

УДК 332.1

DOI: 10.17223/19988648/44/7

**В.В. Стецюк**

## **ЭКОНОМИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ ВЛИЯНИЯ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТОВ «ТЕРРИТОРИИ ОПЕРЕЖАЮЩЕГО РАЗВИТИЯ И СВОБОДНЫЙ ПОРТ ВЛАДИВОСТОК» НА СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ СУБЪЕКТОВ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА РОССИИ**

*Статья посвящена актуальной проблеме регионального развития – оценке социально-экономической эффективности развития федеральных проектов по созданию Территорий опережающего развития и свободный порт Владивосток на Дальнем Востоке Российской Федерации. Предметом исследования выступает процесс реализации проектов «Территории опережающего развития и свободный порт Владивосток» в рамках социально-экономического развития субъектов Дальнего Востока России. Подход в статье основан на гипотезе о невысокой степени влияния функционирования Территорий опережающего развития и свободного порта Владивосток на социально-экономическое развитие регионов Дальнего Востока России на современном этапе. Проведен анализ существующих отечественных и зарубежных подходов к анализу функционирования Территорий опережающего развития и свободного порта Владивосток и, как результат, сделан вывод о необходимости применения комплексного подхода при проведении данного исследования. В статье рассмотрены статистические данные по различным показателям социально-экономического развития субъектов Дальнего Востока России за период 2000–2016 гг. для выявления степени корректировки общего тренда за счет реализации проектов «Территория опережающего развития и свободный порт Владивосток», функционирования Территорий опережающего развития и свободного порта Владивосток, выполнена систематизация, анализ данных, а также определено влияние функционирования Территорий опережающего развития и свободного порта Владивосток на социально-экономическое развитие регионов Дальнего Востока России. Проведена систематизация данных официальных сайтов государственных органов, учреждений за период 2015–2017 гг. и сделан вывод, на основании которого гипотеза подтверждена. Применение систематизированных данных, определенных в статье показателей позволяет в дальнейшем выявить закономерности и определить изменение динамики социально-экономического развития регионов Дальнего Востока России, рассчитать и обосновать социально-экономический эффект Территорий опережающего развития и свободного порта Владивосток в развитии регионов Дальнего Востока России. Статья является первым этапом перспективного многолетнего исследования.*

*Ключевые слова:* Территории опережающего развития, свободный порт Владивосток, инфраструктура, географическое, временное распределение Территорий опережающего развития, социально-экономические показатели развития региона, инвестиции, рабочие места, резиденты, численность безработных, рабочая сила, высокотехнологичные рабочие места.

## Введение

Дальний Восток России в последние годы является объектом пристального внимания со стороны федеральных органов власти как с точки зрения финансовых вливаний, порой даже в яркой диспропорции по отношению к другим регионам страны, так и с точки зрения применения наиболее передовых и инновационных инструментов развития национальных субъектов. В связи с этим особый интерес представляет проведение оценки влияния проектов «Территории опережающего социально-экономического развития (ТОСЭР)» и «Свободный порт Владивосток (СПВ)» на социально-экономическое развитие субъектов Дальнего Востока России.

## Теория

Прежде всего, хотелось бы отметить, что многие исследователи в рамках изучения вопроса и выделения ключевых проблем в той или иной мере придерживаются точки зрения, которая наиболее ярко отражена в работе В.И. Дьякова: «Убеждение автора заключается в том, что от публичных слушаний необходимо перейти к проработке вопросов теми методами и форматами, которые присущи науке... На сегодняшний день научный анализ, касающийся законодательной базы ТОСЭР и СПВ, сделан достаточно поверхностно...» [1]

В рамках изучения хронологии теоретических исследований рассмотрим ряд работ, которые представляют наибольший интерес. Можно проследить, что в 2015 г. многие авторы рассматривали мировой опыт, специфику, методические подходы к определению ключевых категорий, делали прогнозы и обозначали перспективы реализации ТОСЭР и СПВ.

«С понятием свободного порта в мировой практике неразрывно связаны следующие признаки:

- специальная таможенная зона или таможенная территория;
- упрощенные таможенные правила;
- отсутствие таможенных платежей;
- неконтролируемый транзит

«Общие принципы создания свободного порта: 1. Свободный порт – зона свободной торговли. 2. Свободный порт – узел глобальной логистической сети. 3. Свободный порт должен иметь локальную финансовую политику. 4. Свободный порт должен реализовать комплекс проектов обеспечения комфортной жизни на собственной территории» [2].

При этом авторами уже определялись ключевые риски и проблемы реализации ТОСЭР и СПВ.

«Сдерживающим фактором развития ТОСЭР нужно признать наличие политического, финансового и валютного рисков, в силу того, что усилилась нестабильность в ряде соседних государств – членов СНГ» [3].

«Риски и угрозы свободного порта экономической безопасности региона: 1. Минимальный таможенный контроль делает свободный порт при-

влекательным узлом для трафика наркотиков, оружия и прочей незаконной деятельности, вокруг которой начинается усиленное развитие преступных группировок, в том числе подавляющих законопослушный бизнес в свободном порту. 2. Реализация принципов свободного порта на первых этапах приводит к уменьшению налоговых поступлений. 3. Коренной принцип свободного порта – свободная торговля при почти полном отключении механизмов защиты национального экономического пространства путем регулирования внешнеэкономической деятельности» [2].

В 2016 г. исследователи анализируют результаты научных публикаций 2015 г., определяя, что сделано и наработано, чтобы, основываясь на уже сформировавшейся научно-исследовательской базе находить новые актуальные направления исследования функционирования ТОСЭР и СПВ.

Из публикаций 2015 г. по данной теме следует отметить статьи В.В. Горчакова, А.С. Сергеева, Е.Д. Лысака, вскрывшие комплекс проблем, уже сейчас препятствующих успешности проекта СПВ [4–6]. Дополнительный интерес представляют публикации М.В. Холоши и А.Н. Гаврилова, П.Ю. Самойленко, А.В. Тебекина и Т.Н. Бушуевой [7–9]. В других изданиях привлекла внимание упомянутая выше статья А.Е. Савченко – системное исследование на стыке истории, политологии и экономики, а также критические замечания и конструктивные, хотя не бесспорные, предложения [11]. Также следует отметить совместную статью Е.В. Красовой и Ма Инсинь, в которой обоснована актуальность и стратегическая целесообразность использования свободного порта Владивосток как инструмента интенсивного экономического роста дальневосточных территорий [12].

Помимо этого, в 2016 г. авторы, продолжающие свои научные исследования, определяют факторы, содействующие повышению эффективности развития территории, как ключевой аспект оценки эффективности функционирования ТОСЭР.

«В название института ТОСЭР включено словосочетание «опережающее развитие», но вопрос о том, что следует под этим понимать, остается открытым. Должны ли показатели роста быть более высокими, чем по стране, или в стратегическом долгосрочном плане ставится задача опережения в той или иной сфере мирового экономического пространства» [3].

«Таким образом, особые зоны, принятые для развития предпринимательства в Приморском крае, в перспективе должны положительно повлиять на инфраструктуру края и морской транспорт, в частности. Как следствие, экономическое развитие региона в комплексе не может не повлиять на развитие судостроительной и судоремонтной отраслей, а без их грамотной организации и поддержки может ощутимо замедлиться» [13].

