коридор [Электронный ресурс] /LENTA.RU. – Режим доступа: <https://lenta.ru/news/2016/06/23/corridor/>
6. В Москве состоялась встреча Си Цзиньпина и Владимира Путина. [Электронный ресурс] / Газета Женьминь Жибао. – Режим доступа: <http://russian.people.com.cn/31519/8179663.html>
7. Путин и Си Цзиньпин подписали совместное заявление на встрече в Пекине [Электронный ресурс] / Сайт ТВЦ. – Режим доступа: <http://www.tvc.ru/news/show/id/95147>
8. Меморандумы и соглашения РФ-КНР. [Электронный ресурс] / China Logist . - Режим доступа: <http://chinalogist.ru/book/articles/analitika/memorandумы-i-soglasheniya-rf-knr>
9. Россия резко увеличила экспорт продуктов питания в Китай [Электронный ресурс] / Сайт РБК. – Режим доступа:
10. Россия как драйвер Китайской экономики [Электронный ресурс] / Русский репортер. – Режим доступа: <http://expert.ru/2016/04/15/kitaj/>