

УДК 338.244.1

## ПРОБЛЕМЫ ЭФФЕКТИВНОГО ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ТЕРРИТОРИЙ ОПЕРЕЖАЮЩЕГО РАЗВИТИЯ В ПРИМОРСКОМ КРАЕ

**Стихилияс И.В., Кривошапова С.В.**

*ВГУЭС «Владивостокский государственный университет экономики и сервиса»,  
Владивосток, e-mail: ilonastihilyas@mail.ru*

Дальний Восток имеет важное геополитическое значение для страны, вместе с тем уровень хозяйствующих структур Дальневосточного региона обуславливает необходимость реализации не только дополнительных антикризисных мер государством, но и принятия мер по ускорению развития на основе привлечения отечественных и иностранных инвесторов в регионы. В данном случае, существует необходимость сбалансированного и продуманного подхода внедрения механизма экономических мер для эффективной поддержки ТОРов, которые в дальнейшем будут способствовать реализации основной цели развития Дальнего Востока, а также привлечение инвесторов Азиатско-Тихоокеанского региона, активное участие которых, при благоприятных условиях, даст возможность Приморскому краю подняться на более высокий социально-экономический уровень и занять достойное место на мировой арене. Рассмотрены аспекты инвестиционной привлекательности социально-экономического развития Приморского края. Проанализированы важнейшие инвестиционные проекты, способствующие развитию края. Выявлены проблемы, возникающие в связи с созданием территорий опережающего развития в Приморском крае. Предложен комплекс мер, нацеленный на решение задач эффективного функционирования территорий опережающего развития в Приморском крае.

**Ключевые слова:** территории опережающего развития, свободный порт Владивосток, инвестиционный климат, инвестиционные проекты, иностранные инвесторы, эффективность функционирования территорий

## EFFICIENT FUNCTIONING OF THE PROBLEM AREAS ADVANCED DEVELOPMENT IN PRIMORSKY REGION

**Stikhilyas I.V., Krivoshapova S.V.**

*Vladivostok State University of Economics and Service,  
Vladivostok, e-mail: ilonastihilyas@mail.ru*

The far East is of great geopolitical importance for the country, however the level of business structures of the far Eastern region necessitates the implementation of additional anti-crisis measures by the government, but also the adoption of measures to accelerate development by attracting domestic and foreign investors in the regions. In this case, there is a need for a balanced and thoughtful approach to the introduction of a mechanism of economic measures for effective support of Trades, which will continue to contribute to the realization of basic goals of development of the Far East, as well as attracting investors in the Asia-Pacific region, the active part which, under favorable conditions, will give the opportunity Primorsky Region to rise to a higher socio-economic level and to occupy a worthy place on the world stage. Considered aspects of the investment attractiveness of the socio-economic development of Primorsky Region. Analyzed major investment projects, contributing to the development of the region. Identified issues arising in connection with the establishment of priority development areas in Primorsky Region. Complex of measures aimed at solving problems of effective functioning of priority development areas.

**Keywords:** territories of priority development, free port of Vladivostok, investment climate, investment projects, foreign investors, the efficiency of the territories

В период мирового финансово-экономического кризиса, благодаря реализации антикризисных мер, российскому правительству и правительствам субъектов федерации Дальневосточного региона нашей страны удалось не допустить банковского кризиса, повальной безработицы и массового банкротства предприятий. Тем не менее финансово-экономический кризис, безусловно, внес коррективы в перспективы экономического развития нашей страны, в изменение уровня экономической безопасности России и ее Дальневосточных территорий в ближайшее десятилетие [2].

Известно, что Дальний Восток в силу своего географического положения, стратегических установок позиционирования

России и Дальнего Востока в Азиатско-Тихоокеанском регионе, унаследованных и современных особенностей, а также проблемного развития является особым объектом государственной политики [5].

Многие негативные тенденции до сих пор продолжают сказываться на сниженной траектории экономического развития Дальнего Востока. В первую очередь отток населения из региона, значительный износ основных фондов, физический и моральный, отставание депрессивных от успешных территорий, заметное отставание Дальнего Востока от многих стран АТР, особенно соседних регионов Китая [4].