При этом авторы выявляют наиболее приоритетные и перспективные направления развития, обозначая уже существующие проблемы функционирования ТОСЭР.

«Проект приграничного развития действительно мог бы обеспечить “взрывной рост экономики” Приморского края и всего Дальнего Востока.

Свободная таможенная зона, упрощенный порядок получения виз, принцип “единого окна”, круглосуточная работа пункта пропуска...

Со временем сюда могли бы зайти транснациональные финансовые и страховые компании, налажено производственно-техническое сотрудничество в сферах высоких технологий, пищевой промышленности, фармацевтике, что позволит создать устойчивые компании-производители товаров с высокой добавленной стоимостью» [11].

Также ряд авторов рассматривают перспективы влияния функционирования свободного порта Владивосток на развитие рыбопромышленного комплекса [14].

Особый интерес представляют работы, посвященные роли таможенных органов в формировании эффективной модели функционирования ТОСЭР и СПВ.

«Рассмотрев таможенное регулирование свободных экономических зон на примере Дальневосточного региона России, таможенные инновации в свободных экономических зонах, можно сделать вывод, что они направлены, прежде всего, на расширение функций таможенных органов, упрощение порядка перемещения товаров через пункты пропуска, развитие электронного межведомственного документооборота... Активизация развития таможенных инноваций в СЭЗ позволит сократить финансовые, временные и трудовые расходы резидентов, сместив акцент на обработку заранее предоставленных первичных электронных документов и совершенствование взаимодействия между заинтересованными сторонами развития СЭЗ...» [15].

«Таможня в условиях СПВ и ТОР не столько фискальный орган, сколько орган, обеспечивающий правоохранительную функцию и контроль движения товаров. Фискальная функция таможни должна быть активизирована за пределами (по границам) территории, на которую распространяется льготный режим. Вопросы льготного перемещения товаров из территорий СПВ и ТОСЭР, обложения их пошлинами и налогами относятся к числу самых сложных и деликатных. Их рассмотрение должно входить в компетенции только государственных органов с очень высоким статусом. При этом таможенно-тарифную политику не следует менять резко и часто, создавая резидентам нервозность в организации производств, требующих долговременных и капитальных вложений» [1].

И наконец, в 2017 г. исследователями проводится уточнение и корректировка подходов к оценке эффективности ТОСЭР и СПВ, первичная оценка предварительных результатов функционирования ТОСЭР и СПВ.

«...Свободный порт – это территория порта с его причалами, складами, мастерскими и подсобными помещениями плюс прилегающая акватория, не входящая в состав таможенной территории государства.

Функционирование свободного порта основывается на полном или частичном отсутствии таможенных пошлин и налогов, льготном режиме ввоза, вывоза и реэкспорта товаров...

Подход к формированию территорий опережающего развития свободному порту следует пересматривать с позиций стратегического видения

развития территории. Для смены экономической парадигмы необходимы значимые проекты, пусть не решающие всех проблем региона, но привлекающие международных инвесторов, притягивающие новые технологии и создающие атмосферу широких возможностей» [16].

Как результат, в статье Д.А. Изотова представлен критический взгляд на результативность текущих решений государственной власти России по отношению к Дальнему Востоку [17].

«Одна из задач реализации проектов по созданию ТОР и СПВ – поступление налоговых отчислений в региональные и местные бюджеты субъектов РФ и муниципальных образований, входящих в состав ДФО. Анализ сведений из ЕГРЮЛ о налоговом органе резидента позволяет понять направление его будущих налоговых выплат как налогоплательщика – какие регионы получают налоговые отчисления от реализации инвестиционных проектов резидентами ТОР и СПВ.

Исследование показало, что указанная задача выполняется. 100% резидентов зарегистрировано в субъектах РФ, где созданы соответствующие территории с особыми режимами осуществления предпринимательской деятельности» [18].

Но далее при более детальном рассмотрении авторы определяют ключевые структурные диспропорции.

«...Организационно-правовые формы резидентов ТОР и СПВ распределились относительно однообразно. В форме “общество с ограниченной ответственностью” (далее – ООО) зарегистрировано 89 и 95% резидентов ТОР и СПВ соответственно. Анализ региональной структуры не выявил особенностей – 94,3% резидентов ТОР и 96,4% резидентов СПВ, зарегистрированных в форме ООО, действует в Приморском крае. На втором месте Хабаровский край по числу резидентов ТОР и Камчатский край – резидентов СПВ... Кроме того, резиденты с иностранными инвестициями зарегистрированы в форме ООО...

...Обеспечение имущественной основы деятельности резидентов ТОР уставным капиталом, гарантирующим интересы кредиторов, составляет только 5,94%, а СПВ – 1,02% от планируемой суммы инвестиций. Кроме того, уставный капитал 12 резидентов находится в залоге у кредитных организаций ПАО «Восточный экспресс банк», АО «Россельхозбанк», Государственной корпорации «Банк развития внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)», АО «АЛЬФА-БАНК», АКБ «Алмазэргиэн-банк», ПАО «Находкинская база активного морского рыболовства», ПАО «Сбербанк России», последний из которых стал залогодержателем 5 из 12 резидентов» [18].

### **Цели как критерий эффективности проектов**

Для определения эффективности следует установить, а какой результат предполагается достигнуть в ходе реализации данных проектов. Для этого обратим внимание на цели, обозначенные в Федеральном законе о СПВ.

Целями Федерального закона № 212-ФЗ от 13 июля 2015 г. (в ред. от 01.07.2017) «О свободном порте Владивосток» являются:

«1) обеспечение взаимодействия федеральных органов государственной власти, органов государственной власти субъектов Российской Федерации, входящих в состав Дальневосточного федерального округа, органов местного самоуправления, общественности, предпринимателей и инвесторов в целях развития свободного порта Владивосток;

2) использование географических и экономических преимуществ Приморского края как восточных морских ворот Российской Федерации для интеграции в экономическое пространство государств Азиатско-Тихоокеанского региона;

3) развитие международной торговли с государствами Азиатско-Тихоокеанского региона;

4) создание и развитие производств, основанных на применении современных технологий и ориентированных на выпуск в свободном порту Владивосток конкурентоспособной в государствах Азиатско-Тихоокеанского региона продукции;

5) ускорение социально-экономического развития территории свободного порта Владивосток и повышение уровня жизни населения, проживающего на территории Дальнего Востока»<sup>1</sup>.

Наибольший интерес представляют 3–5-я цели, результаты достижения которых можно оценить с помощью показателей.

### Современные модели

Рассмотрим существующие на современном этапе разработанные и предложенные исследователями различные модели, отражающие то или иное направление развития территории.

Прежде всего, можно выделить оригинальную авторскую модель «организации осуществления образовательной деятельности на территориях ТОСЭР и СПВ». Сущность данной модели отражена в научной публикации М.В. Ниязовой: «В качестве основных факторов, оказывающих влияние на осуществление образовательной деятельности на территориях ТОСЭР и СПВ, следует рассматривать потребность в трудовых ресурсах на Дальнем Востоке, государственную социально-экономическую политику в регионе, объем преференций и других мер поддержки заинтересованных в осуществлении образовательной деятельности лиц, условия деятельности резидентов территорий, государственная регламентация образовательной деятельности в регионе, а также требования к образовательным программам профессионального обучения и дополнительного профессионального образования» [19].

