

УДК 33.332.146.2

DOI: 10.18324/2224-1833-2021-1-51-60

Подходы к оценке эффективности территориально-локализованных инструментов региональной политики. Опыт ТОР Хабаровского края

В.Д. Толмачев

Институт экономических исследований Дальневосточного отделения РАН,
ул. Тихоокеанская, 153, Хабаровск, Россия
slava.tolmachev.94@mail.ru

Статья поступила 01.03.2021, принята 11.03.2021

В основе современной региональной политики России лежат идеи Ф. Перру о неоднородности регионального развития и концентрации экономического роста в локальных точках. В Хабаровском крае проблема преломляется в развитие территорий опережающего развития (ТОРов). На основе количественно-качественного подхода выполнена макроэкономическая и локальная оценка эффективности ТОР Хабаровского края. Показано отсутствие пропульсивных проектов, низкий уровень инфраструктуры ТОРов в Хабаровском крае, а также необходимость совершенствования действующей методики оценки эффективности ТОРов.

Ключевые слова: ТОР; Хабаровский край; количественно-качественный подход; региональное развитие.

Approaches to assessing efficiency of territorially localized instruments of regional policy. Experience of ADTs in the Khabarovsk territory

V.D. Tolmachev

Economic Research Institute of Far Eastern Branch of the RAS;
153, Tikhookeanskaya St., Khabarovsk, Russia
slava.tolmachev.94@mail.ru

Received 01.03.2021, accepted 11.03.2021

The modern regional policy of Russia is based on the ideas of F. Perroux about the heterogeneity of regional development and the concentration of economic growth in local points. In the Khabarovsk territory, the problem is refracted into the development of advanced development territories (ADTs). On the basis of a quantitative and qualitative approach, a macroeconomic and local assessment of the effectiveness of the ADTs of the Khabarovsk territory was carried out. The absence of propulsion projects, the low level of the ADTs infrastructure in the Khabarovsk territory, as well as the need to improve the current methodology for assessing the ADTs efficiency are shown.

Keywords: ADTs; Khabarovsk territory; quantitative and qualitative approach; regional development.

Введение. На сегодняшний день сложилось представление о неизбежности межрегиональной дифференциации и как следствия, и как условия быстрого экономического развития [1–3]. Предпринимаются попытки классификации регионов по уровню развития, выделения «полосов роста» и отстающих территорий, формирования полюсов роста вокруг пропульсивных отраслей. Идея «полосов роста» [4–6] стала традиционной компонентой региональной политики большинства стран. В Российской Федерации также активно используются локальные инструменты реализа-

ции региональной политики. В Хабаровском крае этот подход преломляется в идею развития территорий опережающего развития (ТОРов). Тем важнее оценить состояние и перспективы функционирования ТОРов на территории края.

Теоретической базой исследования служит концепция пропульсивных отраслей и полюсов роста. При написании работы учитывалось, что утвержденная методика оценки эффективности ТОРов¹

¹ См. Постановление Правительства РФ № 1240 от 23.09.2019 г. «Об утверждении методики оценки эффек-

официально начнет применяться с 2027 г., поэтому внимание фокусировалось на оценке общего состояния ТОРов и выявлении проблем стимулирования развития локальных точек роста в региональной политике края.

Современное состояние исследований. Теория полюсов роста Ф. Перру [3] находит свое разрешение на Дальнем Востоке в виде создания здесь 23-х ТОРов. Разработка методических подходов к оценке результативности применяемых государством территориально локализованных инструментов региональной политики относится к числу далеких от своего решения задач. Имеются различные подходы к оценке результативности локализованных инструментов региональной политики [7–11]. Каждый подход имеет сильные и слабые стороны, ни один не разработан полностью и не является общепризнанным.

Сложность количественной оценки эффективности ТОР приводит к необходимости использования как количественных, так и опосредованных (качественных) методов оценки изменения параметров состояния региональной системы при размещении ТОР.

Предпосылки внедрения ТОРов в территориальную структуру Хабаровского края. Для Хабаровского края характерна значительная неоднородность территориального развития, объясняемая различиями социально-экономических потенциалов муниципалитетов². Количественное ранжирование муниципалитетов края по величине социально-экономического потенциала осложняется значительным числом методических подходов к численной оценке ее значения [12–14].

В данном исследовании количественная оценка уровня социально-экономического потенциала муниципалитетов Хабаровского края выполнялась на основе разработанного в ИЭИ ДВО РАН под-

хода, подробно описанного в ряде работ [12; 15].

Отмечу, что к этому времени и в крае, и на Дальнем Востоке (ДВ) в целом созрело понимание необходимости точечного, избирательного стимулирования регионального развития как макрорегиона в целом, так и его низовых регионов.

В Стратегии развития Хабаровского края до 2025 г.³ и затем до 2030 г.⁴ был официально закреплён принцип поляризации регионального развития в крае. Генеральной целью социально-экономического развития края признавалось превращение края в центральный полюс роста экономики Дальнего Востока. Для этого в модели пространственной организации экономики края в Стратегии-2030 были выделены южная и северная зоны края с различными перспективами развития, и постулировалось формирование пяти пространственных полюсов (центров) развития, имеющих специфическую специализацию.

