

Территории опережающего развития: новый инструмент региональной экономической политики

А. Г. ИСАЕВ, кандидат экономических наук, Институт экономических исследований ДВО РАН, Хабаровск. E-mail: isaev@ecrin.ru

В статье рассматриваются особенности такого инструмента политики пространственного развития экономики, как территории опережающего развития (ТОР). Описаны теоретические подходы поляризованного развития, к которым восходит идея ТОР. Показаны особенности формирования территорий в Дальневосточном федеральном округе, их основные отличительные признаки от других типов территорий с особым режимом хозяйствования. Указана принципиальная возможность с помощью данного инструмента политики изменить экономическую и технологическую структуру Дальнего Востока.

Ключевые слова: «полюса роста», концепции пространственного развития, территории опережающего развития, Дальний Восток

Цель настоящей статьи – анализ такого нового института регионального развития, как ТОР. Сделана попытка привести теоретические основания данной концепции, выявить основные отличия от прочих существующих инструментов пространственного развития экономики. Кроме того, несмотря на очень малый срок, прошедший с начала реализации проекта, предпринята попытка выявить основные тенденции развития ТОР на Дальнем Востоке, а также проанализировать ключевые аргументы «за» и «против» данной институциональной новации.

К теории вопроса

В 1955 г. французский экономист Ф. Перру ввел в научный оборот концепцию «полюсов роста» [1], согласно которой государственные инвестиционные программы окажут максимальное влияние на региональный рост в том случае, если будут сконцентрированы в ограниченном количестве локаций, имеющих экономический потенциал. Ключевая идея теории полюсов роста состоит в том, что экономическое развитие не распределено равномерно по региону, а сосредоточено в определенных полюсах. В них зачастую расположена ведущая отрасль, вокруг которой развиваются связанные с ней напрямую или опосредо-

ванно отрасли. Экономии от масштаба, а также агломерационные эффекты вокруг полюса роста приводят к неравномерному, несбалансированному региональному развитию.

Перру считал, что инновационная активность исходит прежде всего от крупных фирм, доминирующих над своим окружением, оказывая влияние на экономические единицы посредством прямых и обратных связей. Экономическое пространство, таким образом, представляет собой совокупность центров (полюсов), из которых исходят центробежные силы в сочетании с центростремительными. Экономия, возникающую в таких полюсах роста, можно разделить на три типа. **Экономия, внутренняя по отношению к фирме**, возникает по мере увеличения масштабов производства. **Экономия, внешняя по отношению к фирме, но внутренняя по отношению к отрасли**, связана с локализацией отрасли и близостью взаимосвязанных фирм. По мере расширения отрасли удельные издержки выпуска для фирмы снижаются. **Экономия, внешняя по отношению к отрасли, но внутренняя по отношению к городской агломерации**, или экономия от урбанизации, определяется развитием городского рынка труда и широкого спектра услуг, доступом на крупный рынок.

Особенно популярна эта концепция в развивающихся странах, стремящихся придать импульс своим отсталым регионам. Для этой цели необходимо не расплывать инвестиционные ресурсы на весь регион, а сосредоточить на избранных территориях, имплантируя там потенциально пропульсивные отрасли. Концентрация промышленности в полюсах роста оправданна, несмотря на то, что она вносит структурный дисбаланс, так как в будущем увеличит в регионе среднедушевой доход.

Критики данной концепции указывают на ряд ее недостатков и ограничений. Опыт развивающихся стран показывает, что в регионах, богатых ресурсами, но социально и экономически отсталых, стимулирование полюсов роста не приносит успеха. Кроме того, ведущие отрасли, которые были технологически связаны с отдаленными от региона производствами, не генерировали импульсы развития на территории своего непосредственного размещения. В концепции акцентируется внимание на производственной деятельности и экономических возможностях, создаваемых ведущими отраслями. Однако для развивающихся стран эти аспекты не являются достаточными.

В своем исследовании неравномерности экономического роста между отдельными регионами Д. Бут выдвинул идею, что региональный рост будет наблюдаться там, где имеются отрасли, находящиеся в фазе быстрого роста [2]. А если в регионе преобладают отрасли, прошедшие фазу своего быстрого роста или находящиеся в фазе спада, экономический рост в них может происходить замедляющимися темпами.