---

<sup>1</sup> Федеральный закон от 13.07.2015 № 212-ФЗ (ред. от 30.10.2017) «О свободном порте Владивосток». URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_182596/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_182596/) (дата обращения: 06.09.2017).

Помимо этого, анализ территории как ключевой фактор предполагает исследование транспортно-логистической модели. В этом направлении наибольший научный интерес представляет работа М.В. Холоши:

«В современных условиях для развития инфраструктуры СПВ нужна особая модель транспортной системы, способная решать новые задачи и позволяющая привлечь более широкий круг участников: стран, инвесторов, разных бизнесов, пользователей и т.д.

...Новая модель позволяет создать транспортную сеть и включать в нее новые идеи по мере их появления. Предлагаемая модель открыта для многостороннего международного сотрудничества.

Суть новой модели развития коридоров заключается в следующем. Предлагается новая и более короткая маршрутизация двух коридоров с их стыковкой в районе пос. Славянка. Есть разные варианты и место подлежит уточнению. Это даст возможность связать множество магистральных и фидерных маршрутов: как сухопутных, так и морских, как существующих, так и новых, включая Сев-морпуть и иные трансконтинентальные маршруты.

Таким образом, мы сформируем транспортно-логистическую сеть, внутри которой можно создать мультимодальный портовый ХАБ Приморья, который может быть включен в ротацию магистральных судов на маршрутах Европа–Азия и транс-тихоокеанских маршрутах... Это наиболее эффективная модель берегового оформления коридоров. Эта модель в большей степени ориентирована на формат многостороннего сотрудничества и способна согласовать идеи и проекты России, Китая, Кореи, Японии и других стран. Эта идея консолидирует все предыдущие проекты развития и наилучшим образом соответствует идее Свободного порта Владивосток.

Представленная модель позволяет повысить эффективность освоения транзитного потенциала и оптимально распределить его среди перспективных площадок портового развития, включая новые порты в Зарубино, в районе Суходола, в районе Славянки, а также среди действующих портов Владивосток, Находка и Восточный» [20].

Дополнительные корректировки и уточнения модели, представленной в работе М.В. Холоши, отражены в бизнес-модели А.Л. Абрамова и Н.Н. Матвиенко:

«В бизнес-модели предлагаются механизмы, при которых территория нового свободного порта получает статус особой экономической территории с привлекательным, облегченным таможенным режимом и специальным режимом управления...

Бизнес-модель предполагает возможность:

- создания сети портов на юге Приморского края,
- строительства нового многофункционального торгового порта в границах выделенной территории СПВ, обеспечивающего в перспективе удвоение пропускной способности портовой сети...» [21].

Помимо этого, нельзя не рассматривать социальный аспект развития территорий, на которых реализуются проекты ТОСЭР и СПВ. Данное

направление наиболее оригинально отражено в работе В.А. Останина, в которой автором предложен методический подход к оценке социальной эффективности.

«Максимум противоречивости в оценке экономической и социальной эффективности может быть представлен моделью Парето-эффективности.

Социально-экономическая система находится в состоянии наибольшей экономической и социальной эффективности, если становится невозможным повысить экономическую эффективность, не уменьшая эффективность социальную. Тем самым мы обнаруживаем, что модель Парето-эффективности не может обеспечить адекватного отражения реальной практики управления на территориях не только ОЭЗ, но и в принципе.

Так как интересы граждан, работающих и проживающих на особых экономических территориях, и интересы резидентов противоположны, то решать социальные задачи можно только за счет социальных интересов территории. Если перенести данную проблему на модель Амартии Сен [22], то можно сделать вывод: состояние социально-экономической среды может находиться в состоянии Парето-оптимальности, однако повышение экономической эффективности резидентов невозможно без снижения уровня социальной защищенности» [23].

И наконец, модель по решению ключевой проблемы управления территорией отражена в работе М.А. Салтыкова и В.Ю. Сипачевой: «Проблема, которую нельзя игнорировать, заключается в том, что перечень поставленных целей резко отличается от перечня инструментов, которые используют органы публичной власти для достижения целей. В результате обнаруживаются сложности управляемости систем, к которым принадлежит и территория опережающего социально-экономического развития. Таким образом, стратегия развития территорий опережающего развития должна предусмотреть переход от модели управления ресурсами к моделям управления сложностью систем, к созданию институтов, обладающих как устойчивостью, так и гибкостью, что обеспечит рыночную свободу и самостоятельность без помощи непосредственно государства» [3].

Таким образом, можно сделать вывод, что модель социально-экономического развития территории, на которой реализуются проекты ТОСЭР и СПВ, является комплексной и должна включать различные ключевые направления. Только при реализации такого системного подхода в полной мере будет использован потенциал социально-экономического развития территорий.

### **Результаты и их обсуждение**

Для сужения поля исследования и для более точного результата сделаем сразу оговорку: ТОСЭР функционируют с различных дат, начиная с июня 2015 г. и заканчивая апрелем 2017 г., поэтому в оценке следует учитывать столь существенный временной разброс, а также география ТОСЭР включает в себя 8 из 9 субъектов Дальневосточного федерального округа, за исключением Магаданской области.



При анализе структуры проектов ТОСЭР можно сделать следующие выводы.

Из 18 ТОСЭР 9 было запущено в 2015 г., при этом было создано по 2 в Амурской области, Хабаровском и Приморском краях и по 1 в Чукотском автономном округе, Республике Саха (Якутия) и в Камчатском крае. Таким образом, в 2015 г. ТОСЭР были созданы в 6 субъектах ДВФО из 9.

В 2016 г. вышли еще 5 постановлений Правительства РФ о создании ТОСЭР: 2 в Сахалинской области и по 1 в Еврейской автономной области, Приморском крае, Республике Саха (Якутия).

И наконец, в 2017 г. были созданы еще по 1 ТОСЭР в Приморском, Хабаровском крае, Сахалинской и Амурской областях.

Как результат, в 2015–2017 гг. были созданы 4 ТОСЭР в Приморском крае, по 3 – в Хабаровском крае, Сахалинской области, Амурской области, 2 в Республике Саха (Якутия) и по 1 в Еврейской автономной области, Чукотском автономном округе и Камчатском крае (табл. 1).

Таблица 1. Проекты ТОСЭР, 2015–2017 гг.