Зона севера края рассматривалась как зона поддержания социальных стандартов. Стимулирование экономической активности предполагалось здесь в пограничных с южной зоной регионах (создание центра развития в районе Николаевска и развитие монопоселения Чегдомын, где градообразующая моноотрасль — угледобыча). Основное внимание региональных органов власти концентрировалось на развитии южной зоны, где сосредоточен основной производственный и населенческий потенциал региона.

На территории Хабаровского края первые ТОРы (Хабаровск и Комсомольск) появились в 2015 г., в 2017 г. к ним добавилась ТОР Николаевск, а затем в 2018 г. список локальных территориальных образований края пополнили СПВ в Ванинском и Совгаванском районах. Сравнивая локации сформированных территориальных зон, можно заметить, что они фактически были сформированы в регионах-локомотивах, которыми являлись в это время административные районы края, входившие в I и II группы по уровню их социально-экономических потенциалов: города Хабаровск,

тивности и мониторинга показателей эффективности территорий опережающего социально-экономического развития, за исключением территорий опережающего социально-экономического развития, созданных на территориях монопрофильных муниципальных образований РФ (моногородов)». Согласно данному постановлению оценка эффективности территорий опережающего развития проводится ежегодно, начиная с 13-го года, следующего за годом, в котором правительством РФ принято решение о создании территорий опережающего развития.

² В работе под социально-экономическим потенциалом понимается «совокупное количество всех имеющихся ресурсов в регионе, а также качественных характеристик, определяющих эффективные возможности использования данных ресурсов в регионе, которые могут быть направлены на улучшение экономических процессов региона и использованы для решения его проблем, достижения определенных целей и задач регионального развития» [15].

³ О стратегии социального и экономического развития Хабаровского края на период до 2025 года. Постановление правительства Хабаровского края от 13 января 2009 года N 1-пр (с изменениями на 26 мая 2011 года) URL: <http://docs.cntd.ru/document/995132001>.

⁴ Стратегия социально-экономического развития Хабаровского края на период до 2030 года. Утверждена постановлением Правительства Хабаровского края от 13 июня 2018 г. № 215-пр (в редакции приложения к постановлению Правительства Хабаровского края от 29 июня 2020 г. № 277-пр) URL: <http://old.economy.gov.ru/minec/activity/sections/StrategTerPlanning/komplstplanning/stsubject/straterupdate/201719122>.

Комсомольск, Николаевский, Ванинский и Советско-гаванский районы.

Таблица 1. Территориальная структура ТОР Хабаровского края по состоянию на 01.08.2020 г.

Наименование	Дата создания / число ТОР	Специализация	Число приоритетных видов деятельности	Число зарегистрированных резидентов с момента образования зоны	Число расторгнутых соглашений с момента образования зоны	Число действующих резидентов зоны
Комсомольская ТОР	06.2015	Промышленная, производство комплектующих для авиастроения	59	37	7	30
Хабаровская ТОР	06.2015	Промышленно-логистическая, сельское хозяйство, металлургическое производство	57	52	14	38
Николаевская ТОР	04.2017	Судоремонт, переработка водных биоресурсов, добыча полезных ископаемых	16	7	-	7
Итого ТОР края	3 ТОР	-	132	96	21	75
Итого ТОР ДВ	23 ТОР	-	700	514	49	465

Источник: Реестр резидентов территорий опережающего социально-экономического развития (URL: <https://erdc.ru/about-tor/>).

Территории опережающего развития – это физически ограниченные территории, определенные индивидуальными кадастровыми участками для каждого резидента. Для компании, действующей в ТОР, предлагается готовая инфраструктура в виде подготовленного для капитального строительства пустого участка (так называемый тип «гринфилд») или готового строения (тип «браунфилд») [16]. В ТОР за создание инфраструктуры отвечает управляющая компания АО «Корпорация развития ДВ» (АО КРДВ). Размер минимальных инвестиций для резидентов ТОР составляет 500 тыс. р.

Режим ТОР стал использоваться в крае раньше, чем режим СПВ. Две первые ТОР (Хабаровская и Комсомольская) были созданы в июне 2015 г.⁵ В апреле 2017 г. к ним добавилась Николаевская ТОР. В настоящее время в крае действуют 3 из 23 функционирующих на ДВ ТОРов.

Территориальная структура созданных в крае ТОРов представлена в табл. 1. Как видно из данных, общее число действующих на 01.08.2020 г. резидентов ТОР в Хабаровском крае составляло 75 (16,1 % от общего числа резидентов Дальневосточных ТОР).