Ранним стадиям жизненного цикла индустрии соответствуют быстрые технологические изменения, в то время как для более поздних характерно насыщение продуктовых рынков, и рост здесь достигается уже путем сокращения удельных расходов через экономию на масштабе производства. Связь между жизненным циклом отрасли и региональным ростом заключается в том, что последний зависит от того, какие отрасли преобладают в том или ином регионе. Эмпирическая проверка на данных по США за 1950–1982 гг. подтвердила, что штаты с доминированием устаревающих отраслей и не уделяющие должного внимания развитию новых производств со временем отстают по темпам экономического роста [2. Р. 449].

Д. Бут также отмечает одну важную особенность – новые отрасли, как правило, создаются новым бизнесом, а не крупными предприятиями в существующих отраслях. Развитие новых отраслей и производств в регионах, таким образом, связывается с организацией нового бизнеса. И чем выше в регионе темпы организации нового бизнеса, тем больше вероятность, что этот бизнес послужит базисом развития новых отраслей.

Основным барьером для развития нового бизнеса в регионах с уже сложившимися отраслями являются отрасли, уже прошедшие фазы своего быстрого роста. Они миновали стадию ориентации на предпринимательские решения (в шumpетерианском смысле) и находятся в фазе ориентации на управленческие решения. Последнее требует пояснения. На ранних стадиях развития отраслей технологии и продукция находятся в состоянии постоянных изменений. Это означает, что бизнес должен быть гибким и способным к быстрым инновациям. По мере созревания отрасли и укоренения технологии на первый план выдвигается достижение экономии от масштаба, а спектр проблем для фирм переключается с умения быть гибкими к умению успешно управлять крупномасштабным производством в условиях относительной технологической стабильности.

Присутствие большого числа управленчески ориентированных фирм в регионе, таким образом, ограничивает рамки образования нового бизнеса и создания новых отраслей. Такие фирмы гораздо меньше склонны к созданию новых продуктов, значительному изменению технологий. Их персонал способен управлять крупным производством, а не создавать и продвигать совершенно новые продукты и технологии. Кроме того, инвесторы предпочитают вкладывать средства в стабильные и устойчивые предприятия, нежели в рискованный бизнес. То же можно сказать и о других факторах производства: трудовые ресурсы предпочитают стабильность укоренившихся фирм, а поставщики ресурсов предпочитают крупные заказы зрелого бизнеса, нежели мелкие от новых малых предприятий.

Таким образом, структура промышленности должна оказывать существенное влияние на региональный экономический рост.

С полюсами роста и локализованными очагами экономической активности нередко связывается также существенная проблема так называемой анклавизации экономики. Данный эффект проявляется в экономической обособленности предприятий, которые занимают свою рыночную нишу и слабо связаны с внутренней экономикой (региона или страны в целом). В этом случае можно говорить о наличии отдельных очагов благополучия на общем фоне экономической стагнации. Так, Г.Б. Клейнер говорит о фрагментарности как о свойстве современной отечественной экономики [З. С. 13]. Если взять за основу ее пространственный срез, то и здесь можно обнаружить существенные различия в темпах и качестве роста отдельных сегментов. Подобная разбалансированность является, по мнению Г.Б. Клейнера, главным препятствием на пути развития экономики, поскольку устойчивый рост – свойство целостных и сбалансированных систем.

Концепции пространственного развития российской экономики

В 2005 г. Министерство регионального развития РФ опубликовало «Концепцию стратегии социально-экономического развития регионов Российской Федерации». Этот документ был одной из первых комплексных разработок в области регионального развития в постсоветское время. В нем представлена версия решения проблемы неравномерности регионального развития страны, когда

производственные ресурсы и капиталы в основном были сконцентрированы на немногих, главным образом, сырьевых, территориях. Именно тогда впервые прозвучала идея о том, что необходимо от политики выравнивания социально-экономического развития регионов перейти к политике поляризованного роста, сосредоточив ресурсы в нескольких ключевых регионах-локомотивах, призванных сформировать опорный каркас территории России. Логика авторов Концепции заключалась в том, что финансовые вложения в такие перспективные регионы, равно как и распространение на них льготных налоговых режимов, приведут к более высокой отдаче с точки зрения национального экономического роста. Постепенно эти регионы будут тянуть за собой более отсталых соседей, чьи экономические ресурсы будут востребованы при реализации крупных инвестиционных проектов в первых. Таким образом, экономический эффект, как предполагалось, будет распространяться далеко за пределы самих полюсов роста.