№ п/п	Проект ТОСЭР	Начало реализации, год	Регион
1	Постановление Правительства Российской Федерации № 875 от 21 августа 2015 г. «О создании территории опережающего социально-экономического развития “Белогорск”»	2015	Амурская область
2	Постановление Правительства Российской Федерации № 879 от 21 августа 2015 г. «О создании территории опережающего социально-экономического развития “Приамурская”»	2015	Амурская область
3	Постановление Правительства Российской Федерации № 899 от 28 августа 2015 г. «О создании территории опережающего социально-экономического развития “Камчатка”»	2015	Камчатский край
4	Постановление Правительства Российской Федерации № 629 от 25 июня 2015 г. «О создании территории опережающего социально-экономического развития “Надеждинская”»	2015	Приморский край
5	Постановление Правительства Российской Федерации № 878 от 21 августа 2015 г. «О создании территории опережающего социально-экономического развития “Михайловский”»	2015	Приморский край
6	Постановление Правительства Российской Федерации № 877 от 21 августа 2015 г. «О создании территории опережающего социально-экономического развития «Индустриальный парк “Кангалассы”»	2015	Республика Саха (Якутия)
7	Постановление Правительства Российской Федерации № 628 от 25 июня 2015 г. «О создании территории опережающего социально-экономического развития “Комсомольск”»	2015	Хабаровский край

№ п/п	Проект ТОСЭР	Начало реализации, год	Регион
8	Постановление Правительства Российской Федерации № 630 от 25 июня 2015 г. «О создании территории опережающего социально-экономического развития “Хабаровск”»	2015	Хабаровский край
9	Постановление Правительства Российской Федерации № 876 от 21 августа 2015 г. «О создании территории опережающего социально-экономического развития “Беринговский”»	2015	Чукотский автономный округ
10	Постановление Правительства Российской Федерации № 847 от 27 августа 2016 г. «О создании территории опережающего развития “Амуру-Хинганская”»	2016	Еврейская автономная область
11	Постановление Правительства Российской Федерации № 43 от 28 января 2016 г. «О создании территории опережающего социально-экономического развития “Большой Камень”»	2016	Приморский край
12	Постановление Правительства Российской Федерации № 1524 от 28 декабря 2016 г. «О создании территории опережающего развития “Южная Якутия”»	2016	Республика Саха (Якутия)
13	Постановление Правительства Российской Федерации № 200 от 17 марта 2016 г. «О создании территории опережающего социально-экономического развития “Горный воздух”»	2016	Сахалинская область
14	Постановление Правительства Российской Федерации № 201 от 17 марта 2016 г. «О создании территории опережающего социально-экономического развития “Южная”»	2016	Сахалинская область
15	Постановление Правительства Российской Федерации № 272 от 7 марта 2017 г. «О создании территории опережающего развития “Нефтехимический”»	2017	Приморский край
16	Постановление Правительства РФ № 464 от 19 апреля 2017 г. «О создании территории социально-экономического развития “Николаевск”»	2017	Хабаровский край
17	Постановление Правительства РФ N 673 от 3 июня 2017 г. «О создании территории социально-экономического развития “Свободный”»	2017	Амурская область
18	Постановление Правительства РФ N 992 от 23 августа 2017 г. «О создании территории социально-экономического развития “Курилы”»	2017	Сахалинская область

Источник: Данные Корпорации развития Дальнего Востока. URL: <http://www.erdc.ru/> (дата обращения: 09.09.2017).

Таким образом, учитывая количество и продолжительность реализуемых проектов на территориях регионов Дальнего Востока России, можно сделать вывод о том, что реализация проектов ТОСЭР, при прочих равных условиях, будет оказывать наибольшее влияние на развитие Приморского и Хабаровского краев, менее существенное – на развитие Сахалинской области, Республики Саха (Якутия) и Амурской области, наименее существенное – Еврейской автономной области, Чукотского автономного окру-

га и Камчатского края и практически полное отсутствие – на развитие Магаданской области.

Начало реализации свободного порта Владивосток можно считать с октября 2015 г.<sup>1</sup> География СПВ включает в себя 4 субъекта ДВФО: Приморский, Хабаровский и Камчатский края, Чукотский АО, Сахалинскую область.

Теперь попробуем отследить, внесли ли проекты СПВ и ТОСЭР, от 2 лет существования до совсем молодых, существенные изменения в социально-экономическое развитие субъектов ДВФО.

Нельзя, конечно, не согласиться с авторами, изучающими данную проблематику, такими как В.А. Останин, М.Ю. Андреева, Л.И. Вотинцева, Чэнь Лэй, что «за основу расчетов социальной и экономической эффективности деятельности резидентов на территориях ОЭЗ следует принимать время выхода резидента на проектную мощность. Этот период у основных резидентов может достигать до 10–15 лет» [24, 25].

Тем не менее попробуем систематизировать официальные данные и провести по ним экономический анализ динамики реализации ТОСЭР, СПВ. Ведь на этапе запуска или в предынвестиционный период реализации инвестиционного проекта оказывается существенное влияние на социально-экономическое развитие субъекта, в котором идет реализация, помимо этого, вложения федерального бюджета в инфраструктуру регионов ТОСЭР начались с 2015 г.

Ссылаясь на сводную статистику, по состоянию на 1 августа 2017 г., на официальном сайте Корпорации развития Дальнего Востока можно отметить оценочную и прогнозную положительную динамику 2016–2020 гг.:

1. В 2016 г. подано 206 заявок на получение статуса резидента ТОСЭР с суммой инвестиций 518,68 млрд руб., по оценке корпорации по результатам 2017 г. подано 315 заявок с суммарным объемом инвестиций 601,4 млрд руб., прогнозное же значение на 2020 г. – 566 заявок с инвестициями 682,6 млрд руб.

2. В 2016 г. определено 30,2 тыс. создаваемых в рамках заявок рабочих мест, оценочное значение за 2017 г. – 39 тыс., прогнозное значение 2020 г. – 53,6 тыс.

3. Как результат, в 2016 г. зарегистрировано 169 резидентов ТОСЭР, по оценке Корпорации, в 2017 г. зарегистрировано 268 резидентов, в 2020 г. прогнозное значение составит 484 резидента.

4. Объем инвестиций составил 498 млрд руб.

5. Создано 28 тыс. рабочих мест.

6. Иностранные инвестиции по странам-инвесторам составили: КНР – 140 млрд руб.; Австралия – 10,6 млрд руб.; Япония – 1,8 млрд руб.; Италия – 2,7 млрд руб.; Казахстан – 2,5 млрд руб.; Сингапур – 0,7 млрд руб.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Федеральный закон от 13.07.2015 № 212-ФЗ (ред. от 30.10.2017) «О свободном порте Владивосток». URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_182596/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_182596/) (дата обращения: 06.09.2017).

В свою очередь, к результатам реализации проекта СПВ можно отнести следующее:

1. На получение статуса резидента СПВ в 2016 г. было подано 150 заявок.
2. Декларируемый объем инвестиций 180 млрд руб.
3. Предположительно будет создано 23 тыс. рабочих мест. В 2016 г. как результат, статус резидента СПВ получили 100 заявок.
4. Объем вложенных инвестиций 140 млрд руб.
5. Создано 18,5 тыс. рабочих мест.
6. Был вложен 1 млрд руб. инвестиций КНР и 10 млн руб. инвестиций из Японии<sup>2</sup> (табл. 2).

Таблица 2. Сводная статистика показателей ТОСЭР и СПВ 2016–2020 гг.