На этом общем фоне, экономические показатели указывают на то, что за последние

несколько лет на Дальнем Востоке прирост основных средств сократился практически в два раза. В период с 2012 по 2014 г. происходило заметное сокращение темпов роста валового внутреннего продукта (ВВП), промышленного производства и других показателей. Рост ВВП в 2014 году составил 1,39% против 3,4% в 2013 году. Со стороны производства это замедление, прежде всего, было связано с пониженной динамикой промышленного производства, оптовой и розничной торговли, строительства, операций с недвижимым имуществом и чистых налогов на продукты. Также замедление роста ВВП было обеспечено низкой динамикой потребительской активности населения и динамикой накопления основного капитала. Одним из ключевых факторов, сдерживающих развитие Дальнего Востока является невысокая степень диверсификации и инновационности региональной экономики, имеющей ярко выраженную ресурсную направленность при низкой степени переработки природных ресурсов.

Кроме того, сбой в экономике Дальнего Востока происходит за счет недополучения добавленной стоимости, невыгодных условий экспортно-импортного обмена, занижения налоговой базы субъектов федерации, усиления диспропорций в уровне социально-экономического развития отдельных территорий. Все это требует крупномасштабных инвестиций, которые невозможно профинансировать за счет внутренних ресурсов самого региона. Такое положение практически впадает в зависимость восточных территорий России от притока капитала извне.

Анализ данного положения Дальнего Востока позволяет сделать вывод о том, что уровень хозяйствующих структур Дальневосточного региона нашей страны обуславливает необходимость реализации не только дополнительных антикризисных мер государством, но и принятия мер по ускорению развития экономики России на основе привлечения иностранных инвесторов в регионы.

На основании этого Минэкономразвития для создания благоприятного инвестиционного климата на Дальнем Востоке была разработана стратегия по организации территорий опережающего социально-экономического развития (ТОСЭР), которая предполагает строительство мультимодального транспортно-логистического комплекса, развития машиностроения, пищевой, фармацевтической и легкой промышленности, производства строительных материалов, включая производственную логистику [8].

После проведения саммита АТЭС в сентябре 2012 г. во Владивостоке высшим руководством страны, была провозглашена политика ускоренного развития Дальнего Востока. В качестве одного из приоритетов

такой политики делался упор властей на концепцию территорий опережающего развития (ТОР), предполагающую приток инвестиций и скоротечное развитие производства регионов Приморского края, в число которых вошли два крупных района – Надеждинский и Михайловский районы.

Надеждинский промышленный парк рассматривается в качестве пилотного проекта территории опережающего развития, который подразумевает льготные налоговые условия и упрощенное администрирование. Основным направлением проекта является строительство транспортно-логистического комплекса. Согласно проектным данным суммарная стоимость Надеждинского промышленного парка составит не менее 30 млрд рублей за счет частных инвестиций.

ТОР «Михайловский» планирует специализироваться на размещении крупных сельскохозяйственных производств и центров глубокой переработки и логистики сельхозпродукции. Такие проекты в первую очередь ориентированы на экспорт и импортозамещение.

Практически осуществлена первая очередь инвестиционного проекта «Интегрированная Развлекательная Зона «Приморье» (ИРЗ «Приморье»), разработанного «Корпорацией развития Приморского края» совместно с Администрацией края, где общий объем капитальных вложений составляет 55,5 млрд рублей. Подписано соглашение об инвестициях в интегрированную развлекательную зону «Приморье» на 700 миллионов долларов с одной из крупнейших компаний (Melco International Development Limited). Другая немалоизвестная компания Naga Corporation Ltd заинтересована инвестировать в игровую зону порядка 350 млн долларов. С российской стороны партнером по созданию развлекательной зоны выступила «Первая игровая компания Востока», которая предусматривает строительство на территории игровой зоны «Приморье» гостиничных комплексов, казино, торгово-развлекательного и административно-офисного центра, яхт-клуба, гольф-клуба, аквапарка, гостевых вилл, ресторанов и горнолыжного склона.