Однако Концепция несла в себе немалый риск деградации всех остальных регионов, не оказавшихся в числе «локомотивных». Помимо урезания финансирования отстающих регионов, Концепцией также предполагалось повышение в них миграционной мобильности населения. Финансирование опорных точек предполагало бюджетные преференции и федеральное участие в инвестиционных проектах. Основной же объем средств предусматривался за счет внебюджетных источников – инвестиций бизнеса. Но такой сценарий требовал наличия крупных пилотных проектов и серьезных вложений в инфраструктуру. Все это грозило существенным урезанием выделяемых прочим регионам финансовых средств, которых едва хватило бы на поддержание приемлемых социальных стандартов. В таком случае аргументы о том, что в будущем эти территории смогут развиваться за счет роста опорных точек, оказывались несостоятельными. Экономические связи между регионами оставались слабыми, а механизмов распространения эффектов развития за пределы полюсов роста Концепция не отражала. К тому же очевидным был обратный эффект – отток экономических ресурсов (включая трудовые) из слаборазвитых регионов в опорные.

Наконец, в Концепции не были четко определены критерии выделения регионов-«локомотивов». Предполагалось, что они должны создаваться на базе уже «успешных». Однако если регион

назначить «локомотивом» исходя из инфраструктурных, экономических или геополитических соображений, то, как отмечала Н.В. Зубаревич, он с большой вероятностью «съест» все выделяемые на него ресурсы, практически без какой-либо серьезной отдачи, в том числе и по отношению к соседним регионам [4]. Также был велик шанс стать полюсами роста и у регионов, богатых природными ресурсами, хотя зарубежная практика показывает, что они, как правило, не являются полосами роста. В полной мере это можно отнести и к России, где ресурсные регионы нельзя все же назвать развитыми, несмотря на формальные показатели среднедушевого ВРП, достигаемого за счет далеко не самого передового в технологическом плане индустриального развития.

В 2000-х годах академиком П.А. Минакиром была предложена концепция новой индустриализации Дальнего Востока, которая в пространственном аспекте отображается как система из двух дуг, в которой северная является географическим ареалом концентрации видов деятельности по эксплуатации эффективных и конкурентоспособных природных ресурсов, а южная дуга (соединяющая экономические центры юга Дальнего Востока – Владивосток, Хабаровск, Комсомольск-на-Амуре, Благовещенск) – место концентрации высокотехнологичных перерабатывающих производств и услуг [5. С. 254]. Эти производства должны опираться на технологические достижения национального и регионального научно-инновационного комплекса, и, по крайней мере, часть из них должна быть интегрирована в международные технологические цепочки, реализуя идею международного разделения труда. Реализация данной концепции позволила бы модернизировать экономическую структуру Дальнего Востока способом, соответствующим повышательной фазе длинной кондратьевской волны как глобальной, так и национальной динамики.

Реализация концепции новой индустриализации предполагала:

- создание комплекса высокотехнологичных производств по переработке регионального и транзитного сырья с экспортом и межрегиональным вывозом продукции переработки;
- формирование высокотехнологичных промышленных кластеров (аэрокосмического, судостроительного, нефте- и газохимического и пр.);
- создание инфраструктурного каркаса, обеспечивающего взаимодействие РФ с Азиатско-Тихоокеанским регионом;

- создание системы опорных городов и узлов промышленного каркаса.

Предполагалось, что с формированием южной дуги возникнет так называемая контактная зона с сопредельными экономиками Северо-Восточной Азии. Конкретный механизм формирования данных дуг не предлагался, поскольку концепция представляла собой общую идею целенаправленного развития.

Подобная идея оказалась востребованной в КНР, где действовала государственная программа модернизации старой промышленной базы. В рамках ее реализации в сопредельных с Россией территориях Северо-Восточного Китая была создана промышленная дуга, которая фактически взяла на себя функции «перехвата» российского ресурсного экспорта [5. С. 256], объемы которого возросли не в последнюю очередь благодаря строительству магистральной энергетической и транспортной инфраструктуры в границах южной дуги, а также наращиванию запасов и добычи минерально-сырьевых ресурсов в пределах дуги северной. Другими словами, вместо функции «перехвата» ресурсов система двух промышленных дуг на Дальнем Востоке стала выполнять функцию ресурсной «подкачки» для модернизированной промышленной базы Северо-Восточного Китая. Тем не менее возможность формирования высокотехнологичных производств в пределах южной дуги не утрачена, но требует более масштабных институциональных преобразований.