⁵ Закон Российской Федерации «О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации» от 29 декабря 2014 г. № 473-ФЗ // Информационно-правовая база «КонсультантПлюс» URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_172962/

Смертность предприятий-резидентов в Хабаровских ТОР за 2015–2020 гг. оказалась достаточно высокой (21,9 %), что более чем в 2 раза превышает средний показатель смертности по дальневосточным ТОРам (9,5 %). Более высокая смертность формируется за счет показателей Комсомольской (18,9 %) и Хабаровской (26,9 %) ТОР и связана с более длительным сроком существования данных зон в сравнении с иными ТОР.

Активность инвесторов сильно различается по зонам. Хабаровская и Комсомольская зоны входят в пятерку крупнейших дальневосточных ТОР по числу действующих резидентов. На 01.08.2020 г. в Хабаровской насчитывалось 38, в Комсомольской – 30, а в Николаевской ТОР – лишь 7 действующих резидентов. Можно предположить, что подобное положение объясняется рядом факторов.

Во-первых, как видно из табл. 1, для Хабаровской и Комсомольской ТОР характерен «комплексный характер», где общее число видов деятельности с особым правовым режимом осуществления предпринимательской деятельности в этих зонах составляет 59 и 57 ед. С 2016 г. правительство РФ стало менять стратегию развития на создание «узкопрофильных» зон с небольшим числом разрешенных видов деятельности. ТОР Николаевск формировалась в условиях новой федеральной политики, в результате общее число разрешенных здесь видов деятельности значи-

тельно меньше. «Комплексные» зоны по определению более привлекательны для предпринимателей, так как из-за большего числа возможных видов деятельности являются более открытыми.

Во-вторых, и Комсомольская, и Хабаровская ТОРы находятся в пригороде крупнейших городов края. Это позволяет предположить, что на величину ТОРов и активность их резидентов положительно влияет близость к инфраструктуре крупных городов.

Подходы к оценке эффективности ТОР Хабаровского края. Оценку эффективности ТОР можно разделить на две большие группы – прямую количественную, базирующуюся на сравнении количественных параметров состояния региональной системы, и опосредованную качественную, которая, в свою очередь, подразделяется на макроэкономическую оценку и локальную, связанную с районами реципиентами ТОРов.

При проведении количественной оценки эффективности ТОРов следует отметить проблемы, связанные с поиском статистических данных. Состояние муниципальной/региональной/федеральной статистики, а также ежегодных отчетов управляющей компании «АО КРДВ» не позволяют получить полные ретроспективные и текущие данные для

расчета ряда показателей, что в дальнейшем заставляет обратиться к опосредованной качественной оценке эффективности.

С момента создания первых ТОР, до сентября 2019 г., не существовало официальных законов, критериев и показателей, по которым можно было бы оценивать эффективность функционирования ТОРов. Ряд экспертов неоднократно отмечали необходимость создания методики оценки эффективности ТОРов, так как происходит бесконтрольное финансирование из федерального и регионального бюджетов [8; 16].

23 сентября 2019 г. было утверждено Постановление Правительства Российской Федерации № 1240 «Об утверждении методики оценки эффективности и мониторинга показателей эффективности территорий опережающего социально-экономического развития, за исключением территорий опережающего социально-экономического развития, созданных на территориях многопрофильных муниципальных образований Российской Федерации (моногородов)».

Согласно данной методике:

- Расчет эффективности рассчитывается по четырем показателям (табл. 2).

Таблица 2. Показатели оценки эффективности ТОР

№	Показатель	Критерий эффективности
1	Отношение фактических частных инвестиций на конец года проведения оценки к фактическим совокупным расходам бюджетов на конец года проведения оценки	Значение показателя не менее 1
2	Отношение фактических рабочих мест на конец года проведения оценки к фактическим расходам федерального бюджета на конец года проведения оценки	Значение показателя не менее 0,2 рабочих места на 1 млн р.
3	Отношение фактических частных инвестиций на конец года проведения оценки к планируемым частным инвестициям	Значение показателя не менее 0,7
4	Разница между отношением добавленной стоимости и фактических совокупных расходов бюджетов, рассчитанным на конец года проведения оценки, и отношением добавленной стоимости и фактических совокупных расходов бюджетов, рассчитанным на конец года, предшествующего году проведения оценки	Значение показателя больше нуля

Источник: методика, утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации № 1240 от 23 сентября 2019 г. (URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_334390/).

- ТОР признается эффективным, если одновременно выполняются 3 из 4 критериев эффективности;

- Оценка эффективности ТОРов проводится ежегодно;

- Расчет показателей происходит нарастающим итогом с момента создания территории опережающего развития;

- Расчет фактических и планируемых затрат осуществляется по формулам, указанным в табл. 3.

Согласно методике, оценка эффективности будет производиться через 13 лет с момента создания ТОР. На текущий момент статистические данные отсутствуют, и КРДВ их не ведет.

Автор предпринял попытку верифицировать методику и произвел расчет оценки эффективности ТОРов Хабаровского края за 2019 г. 4-й показатель (отношение добавленной стоимости и фактических совокупных расходов бюджетов) не рассчитывался, так как необходимые статистические

данные по добавленной стоимости, созданной резидентами ТОРов, отсутствуют.

