

УДК 339.924

СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ФАКТОРЫ ФОРМИРОВАНИЯ ТРАНСГРАНИЧНОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО КОРИДОРА РАЗВИТИЯ

Зазерская Виктория Васильевна, кандидат экономических наук, доцент, декан экономического факультета, доцент кафедры менеджмента, Брестский государственный технический университет

Аннотация

В трансграничном регионообразовании выявлена новая форма «трансграничный экономический коридор развития» на основе анализа статистических данных о транзитном потенциале, показателях ВРП, WTO в разрезе областей Республики Беларусь, геопространственных характеристиках. Показана их специфика по сравнению с другими трансграничными регионами. Типология построена на характеристиках масштаба и полярных координат.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: трансграничный регион, экономическое развитие, транзитный потенциал, трансграничный экономический коридор развития.

SOCIO-ECONOMIC FACTORS IN THE FORMATION OF A TRANSBORDER ECONOMIC DEVELOPMENT CORRIDOR

Zazerskaya Victoria Vasilievna, Candidate of Economic Sciences, Associate Professor, Dean of the Faculty of Economics, Associate Professor of the Department of Management, Brest State Technical University

Abstract

In cross-border regional formation, a new form of “cross-border economic development corridor” was identified based on the analysis of statistical data on transit potential, GRP, WTO indicators in the context of the regions of the Republic of Belarus, geospatial characteristics. Their specificity is shown in comparison with other transboundary regions. The typology is built on the characteristics of scale and polar coordinates.

KEYWORDS: cross-border region, economic development, transit potential, cross-border economic development corridor.

Региональная интеграция позволяет странам преодолевать барьеры на пути движения ресурсов, интегрируя рынки товаров, услуг и факторов производства, тем самым облегчая товаропоток, капитала, ресурсов и инноваций. Региональной интеграции способствует общая физическая и институциональная инфраструктура. Сотрудничество между странами в рамках региональной интеграции проходит в сферах:

- торговля, инвестиции и внутреннее регулирование;
- транспорт, ИКТ и энергетическая инфраструктура;
- макроэкономическая и финансовая политика.

Особую роль для регионального развития играет трансграничное сотрудничество. За счет процессов глобализации и регионализации такое сотрудничество важно для социально-экономического развития страны. Формой трансграничного сотрудничества служат трансграничные регионы. Последние тенденции в эволюции трансграничных регионов в

Республике Беларусь показывают начало формирования трансграничных экономических коридоров развития. Для их выделения мы применили характеристики типологии:

а) по масштабу:

- физический размер территории (макро-, мезо-, микроуровень),
- политическая топология. Как указывают Каледин Н.В., Елацков А.Б. в [1] «регион, включающий целиком две небольшие страны, меньше внутреннего региона крупной страны. Метрический масштаб здесь одинаков, а политико-топологический – разный.».

Классификация регионов по масштабу включает три уровня. При этом в зависимости от размера территории и политических отношений территории более низкого порядка могут в иерархии регионов располагаться на более высоком уровне. Концепции саморазвития территорий и расположение между полюсами роста содействуют сближению социально-экономических и геополитических интересов регионов в общенациональную цель. Тогда страна располагается как регион мезоуровня на макроуровне.

б) по полярными координатам, на которых можно расположить тот или иной трансграничный регион:

- шкала, представленная рядом «моноцентричный - биполярный - полицентричный» регион,
- размещение регионов на симметричной - асимметричной линии,
- геополитический подход выделяет коридоры/сектора/пояса/зоны,
- шкала «центр - периферия», различают связи «периферия - периферия», «центр - центр» или «центр - периферия»,
- шкала сплошные/площадные - дисперсные/сетевые регионы.

Регионы – трансграничных экономических коридоров развития, выделяются по общеэкономическим показателям таким как уровень и темпы экономического развития, а также достаточно высоким темпам внешнеторгового оборота и транзита.

В 2022 году внешнеторговый оборот Республики Беларусь достиг 76,9 млрд. долл. США, что на 6% меньше, чем в 2021 году. Экспорт товаров составил 38,3 млрд. долл. и снизился на 4,2% по отношению к предыдущему году. Товарная структура белорусского экспорта включает в себя более тысячи товарных позиций на уровне четырех знаков кодов ТН ВЭД ЕАЭС. Важнейшие экспортные позиции: продукция нефтехимии, машиностроения, металлургии, деревообработки, легкой промышленности, молочная и мясная продукция, мебель, стекло, стекловолокно, цемент. Основу импорта составляют энергоресурсы (нефть и природный газ), сырье, материалы и комплектующее (металлы и изделия из них, сырье для