Принципы формирования ТОР

Федеральная целевая программа «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года» была принята в 2013 г. Идея создания ТОР появилась в новой редакции программы 2014 г. В конце того же года был подписан закон о территориях опережающего социально-экономического развития. Первостепенной задачей он ставит развитие Дальнего Востока, поэтому первые три года специальные территории будут создаваться только на территории Дальневосточного федерального округа. При этом границы ТОР не включают в себя субъекты Федерации целиком, а представляют собой отдельные площадки, на которые будут распространяться закрепленные законом льготы. Закон подразумевает создание ТОР на территории любых субъектов Федерации, однако на первом

этапе ТОР выступают в качестве специфического инструмента развития Дальнего Востока. Распространение данного механизма на остальную территорию страны предполагается лишь при получении успешных результатов.

ТОР по сути имеет все признаки свободных экономических зон. На этих площадках устанавливается режим осуществления предпринимательской деятельности с особыми благоприятными условиями для привлечения инвестиций, ускоренного социально-экономического развития и обеспечения комфортных условий для жизнедеятельности населения. Территории опережающего развития имеют свою специализацию, поскольку Правительством утверждается перечень видов экономической деятельности, которыми могут заниматься резиденты. Для зарегистрированных в них предприятий будут действовать различные льготы (налоговые каникулы, сниженные налоговые ставки, таможенные льготы). На территориях также вводится облегченный режим для иностранной рабочей силы: не требуется разрешение на работу, не будут действовать квоты. Отсутствуют и пошлины на любые ввозимые для производственных нужд импортные товары. Для резидентов ТОР предусмотрен более широкий набор льгот, по сравнению с особыми экономическими зонами:

- снижение ставки по налогу на прибыль (0–5% в течение первых пяти лет после получения первой прибыли);
- снижение ставки по налогу на добычу полезных ископаемых;
- освобождение от уплаты налогов на имущество и землю;
- снижение ставок обязательных платежей по страховым взносам до 7,6% в течение 10 лет с момента получения статуса резидента.

Последние два аспекта являются наиболее привлекательными для компаний. Прибыль предприятий – величина всегда переменная, имущество же – относительно постоянная. С этой точки зрения льготы по налогу на прибыль малозначимы для бизнеса в сравнении с прочими видами налогового бремени. Даже небольшая прибыль уже говорит о здоровой бизнес-среде в регионе. В то же время налог на имущество является относительно постоянной статьей затрат, которая увеличивает нагрузку на бизнес, особенно в периоды экономической рецессии, когда доля этого налога повышается в результате сокращения прибыли. Таким образом, рост налогов на имущество сказывается на замедлении экономического развития. Привлекательность

для компаний пониженных ставок платежей по страховым взносам также трудно переоценить, поскольку создание и содержание рабочих мест при действующих ставках отчислений в условиях Дальнего Востока представляются крайне затратными.

Резидентами территории опережающего развития могут быть только вновь создаваемые предприятия, не имеющие филиалов и представительств за ее пределами. Таким образом, перенос деятельности действующих предприятий на территорию ТОР невозможен. Данный аспект является объектом постоянной критики со стороны деловых кругов и экспертного сообщества, поскольку ставит действующие предприятия в заведомо неконкурентное положение по сравнению с резидентами ТОР. Минимальный объем инвестиций должен составлять 500 тыс. руб. при наличии инвестиционного проекта высокой степени проработки. Малые и средние предприятия, не удовлетворяющие этим условиям, могут быть вовлечены в деятельность на территориях опережающего развития опосредованно, через оказание сервисных и производственных услуг для участников ТОР.

В 2015 г. и 2016 г. Правительство РФ одобрило создание территорий опережающего развития «Хабаровск» и «Комсомольск» в Хабаровском крае, «Надеждинская», «Большой Камень», «Михайловская» в Приморском крае. На площадке «Надеждинская» анонсировано создание мультимодального транспортно-логистического комплекса, а также ряда обрабатывающих и сборочных предприятий (лесопереработка, переработка минерального сырья, производство продуктов питания). Объем планируемых частных инвестиций – более 37 млрд руб. Бюджетные инвестиции на строительство инфраструктуры на первом этапе предполагаются в объеме 3,9 млрд руб.*

В августе 2015 г. в Приморском крае создана ТОР «Михайловская», специализирующаяся в сельском хозяйстве и производстве пищевых продуктов. Анонсированный объем частных инвестиций составляет 45 млрд руб. На строительство инженерной и транспортной инфраструктуры из бюджетов Приморского края и входящих в него муниципальных районов запланировано 4,4 млрд руб.