Расчет показателя, указанного в п. № 3 табл. 2, представлен в табл. 4.

Таблица 3. Формулы расчета фактических и планируемых затрат федеральных и совокупных расходов бюджетов

№	Показатель	Формула расчета
1	Предусмотренные совокупные расходы бюджетов	Предусмотренные бюджетные средства на инфраструктуру + предусмотренные налоговые и таможенные льготы – предусмотренные налоговые и таможенные платежи
2	Фактические совокупные расходы бюджетов	Фактические бюджетные средства на инфраструктуру + фактические налоговые и таможенные льготы – фактические налоговые и таможенные платежи
3	Предусмотренные расходы федерального бюджета	Предусмотренные бюджетные средства на инфраструктуру (в части средств федерального бюджета) + предусмотренные налоговые и таможенные льготы – предусмотренные налоговые и таможенные платежи, зачисляемые в соответствии с бюджетным законодательством Российской Федерации в федеральный бюджет
4	Фактические расходы федерального бюджета	Фактические бюджетные средства на инфраструктуру (в части средств федерального бюджета) + федеральные фактические налоговые и таможенные льготы – фактические налоговые и таможенные платежи, зачисленные в соответствии с бюджетным законодательством Российской Федерации в федеральный бюджет

Источник: методика, утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации № 1240 от 23 сентября 2019 г. (http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_334390/)

Таблица 4. Расчет показателя «отношение фактических частных инвестиций к планируемым частным инвестициям»

№	Показатель	Значение показателя
1	Фактические частные инвестиции на 01.01.2020 г.	24,8 млрд р. *
2	Планируемые частные инвестиции на 01.01.2020 г.	61,2 млрд р. *
3	Отношение фактических частных инвестиций к планируемым частным инвестициям (п. 1/ п. 2)	0,41

* Изменения от 31.03.2020 г., вносимые в государственную программу Хабаровского края «Стимулирование инвестиционной деятельности. Реализация комплексных инвестиционных проектов. Формирование территорий опережающего социально-экономического развития в Хабаровском крае», утвержденную постановлением правительства Хабаровского края от 19 декабря 2014 г. № 495-пр. (URL: <http://docs.cntd.ru/document/465369355>).

Расчет показателя, указанного в п. № 1 табл. 2, представлен в табл. 5.

Таблица 5. Расчет показателя «отношение фактических частных инвестиций к фактическим совокупным расходам бюджетов»

№	Показатель	Значение показателя
1	Фактические бюджетные средства на инфраструктуру за 2019 г.	810 000 тыс. р. *
2	Фактические налоговые платежи за 2019 г.	528 900 тыс. р. **
3	Фактические налоговые льготы за 2019 г.	1 481 548 тыс. р. ***
4	Фактические совокупные расходы бюджетов (п. 1 + п. 3 – п. 2)	1 762 648 тыс. р.
5	Фактически частные инвестиции за 2019 г.	6,2 млрд р. **
6	отношение фактических частных инвестиций к фактическим совокупным расходам бюджетов (п. 5/п. 6)	3,69

* Изменения от 31.03.2020 г., вносимые в государственную программу Хабаровского края «Стимулирование инвестиционной деятельности. Реализация комплексных инвестиционных проектов. Формирование территорий опережающего социально-экономического развития в Хабаровском крае», утвержденную постановлением правительства Хабаровского края от 19 декабря 2014 г. № 495-пр. (URL: <http://docs.cntd.ru/document/465369355>).

** Доклад «Итоги 2019 г.». М. : Корпорация развития Дальнего Востока, 2020. 153 с. (URL: <https://erdc.ru/>)

*** Официальный сайт Министерства финансов РФ (URL: <https://minfin.gov.ru/>)

Расчет показателя, указанного в п. № 2 табл. 2, представлен в табл. 6.

Так как данные по фактическим федеральным налоговым платежам за 2019 г. отсутствуют, расчет

данного показателя произведен автором с учетом данных за первое полугодие 2017 г. (табл. 7). Была рассчитана доля налоговых поступлений в федеральный бюджет с учетом того, что:

- налог на прибыль – 15 % поступает в федеральный бюджет, 85 % – в региональный бюджет;
- налог на имущество – 100 % поступает в региональный бюджет;

- НДФЛ – 15 % поступает в федеральный бюджет, 85 % – в региональный бюджет;
- земельный налог – 100 % поступает в муниципальный бюджет (местный налог);
- страховые взносы – 100 % поступают в государственный внебюджетный фонд;
- транспортный налог – 100 % поступает в региональный бюджет.

