

Р.И. Грибанов, Н.П. Белозерцева

ОСНОВЫ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

ОСОБЕННОСТИ ВЭД И ЛОГИСТИКИ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ РОССИИ



Министерство науки и высшего образования
Российской Федерации

Федеральное государственное бюджетное
образовательное учреждение высшего образования
«Владивостокский государственный университет»

Р.И. Грибанов, Н.П. Белозерцева

ОСНОВЫ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

**ОСОБЕННОСТИ ВЭД И ЛОГИСТИКИ
НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ РОССИИ**

Учебное пособие

*Рекомендовано решением учебно-
методической комиссии ФГБОУ ВО
«Владивостокский государственный
университет»*

Владивосток
Издательство ВВГУ
2025

УДК 339.9

ББК 65.59

Г82

Рецензенты: *Н.А. Юрченко*, канд. экон. наук, доцент, зав. кафедрой маркетинга и логистики ИМБЭУ ВВГУ; *М.А. Сорокин*, канд. экон. наук, декан факультета повышения квалификации ГКОУ ВО «Российская таможенная академия» (Владивостокский филиал)

Гриванов, Роман Игоревич

Г82 Основы профессиональной деятельности : особенности ВЭД и логистики на Дальнем Востоке России : учебное пособие / Р.И. Гриванов, Н.П. Белозерцева; Владивостокский государственный университет. – Владивосток: Изд-во ВВГУ, 2025. – 176 с.

ISBN 978-5-9736-0764-7

В пособии освещаются теоретические и практические вопросы внешнеэкономической деятельности на территории Дальнего Востока России. Рассматривается региональная специфика исходя из географических, социально-демографических, историко-культурных, экономических и политических особенностей территорий ДФО.

Для студентов бакалавриата, специалитета и магистратуры направлений 38.03.01 Экономика, 38.03.02 Менеджмент, 38.03.06 Торговое дело, 38.05.02 Таможенное дело, 38.05.01 Экономическая безопасность, 38.04.01 Экономика, 38.04.04 Государственное и муниципальное управление, 38.04.08 Финансы и кредит, 41.03.05 Международные отношения, 41.03.01 Зарубежное регионоведение, 41.04.05 Международные отношения.

УДК 339.9

ББК 65.59

ISBN 978-5-9736-0764-7

© ФГБОУ ВО «Владивостокский государственный университет», издание, оформление, 2025
© Р.И. Гриванов, Н.П. Белозерцева, текст, 2025

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение	5
1. Регионы Дальнего Востока России.....	7
2. Особенности законодательства Российской Федерации в отношении Дальнего Востока	16
2.1. Федеральный закон «О свободном порте Владивосток»	16
2.2. Федеральный закон «О территориях опережающего развития в Российской Федерации».....	21
2.3. Федеральный закон «О специальных административных районах на территориях Калининградской области и Приморского края» ...	27
2.4. Федеральный закон «Об иностранных инвестициях в Российской Федерации».....	31
3. Региональные особенности Дальнего Востока России.....	35
3.1. Система государственных органов по развитию Дальнего Востока	35
3.2. Внешнеторговая деятельность на Дальнем Востоке.....	39
3.3. Инвестиционная деятельность на Дальнем Востоке.....	53
3.4. История, опыт и предпосылки создания специальных экономических зон на Дальнем Востоке	59
4. Логистика во внешнеэкономической деятельности Дальнего Востока России: региональные особенности и перспективы развития	65
4.1. Роль логистики во внешнеэкономической деятельности Дальнего Востока	65
4.2. Международные транспортные коридоры Дальнего Востока – «Приморье-1» и «Приморье-2».....	68
4.3. Развитие дальневосточного участка Северного морского пути как альтернативы традиционным международным маршрутам.....	72
4.4. Значение Восточного полигона железных дорог для развития международных экономических связей между Российской Федерацией и странами Азиатско-Тихоокеанского региона.....	76

4.5. Модернизация автомобильных пограничных пунктов пропуска на Дальнем Востоке.....	81
4.6. Состояние складской инфраструктуры для международных грузоперевозок в Дальневосточном федеральном округе	85
4.7. Проекты цифровой трансформации в сфере транспорта и логистики Дальнего Востока	89
5. Активизация государственной политики по развитию Дальнего Востока России	96
5.1. Саммит «Азиатско-Тихоокеанское экономическое сотрудничество» во Владивостоке	96
5.2. Восточный экономический форум	99
6. Реализация проектов развития Дальнего Востока	109
6.1. Территории опережающего развития.....	109
6.2. Свободный порт Владивосток.....	115
6.3. Специальный административный район на Дальнем Востоке	119
6.4. Проекты, финансируемые Фондом развития Дальнего Востока и Арктики.....	122
7. Международный аспект на Дальнем Востоке России	126
7.1. Международный туризм на Дальнем Востоке.....	126
7.2. Международная миграция на Дальнем Востоке	132
7.3. Дальний Восток и Япония.....	135
7.4. Дальний Восток и Китайская Народная Республика	141
7.5. Дальний Восток и Республика Корея.....	145
7.6. Дальний Восток и Корейская Народно-Демократическая Республика	148
7.7. Дальний Восток и Индия.....	153
Заключение.....	155
Библиографический список.....	157

ВВЕДЕНИЕ

Дальний Восток России – уникальный макрорегион, в котором проживает менее 10 % населения страны. Причем негативные демографические тенденции в нем имеют превалирующий характер. Именно их остановка, а в лучшем случае и разворот в позитивную сторону будут характеризовать успех государственной политики, направленной на развитие Дальневосточного федерального округа (ДФО).