В ТОР «Хабаровск» выделены и начинают осваиваться три площадки: «Ракитное» (создание кластера строительных

* Данные Минвостокразвития РФ. URL: <http://minvr.ru>

материалов, пищевая и сельскохозяйственная промышленность, металлургия), «Авангард» (машиностроение, сельскохозяйственная промышленность), «Аэропорт» (логистика, гостиничный и деловой центр). На конец 2015 г. в качестве перспективных значатся около 23 инвестиционных проектов на общую сумму около 36,7 млрд руб. Государственная поддержка на создание инфраструктуры площадок составляет 2,36 млрд руб.

В ТОР «Комсомольск» также выделены три площадки: «Амурлитмаш» (территория бывшего машиностроительного предприятия), «Парус» (авиа- и судостроение, машиностроение, пищевая промышленность), «Амурск» (деревопереработка и др.). Общий объем заявленных инвестиций составляет около 12 млрд руб., государственных инфраструктурных – 1,23 млрд руб. Следует отметить, что на территории г. Комсомольска-на-Амуре формально продолжает действовать кластер авиа- и судостроения. Ключевыми предприятиями кластера являются Комсомольский-на-Амуре авиационный (КнААЗ) и Амурский судостроительный заводы. В конце 2015 г. на уровне Президента РФ было объявлено о приоритетном комплексном развитии г. Комсомольска-на-Амуре.

В январе 2016 г. в Приморском крае создана ТОР «Большой камень», специализация – судостроение. В 2009 г. было начато строительство верфи крупнотоннажного судостроения на ОАО «Дальневосточный завод “Звезда”» в Приморском крае, которая будет первой российской специализированной верфью (большинство крупнейших российских верфей являются универсальными). Общая сумма частных инвестиций в проект по созданию верфи составит более 160 млрд руб., инфраструктурные инвестиции оцениваются в 3,2 млрд руб.

В планах развития значатся еще несколько дальневосточных ТОР: «Приамурская» (промышленная и логистическая деятельность) и «Белогорск» (агропромышленная специализация) в Амурской области, «Камчатка» (туристическо-рекреационная, логистическая деятельность), «Беринговский» (добыча полезных ископаемых) в Чукотском АО, индустриальный парк «Кангалась» в Республике Саха (Якутия). Основные критерии выбора указанных площадок – заинтересованность потенциальных инвесторов в реализации проектов на данных территориях, наличие «якорных» инвесторов, проработка вопроса инфраструктурной обеспеченности. В ТОР «Приамурская» в качестве крупных

инвестиционных проектов выступают цементный и нефтеперерабатывающий заводы. Данная территория опережающего развития является наиболее инвестиционно емкой на Дальнем Востоке – объем заявленных инвестиций составляет почти 130 млрд руб. Интерес к площадке проявляют китайские инвесторы [6. С. 35].

Возникает вопрос: в чем различие между территориями опережающего развития и особыми экономическими зонами? В сентябре 2016 г. Правительство России досрочно прекратило деятельность восьми особых экономических зон (ОЭЗ), в том числе двух дальневосточных – портовой зоны «Советская Гавань» (Хабаровский край) и туристско-рекреационной зоны на о. Русский (Приморский край), ввиду отсутствия зарегистрированных резидентов. Портовая зона создавалась для реализации экспортных планов крупных компаний, которые должны были вложить средства в строительство портовых терминалов, однако их заявки так и не были удовлетворены. ОЭЗ на о. Русский создавалась под турпоток во Владивосток из стран Азии, который ожидался после проведения Саммита АТЭС в 2012 г.