Таблица 6. Расчет показателя «Отношение фактических рабочих мест к фактическим расходам федерального бюджета»

№	Показатель	Значение показателя
1	Фактические бюджетные средства на инфраструктуру за 2019 г. (в части федерального бюджета)	410 000 тыс. р. *
2	Федеральные фактические налоговые платежи за 2019 г.	42 312 тыс. р. **
3	Федеральные фактические налоговые льготы за 2019 г.	199 680,45 тыс. р. ***
4	Фактические расходы федерального бюджета (п. 1 + п. 3 - п. 2)	567 368,45 тыс. р.
5	Фактические рабочие места за 2019 г.	620*
6	Отношение фактических рабочих мест к фактическим расходам федерального бюджета (п. 5/п. 6)	1,09 (на 1 млн р.)

* Изменения от 31.03.2020 г., вносимые в государственную программу Хабаровского края «Стимулирование инвестиционной деятельности. Реализация комплексных инвестиционных проектов. Формирование территорий опережающего социально-экономического развития в Хабаровском крае», утвержденную постановлением правительства Хабаровского края от 19 декабря 2014 г. № 495-пр. (URL: <http://docs.cntd.ru/document/465369355>).

** Доклад «Итоги 2019 г.» М. : Корпорация развития Дальнего Востока, 2020. 153 с.

*** Официальный сайт Министерства финансов РФ (URL: <https://minfin.gov.ru/>)

Таблица 7. Поступления в бюджет РФ и страховые взносы от резидентов ТОР Хабаровского края, тыс. р.

Показатели	Налог на прибыль	НДФЛ	Налог на имущество	Земельный налог	Транспортный налог	Страховые взносы	Всего
Отчетные данные за I полугодие 2017 г.*	17 229	39 988	11 327	761	248	32 104	101 657
Поступления в федеральный бюджет **	2584,35	5 998,2	0	0	0	0	8 582,55
Доля налоговых поступлений в федеральный бюджет **							8 %
Федеральные фактические налоговые льготы за 2019 г. ** (8 % от 528 900 тыс. р. ***)							42 312

Источник: Отчет о ходе реализации инвестиционных проектов в ТОР Хабаровского края за 1 полугодие 2017 г. (URL: <https://minfin.khabkrai.ru/portal/Menu/Page/1>)

** Расчет выполнен автором

*** См. табл. 5

• В связи с отсутствием статистики расчеты произведены в целом по всем ТОРам Хабаровского края за 2019 г., а не по отдельно взятому ТОРу или площадке Хабаровского края;

• По результатам расчетов за 2019 г. показатели «отношение фактических частных инвестиций к фактическим совокупным расходам бюджетов» и «отношение фактических рабочих мест к фактическим расходам федерального бюджета» получились эффективными. Показатель «отношение фактических частных инвестиций к планируемым частным инвестициям» получился неэффективным. Сделать вывод об эффективности ТОР Хабаровского края не представляется возможным, так как расчеты должны быть произведены не только в целом по

ТОРам края, но также по отдельным ТОРам и отдельным площадкам; необходимы накопительные ряды данных за годы существования ТОРов; расчет показателей должен быть произведен нарастающим итогом за несколько лет, а не за один конкретный год;

• Показатель «отношение добавленной стоимости и фактических совокупных расчетов» рассчитать не удалось, так как необходимые статистические данные по добавленной стоимости, созданной резидентами ТОРов, отсутствуют;

• Необходимо совершенствование действующей методики оценки эффективности – при длительных сроках реализации проектов государство больше тратится в начале, вкладываясь в инфраструктуру, а предприниматели – позже. По-

этому необходимо дисконтировать затраты для расчета оценок эффективности.

Опосредованная макроэкономическая оценка эффективности ТОР Хабаровского края. Макроэкономическая опосредованная оценка ТОР Хабаровского края учитывает количественно-сложно

оцениваемые – отсутствие пропульсивных проектов на ТОРах, территориальную и энергетическую изолированность региона и территориальную разрозненность площадок ТОР.

Таблица 8. Характеристика площадок ТОР «Хабаровск» по состоянию на 01.08.2020 г.

№	Площадка/тип предоставления инфраструктуры	Площадь, га *)	Административный район края	Основная специализация	Число действующих резидентов	Якорные проекты
1	Аэропорт/браунфилд	510/17	ГО **) Хабаровск	Современный пассажирский терминал с развитой деловой и коммерческой инфраструктурой	2	АО «Международный аэропорт Хабаровск»
2	Авангард/браунфилд	95/52	ГО Хабаровск	Привлечение в частный индустриальный парк предприятий малого и среднего бизнеса в машиностроении, пищевой промышленности, производстве строительных материалов	15	ООО «Энерго-Импульс+» ООО «Комплексные Логистические Системы» ООО «Хладокомбинат Хабаровский» ООО «Логистerra» ООО «Айситон» ООО «Джей Джи Си Эвергрин»
3	Ракитное/гринфилд	13 000/545	с. Ракитное Хабаровский МР ***)	Пищевая промышленность, логистика, производство строительных материалов, сельское хозяйство, машиностроение	21	ООО «Прада промфильтр» ООО «ТехноНИКОЛЬ Дальний Восток» ООО «Оптовораспределительный агропромышленный парк АгроХаб» ООО «Хабаровский трубный завод»
4	Лазо/браунфилд	119/119	МР им. Лазо	Вертикально-интегрированный птицекомплекс по производству и переработке 13 700 т мяса индейки живым весом в год	-	АО «Хабаровский зерноперерабатывающий комбинат» (потенциальный резидент)