Такой благоприятный инвестиционный потенциал Приморского края привлек большой интерес к проектам края со стороны китайских предпринимателей. Состоялся целый ряд переговоров о том, чтобы заключить двусторонние договоры в области инвестиционного сотрудничества, в том числе в области торгово-экономического сотрудничества. Китайские бизнесмены выразили огромный интерес к тому, чтобы войти в состав резидентов ТОРа «Михайловский», внедрить проекты в области гостиничного бизнеса, реализацию сельскохозяйственных

проектов и постройку двух зерновых терминалов мощностью 100 тысяч тонн. С крупной китайской компанией «Грэйтвэй» были проведены переговоры о Свободном порте Владивосток, свободный режим которого согласно Федеральному закону вступил в силу 12 октября 2015 года. В этом плане заинтересованность со стороны китайского бизнеса и правительственных кругов достаточно высока и имеет твердое намерение стать резидентом Свободного порта Владивосток в режиме порто-франко.

В это же время в Харбине проходили переговоры в области международных транспортных коридоров (МТК), где инвестиционным агентством были представлены результаты и подготовлены материалы по технико-экономическим аспектам проектов «Приморье-1» и «Приморье-2».

«Приморье-1» является частью международного транспортного коридора «Суйфэньхэ». Маршрут включает в себя региональную автомобильную дорогу «Уссурийск – Пограничный – Госграница», а также часть федеральной автодороги А-370 «Уссури»: Хабаровск – Владивосток от Уссурийска до Артема, региональную автодорогу «Подъезд к аэропорту Владивостока» и региональную автодорогу «Владивосток – Находка – порт Восточный».

Согласно данным Инвестиционного Агентства, данный проект составит 114,5 млрд рублей. При этом средства федерального бюджета – 63 млрд рублей – это 55% совокупных инвестиций. Со стороны региона обеспечивается содержание и ремонт дороги [7].

«Приморье-2» является частью Туманганского коридора, идущего на Монголию по маршруту: Чанчунь – Цилинь – Хунчунь – Краскино – порт Зарубино – и далее морские линии. Важнейшей составной частью международного транспортного коридора (МТК) «Приморье-2» является автомобильная дорога «Госграница – порт Зарубино».

Общая стоимость инвестиций в этот проект составляет 44,7 млрд рублей. Доли участия сторон в проекте планируется оптимизировать, для того чтобы частные инвестиции были окупаемыми. Для этого был объявлен капитальный грант в размере около 31,3 млрд рублей, то есть примерно 70% от совокупных инвестиций.

Безусловно, согласно экономическим прогнозам создание ТОРа при благоприятных обстоятельствах окажет положительные эффекты как на бюджетно-экономическую, так и на социальные сферы Приморского края. Ежегодные налоговые поступления в краевой бюджет только от работы промпарка составят более 2,5 млрд рублей. Что касается социальной сферы – это появление большого количества рабочих мест в разных сферах деятельности, развитие строи-

тельства, архитектуры, качественно новый скачок в оказании услуг, привлечение иностранных технологий и техники, развитие туристической деятельности. Также, по прогнозным данным, строительство ТОРа должно во многом удешевить продукцию для населения. Предполагается, что функционирование агропромышленных комплексов снизит цены на мясо, мясную и сельскохозяйственную продукцию. Развитие сухого порта подразумевает снижение цен на товары, что может привести к большому спросу, а значит, и к большому товарообороту.

С созданием Свободного порта Владивосток, по прогнозным данным, ожидается существенный рост ВРП Приморского края – в 2,2 раза к 2025 году (до 1,4 трлн рублей) и в 3,4 раза к 2034 году (до 2,1 трлн рублей). Прирост ВРП Дальневосточного федерального округа к 2025 году при этом может составить 1,97 трлн рублей. Количество вновь созданных рабочих мест оценивается в 84,7 тыс. человек – к 2021 году, 108 тыс. человек – к 2025 году, 468,5 тыс. человек – к 2034 году. Кроме того, режим данной свободной экономической зоны предполагает сокращенные сроки получения разрешительной документации для объектов капитального строительства, а также другие меры по упорядочению и снижению административной нагрузки на бизнес. В частности, в свободном порту будет сокращено время проведения контрольных проверок. Благодаря облегченному таможенному режиму и другим привилегиям и преференциям, порт Владивосток за год сможет перерабатывать 14,2 млн тонн грузов (+6,5%) [9].

