

ОЦЕНКА ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ СТРОИТЕЛЬСТВА АВТОМАГИСТРАЛИ «КИТАЙ - КАЗАХСТАН - РОССИЯ» С ПОЗИЦИИ РОССИИ

Новикова Валерия Сергеевна

студент, Сибирский Федеральный Университет, РФ, г.Красноярск

Хохрякова Мария Андреевна

студент, Сибирский Федеральный Университет, РФ, г.Красноярск

Феоктистов Олег Георгиевич

научный руководитель, канд. техн. наук, доцент кафедры «Экономика и организация предприятий энергетического и транспортного комплексов», РФ, г.Красноярск

Актуальность темы определяется современной как политической, так и экономической обстановкой на международной арене. Ориентация России на взаимоотношения с Китаем подразумевает поиск новых каналов сбыта и передвижения. Россия – один из важных торговых партнеров Китая. Однако из-за отсутствия прямого торгового перехода торговый оборот между двумя сторонами проводится только с транзитом через Казахстан или Монголию.

Характеризуя автомагистраль «Китай-Казахстан-Россия», необходимо уточнить, что она является проектом, реализация которого уже началась. Новый коридор пересекает 23 региона. Общая протяженность автотранспортного коридора «Западная Европа – Западный Китай» составляет 8500 км. По территории Российской Федерации 2189 км проходит, по Республике Казахстан – 2800 км, по Китайской Народной Республике – 3400 км [2].

В данной работе будет оценена экономическая эффективность строительства трассы через Казахстан, называемой «Новый Шелковый путь», для России.

При оценке эффективности инвестиций в дорожные проекты следует различать следующие ее виды: общественную, коммерческую и бюджетную. Общественная эффективность характеризует социально-экономические последствия осуществления проекта для общества в целом, коммерческая – его финансовые последствия для конкретных участников (инвесторов) и бюджетная – финансовые последствия проекта для федерального, регионального или местного бюджета [1].

Начнем с общественной эффективности. В данном пункте можно выделить следующие категории оценки:

- общая экономическая эффективность капитальных вложений;
- прогнозируемый рост товарооборота между Россией и Китаем;
- соотношение собственных и заемных капитальных вложений;
- стоимость строительства 1 км дороги в России в сравнении с другими странами.

Общая стоимость работ для России была оценена Федеральным центром проектного финансирования в 2016 году в 1261 млрд. долл. (основные капитальные вложения, равные 784

млрд. руб., а также эксплуатация дороги в 2025–2050 гг. требует еще 407 млрд. руб. (в ценах 2015 г.) В 2014 г. прямые инвестиции в Россию со стороны Китая, по данным ЦБ, удвоились до 1,3 млрд. долл. Цель – довести их до 20 млрд. долл. [4].

По оценкам «Автодора», выручка от сбора платы на отрезке от ЦКАД до Казахстана в 2025–2050 гг. может достигнуть 1,014 трлн. руб. или 16 млрд.долл. (в ценах 2015 г.) [3].

На основе имеющихся данных мы можем рассчитать общую экономическую эффективность строительства трассы для России.

Общая экономическая эффективность капитальных вложений можно рассчитать по формуле 1:

$$\mathcal{E}_k = \frac{\Delta\Pi}{K}$$

где: $\Delta\Pi$ – прирост годовой прибыли, вызванный капитальными вложениями, млрд.долл.

K – усредненная общая стоимость работ, млрд.долл.[1]

$$\mathcal{E}_k = \frac{16}{78,8} = 0,2$$

Капитальные вложения признаются экономически эффективными, если полученные показатели не ниже норматива для строительства $E_n=0,22$. Делаем вывод, что капитальные вложения признаются экономически эффективными или близки к этому.

По данным Федеральной таможенной службы России, в 2015г. внешнеторговый оборот России и Китая составил \$63,6 млрд. В период эксплуатации дорожной сети товарооборот между Россией и Китаем увеличится в среднем на 20%. Прогнозируемый рост товарооборота между Россией и Китаем представлен на рисунке 1.



Рисунок 1. Прогнозируемый рост товарооборота между Россией и Китаем

Финансирование проекта осуществляется с помощью привлечения как собственных средств

бюджетов государства различных уровней, так и частных российских и иностранных инвестиций

Анализируя суммы привлечения заемного капитала можно сделать вывод о том, что Россия использует более 99% собственных средств (бюджет государства и инвестиции резидентов страны). Подробную ситуацию, характеризующую состав привлеченных средств для строительства трассы «Россия-Китай» можно продемонстрировать на рисунке 2.



