

Актуальные вопросы привлечения инвестиций в регионы Дальнего Востока России*

© 2017 Алексеев Петр Викторович

кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник
Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации
125993, г. Москва, Ленинградский пр-т, д. 49
E-mail: palekseev@fa.ru

В настоящее время одним из инструментов антикризисной политики России является создание территорий опережающего развития (ТОР) с целью привлечения инвестиций и стимулирования социально-экономического развития регионов, прежде всего Дальнего Востока. В статье показано, что эффективная реализация проекта создания ТОР в средне- и долгосрочной перспективе возможна лишь при условии формирования необходимой инфраструктуры, а также ограничения действия негативных факторов и рисков.

Ключевые слова: инвестиции; территории опережающего развития; Дальний Восток; инфраструктура; антикризисная, региональная политика.

Сегодня Дальний Восток России испытывает значительные социально-экономические и демографические проблемы, прежде всего вследствие действия ряда факторов и рисков, сдерживающих освоение его потенциала. Эти факторы и риски должны быть подробно проанализированы и ограничены с целью повышения уровня социально-экономического развития Дальнего Востока и обеспечения потребности в трудовых ресурсах и закрепления населения в данном макрорегионе.

Тенденция сокращения численности населения обусловлена низким уровнем и качеством жизни: высокими ценами и относительно низкими зарплатами и пенсиями, слабыми льготами при росте тарифов и цен на проезд и пролет, а также недостаточным уровнем развития инфраструктуры, обеспечивающей жизнедеятельность населения. В связи с этим приоритетное значение при освоении Дальнего Востока и реализации проекта территорий опережающего развития (ТОР) имеет повышение уровня и качества

Таблица 1. Основные социально-экономические показатели ДВФО в 2005-2014 гг.

Показатели	2005	2010	2011	2012	2013	2014
Численность населения (на конец года; тыс. чел.)	6499	6302,4	6275,4	6258,7	6239,1	6218,8
Индекс физического объема ВРП, % к предыдущему году	104,6	106,8	105,3	98,6	99,1	101,9
Валовой региональный продукт на душу населения	127 161	334 910	403 573	431 768	454 144	518 186
Инвестиции в основной капитал на душу населения	42 513	124 985	168 994	155 201	135 027	130 339

Источник. URL: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics.

Как следует из табл. 1, с 2012 г. наблюдается тенденция снижения темпов роста экономики Дальневосточного федерального округа (ДВФО). Кроме того, сложилась устойчивая тенденция сокращения численности населения, прежде всего за счет значительного миграционного оттока. По данным Росстата, в 2013 г. из ДВФО мигрировали 253 951 чел., в 2014 г. - 245 757 чел., в 2015 г. - 246 077 чел. В 2005-2015 гг. коэффициент миграционного прироста населения в ДВФО был хронически отрицательным, составив -39 в 2015 г., что является наименьшим показателем среди федеральных округов России.

жизни населения в макрорегионе, в том числе путем создания и развития транспортной, энергетической, коммунальной, инженерной, социальной инфраструктуры ТОР (дорожное хозяйство, системы энерго- и водоснабжения, коммуникации, школы, детские сады, медицинские учреждения и т.д.).

Инвестиции в основной капитал на душу населения в ДВФО составили в 2015 г. 142 972 руб. (2-е место в России), что обусловлено, в числе прочего, тенденцией к росту сальдо прямых иностранных инвестиций (ПИИ) в макрорегион в 2012-2015 гг. (табл. 2).

Как следует из табл. 2, основной приток ПИИ в течение 2011-2015 гг. обеспечивался за счет трех регионов: Сахалинской, Амурской областей, Хабаровского края. По данным Росстата,

* Статья подготовлена по результатам исследований, выполненных за счет бюджетных средств по государственному заданию Финансового университета 2017 г.

Таблица 2. Поступление прямых иностранных инвестиций в ДВФО в 2011-2015 гг., сальдо операций платежного баланса, млн долл.

Регион	2011	2012	2013	2014	2015
Дальневосточный федеральный округ	950	563	1392	5055	6513
Республика Саха (Якутия)	223	389	-2390	-388	439
Камчатский край	12	-52	-10	42	4
Приморский край	-184	302	-60	235	112
Хабаровский край	219	-207	737	28	-229
Амурская область	691	495	596	707	166
Магаданская область	291	-1338	696	0,0	2
Сахалинская область	-601	1056	1782	4113	5998
Еврейская автономная область	35	-11	0,0	63	48
Чукотский автономный округ	264	-70	42	255	-28

Источник. URL: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics.