Дата	2016 г.		2017 г.		2020 г.	
Показатель	Подано на рассмотрение	Получен статус резидента	Подано на рассмотрение	Получен статус резидента	Подано на рассмотрение	Получен статус резидента
<i>ТОСЭР</i>						
Количество заявок, ед.	206	169	315	268	566	484
Объем инвестиций, млрд руб.	518,68	498	601,4	555,7	682,6	642,9
Количество рабочих мест, тыс. ед.	30,2	28	39	34,8	53,6	48,8
<i>СПВ</i>						
Количество заявок, ед.	150	100	290	150	600	420
Объем инвестиций, млрд руб.	180	140	230	210	350	300
Количество рабочих мест, тыс. ед.	23	18,5	31	20,5	51	23

Источник: Данные Корпорации развития Дальнего Востока. URL: <http://www.erdc.ru/> (дата обращения: 09.09.2017).

И если оценить данные Минвостокразвития на 22.09.2017 г., то можно сделать вывод, что по количеству резидентов в целом все в рамках прогнозно-оценочных значений, представленных на сайте Корпорации развития Дальнего Востока. А по СПВ на 22.09.2017 г. количество резидентов уже в 2 раза больше прогнозно-оценочного значения Корпорации развития Дальнего Востока на весь 2017 г. (табл. 3).

<sup>1</sup> Данные Корпорации развития Дальнего Востока. URL: <http://www.erdc.ru/> (дата обращения: 09.09.2017).

<sup>2</sup> Данные Корпорации развития Дальнего Востока. URL: <http://www.erdc.ru/> (дата обращения: 09.09.2017).

Таблица 3. Показатели реализации ТОСЭР и СПВ

Дата	2016 г.		11.09.2017 г.		22.09.2017	
Показатель	Подано на рассмотрение	Получен статус резидента	Подано на рассмотрение	Получен статус резидента	Подано на рассмотрение	Получен статус резидента
<i>ТОСЭР</i>						
Количество заявок, ед.	206	169	350 шт.	175 шт.	356	178
Объем инвестиций, млрд руб.	518,68	498	1 632	1 176	2481	1175
Количество рабочих мест, тыс. ед.	30,2	28	56,29	34,85	56,395	34,908
<i>СПВ</i>						
Количество заявок	150	100	471	306	482	312
Объем инвестиций, млрд руб.	180	140	401,4	346,9	406	347,5
Количество рабочих мест, тыс. ед.	23	18,5	40,1 тыс.	31,1 тыс.	40,23	31,314

Источник: Данные Министерства Российской Федерации по развитию Дальнего Востока. URL: <https://minvr.ru/press-center/mediagallery/5667/> (дата обращения: 13.09.2017).

При этом следует отметить, что государство принимает активное участие по проектам ТОСЭР. Из федерального бюджета РФ в 2015 г. на строительство инфраструктуры было выделено, законтрактовано и оплачено 315,97 млн руб., в 2016 г. выделено и законтрактовано уже 4,269 млрд руб. а оплачено 4,262 млрд руб. Более того на 2017 г. выделено 7,507 млрд руб., по данным Корпорации, на начало августа законтрактовано 2,167 млрд руб. (табл. 4).

Но вышеперечисленные показатели являются абсолютными и, несмотря на столь внушительные значения и суммы, они не могут дать нам полного представления. Рассмотрим значения обозначенных коэффициентов относительно других величин, характеризующих социально-экономическое положение субъектов РФ.

Как результат, в 2016 г. 1 рубль вложенных федеральным бюджетом (ФБ) инвестиций привлек в 2016 г. 116 руб. инвестиций резидентов ТОСЭР в 2017 г. данный показатель составил 74 руб., снижение обусловлено тем, что, несмотря на рост вложенных резидентами ТОСЭР инвестиций в 2017 г., наблюдалось существенное увеличение инвестиций ФБ до с 7,5 млрд руб. по сравнению с 4,27 млрд 2016 г. Этот показатель по результатам 2017 г. существенно вырос, так как на 1 августа 2017 г. из выделенных 7,5 млрд руб. было законтрактовано 2,166 млрд, а оплачено только лишь 307 млн руб. (табл. 5).

**Таблица 4. Финансирование строительства инфраструктуры ТОСЭР из федерального бюджета, 2015–2020 гг., млн руб.**

Показатель	2015	2016	2017	2020
Выделено	315,97	4268,7	7507,02	3480
Законтрактовано	315,97	4268,7	2166,53	392,97
Оплачено	315,97	4262,06	307,68	–

*Источник:* Данные Корпорации развития Дальнего Востока. URL: <http://www.erdc.ru/> (дата обращения: 09.09.2017).

**Таблица 5. Показатели бюджетной эффективности ТОСЭР, 2015–2020 гг.\***

Показатель	2016 г.	2017 г.	2020 г.
Отношение суммы инвестиций по поданным заявкам к сумме вложений ФБ	121,51	80,11	196,15
Отношение суммы инвестиций по резидентам к сумме вложений ФБ	116,66	74,024	184,74

\* Рассчитано автором по табл. 3, 4.

Далее следует отметить, что относительно числа безработных всего Дальнего Востока РФ в 2016 г., количество которых составило 196,3 тыс. человек, проекты резидентов ТОСЭР, предоставив 28 тыс. рабочих, смогли обеспечить 14,3% от общего числа незанятых на ДВ РФ, в свою очередь, СПВ, предоставив 23 тыс. вакансий, смог трудоустроить 11,7% от общего числа безработных на Дальнем Востоке РФ в 2016 г. Таким образом, обеспечив все заявленные рабочие места, резиденты ТОСЭР и СПВ позволят сократить безработицу во всем Дальневосточном федеральном округе на 26% от общего числа безработных в 2016 г. Возникает лишь необходимость учета того фактора, что есть ли соответствие между потребностями и наличием трудовых ресурсов по квалификационным и прочим требованиям, либо на рабочие места будут привлекаться специалисты из других регионов.

Рассмотрим согласно методике федеральной службы государственной статистики показатели для мониторинга оценки эффективности деятельности субъектов Российской Федерации.

При анализе официальных данных из табл. 6 можно сделать вывод, что кардинальных изменений в рамках тренда 2010–2016 гг. реализация проектов ТОСЭР и СПВ ни в 2015 г., ни в 2016 г., при потенциале создания дополнительных рабочих мест в объеме 51 тыс. ед., не внесла, тем более динамика числа безработных на ДВ идет в рамках общероссийской динамики. Особый интерес представляет выяснение того, а произошло ли снижение количества безработных за счет предоставления части ищущих работу искомым рабочим мест, соответствующих их пожеланиям и квалификации, либо были проведены мероприятия, в рамках которых смогли заполнить имеющиеся вакантные места безработными и т.д., либо просто люди уехали из региона в поисках работы в других субъектах РФ или за границы. В попытке ответить на дан-

ный вопрос рассмотрим следующие показатели, дополнительно оценивая социально-экономическую эффективность реализации ТОСЭР и СПВ.