*) Числитель – размер площадки ТОР в пределах кадастровых кварталов (га); знаменатель – занятая резидентами территория площадки (га); **) ГО – городской округ; ***) МР – муниципальный район

Источник: Реестр резидентов территорий опережающего социально-экономического развития (URL: <https://erdc.ru/upload/reestr-tor.pdf>); Итоги 2018 и 2019 гг.: доклад. М: Корпорация развития Дальнего Востока, 2020 (дата обращения 02.10.2020)

1. Территориальная разрозненность площадок ТОР осложняет проблему обеспечения резидентов ТОР инфраструктурой. Поскольку управляющая компания по закону должна обеспечить резидентам

зоны доступ к инфраструктуре, дисперсное размещение площадок приводит к ряду проблем при подведении инфраструктуры – удорожанию для АО «КРДВ» работ по инфраструктурному обу-

стройству предлагаемых резидентам площадок; ограниченному количеству оборудованных всей необходимой инфраструктурой площадок [17].

Низкий уровень развития транспортной инфраструктуры — недостаток автомобильных дорог, дефицит пропускной и провозной способности железнодорожной сети и высокие тарифы на грузоперевозки края в целом являются серьезной проблемой региона и болезненно сказываются на деятельности ТОРов.

2. *Территориальная и энергетическая изолированность региона* задают определенные сложности и в развитии Николаевской ТОР, поскольку Николаевская ТЭЦ технологически не связана с единой энергосистемой края.

Таблица 9. Завершенные проекты по обустройству автомобильных дорог площадки «Ракитное»

№	Наименование проекта
1	Ремонт объекта «Автомобильная дорога "Обход с. Ракитное» на участке км 0 — км 3
2	Строительство объекта «Автомобильная дорога "Подъезд к г. Хабаровску от автомобильной дороги Хабаровск — с. Ильинка — с. Ракитное — с. Гаровка-1 — пос. им. Горького (Хабаровск)» (п. 2 Плана-графика от 28.03.2018 г.)
3	Ремонт объекта "Автомобильная дорога «Хабаровск — с. Ильинка — с. Ракитное — с. Гаровка-1 — пос. им. Горького (Хабаровск)» (п. 3 плана-графика от 28.03.2018 г.)
4	Приведение в нормативное состояние автомобильной дороги по ул. Суворова на участке «пр. 60-летия Октября — ул. Сидоренко» в Хабаровске
5	Приведение в нормативное состояние автомобильной дороги ул. Сидоренко на участке ул. Суворова до объездной дороги Хабаровска в сторону с. Ракитное

Источник: инвестиционный портал Хабаровского края (URL: <https://invest.khv.gov.ru/>).

В 2019 г. Федеральная энергетическая комиссия приняла изменения, согласно которым тариф на электричество в локальных электросетях должен рассчитываться, исходя из числа потребителей и количества электроэнергии, которое они используют⁶. Практически это означало, что тариф на электроэнергию должен был увеличиться в 2 раза (с 5 до 10 р. за 1 квт/ч)⁷. Подобный рост тарифа сделал бы продукцию местных товаропроизводителей неконкурентоспособной и практически пе-

речеркнул идею развития Николаевской ТОР. После многочисленных обращений краевых властей в генпрокуратуру ФАС России потребовала пересчитать цены, и тариф вырос «всего» на 20 %. При этом данный вопрос окончательно не решен и остается крайне острым, так как в рамках обустройства площадок Чныррах и Оремиф в рамках Николаевской ТОР от изолированной районной ТЭЦ завершается строительство ЛЭП-110 кВ⁸. Но вопрос, смогут ли резиденты ТОР функционировать при таких тарифах на электроэнергию, остается открытым... Практически речь идет о противоречии в трактовке народнохозяйственной эффективности проекта ТОР в целом и узкого отраслевого понятия эффективности энергетиками.

3. *Отсутствие пропульсивных проектов* среди большинства реализуемых якорных проектов резидентов также является одной из проблем локальных зон. Согласно Ф. Перру, именно пропульсивные отрасли определяют характер формирующегося полюса роста. Как показывает мировой опыт, в удачных примерах реализации идей теории «полюсов роста» ключевое значение имел выбор пропульсивных отраслей или их сочетаний.

В этой связи отмечу, что транспорт и логистика, занимающие значительный удельный вес среди предприятий-резидентов хабаровских зон, являются инфраструктурными отраслями, их пропульсивный эффект небольшой [18; 19].

Например, в ТОР «Хабаровск», созданной в 2015 г. и являющейся не только наиболее «зрелой», но и наиболее «населенной» из трех существующих в крае ТОР, ни на одной площадке якорные проекты не носят пропульсивного характера (см. табл. 8).