Базовые принципы формирования ОЭЗ практически идентичны таковым в случае ТОР: за счет бюджетных средств осуществляется развитие инфраструктуры, а компаниям-резидентам предоставляются налоговые, таможенные и прочие льготы. Номинальные заявляемые преимущества ТОР состоят в более широком перечне налоговых льгот. Так, если режим ОЭЗ обеспечивает снижение издержек резидентов до 30% по сравнению с общим режимом хозяйствования, то, по некоторым оценкам, в рамках ТОР экономия составит около 40% [6. С. 32]. В качестве принципиальной новации ТОР по сравнению с режимом ОЭЗ провозглашена индивидуальная работа с каждым инвестором. В чем состоит особенность этого положения, сказать трудно, однако, по-видимому, речь идет о каких-либо специальных условиях для каждого из потенциальных инвесторов. Если в рамках ОЭЗ основные надежды возлагались на силы свободного рынка, которые должны проявлять себя при наличии льготных условий для инвесторов, то в ТОР гораздо больше внимания уделяется организационному участию государства.

Значительный пласт критики ТОР посвящен проблеме так называемой «китайской угрозы». Действительно, население приграничных районов КНР в несколько раз превышает население

Дальневосточного федерального округа, а китайский бизнес активно осваивает приграничные регионы Дальнего Востока, главным образом, в сферах сельского хозяйства и вывоза (или примитивной переработки) минеральных и лесных ресурсов. В законе о территориях опережающего развития содержатся условия, по мнению ряда экспертов, открывающие масштабные возможности для злоупотреблений со стороны иностранных компаний, что способно негативно сказаться на развитии отечественного предпринимательства. Так, иностранным компаниям разрешается изымать земельные участки и расположенное на них недвижимое имущество с компенсацией, размер которой определяется самой компанией. Также в разрешении неограниченного приема на работу иностранных граждан видится угроза массового привлечения низкоквалифицированной иностранной рабочей силы. Однако здесь стоит вспомнить базовый принцип движения факторов производства, в соответствии с которым капитал перемещается туда, где может произвести наибольший предельный продукт. Последний, в свою очередь, обратно пропорционален предельному продукту труда. В этой связи относительно более низкооплачиваемая иностранная рабочая сила является важным условием прихода иностранных инвесторов.

Опыт создания ТОР в Хабаровском крае

Территории опережающего развития, созданные в Приморском и Хабаровском краях, а также в Амурской области, представляют собой узлы, формирующие каркас так называемой южной дуги, о которой упоминалось в концепции «новой индустриализации» Дальнего Востока. При этом, исходя из сложившейся промышленной структуры и экономического потенциала территорий, ТОР Хабаровского края несут в себе возможности формирования высокотехнологичных промышленных кластеров, а также создания инфраструктурного каркаса, обеспечивающего взаимодействие РФ с Азиатско-Тихоокеанским регионом.

Целью создания ТОР «Комсомольск» является размещение и развитие на его территории высокотехнологичных производств в сфере авиастроения – металлообработки, производства комплектов, ориентированных на импортозамещение. В развитых странах комплексы высокотехнологичных (и не только) предприятий зачастую существуют в виде кластеров – множества локально

сконцентрированных и взаимосвязанных компаний, одновременно конкурирующих и кооперирующихся между собой. Причем главной их структурной характеристикой, в отличие от производственных комплексов, выступает преобладание мелких и средних производств. Среди основных факторов притяжения компаний в кластер можно назвать наличие трудовых ресурсов, близость рынков сбыта, доступность финансовых и административных услуг. Инфраструктурная обеспеченность территории также играет весомую роль: предприятия притягивает к определенной географической местности наличие развитой транспортной инфраструктуры и системы коммуникаций. Исследования функционирования мировой авиастроительной индустрии показывают, что крупные предприятия данной отрасли являются центрами генерации высоких технологий на территориях своего размещения.

Данные производства предполагается разместить на промышленной площадке ТОР «Комсомольск». Главный потребитель продукции резидентов ТОР – Комсомольский-на-Амуре авиационный завод, выпускающий в том числе региональный пассажирский самолет «Суперджет-100». Якорным резидентом и инвестором ТОР «Комсомольск» является компания «Эпсилон-2», с которой в сентябре 2015 г. было подписано инвестиционное соглашение. Данный проект по сборке комплектующих деталей для авиационного завода был призван стать первым успешным опытом локализации производства пассажирского самолета – высокотехнологичной продукции, значение которой для развития экономики Дальнего Востока трудно переоценить.