химического производства, части машин), технологическое оборудование. В 2022 году белорусская продукция экспортирована на рынки 161 страны [2]. Объем взаимной торговли товарами между государствами – членами ЕАЭС за 2021 год, составил 73,1 млрд. долларов США, или 132,8% к уровню 2020 года. Доля оборота взаимной торговли во внешнеторговом обороте ЕАЭС в 2021 года составила 14,6% (в 2020 г. – 14,9%), доля взаимной торговли в общем объеме внешней торговли по Армении составила 35,3% (в 2020 г. – 34,2%), Беларуси – 50,5% (49,5%), Казахстане – 26,1% (23,6%), Кыргызстане – 41,1% (42,9%), России – 8,9% (9,3%) [2].

Объемы взаимной торговли в 2021 году по сравнению с 2020 годом увеличились во всех государствах – членах ЕАЭС: в Кыргызстане – на 42,7%, в Казахстане – на 37,8%, в России – на 35,3%, в Беларуси – на 24,5%, в Армении – на 24,3%.

По территории Беларуси проходят важнейшие трансъевропейские коридоры, обозначенные по международной классификации номером 2 (Запад–Восток) и номером 9 (Север–Юг) с ответвлением 9b. На 2019 год в Беларуси автомобильные дороги общего пользования имели протяженность 102,8 тыс. км, из них: 89,1 тыс. км – с твердым покрытием. Трансформация мировых рынков, капитала показала необходимость развития международных инфраструктурных проектов как по оси КНР – ЕАЭС – ЕС, так и по мультимодальному международному транспортному коридору «Север – Юг». Постоянный поиск рынков сбыта своей продукции влияет на совершенствование внешнеэкономической политики страны. Республика Беларусь выступает одним из важнейших участников в реализации концепции ЭПШП. Соглашения и меморандумы о развитии сотрудничества можно разделить на четыре направления: политическое, инвестиционное, торговое и гуманитарное. Сотрудничество развивается как внешнеторговое между двумя странами, так и в рамках использования транзитного потенциала Республики Беларусь. Положение Республики Беларусь на перекрестке основных транспортных маршрутов, связывающих Западную Европу, Россию, Среднюю Азию и Китай, регион Черного моря и страны Балтии, а также фактор разной ширины колеи (1520 и 1435 мм) позволяет эффективно использовать свой транзитный потенциал.

Передача грузов в сообщении Китай – Европа – Китай транзитом через Беларусь осуществляется по 3 пограничным переходам Брест/Гересполь, Брузги/Кузница Белостокская и Свислочь/Семянувка. Участие Республики Беларусь в данных проектах способствует более тесной хозяйственной консолидации и экономическому подъему прилегающих территориальных образований, а также получение доходов от выполнения функций

транспортного моста, который соединяет территории, связанные проектом. Таким образом страна имеет сильные позиции в рамках трансевразийских транспортных коридоров как крупная транзитная страна со статусом «евразийского моста» между восточными и западными странами.

На долю транспортного сектора республики приходится 5 % валовой добавленной стоимости в валовом внутреннем продукте. Транспортные услуги формируют почти 43% общего объема экспорта услуг страны и около 41% сальдо внешней торговли услугами. За 2021 год экспорт транспортных услуг составил \$4,4 млрд, положительное сальдо внешней торговли транспортными услугами - \$1,8 млрд [3]. По итогам работы за 2022 год доля перевозок в Россию и государства ЕАЭС повысилась до 55%, в страны Азии и Закавказья – до 6%. В 3,2 раза выросли перевозки в Азербайджан, почти в 2 – в Турцию, в 1,6 – в Таджикистан и Узбекистан, в 1,3 – в Монголию. Значительно, в 4,8 раза, за прошлый год увеличились перевозки в Иран.

Из перевезенных за 2021 год грузов всеми видами транспорта составило 384,9 млн т, из них транзит 63,7 млн т. Автомобильным транспортом перевезли грузов 154,8 млн т, грузы в рамках международного сообщения составили 10,2% от общего объема перевозок, а из них 20% составили транзитные перевозки. Хотя общий объем перевезенных автомобильным транспортом грузов уменьшился за последний год, объем международных и транзитных перевозок имеет тенденцию к увеличению. Железнодорожным транспортом перевезли грузов 128,6 млн т, при этом доля грузов в рамках международного сообщения – 73%, что намного превышает структуру перевозок автомобильным транспортом, транзит составляет 29 %. Хотя общий объем перевезенных автомобильным транспортом грузов уменьшился за последний год, объем международных и транзитных перевозок имеет тенденцию к увеличению [3].