Все эти проекты обсуждались на Восточном экономическом форуме в сентябре 2015 г., где они нашли своих инвесторов и по итогам которого было заключено 80 соглашений представителями стран АТР на общую сумму 1,3 трлн рублей. Итогом форума послужило заключение важных инвестиционных контрактов, направленных на развитие различных отраслей края.

Однако, основываясь на реальной экономической ситуации, нельзя упускать из виду и возможные риски. Например, существующая транспортная система Владивостока и других территорий имеет массу инфраструктурных проблем. Это говорит о том, что возросший грузопоток через действующие порты приведет к перегруженности железнодорожных и автомобильных магистралей. В сложившейся ситуации выход видится лишь в выносе основной доли возрастающих грузопотоков за пределы Владивостока и в строительстве нового мощного глубоководного порта в пределах Владивостокской агломерации.

Другая проблема – вместо развиваемой в последние годы на государственном уровне

экспорта продукции с высокой добавленной стоимостью беспощадный режим может спровоцировать рост экспорта необработанного сырья: древесины, нефти, газа, металлов, рыбы и других природных ресурсов Дальнего Востока и Сибири. Также облегченный ввоз импортной сельхозпродукции может привести к усилению конкурентного давления на аграрную отрасль Приморья [3].

Немаловажной проблемой является распределение полномочий между органами местного самоуправления и Управляющей компанией свободного порта Владивосток, в частности в вопросах передачи в распоряжение земельных участков и объектов инфраструктуры, с учетом оценки конкуренции новых резидентов свободного порта с работающими здесь субъектами хозяйствования. Внимательно следует подойти к определению специализированных территорий в рамках свободного порта. В ряде случаев предпочтительнее было бы применение дифференцированного подхода: вместо выделения специализированных территорий для некоторых территорий свободного порта возможно выделение специализированных функций с последующей передачей прав резидентам. Например, в целях оптимизации грузопотоков за отдельными портами закрепить приоритетные функции – перевалка угля, минеральных удобрений, нефтепродуктов, зерна, контейнеров, комплекствующих и др.

Представляется целесообразным формирование перечня приоритетных видов деятельности на территории свободного порта с учетом особенностей региона, интересов и перспектив его развития. Такая работа должна обязательно согласовываться с руководством Владивостока и Приморья. В этом случае серьезной проработки требует предварительный расчет плановых расходов и предполагаемых доходов и их распределения между местным и федеральным бюджетами. Необходимо совершенствование нормативно-правовой базы, регламентирующей деятельность на всех уровнях территорий (местном, региональном и федеральном).

По мнению академика РАН, директора Тихоокеанского института географии Дальневосточного отделения РФ Петра Бакланова, комплексное развитие Приморского края невозможно без разработки специальной, детальной планировки территории свободного порта, ее микрозонирования, в особенности – береговых структур южного Приморья и прибрежной зоны. Эту часть работы готовы выполнить Тихоокеанский институт географии ДВО РАН совместно с Приморгражданпроектом, обладающие большим запасом опыта и компетенций в регионе.

Директор Института международного бизнеса и экономики Владивостокского госу-

дарственного университета экономики и сервиса (ВГУЭС) Александр Латкин утверждает, что Владивосток не готов к увеличению объемов грузопотока. Для этого недостаточно развита портовая инфраструктура: мало железнодорожных путей, перевозка грузов автотранспортом уже сейчас полностью блокирует движение в столице Приморья, бухта Золотой Рог не в состоянии принять современные большегрузные суда. Для реализации проекта «Порто-франко Владивосток» в полном масштабе потребуются огромные инвестиции, на которые в условиях кризиса, рассчитывать не приходится [1].