Примечание. Данные представлены в соответствии с принципом активов/пассивов. Знак (+) означает рост, знак (-) означает снижение.

в 2013 г. наиболее привлекательным для иностранного капитала видом экономической деятельности в ДВФО являлась добыча полезных ископаемых - 3945,1 млн долл. (66 % от всех поступлений). Это направление является основным для Сахалинской области и Республики Саха (Якутия). Прочими направлениями инвестиций являются транспорт и связь, услуги, обрабатывающая промышленность, сельское хозяйство.

По данным Росстата, в 2013 г. в структуре иностранных инвестиций наибольший удельный вес (60 %) занимали прочие инвестиции, осуществляемые на возвратной основе (торговые кредиты и кредиты международных финансовых организаций). На долю прямых инвестиций приходилось 40 %.

Основные страны-инвесторы, осуществившие значительные инвестиционные вложения в ДВФО в 2013 г., - это: Япония - 2341,6 млн долл., Багамские острова - 714,8, Нидерланды - 525, Австрия - 500, Кипр - 495,7, Индия - 462, Германия - 440 млн долл.¹

Анализ современной социально-экономической ситуации в Российской Федерации, а также существующей федеральной нормативно-правовой базы позволяет сделать вывод, что в настоящее время реализация экономического потенциала ДВФО сдерживается следующими глобальными, национальными и региональными факторами:

1. Глобальные факторы:

- неустойчивость развития мировой экономики;
- геополитическая неопределенность;
- экономические санкции против России.

2. Национальные факторы:

- недостаточный уровень развития и конкурентоспособности экономики России, тенденции к деиндустриализации, примитивизации ее структуры;

- экономический кризис, вызванный снижением мировых сырьевых цен и санкциями;

- дефицит финансовых ресурсов в России вследствие экономического кризиса, неразвитого финансового сектора; отток и бегство капиталов в различных формах;

- недостаточно благоприятный инвестиционный климат и малокомфортные условия ведения бизнеса², а также слабая предсказуемость валютного курса рубля.

3. Региональные факторы:

- наличие инфраструктурных ограничений социально-экономического развития, в том числе в социальной, транспортной и энергетической сферах;

- недостаточность информации о запасах ресурсов и их состоянии по причине осуществления в небольших масштабах работ, связанных с геологоразведкой;

- низкая экологическая устойчивость местных экосистем, требующих дополнительных природоохранных затрат в ходе освоения природных ресурсов;

- неразвитость или полное отсутствие производств, обеспечивающих комплексную и безотходную переработку сырья, что ведет к нерациональному использованию сырьевой базы;

- отставание производительности труда в большинстве природно-ресурсных отраслей макрорегиона от производительности труда в развитых странах АТР;

- дефицит рабочей силы, неразвитость системы подготовки квалифицированных кадров.

Как отмечено в Федеральной целевой программе “Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2018 года”, инфраструктурные ограничения являются наиболее критичным фактором, сдерживающим развитие макрорегиона. Хотя в последние годы транспорт в целом удовлетво-

рля растущий спрос на перевозки пассажиров и грузов в макрорегионе, современное состояние транспортной системы не соответствует задачам ускоренного развития макрорегиона, “узкие места” и диспропорции существуют на всех видах транспорта. По сравнению с другими территориями страны его транспортная инфраструктура развита слабо. Кроме того, имеются значительные проблемы в области энергетической инфраструктуры³.

В связи с указанным целью Федеральной целевой программы “Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2018 года” является развитие транспортной и энергетической инфраструктуры для обеспечения ускоренного развития Дальнего Востока и Байкальского региона и улучшения инвестиционного климата в макрорегионе.

Задачами Программы являются:

- развитие транспортной доступности и повышение качества жизни на территории Дальнего Востока и Байкальского региона за счет строительства и реконструкции участков автомобильных дорог регионального и местного значения;
- обеспечение своевременного и надежного вывоза товаров, произведенных на территории Дальнего Востока, а также проходящих транзитом через территорию макрорегиона, за счет значительного увеличения пропускной способности железных дорог и развития морских портов;
- создание основы для повышения мобильности населения Дальнего Востока и Байкальского региона за счет осуществления реконструкции аэропортов регионального и местного значения⁴.

В 2013 г. Правительственной комиссией по вопросам социально-экономического развития Дальнего Востока одобрена новая модель социально-экономического развития макрорегиона. Она основана на экспорте в страны АТР готовых товаров (работ, услуг), производимых на территории ДВФО, создании конкурентоспособного инвестиционного климата, привлечении прямых инвестиций, в том числе иностранных, росте деловой активности, развитии малого и среднего предпринимательства, создании конкурентоспособных территорий опережающего развития. Новая модель предусматривает также реорганизацию системы управления социально-экономическим развитием Дальнего Востока для ее приведения в соответствие с задачами опережающего развития восточных территорий Российской Федерации.