Рисунок 2. Состав привлеченных средств для строительства трассы «Россия-Китай»

Использование практически 100% собственных капитальных вложений дает России возможность находиться в независимом положении от зарубежных инвесторов, что является благоприятным фактором для скорейшей окупаемости строительства.

Немаловажным фактором является стоимость строительства одного км. дороги.

Средняя стоимость строительства 1 км дороги по странам для наглядности приведем на графике 1.



Рисунок 3. Средняя стоимость строительства 1 км дороги по странам

Рассматривая среднюю стоимость строительства 1 км дороги в трех странах, становится очевидными, что в России стоимость является самой высокой по ряду объективных причин. Данными причинами являются следующие:

- неэффективное управление дорожной отраслью;
- устаревшие технологии строительства;
- климатические условия России;
- слабый контроль за использованием средств.

Вторым этапом оценки экономической эффективности строительства трассы является коммерческая эффективность. Последствия для инвесторов страны представляются с выгодных позиций. Во-первых, проект поднимет спрос на российскую продукцию в сфере дорожного строительства, машин и механизмов. К 2030 г. в зоне тяготения МТМ прогнозируется увеличение объемов производства продукции обрабатывающих отраслей в 2,8 раза. Использование российской продукции для строительства и обслуживания международного коридора в дальнейшем, как следствие, привлечет зарубежных покупателей, для которых повысится ценность нашего продукта.

Третья сторона оценки – это бюджетная эффективность. По оценкам ФЦПФ, проект создания транспортного коридора способен обеспечить общий кумулятивный прирост ВВП РФ в размере 2,55 триллиона рублей за 30 лет [5].

Кроме того, в экономике субъектов тяготения трассы занято 29% от общей численности занятого населения, что означает стабильную выплату налогов в государственный бюджет и отсутствие необходимости оказывать социальную поддержку неработающему населению из средств бюджета.

Говоря о положительных тенденциях для бюджета России, необходимо выделить, как источник привлечения средств в бюджет страны, таможенные пошлины при пересечении транспортом границы Россия – Казахстан. Если таможенная стоимость груза не превышает 200 000 руб и 1 копейки, то величина сбора равна 500 руб. Максимальная стоимость пошлины равна 100 000 руб., при стоимости груза более 30 000 000 руб. и 1 коп.

Также при оценке бюджетной эффективности следует отметить, что сократиться количество аварий на трассе, повысится безопасность движения, от чего напрямую зависит снижение затрат бюджета на выплаты страховок и материальной помощи в случае серьезных ДТП.

Подводя итог вышесказанному, можно сделать определенные выводы.

Во-первых, с позиции общей эффективности строительства, проект экономически выгоден для России. Определяющими факторами являются прибыль, приносимая в ходе эксплуатации, рост товарооборота, привлечение минимальных иностранных заемных средств. Но промежуточная стоимость строительства одного км. дороги является проблемой для страны.

Во-вторых, для отечественных инвесторов неоспорима будущая прибыль в виде увеличения производства и привлечение зарубежных покупателей.

В-третьих, пополнение государственного бюджета от сбора таможенных пошлин и занятости населения в смежных отраслях станет существенным.

Строительство автомагистрали «Китай-Казахстан-Россия» экономически обоснованно и способствует как развитию страны, так и ее транспортной привлекательности для зарубежных экономически развитых стран.

Список литературы:

1. Бочаров В.В. Инвестиции: Учебник для вузов. – СПб.: Питер, 2008. – 384с.
2. Дорога от ЦКАД до Казахстана // Ведомости интернет-газета – [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.vedomosti.ru/info/contacts> (Дата обращения: 17.10.2016).
3. Международный транспортный маршрут «Европа-Западный Китай»: глобальные возможности для интеграции на евразийском пространстве // Автодор – [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.russianhighways.ru/> (Дата обращения: 17.10.2016).
4. Российско-китайские экономические отношения. Досье // Информативное агентство России – [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://tass.ru/info/1956459> (Дата обращения 18.10.2016).
5. Часть дороги России «Европа-Западный Китай» // Рамблер-финансы интернет-журнал – [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://finance.rambler.ru/news> (Дата обращения: 18.10.2016).

[1] Усредненный капитал, вложенный в строительство дорог за год, рассчитанный как затраты за весь период строительства деленные на продолжительность строительства.