Таблица 6. Численность безработных в ДВФО, 2010–2016 гг., тыс. чел.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
ДВФО	295,0	254,3	228,2	223,7	219,0	211,3	196,3
Республика Саха (Якутия)	43,7	44,1	40,0	37,4	37,3	36,7	35,0
Камчатский край	13,3	11,7	10,9	10,8	11,5	8,4	7,6
Приморский край	101,7	85,0	72,9	75,8	72,9	73,4	62,8
Хабаровский край	65,9	49,7	47,6	42,2	43,9	38,9	36,6
Амурская область	29,6	27,0	22,7	25,7	23,5	24,0	24,6
Магаданская область	5,7	4,5	3,4	2,8	2,9	4,0	4,0
Сахалинская область	25,6	22,9	21,9	20,5	18,4	17,8	17,6
Еврейская автономная область	8,2	7,6	7,4	7,3	7,5	6,7	6,9
Чукотский автономный округ	1,5	1,8	1,4	1,1	1,1	1,3	1,1

Источник: Данные Федеральной службы государственной статистики. URL: <http://www.gks.ru/> (дата обращения: 18.09.2017).

Одним из ключевых аспектов и задач реализации проектов ТОЭСР и СПВ является удержание и привлечение нового трудоспособного населения на территории Дальнего Востока РФ. И мы можем видеть, что по предварительным итогам в данном аспекте ТОСЭР и СПВ в 2015–2016 гг. кардинальных изменений в развитие тренда уменьшения числа трудоспособного населения ДВ РФ не внесли (рис. 1).

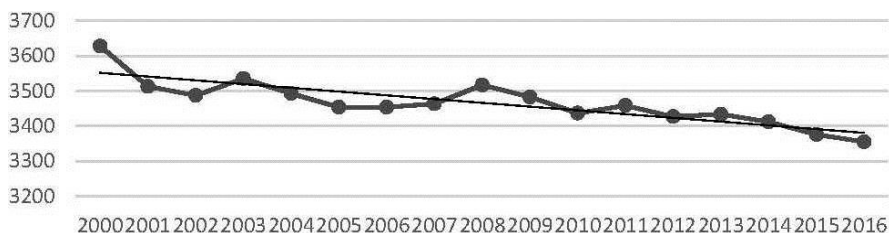


Рис. 1. Численность рабочей силы по субъектам Дальнего Востока Российской Федерации, в среднем за год, 2000–2016 гг., тыс. чел.

Источник: Данные Федеральной службы государственной статистики. URL: <http://www.gks.ru/> (дата обращения: 18.09.2017)

В 2016 г. количество продолжило тенденцию снижения 2008–2015 гг. и, составив 3,356 млн человек, уменьшилось относительно 3,376 млн человек. Несомненно, уменьшение на 20,8 тыс. человек не является существенным и составляет всего лишь снижение на 0,62% относительно значения 2015 г., но 20,8 тыс. человек, по официальным статистическим данным на 06.03.2017 г., – это практически половина населения Надеждинского муниципального района (ТОСЭР «Надеждинская», 2015 г.), городского округа города Большой Камень (ТОЭСР «Большой камень», 2016 г.), три четверти населения Михайловского муниципального района, это практически полный состав населения Пограничного муниципального района, Ханкайского муниципального района, Чугуевского муниципального района<sup>1</sup>.

Данный аспект усугубляется явной тенденцией снижения высокопроизводительных рабочих мест в Дальневосточном федеральном округе в 2013–2016 гг. Таким образом, запуск и реализация ТОСЭР и СПВ в 2015–2016 гг. способствовали лишь увеличению высокопроизводительных рабочих мест в 2015 г. в Камчатском крае, Амурской области, и Еврейской автономной области, в 2016 г. – лишь увеличению в Сахалинской области (табл. 7).

Помимо этого, если просмотреть численность безработных в процентах от общего количества трудоспособных регионов, то видим, что существенных изменений проекты не внесли. Более того, можно утверждать, что изменение идет в рамках общероссийского тренда снижения доли безработного населения в процентах. При этом снижение в 2015–2016 гг. на Дальнем Востоке России точно совпадает с трендом 2000–2014 гг. Даже при простом построении прогнозной линии тренда видно, что прогнозируемые значения практически точно совпадают с 6,3% в 2015 г. и 5,8% в 2016 г. (рис. 2).

*Таблица 7. Число высокопроизводительных рабочих мест по субъектам ДВФО за 2013–2016 гг., тыс. ед.*

	2013	2014	2015	2016
Дальневосточный федеральный округ	903,3	953,7	890,5	833,4
Республика Саха (Якутия)	163,2	167,4	155,4	149,0
Камчатский край	56,1	58,7	60,8	48,3
Приморский край	264,0	282,8	251,5	227,9
Хабаровский край	193,7	208,0	184,5	183,6
Амурская область	96,8	106,0	116,2	105,3
Магаданская область	30,8	31,7	30,0	28,9
Сахалинская область	65,7	66,1	58,6	59,0
Еврейская автономная область	18,9	18,5	19,0	17,6
Чукотский автономный округ	14,0	14,6	14,5	13,9

*Источник:* Данные Федеральной службы государственной статистики. URL: <http://www.gks.ru/> (дата обращения: 18.09.2017).

<sup>1</sup> Данные Федеральной службы государственной статистики по Приморскому краю. URL: [http://primstat.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat\\_ts/primstat/ru/statistics/population/](http://primstat.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_ts/primstat/ru/statistics/population/) (дата обращения: 23.09.2017).



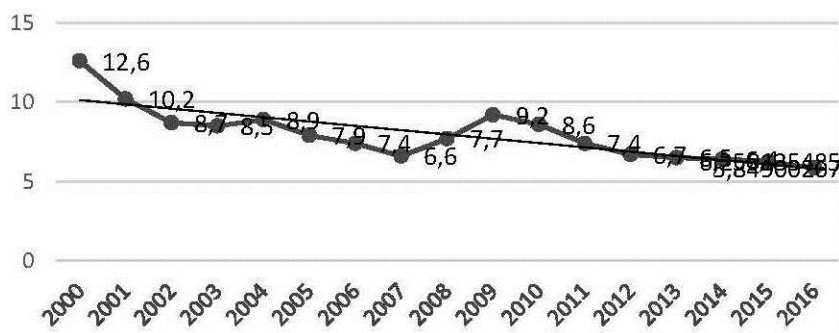


Рис. 2. Уровень безработицы населения по субъектам Дальнего Востока РФ в среднем за год, 2000–2016 гг., %.

Источник: Данные Федеральной службы государственной статистики.

URL: <http://www.gks.ru/> (дата обращения: 18.09.2017)

### Заключение

Таким образом, можно сделать вывод, что по предварительным итогам ТОСЭР и СПВ кардинальным образом не повлияли на изменение социально-экономического положения регионов Дальнего Востока России и сокращение доли безработных в большей степени обусловлено тенденцией оттока трудоспособного населения Дальнего Востока России. Так, численность населения Дальнего Востока России, по данным официального сайта Федеральной службы государственной статистики за период 2013–2016 гг., имеет устойчивую тенденцию снижения, и в 2016 г. составила 6,19 млн человек по сравнению с 6,24 млн человек в 2013 г. При этом данное снижение обусловлено уменьшением численности населения в 8 субъектах из 9 регионов ДВФО за период 2013–2016 гг., лишь в Республике Саха (Якутия) численность населения с 955 тыс. человек в 2013 г. выросла до 961 тыс. человек в 2016 г.

Остается выразить надежду, что когда проекты ТОСЭР и СПВ выйдут на свою проектную мощность, и в лучшем случае через 5 лет можно будет в полной мере оценить положительный эффект влияния ТОСЭР и СПВ на социально-экономическое развитие субъектов ДВФО.