Важными целями государственной региональной политики Российской Федерации, закрепленными в Государственной программе Рос-

сийской Федерации “Социально-экономическое развитие Дальнего Востока и Байкальского региона”⁵, являются повышение уровня социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона и обеспечение потребности в трудовых ресурсах и закрепление населения на Дальнем Востоке.

В данной Программе сформированы следующие приоритеты:

- создание на Дальнем Востоке конкурентоспособных (в сравнении с соседними странами АТР) условий ведения хозяйственной деятельности, необходимых для опережающего развития экономики и социальной сферы;
- обеспечение крупномасштабного притока инвестиций в проекты, осуществляемые на территории Дальнего Востока;
- развитие транспортной инфраструктуры для обеспечения освоения территорий Дальнего Востока и повышения мобильности его населения;
- развитие внешнеэкономических связей со странами АТР;
- закрепление населения в восточных регионах страны на основе повышения уровня и качества жизни населения на его территории, а также эффективного управления миграционными процессами и развитием человеческого капитала⁶.

Важно отметить, что в последнее время в результате снижения мировых сырьевых цен и санкций в России усилилась макроэкономическая нестабильность, а также сократились внутренние и внешние источники финансирования. В качестве стабилизационных мер были приняты нормативные правовые акты, направленные на усиление государственного экономического планирования и регулирования, в том числе федеральные законы “О стратегическом планировании в Российской Федерации” от 28 июля 2014 г. □ 172-ФЗ, “О промышленной политике” от 31 декабря 2014 г. □ 488-ФЗ.

Кроме того, в качестве одного из ключевых инструментов поддержки и развития экономики в условиях санкций предлагается формирование сети ТОР в соответствии с Федеральным законом “О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации” от 29 декабря 2014 г. □ 473-ФЗ.

Согласно ст. 2 данного закона ТОР - это часть территории субъекта Российской Федерации, на которой в соответствии с решением Правительства Российской Федерации установлен особый правовой режим осуществления предпринимательской и иной деятельности в целях формирования благоприятных условий для при-

влечения инвестиций, обеспечения ускоренного социально-экономического развития и создания комфортных условий для обеспечения жизнедеятельности населения.

В соответствии с принятым законом создание благоприятных условий в рамках ТОР предполагает ряд направлений, в том числе:

- применение на территориях опережающего социально-экономического развития таможенной процедуры свободной таможенной зоны, установленной таможенным законодательством Таможенного союза;
- осуществление градостроительной деятельности (упрощенный порядок подготовки и утверждения документации по планировке ТОР);
- проведение государственной экологической экспертизы в максимально короткий срок - 45 дней;
- льготы по налогообложению (по налогу на прибыль, налогу на имущество, страховым взносам, НДС).

Первыми ТОР в истории России стали ТОР “Хабаровск”, ТОР “Комсомольск” и ТОР “Надеждинский”, соглашения о которых были подписаны в 2015 г. Предполагается, что они станут пилотными проектами, направленными на развитие округа в целом:

- *ТОР “Хабаровск”*. Специализация: металлургия, сельхозпроизводство и производство пищевых продуктов, промышленное производство, транспортно-логистический центр, дистрибуция, хранение, сектор смежных услуг;
- *ТОР “Комсомольск”*. Специализация: авиа-, судо-, а также машиностроение. Общие вложения в инфраструктуру - 1,7 млрд руб. Производства размещены на территории заводов “Парус”, “Амурлитмаш”, а также на площадке в г. Амурске, общая площадь которых превышает 300 га;
- *ТОР “Надеждинский”*. Специализация: логистическая, пищевая промышленность, производство стройматериалов.

По состоянию на 20 апреля 2017 г. всего на Дальнем Востоке создано 16 ТОР, в том числе 5 в 2016 г.⁷ Введено в эксплуатацию 17 новых предприятий с объемом инвестиций 7,4 млрд руб., где создано 602 новых рабочих места⁸.

В настоящее время Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока сформировало базы данных крупных компаний-производителей, которые экспортируют продукцию, в том числе в страны АТР. С более чем 300 из данных компаний проведены переговоры, подписаны пять меморандумов о взаимопонимании с иностранными инвесторами об инвестировании в ТОР. Руководители крупнейших

южнокорейских компаний (Samsung, Lotte, LG, Daewoo) и японских компаний (Sumitomo, Kawasaki, Hitachi, Mitsubishi, Mitsui) лично высказали интерес к проектам в ТОР⁹.