Сегодня порт, с точки зрения организации больших объемов грузоперевозки, не готов к таким переменам. Это обуславливается многими причинами:

- малой емкостью бухты Золотой Рог;
- малым количеством причальных стенок, что порождает проблему в обработке большого объема груза;
- малые глубины у причальных стенок. Современные грузовые суда имеют осадку 12 метров. Поэтому возникают проблемы с заходом в порт. Необходимо производить углубительные работы;
- недостаточное количество подъездных автодорожных и железнодорожных путей. В данное время обсуждается вопрос о запрете грузового потока по дорогам Владивостока в дневное время, так как из-за них возникают многокилометровые пробки.

Следует отметить и другую проблему. Экономическая сфера остается самой непонятной и трудной для восприятия обычными гражданами. Регион уже имел печальный опыт реализации схожих проектов. Так называемые свободные экономические зоны не только не принесли желаемого экономического эффекта, но и привели к увеличению коррупции в регионе, а также к массовому оттоку средств из сферы реального бизнеса. Несмотря на то, что концепция ТОРов отличается от прежних моделей привлечения капитала, вышеперечисленные факторы могут привести к тому, что население попросту будет с недоверием относиться к формированию тех или иных территорий опережающего развития.

Все эти проблемы, связанные с изменениями инфраструктуры, модернизации экономики, совершенствования социально-экономической системы российского общества и территориальных подсистем, требуют особых доработок стратегии развития ТОРов на Дальнем Востоке.

На наш взгляд, здесь необходимо обусловить постановку программных стратегических целей, а именно:

- разработку и осуществление комплекса системообразующих региональных инвестиционных проектов по приоритетным направлениям развития Дальневосточного края;

- создание и развитие региональной инновационной системы, обеспечивающей планируемый темп социально-экономического развития Дальневосточного региона, а также оказание поддержки инновационной деятельности на всех стадиях инновационного цикла;

- совершенствование нормативно-правовой базы, регламентирующей деятельность территорий муниципального, регионального и федерального уровней;

- формирование системы информационного обеспечения, создающей «информационный мост» между разработчиком инновационных проектов и продуктов, с одной стороны, и населением – с другой;

- развитие инфраструктуры региональной системы, включая промпарки, мультимодальные транспортно-логистические комплексы, машиностроение, пищевую и фармацевтическую промышленность.

Необходима также системная поддержка деятельности, включающая: создание объектов интеллектуальной собственности и организации их использования, т.е. «посевная» стадия; опытно-конструкторских работ и опытного (пилотного) производства; развития инноваций и инновационного роста при становлении серийного производства.

Кроме того, для эффективного функционирования территорий опережающего развития на Дальнем Востоке считаем необходимым:

- разработку системы управления развитием Дальневосточных территорий (соответственно, инвестиционными проектами по развитию инфраструктуры), имея в виду обеспечение комплексного охвата решаемых задач;

- использование комплексных подходов при формировании структуры инвестиционных проектов, учитывающих интересы частного бизнеса, цели и задачи государства в этих проектах, обеспечивающих согласование интересов разнообразных потенциальных участников [6].

Состав задач обосновывает необходимость сбалансированного и продуманного подхода внедрения механизма экономических мер для эффективной поддержки ТОРов, которые в дальнейшем будут способствовать реализации основной цели развития Дальнего Востока, а также привлечение инвесторов Азиатско-Тихоокеанского региона, активное участие которых, при благоприятных условиях, даст возможность Приморскому краю подняться на более высокий социально-экономический уровень и занять достойное место на мировой арене.

#### Список литературы

1. Инвестиционный портал Приморского края. Инвестиционные проекты: [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: <http://www.invest.primorsky.ru/index.php/ru>. (дата обращения 23.10.2015).

2. Латкин А.П., Николаева Л.А. Инновационная составляющая модернизации экономики на региональном уровне // Экономика Северо-Запада: проблемы и перспективы развития». – СПб.: Изд-во «Государственный региональный центр стандартизации, метрологии и испытаний», 2010. – № 2–3. – С. 92–100.

3. Осипов В.А., Горобец Я.В. Организация взаимодействия властных и предпринимательских структур в целях инновационного развития экономики Приморского края // Известия Дальневосточного федерального университета. Экономика и управление. – 2012. – № 4 (64). – С. 12–21.

4. Официальный сайт Минэкономразвития России [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: <http://www.economy.gov.ru.minec/activity/sections.ru> (дата обращения 19.09.2015).