Мировой опыт развития аэрокосмических кластеров показывает, что главным фактором их формирования выступают естественные рыночные причины – растущие объемы выпуска продукции головными предприятиями, когда дальнейшее осуществление полного производственного цикла (в рамках специализации) внутри этих предприятий при увеличении масштабов производства грозит снижением эффективности и в то же время возникает гарантированный спрос на соответствующие производственные услуги со стороны головного производителя. Выполняются ли эти, а также другие условия в случае с комсомольским авиапредприятием?

На протяжении всего 2016 г. осуществление в г. Комсомольск-на-Амуре данного амбициозного проекта, имеющего

для Дальнего Востока не только практическую, но и имиджевую значимость, находилось под вопросом, который до конца не снят и по сегодняшний день, несмотря на заверения компании. Хотя компания стала самым первым резидентом комсомольской площадки, начало реализации проекта постоянно переносилось. Одна из причин – проблемы с финансированием: данный проект не значится в списке поддерживаемых Фондом развития Дальнего Востока, попадание в который возможно только при достаточно серьезной проработке проекта и высоких гарантиях возврата средств фонду [7]. Кроме того, существуют неопределенность по обеспечению предприятия гарантированными заказами со стороны головного производителя самолетов, а также проблемы с наличием достаточного количества высококвалифицированных трудовых ресурсов. Последние два аспекта носят объективный экономический характер, и именно они являются критичными для организации вокруг головного сборщика пула локализованных поставщиков.

В 2016 г. было объявлено о том, что компания-инвестор собирается строить аналогичный завод в Свердловской области, на площадках индустриального парка «Богословский». Несмотря на ее заверения о продолжении реализации проекта на Дальнем Востоке, возникают опасения в создании дублирующих друг друга производств. Если в рамках национальной экономики строительство импортозамещающих производств в сфере авиастроения является безусловным благом, то с точки зрения развития Дальнего Востока на новой высокотехнологичной платформе возможный перенос проекта на Урал – негативный прецедент. Выпадение данного проекта может дискредитировать идею о специализации ТОР «Комсомольск» на высокотехнологичных производствах, поскольку в «сухом остатке» резидентами ТОР останутся лишь предприятия деревообрабатывающей и пищевой промышленности.

В отличие от комсомольской площадки, ТОР «Хабаровск» представляет собой динамично развивающийся проект, наиболее освоенный и относительно привлекательный для инвесторов, не в последнюю очередь из-за лучшей проработки вопросов с инфраструктурной обеспеченностью. Кроме того, ТОР «Хабаровск» имеет более удачное географическое расположение, находясь на границе

с Китаем, на пересечении международных железнодорожных и воздушных транспортных путей. Здесь уже функционирует якорный инвестор – совместная российско-японская компания «JGC Эвергрин» по производству овощей в закрытом грунте. В рамках первой очереди построен тепличный комплекс площадью 2,5 га. Предприятие удовлетворяет в основном локальный круглогодичный спрос населения на свежие овощи с перспективой расширения сбыта на весь Дальний Восток. В 2017 г. ожидается запуск второй очереди проекта. Другим инвестором, уже реализующим проект на хабаровской площадке, является компания «Технониколь-ДВ» по производству теплоизоляционных материалов. Предприятие нацелено на удовлетворение не только дальневосточного спроса, но и на экспортные поставки. Также находятся в стадии реализации проекты по производству трубной полимерной продукции, сборке дорожно-строительной техники.

Заключение

Ввиду незначительных сроков, прошедших с момента начала реализации проекта по созданию территорий опережающего развития на Дальнем Востоке, пока рано делать фундаментальные выводы о реальной, а не заявленной динамике инвестиций в них, равно как и об успешности или неуспешности данного инструмента развития экономики. С одной стороны, опасения в усилении анклавизации экономики в результате придания импульса развитию отдельных локальных образований имеют под собой основания [8]. Действительно, если развитие ТОР будет ориентировано само на себя, вне связи с окружающим их пространством, то это грозит усилением анклавизации развития уже имеющихся промышленных узлов, в которых сосредоточение разрозненных производств не станет гарантией возникновения технологических импульсов, способных распространяться за пределы особых территорий. В свою очередь, эти производства будут пользоваться предоставляемыми им в рамках таких территорий льготами, получая преимущество перед аналогичными предприятиями других районов, не входящих в «анклавы». При этом будут отсутствовать стимулы к дальнейшему технологическому развитию.