В целом, благодаря наличию льгот для потенциального инвестора становится более выгодно вкладывать свои капиталы в Дальний Восток по сравнению с зарубежными странами. Российский экономист В.С. Осипов проанализировал несколько ключевых показателей, характеризующих инвестиционный климат на Дальнем Востоке (на первые 10-15 лет работы новых предприятий) и в ряде других инвестиционно привлекательных стран (Южная Корея, Китай, Сингапур, Канада, США и Япония). Показано, что налог на прибыль на территориях опережающего развития (0 % в течение первых 5 лет, 12 % в последующие 5 лет) является беспрецедентно низким для развитых и развивающихся стран. При этом размер страховых взносов (7,6 %) на территориях Дальнего Востока равен показателю США. В Китае этот показатель составляет 27 %. Таможенное оформление в КНР является длительным процессом и достигает 20 дней. В Японии оно занимает 11 дней. Минимальное количество дней таможенное оформление занимает на Дальнем Востоке, а также в Сингапуре и США (6 дней)¹⁰.

Вместе с тем, по нашему мнению, при планировании и реализации инвестиционных проектов на территории ДВФО целесообразно учитывать следующие риски:

- риски потери трудового потенциала и сужения рынка макрорегиона в результате миграции населения в другие регионы России;
- риски усиления техногенного воздействия на окружающую среду вследствие размещения экологически опасных производств;
- неравная конкуренция местных производителей с китайскими и другими зарубежными компаниями;
- негативные последствия вступления в ВТО для местных предприятий.

Следует отметить, что при планировании и реализации инвестиционных проектов в ТОР целесообразно учитывать состояние и перспективы изменения рыночного спроса на производимую в них продукцию. По справедливому мнению российского экономиста А.Г. Зельднера, без решения проблемы обеспечения устойчивого спроса на производимую в ТОР продукцию эффективность всего проекта может быть существенно снижена. В силу этого чрезвычайно важно формировать межрегиональные связи, продумать систему кластеров, госзаказов, госрезервов и учесть имеющийся опыт по организа-

ции офсетных контрактов. При решении проблемы спроса следует внимательно отнестись к опыту Индии, которая с целью развития авиакосмической отрасли использовала политику офсетных контрактов. «Иностранные производители самолетов, такие как Boeing и Airbus, могли продать продукцию Индии только при условии размещения на индийских предприятиях встречных заказов на сумму, составляющую не менее 30 % от каждого оборонного контракта. Таким образом, для национальных производителей был обеспечен рынок объемом более 30 млрд долларов в течение десяти лет»¹¹.

Резюмируя вышесказанное, отметим, что принятые федеральные нормативные правовые акты и программы направлены на обеспечение социально-экономического развития и закрепление населения на Дальнем Востоке, в том числе путем привлечения инвестиций в ТОР. Однако эффективная реализация проекта создания ТОР в средне- и долгосрочной перспективе возможна лишь при условии формирования необходимой инфраструктуры, а также ограничения действия негативных факторов и рисков.

¹ URL: http://primstat.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_ts/primstat/ru/news/rss.

² По рейтингу удобства ведения бизнеса («Doing Business 2017») Россия занимает 40-е место из 190 стран. URL: <http://russian.doingbusiness.org>.

³ Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2018 года : федер. целевая программа : [утв. постановлением Правительства Рос. Федерации от 15 апр. 1996 г. □ 480). URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_90268.

⁴ Там же.

⁵ Социально-экономическое развитие Дальнего Востока и Байкальского региона : гос. программа Рос. Федерации : [утв. постановлением Правительства Рос. Федерации от 15 апр. 2014 г. □ 308). URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_162190.

⁶ Там же.

⁷ URL: <https://minvr.ru/press-center/mediagallery/4707>.

⁸ Правительство России обсудило вопросы создания ТОР на Дальнем Востоке. URL: <https://minvr.ru/press-center/news/5018>.

⁹ Промышленная политика России: политико-экономические и региональные аспекты : монография / В.С. Осипов [и др.]; под общ. ред. В.С. Осипова. 2-е изд., испр. и доп. Москва, 2017. С. 79.

¹⁰ Там же. С. 108.

¹¹ Зельднер А.Г. Территории опережающего развития: состояние и стимулы привлечения инвестиций // Вопросы экономики и права. 2016. □ 6. С. 50.

Поступила в редакцию 06.05.2017 г.