5. Официальный сайт Министерство развития Дальнего Востока – [Электронный ресурс] – Режим доступа: URL: <http://minvostokrazvitiya.ru/about/ru> (дата обращения 13.10.2015).

6. Пенькова С.Ю. Внедрение территорий опережающего развития на Дальнем Востоке России: предпосылки экономического роста, международного и экономического прогресса // Потенциал современной науки. – 2015. – № 3. – С. 132–137.

7. Стихилия Илона Вадимовна. Государственное регулирование и поддержка предпринимательской деятельности в портово-промышленных комплексах: на примере Приморского края: диссертация ... кандидата экономических наук: 08.00.05. – Владивосток, 2011. – 178 с.

8. Титова Н.Ю., Ворожбит О.Ю. Взаимодействие предпринимательских структур как инструмент повышения региональной конкурентоспособности // Образование в XXI веке: путь к новым кризисам: материалы II международной научно-практической конференции. – Саратов, 2014. – С. 73–76.

9. Шеломенцев А.Г., Терентьева Т.В., Козлова О.А., Макарова М.Н. Межрегиональное сотрудничество как институт реализации стратегий развития регионов Дальнего Востока // Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований. – 2014. – № 11–3. – С. 417–422.

#### References

1. Investicionnyj portal Primorskogo kraja. Investicionnyje proekty: [Elektronnyj resurs]. Rezhim dostupa: URL: <http://www.invest.primorsky.ru/index.php/ru> (data obrashhenija 23.10.2015).

2. Latkin A.P., Nikolaeva L.A. Innovacionnaja sostavljajushhaja modernizacii jekonomiki na regionalnom urovne // Jekonomika Severo-Zapada: problemy i perspektivy razvitiija». SPb.: Izd-vo «Gosudarstvennyj regionalnyj centr standartizacii, metrologii i ispytaniij», 2010. no. 2–3. pp. 92–100.

3. Osipov V.A., Gorobec Ja.V. Organizacija vzaimodejstviya vlastnyh i predprinimatelskih struktur v celjah innovacionnogo razvitiija jekonomiki Primorskogo kraja // Izvestija Dalnevostochnogo federalnogo universiteta. Jekonomika i upravlenie. 2012. no. 4 (64). pp. 12–21.

4. Oficialnyj sajt Minjekonomrazvitiija Rossii [Elektronnyj resurs]. Rezhim dostupa: URL: <http://www.economy.gov.ru.minec/activity/sections.ru> (data obrashhenija 19.09.2015).

5. Oficialnyj sajt Ministerstvo razvitiija Dalnego Vostoka [Elektronnyj resurs] Rezhim dostupa: URL: <http://minvostokrazvitiya.ru/about/ru> (data obrashhenija 13.10.2015).

6. Penkova S.Ju. Vnedrenie territorij operezhajushhogo razvitiija na Dalnem Vostoke Rossii: predposylki jekonomicheskogo rosta, mezhdunarodnogo i jekonomicheskogo progressa // Potencial sovremennoj nauki. 2015. no. 3. pp. 132–137.

7. Stihiljas Ilona Vadimovna. Gosudarstvennoe regulirovanie i podderzhka predprinimatelskoj dejatelnosti v portovo-promyshlennyh kompleksah: na primere Primorskogo kraja: dissertacija ... kandidata jekonomicheskijh nauk: 08.00.05. Vladivostok, 2011. 178 p.

8. Titova N.Ju., Vorozhbit O.Ju. Vzaimodejstvie predprinimatelskih struktur kak instrument povyshenija regionalnoj konkurentosposobnosti // Obrazovanie v XXI veke: put k novym krizisam: materialy II mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoj konferencii. Saratov, 2014. pp. 73–76.

9. Shelomencev A.G., Terenteva T.V., Kozlova O.A., Makarova M.N. Mezhdunarodnoe sotrudnichestvo kak institut realizacii strategij razvitiija regionov Dalnego Vostoka // Mezhdunarodnyj zhurnal prikladnyh i fundamentalnyh issledovanij. 2014. no. 11–3. pp. 417–422.