В современной российской научной литературе и хозяйственной практике пропульсивной признается динамично развивающаяся отрасль, являющаяся ведущей на данном цикле экономического развития и характеризующаяся высоким уровнем технологий и обширным рынком, что обеспечивает индуцированный (поляризационный) эффект [17]. Другими словами, того, что порт, аэропорт или портовая инфраструктура в целом выступают деловым и хозяйственным центром территории размещения, недостаточно для признания транспортной инфраструктуры пропульсивной отраслью. Это же свойственно и для предприятий, занимающихся логистикой или нацеленных на конечный спрос.

Опосредованная локальная оценка эффективности ТОР Хабаровского края. Опосредованная локальная оценка эффективности учитывает происходящие социально-экономические изменения в районах-реципиентах ТОРов и предполагает

⁶ До этого он исчислялся как средняя величина по всем объектам большой энергетики, входящим в единые магистральные электрические сети Востока (URL: <https://todaykhv.ru/news/society/21939/>)

⁷ URL: <https://todaykhv.ru/news/economics-and-business/0576/>

⁸ ЛЭП для резидентов ТОР «Николаевск» достроят к октябрю (URL: <https://www.eastrussia.ru/news/>)

анализ инфраструктурной обеспеченности и занятости населения.

Инфраструктурная обеспеченность. В рамках реализации программы по развитию ТОР Хабаровского края происходит поэтапное обустройство инфраструктуры на площадках. Наиболее активно происходит

обустройство площадки ТОР «Хабаровск» «Ракитное». По состоянию на 01.11.2020 г. на этой площадке выполнен ряд проектов по обустройству автомобильных дорог (табл. 9). Площадка полностью обеспечена инженерными коммуникациями, подключена к сети газоснабжения (см. табл. 10).

Таблица 10. Состояние инженерных коммуникаций площадок ТОР «Хабаровск» по состоянию на 01.11.2020 г.

Инженерные коммуникации	Наименование площадки ТОР «Хабаровск»			
	«Аэропорт»	«Авангард»	«Ракитное»	«Лазо»
Электроснабжение (свободная мощность), МВт	до 0,014	до 11,5	52,23	Отсутствует
Газоснабжение (свободная мощность), м ³ /ч	Отсутствует	9 300	9 243	– “ –
Водоснабжение (свободная мощность), м ³ /ч	до 2500 м ³ /ч	1 200	5 000	– “ –
Водоотведение (свободная мощность), м ³ /ч	до 657	600	2 000	– “ –

Источник: составлено по данным сайта URL: https://www.khabarovskadm.ru/upr-invest/proekty/toser-khabarovsk/index.php?ELEMENT_ID=780699.

Вышперечисленные факторы на сегодняшний день делают площадку «Ракитное» наиболее привлекательной для инвесторов среди всех площадок Хабаровского края. Согласно данным

табл. 11, у площадки «Ракитное» по состоянию на 01.01.2020 г. наблюдаются наибольшее число и наилучшая динамика роста резидентов среди всех площадок Хабаровского края.

Таблица 11. Динамика числа резидентов площадок ТОР «Хабаровск» за 2015-2019 г.

Наименование площадки	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	Итого на 01.01.2020 г.
	Количество резидентов					
«Аэропорт»	0	1	0	0	1	2
«Авангард»	3	3	3	2	4	15
«Ракитное»	1	3	2	5	7	18
«Лазо»	0	0	0	0	0	0

Источник: составлено по Реестру резидентов территорий опережающего социально-экономического развития (URL: <https://erdc.ru/upload/reestr-tor.pdf>).

В результате улучшается инфраструктурная обеспеченность не только предприятий площадки, но также жителей и промышленных объектов, размещенных в Хабаровском районе.

Занятость населения. Использование специаль-

ного экономического режима – ТОР способствовало росту занятости населения в Хабаровском крае. С момента создания первых ТОР по 01.01.2020 г. резидентами ТОР Хабаровского края было создано 3 832 рабочих места (табл. 12).

Таблица 12. Количество созданных рабочих мест в ТОР Хабаровского края (нарастающим итогом)

Показатель	На 01.01.2019 г.			На 01.01.2020 г.		
	Площадка «Хабаровск»	Площадка «Комсомольск»	Площадка «Николаевск»	Площадка «Хабаровск»	Площадка «Комсомольск»	Площадка «Николаевск»
Количество созданных рабочих мест	506	1 251	1 269	897	2 095	840

Источник: Итоги 2018 и 2019 г. Доклад. Корпорация развития Дальнего Востока.

Выводы.

1. Идея «полюсов роста», узлового развития территории, в настоящее время является тради-

ционной компонентой региональной политики большинства стран, включая Российскую Федерацию. В Хабаровском крае этот подход преломляет-

ся в идею развития территорий опережающего социально-экономического развития и свободного порта Владивосток.