### Литература

1. Дьяков В.И. «Открыт закрытый порт Владивосток»? // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2016. № 1 (74). С. 3–9.
2. Лазарев В.А. Ключевые аспекты свободного порта: азиатский опыт // Фундаментальные исследования. 2015. № 10-1. С. 185–188.
3. Салтыков М.А., Сипачева В.Ю. Дальневосточные промышленные территории с особым правовым режимом: проблемы привлечения инвестиций // Известия Дальневосточного федерального университета. Экономика и управление. 2016. № 2 (78). С. 25–36. DOI: 10.5281/zenodo.58321
4. Горчаков В.В. Свободный порт Владивосток: проблемы становления и перспективы развития // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2015. № 4. С. 26–30.

5. *Сергеев А.С.* Модели управления морскими портами в условиях свободного режима коммерческой деятельности // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2015. № 2. С. 78–89.
6. *Лысак Е.Д.* Свободная таможенная зона морского порта Владивосток // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2015. № 3. С. 29–34.
7. *Холоша М.В., Гаврилов А.Н.* Особенности формирования межпортовой конкуренции на примере портов юга Приморья (2005–2010 гг.) // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2015. № 2. С. 90–97.
8. *Самойленко П.Ю.* Проблемы интеграции России в АТР в контексте имиджевой и инвестиционной привлекательности регионов Дальнего Востока // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2015. № 4. С. 46–53.
9. *Тебекин А.В., Бушуева Т.Н.* Проблемы создания территорий опережающего социально-экономического развития на базе региональных кластеров экономики знаний // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2015. № 4. С. 31–45.
10. *Савченко А.Е.* Между «желаемым» и «возможным»: особые экономические зоны на Дальнем Востоке в 1987–2015 гг. // Проблемы Дальнего Востока. 2015. № 6. С. 83–91.
11. *Авдеев Ю.А.* Свободный порт // Клуб директоров. 2016. № 3. С. 4–5.
12. *Красова Е.В., Ма Инсинь.* Свободный порт Владивосток: условия развития, перспективы, риски // Экономические и социальные перемены. 2015. № 6 (42). С. 108–122. DOI: 10.15838/esc/2015.6.42.6
13. *Гриванов Р.И., Гу Ф.* К вопросу о роли высокотехнологичного производства в обеспечении ускоренного развития региона: судостроение на Дальнем Востоке России и реализация закона о свободном порте Владивосток // Фундаментальные исследования. 2016. № 11-1. С. 166–170.
14. *Vorozhbit O., Korneyko O.* Freeport of Vladivostok as the Competitiveness Increase Tool for Russian Fish Export // The Social Sciences. 2016. Vol. 11, is. 16. P. 3962–3968. DOI: 10.3923/sscience.2016.3962.3968
15. *Ниязова М.В.* Свободные экономические зоны Дальнего Востока России: актуальные вопросы таможенного регулирования // Российский внешнеэкономический вестник. 2016. № 12. С. 43–59.
16. *Авдеев Ю.А.* Свободный порт Владивосток – за и против // ЭКО. 2017. № 2 (512). С. 5–26.
17. *Изотов Д.А.* Дальний Восток: новации в государственной политике // ЭКО. 2017. № 4. С. 27–44.
18. *Ниязова М.В., Варавенко В.Е.* Функционирование территорий опережающего развития и свободного порта Владивосток в Приморье // Российский внешнеэкономический вестник. 2017. № 8. С. 15–23.
19. *Ниязова М.В.* Институциональная поддержка образовательной деятельности на территориях опережающего развития и свободного порта Владивосток // Научный вестник: финансы, банки, инвестиции. 2016. № 4 (37). С. 152–158.
20. *Холоша М.В.* Развитие транспортной инфраструктуры на Дальнем Востоке России и новые идеи и проекты для Приморья // Проектирование развития региональной сети железных дорог. 2016. № 4. С. 62–72.
21. *Абрамов А.Л., Матвиенко Н.Н.* Бизнес-модель свободного порта Владивосток: идея и пути реализации // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2016. № 1 (74). С. 10–21.
22. *Сен А.* Идея справедливости / пер. с англ. Д. Кралечкина; науч. ред. перевода В. Софронов, А. Смирнов. М. : Изд-во Института Гайдара; Фонд «Либеральная Миссия», 2016. 520 с.
23. *Останин В.А.* Эффективность свободных экономических зон: на примере конкурентных преимуществ модели свободного порта Владивосток // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2016. № 4 (77). С. 27–42.

24. *Останин В.А.* Формирование эффективной системы управления на территории опережающего развития // Вестник Хабаровской государственной академии экономики и права. 2015. № 4–5. С. 12–16.

25. *Андреева М.Ю., Вотиццева Л.И., Чэнь Лэй.* Пространственные экономические системы Китая: эмпирические оценки приоритетных моделей // Вестник экономики, права и социологии. 2015. № 3. С. 7–11.

**Stetsyuk V.V.,** Vladivostoks Branch, Customs University (Vladivostoks, Russian Federation). E-mail: stetsyuk1983@mail.ru

**ECONOMIC ANALYSIS TO ESTIMATE THE IMPACT OF THE TERRITORY OF ADVANCED DEVELOPMENT AND FREE PORT OF VLADIVOSTOK IMPLEMENTATION ON SOCIAL AND ECONOMIC DEVELOPMENT OF CONSTITUENT ENTITIES OF THE RUSSIAN FAR EAST**

**Keywords:** Territory of Advanced Development, Free Port of Vladivostok, infrastructure, temporal geographical distribution of the territories of advanced development, social and economic development indicators of the region, investment, employment, residents, number of the unemployed, workforce, higher-productivity employment.

The article focuses on a pressing issue related with the regional development, that is the evaluation of social and economic efficiency of the development of the federal projects on creating both Territories of Advanced Social and Economic Development and Free Port of Vladivostok in the Far East of the Russian Federation. The subject matter is the process of implementation of the Territories of Advanced Social and Economic Development and Free Port of Vladivostok under the framework of social and economic development of constituent entities of the Russian Far East. The approach used in the article is based on the hypothesis that implementing the projects of the Territories of Advanced Social and Economic Development and Free Port of Vladivostok does not contribute to considerable impact on the current social and economic development of the regions of Russia's Far East. The author gives a review of existing domestic and foreign perspectives on the analysis of the functioning of the Territories of Advanced Social and Economic Development and Free Port of Vladivostok. Therefore, it is considered necessary to apply an integrated approach to this study. The author deals with statistics on various indicators of social and economic development of the constituent entities of the Russian Far East for the period of 2000-2016 in order to identify the level of adjustment to the general trend through the implementation of the analyzed projects, as well as systematizes and analyses data obtained and identifies the impact extent on social and economic development of the regions of the Far Eastern Federal District resulted from the implementation of projects of the Territories of Advanced Social and Economic Development and Free Port of Vladivostok. The author provides the systematization of information from official web sites of government departments and institutions for the period of 2015-2017 and therefore comes to an agreement on the reliability of the hypothesis. The use of the systematized data and indicators identified in the article makes it possible to reveal and identify further patterns and changes in the dynamics of social and economic development of the regions of the Russian Far East, as well as to calculate and justify social and economic impact of the Territories of Advanced Social and Economic Development and Free Port of Vladivostok on the development of the Far Eastern regions. The article is the first phase of the multi-year outlook study.