С другой стороны, отбор потенциальных площадок и определение их приоритетной специализации – чрезвычайно непростая задача. А именно это условие необходимо для получения

в перспективе агломерационных эффектов, внутренней и внешней экономии от масштаба, которые являются факторами формирования подлинных полюсов роста экономики. Есть определенные основания полагать, что на территориях опережающего развития учтены основные ошибки и недостатки организации особых экономических зон. К тому же как географически, так и в плане потенциальной специализации территории опережающего развития могут стать опорным каркасом процесса новой индустриализации, которая предполагает формирование производственной структуры региона на базе использования его научно-образовательного, инновационного потенциала, а также на основе адаптированных технологических решений.

Данный процесс подразумевает создание промышленной структуры, ориентированной на кооперационные взаимодействия с внутренними и внешними агентами и отражающейся как на эксплуатации сырьевых ресурсов, так и на новых, в том числе наукоемких видах деятельности и продуктах. Последний аспект подразумевает опору на существующие в регионе высокотехнологичные виды деятельности, занявшие определенную нишу на глобальных рынках, но пока еще остающиеся «анклавными» по отношению к экономике территории своего расположения.

Крупные высокотехнологичные предприятия являются движущей силой создания полностью новых отраслей. На их основе и в рамках производственной кооперации с ними могут создаваться предприятия, реализующие научно-исследовательский потенциал, в том числе на базе технологий гражданского, двойного и военного назначения. Наиболее очевидные преимущества для создания новых отраслей на Дальнем Востоке связаны с производственным потенциалом КнААЗа – предприятия, производящего современные пассажирские реактивные самолеты и занявшего свою нишу на глобальном рынке высокотехнологичной продукции, с перспективами дальнейшего укрепления в ней. Структура будущих новых производств, с одной стороны, диктуется специализацией головного производителя, с другой – возможностями, открываемыми теми отраслями, которые являются совершенно новыми для региона, но в то же время в глобальном масштабе находятся в фазе динамичных технологических изменений.

Группа потенциальных производств рассматривается как движущая сила технологического развития и охватывает отрасли,

находящиеся в фазе быстрого роста. К ним относится производство авионики и авиационных композитных материалов. Авионика на сегодняшний день является наиболее инновативным сектором авиастроения. Исследования показывают, что в рамках крупных мировых авиастроительных кластеров сектор авионики оказался наиболее динамичным как в плане роста производства, так и в сфере патентной активности. Возникновение этой отрасли в свою очередь отвечало бы задаче технологического развития региона путем «оседлания» волны жизненного цикла новой технологии в фазе ее роста.

Таким образом, КнААЗ является одним из тех ресурсов, на основе которых необходимо организовать производства, способствующие повышению технологического уровня экономики ДФО. Это приведет к формированию и выходу технологических связей за пределы территории непосредственной локализации предприятий, придавая импульс развитию всей остальной территории региона.

Литература

1. *Barr J.* Growth Pole Strategies in Regional Economic Planning: A Retrospective View. Part 1. Origins and Advocacy // *Urban Studies*. – 1999. – Vol.36. – № 7. – P.1195–1215.
2. *Booth D.* Long Waves and Uneven Regional Growth // *Southern Economic Journal*. – 1986. – Vol. 53. – № 2. – P. 448–460.
3. *Клейнер Г.Б.* Мезоэкономические проблемы российской экономики // *Экономический вестник Ростовского государственного университета*. – 2003. – Т. 1. – № 2. – С. 11–18.
4. *Широков А.* Аргумент в пользу богатых // *Эксперт Северо-Запад*. – 2005. – № 43 (248). URL: http://expert.ru/northwest/2005/43/43no-82_48406
5. Синтез научно-технических и экономических прогнозов: Тихоокеанская Россия – 2050 / под ред. П.А. Минакира, В.И. Сергиенко; Рос. акад. наук, Дальневост. отд-ние, Ин-т экон. исследований. – Владивосток: Дальнаука, 2011. – 912 с.
6. *Кашина Н.В.* Территории опережающего развития в Дальневосточном регионе: особенности создания // *Известия ДВФУ. Экономика и управление*. – 2015. – № 3. – С. 29–41.
7. *Веревкина В.* Энергия на исходе // Информационно-аналитическое агентство «Восток России», 16.06.2016. URL: <http://www.eastrussia.ru/material/energiya-na-iskhode>
8. *Крюков В.А.* «Квадратура» анклавной экономики // *ЭКО*. – 2017. – № 2. – С. 2–4.