2. Выявлено отсутствие пропульсивного характера у большинства реализуемых якорных проектов резидентов локальных зон Хабаровского края. Логистика и транспорт, занимающие наибольший удельный вес среди резидентов ТОР Хабаровского края, являются инфраструктурными отраслями, их пропульсивный эффект небольшой, и они имеют наведенный характер, как и у отраслей, задействованных на конечное потребление.

3. Наблюдается недостаточная согласованность действий государственных органов власти и отраслевых министерств в процессе реализации проектов развития зон, когда принятое на федеральном уровне решение может торпедироваться деятель-

ностью отраслевиков, как это отмечается в Николаевской ТОР. В рассмотренном случае неразрешенное противоречие в трактовке народнохозяйственной эффективности проекта ТОР в целом и узкого отраслевого понятия эффективности энергетиками может привести к закрытию проекта ТОР ввиду потенциального резкого подорожания электроэнергии в этом энергоизолированном районе.

4. Отмечена нестабильность регуляторной системы ТОРов, выражающаяся в частых пересмотрах «правил игры», что серьезно влияет на поведение резидентов зон, задевая их интересы, и снижает эффективность использования данного инструмента региональной политики.

5. Необходимо совершенствование методики оценки эффективности, в части дисконтирования затрат для расчета оценки эффективности.

Литература

1. Информ.-аналитические материалы о состоянии и основных направлениях развития местного самоуправления в Рос. Федерации. URL: <https://minjust.ru/ru/razvitie-federativnyh-otnosheniy-i-mestnogo-samoupravleniya/doklad-o-sostoyanii-i-osnovnyh> (дата обращения: 04.2020).
2. Лексин В.Н. Влияние факторов самоорганизации и внешних регулирующих воздействий на процессы трансформации территориальных систем // Проблемный анализ и гос.-управленческое проектирование. 2015. Вып. 6. С. 8-27.
3. Перру Ф. Экономическое пространство: теория и приложения // Пространственная экономика. 2007. № 2. С. 77-93.
4. Нецадин А., Треву Д.-С. О французском опыте создания полюсов конкурентоспособности // Общество и экономика. 2012. № 5. С. 129-134.
5. Украинский В.Н. Французская пространственная экономика: от пром. округов до полюсов конкурентоспособности // Пространственная экономика. 2011. № 3. С. 92-93.
6. Эльканов Р.Х. Полоса развития и точки роста инновационной экономики: рос. и зарубежный опыт // Современная наука: Актуальные проблемы теории и практики. Сер. Экономика и Право. 2012. № 2. С. 39-43.
7. Бачлер Дж. Оценка региональной политики в европейском сообществе // Политанализ.Ру. 2005. URL: http://www.politanaliz.ru/articleprint_501.html (дата обращения: 03.2020).
8. Кузнецова О.В. Особые экономические зоны: эффективны или нет? // Пространственная экономика. 2016. № 4. С. 129-152.
9. Лексин В.Н. Результативность и эффективность действия региональной и муниципальной власти: назначение и возможности корректной оценки // Регион: экономика и социология. 2012. № 1. С. 3-39.
10. Михеева Н.Н., Ананьева Р.И. Инструменты региональной политики: оценка эффективности использования // Регион: экономика и социология. 2011. № 3. С. 39-57.
11. Швецов А.Н. Особые правовые режимы для привлечения частных инвестиций и современных технологий в развитие территорий // Проблемный анализ и гос.-управленческое проектирование. 2015. Т. 8. № 4. С. 49-63.
12. Инвестиционная среда региона: теоретические и прикладные аспекты. Хабаровск: РИЦ ХГАЭП, 2013. 120 с.
13. Клошников Е.В., Шитова Е.М. Метод. подходы к расчету интегрального показателя, методы ранжирования // ИнноЦентр: электрон. науч.-практический журнал. 2016. № 1 (10). С. 4-18.
14. Кузнецова О.В., Кузнецов А.В. Системная диагностика экономики региона. М.: КомКнига, 2006. 232 с.
15. Толмачев В.Д. Опыт оценки дифференциации социально-экономического развития муниципальных образований (на примере Хабаровского края) // Проблемы социально-экономического развития Сибири. 2020. № 1. С. 62-68.
16. Кутелева А.В., Сальникова П.О., Чернилевская К.Е., Шевчук Е.И. Свободный порт Владивосток. Вызовы и решения: аналитический докл. М.: ФМЭиМП, НИУ ВШЭ, 2020. 36 с.
17. Леонов С.Н., Толмачев В.Д. Территории опережающего развития и свободный порт Владивосток как инструменты реализации региональной политики в Хабаровском крае // Регионалистика. 2020. Т. 7. № 6. С. 5-35.
18. Леонов С.Н. Преференциальные режимы созданных локальных точек роста и их влияние на экономику Дальнего Востока // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. 2020. Т. 13. № 3. С. 28-45.
19. Розанова Л.И., Морошкина М.В. Стимулирование развития пропульсивных отраслей как заданный импульс структурных сдвигов // Вопросы безопасности. 2015. № 5. С.1-20.