В связи с изменением экспортных направлений РФ и Казахстана с рынка ЕС на рынок стран Азиатско-Тихоокеанского региона можно ожидать снижение объема транзита грузов по территории Беларуси. На это влияет и реализация стратегических планов РФ по развитию собственной транспортной инфраструктуры, связанной с переориентацией экспортных грузопотоков с портов Литвы, Латвии и Эстонии. Наиболее высокий уровень регионального валового продукта в городе Минске, за ним следует Минская область, Гомельский, Брестский, Витебский, Гродненский и лишь потом Могилевский регион. За анализируемый период ВРП Республики Беларусь увеличивается в среднем в 3,1 раза. Наибольший рост отмечается в Гродненской области – в 4,16 раза, наименьший – в Витебской – в 2,84 раза. Быстрые темпы роста наблюдаются в 2017 г. и 2021 г. Обратим внимание, что валовой региональный продукт

должен иметь не только количественную, но и качественную характеристику. Для этого рассчитаем динамику ВРП на душу населения за 2012–2021 гг. По данному показателю в 2021 г. в Республике Беларусь лидирует Минск и Минская область (за счет большого объема ВРП). В целом же мы видим позитивную тенденцию роста показателей во всех регионах.

Другим показателем, отражающим уровень развития инфраструктуры и интеграционные возможности региона, является объем промышленного производства. Динамика объема промышленного производства регионов

Наиболее высокий объем промышленного производства имеет место в Гомельской области с 2012 по 2019 гг., с 2020 г. лидером становится Минская область. Однако, если сопоставить темпы роста объема промышленного производства, то лидирующее положение занимает Минская область. За период с 2012 г. по 2021 г. объем промышленного производства возрос в 3,57 раза. В Брестской области наблюдалось увеличение в 3,06 раза, в Гродненской – в 3,05 раза, в Гомельской – в 2,56 раза, в Могилевской – 2,31 раза, в г. Минске – 1,9 раза, а Витебской – 1,84 раза.

Отметим, что в целом в Республике Беларусь за период с 2012 г. по 2021 г. произошло увеличение объема инвестиций в основной капитал в 2,01 раза. Высокий объем инвестиций в основной капитал наблюдался в столичных регионах: г. Минске и Минской области. Тем, не менее средний темп прироста за анализируемый период составил 1,11% в Брестской, Витебской, Минской областях, 1,1% – в Гомельской, 1,09% – в Гродненской, 1,08% – в г. Минске, 1,05 % – в Могилевской области.

Таким образом, дополнительным импульсом экономическому развитию является континентальное сотрудничество на основе интеграции транспортного потенциала и соответствующей инфраструктуры регионов Евразии.

Проведение эффективной региональной политики, в том числе в сфере трансграничного регионообразования, требует выделения нового типа региона.

Анализ статистических данных о транзитном потенциале, показателях валового регионального продукта, внешнеторгового оборота в разрезе областей Республики Беларусь, геопространственные характеристики позволяют выделить особый тип регионов – «трансграничный экономический коридор развития», и показать их специфику по сравнению с другими трансграничными регионами.

Сущность трансграничного экономического коридора развития заключается в использовании эффектов роста в результате пространственного экономического развития, характеризующихся эффектом масштаба, агломерацией, диверсификацией и специализацией

видов экономической деятельности в пределах обозначенного географического района. Транспортные коридоры служат отправной точкой для стимулирования экономической активности в целях повышения производительности и роста, привлечения трудовых ресурсов, размещения производственных мощностей.

Литература

1. Каледин, Н.В., Елацков, А.Б. Трансграничная регионализация: геополитический аспект / Н.В. Каледин, А.Б. Елацков // Региональные исследования. – 2020. – № 1. – С. 65-75.
2. Общая информация о внешней торговле: направления, задачи, итоги за актуальный период // URL: <https://mfa.gov.by/trade/> (дата обращения: 04.05.2023).
3. Транспорт и логистика // URL: <https://president.gov.by/ru/belarus/economics/osnovnyye-otrasli/sfera-uslug/transport-i-logistika> (дата обращения: 04.05.2023).
4. Регионы Республики Беларусь. Социально-экономические показатели. Статистический сборник [Электронный ресурс] / редкол. И. В. Медведева, Е. И. Кухаревич, Ж. Н. Василевская, Т. П. Жигарев, Н. В. Тарасюк, Т. В. Лапковская, И.М. Мазайская, Е.М. Палковская. – Минск : Национальный статистический комитет Республики Беларусь, 2022. – Т. 1. – 732 с. – URL: http://www.belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/publications/izdania/public_compilation/index_57492/ (дата обращения: 24.04.2023).