### *References*

1. D'yakov V.I. «Otkryt zakrytyj port Vladivostok»? //Tamozhennaya politika Rossii na Dal'nem Vostoke. 2016. № 1 (74). S. 3-9.
2. Lazarev V.A. Klyucheveye aspekty svobodnogo porta: aziatskij opyt // Fundamental'nye issledovaniya. 2015. № 10-1. S. 185-188.

3. Saltykov M.A., Sipachyova V.YU. Dal'nevostochnye promyshlennyye territorii s osobym pravovym rezhimom: problemy privlecheniya investitsij // *Izvestiya Dal'nevostochnogo federal'nogo universiteta. EHkonomika i upravlenie*. 2016. № 2 (78). S. 25-36. DOI: 10.5281/zenodo.58321
4. Gorchakov V. V. Svobodnyj port Vladivostok: problemy stanovleniya i perspektivy razvitiya // *Tamozhennaya politika Rossii na Dal'nem Vostoke*. 2015. № 4. S. 26–30.
5. Sergeev A. S. Modeli upravleniya morskimi portami v usloviyah svobodnogo rezhima kommercheskoj deyatel'nosti // *Tamozhennaya politika Rossii na Dal'nem Vostoke*. 2015. № 2. S. 78–89.
6. Lysak E. D. Svobodnaya tamozhennaya zona morskogo porta Vladivostok // *Tamozhennaya politika Rossii na Dal'nem Vostoke*. 2015. № 3. S. 29–34.
7. Holosha M. V., Gavrilov A. N. Osobennosti formirovaniya mezhportovoj konkurencii na primere portov yuga Primor'ya (2005-2010 gg.) // *Tamozhennaya politika Rossii na Dal'nem Vostoke*. 2015. № 2. S. 90–97.
8. Samojlenko P. YU. Problemy integracii Rossii v ATR v kontekste imidzhevoj i investicionnoj privlekatel'nosti regionov Dal'nego Vostoka // *Tamozhennaya politika Rossii na Dal'nem Vostoke*. -2015. № 4. S. 46–53.
9. Tebekin A. V., Bushueva T. N. Problemy sozdaniya territorij operezhayushchego social'no-ehkonomicheskogo razvitiya na baze regional'nyh klasterov ehkonomiki znanij // *Tamozhennaya politika Rossii na Dal'nem Vostoke*. 2015. № 4. S. 31–45.
10. Savchenko A. E. Mezhdru «zhelaemym» i «vozmozhnym»: osobyehkonomicheskiesony na Dal'nem Vostoke v 1987-2015 gg. // *Problemy Dal'nego Vostoka*. № 6. 2015. S. 83–91.
11. Avdeev YU. A. Svobodnyj port // *Klub direktorov*. 2016. №3. S. 4–5.
12. Krasova E.V., Ma Insin' Svobodnyj port Vladivostok: usloviya razvitiya, perspektivy, riski // *Ekonomicheskie i social'nye peremeny*. 2015. № 6 (42). S. 108-122. DOI: 10.15838/esc/2015.6.42.6
13. Grivanov R.I., Gu F. K voprosu o roli vysokotekhnologichnogo proizvodstva v obespechenii uskorenno go razvitiya regiona: sudostroenie na Dal'nem Vostoke Rossii i realizaciya zakona o svobodnom porte Vladivostok // *Fundamental'nye issledovaniya*. 2016. № 11-1. S. 166-170.
14. Vorozhbit O., Korneyko O. Freeport of Vladivostok as the Competitiveness Increase Tool for Russian Fish Export // *The Social Sciences*. 2016. V. 11. I. 16. Pp. 3962-3968. DOI: 10.3923/sscience.2016.3962.3968
15. Niyazova M.V. Svobodnye ehkonomicheskie zony Dal'nego Vostoka Rossii: aktual'nye voprosy tamozhennogo regulirovaniya // *Rossijskij vneshneehkonomicheskij vestnik*. 2016. T. 2016. № 12. S. 43-59.
16. Avdeev YU.A. Svobodnyj port Vladivostok – za i protiv // *EKO*. 2017. № 2 (512). S. 5-26.
17. Izotov D.A. Dal'nij Vostok: novacii v gosudarstvennoj politike // *EHKO*. 2017. № 4. S. 27-44.
18. Niyazova M.V., Varavenko V.E. Funkcionirovanie territorij operezhayushchego razvitiya i svobodnogo porta Vladivostok v Primor'e // *Rossijskij vneshneehkonomicheskij vestnik*. 2017. T. 2017. № 8. S. 15-23.
19. Niyazova M.V. Institucional'naya podderzhka obrazovatel'noj deyatel'nosti na territoriyah operezhayushchego razvitiya i svobodnogo porta Vladivostok // *Nauchnyj vestnik: finansy, banki, investicii*. 2016. № 4 (37). S. 152-158.
20. Holosha M.V. Razvitie transportnoj infrastruktury na Dal'nem Vostoke Rossii i novye idei i proekty dlya Primor'ya // *Proektirovanie razvitiya regional'noj seti zheleznyh dorog*. 2016. № 4. S. 62-72.
21. Abramov A.L., Matvienko N.N. Biznes-model' svobodnogo porta Vladivostok: ideya i puti realizacii // *Tamozhennaya politika Rossii na Dal'nem Vostoke*. 2016. № 1 (74). S. 10-21.
22. Sen A. Ideya spravedlivosti / per. s angl. D. Kralechkina; nauch. red. perevoda V. Sofronov, A. Smirnov. M.: Izd-vo Instituta Gajdara; Fond «Liberal'naya Missiya», 2016. 520 s.

23. Ostanin V.A. EHffektivnost' svobodnyh ehkonomicheskikh zon: na primere konkurentnyh preimushchestv modeli svobodnogo porta Vladivostok // Tamozhennaya politika Rossii na Dal'nem Vostoke. 2016. № 4 (77). S. 27-42.

24. Ostanin V.A. Formirovanie ehffektivnoj sistemy upravleniya na territorii operezhayushchego razvitiya // Vestnik Habarovskoj gosudarstvennoj akademii ehkonomiki i prava. – 2015. № 4–5. S. 12–16.

25. Andreeva M.YU., Votinceva L.I., CHEhn' Lehj. Prostranstvennye ehkonomicheskie sistemy Kitaya: ehmpiricheskie ocenki prioritetnyh modelej // Vestnik ehkonomiki, prava i sociologii. 2015. № 3. S. 7–11.

**For referencing:**

**Stetsyuk V.V.** Ekonomicheskij analiz vliyaniya realizacii projektov Territorii operezhayushchego razvitiya i svobodnyj port Vladivostok na social'no-ehkonomicheskoe razvitie sub'ektov Dal'nego Vostoka Rossii [Economic Analysis to Estimate the Impact of the Territory of Advanced Development and Free Port of Vladivostok Implementation on Social and Economic Development of Constituent Entities of the Russian Far East]. Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. Ekonomika – Tomsk State University Journal of Economics, 2018, no 44, pp. 104–124.