Проблемы Дальнего Востока уже не раз обсуждались как среди государственных управленцев, так и среди представителей академической среды: отток населения, неразвитость инфраструктуры, невысокий уровень жизни (особенно в рамках проблемы дифференциации регионов), экологические беды, сырьевой характер экономики региона, безработица, слабое развитие тех сфер, которые, казалось бы, можно и нужно развивать только потому, что существуют базовые для этого условия (например, рыбопромышленный комплекс). При этом рассматривать ДФО как проблемный призрак России – значит сводить на нет огромный потенциал, в том числе ресурсный.

Одним из способов решения проблем в ДФО является реализация политики «поворота на Восток», в общем виде предполагающей интеграцию в экономику стран Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР). Масштабы и значимость данной политики для страны без преувеличения огромны. По словам В.В. Путина, Дальний Восток является национальным приоритетом. Таким образом, ДФО перестает быть неподъемным грузом, тянувшим экономику страны вниз, и становится проводником в азиатские страны. Подобный выбор является обоснованным, так как в условиях смещения центра тяжести мировой экономики в Азию терять быстрорастущие рынки неприемлемо. Поэтому укрепление связей со странами АТР официально стало национальным интересом.

Моментом «поворота на Восток» следует считать саммит Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества (АТЭС), проведенный во Владивостоке в 2012 г. Именно он позволил выявить существенные проблемы во взаимоотношениях России с азиатскими странами. Была создана сеть государственных органов, призванных решать задачи по развитию Дальнего Востока. Появились специальные экономические зоны, ставшие отличительной чертой дальневосточных регионов. Событием

мирового уровня стал проводимый ежегодно Восточный экономический форум (ВЭФ), где ключевые фигуры государств могут обсудить безотлагательные вопросы. Примечателен и тот факт, что ВЭФ начал привлекать внимание представителей из Европы и США, став своеобразным мостом между Востоком и Западом.

Особое значение Дальний Восток России имеет в свете нарастающей конфронтации на европейском направлении внешней политики России, которое сопровождается разрушением традиционных политико-экономических связей, изменением системы транспортных потоков и баланса торговых отношений. ДФО – ключевой регион для выстраивания взаимоотношений со странами Северо-Восточной Азии, экономического пространства Азиатско-Тихоокеанского региона, стран Индокитая, Индонезии и во многом со странами бассейна Индийского океана. После введения санкций в 2022 г. и объявленного «поворота на Восток» регион стал критически важным логистическим хабом, обеспечивая переориентацию товаропотоков через Китай и дружественные страны. Устойчивый рост грузооборота дальневосточных портов подтверждает усиление их роли в национальной и международной логистике.

Последние годы продемонстрировали все возрастающее внимание властей Российской Федерации к обеспечению устойчивого развития дальневосточных областей нашей страны: гарантирование их инвестиционной привлекательности и выстраивание взаимовыгодного партнерства с основными зарубежными акторами, которые в силу географической близости к Дальнему Востоку России заинтересованы в возможности построения и развития системы отношений с Российской Федерацией и ее дальневосточными регионами.

Можно утверждать, что в текущей международной ситуации значение Дальнего Востока как вектора развития России и связующего звена с Индо-Тихоокеанским регионом является одним из национальных приоритетов.

Таким образом, особое значение имеет поддержка внешнеэкономической активности регионов Дальнего Востока России, которая невозможна без подготовки компетентных кадров.

1. РЕГИОНЫ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА РОССИИ

Приморский край. Приморский край является одним из самых развитых регионов Дальнего Востока. На севере он граничит с Хабаровским краем, на западе – с КНР, на юго-западе – с КНДР, с юга и востока омывается Японским морем. Площадь края – почти 165 тыс. км². ВРП субъекта по состоянию на 2023 г. – 1,5 трлн руб., что в пересчете на душу населения – 1,02 млн руб.

Численность населения края на начало 2024 г. составляет 1 806 393 чел. Текущая тенденция – снижение. Плотность населения – 10,94 чел./км². Уровень урбанизации – 78 %. Крупнейшими городами Приморья являются Владивосток, Находка, Уссурийск и Артем, где в совокупности проживает более половины населения.

Приморский край богат природными ресурсами. В регионе выявлено почти 100 месторождений угля, однако многие из них имеют сложные гидрогеологические условия, что делает добывчу угля дорогой. Известно около 46 месторождений олова и 21 месторождение полиметаллических руд, содержащих свинец, цинк и другие металлы. Обнаружены несколько месторождений вольфрама и серебра. На юге и на севере края разведано около 87 месторождений золота, преимущественно располагающихся в россыпях по долинам рек. В районе Дальнегорска находится крупнейшее в России месторождение бора, а вблизи Спасска разрабатываются крупные месторождения известняка, из которого получают цемент.

Большая часть территории Приморского края (до 77 %) покрыта лесами, где произрастают самые разные породы деревьев, самой ценной из которых является кедр. За счет прибрежного расположения Приморье также обладает значительными водными ресурсами.

Будучи крупным регионом в рамках российской экономики, Приморский край уступает в экономическом отношении близлежащим странам. В сравнении с Китаем, Южной Кореей и Японией экономическая интенсивность территории (ВВП по ППС, разделенный на территорию в квадратных километрах) в Приморье в разы ниже, однако за 10 лет разрыв сократился, что свидетельствует о том, что экономика Приморского края развивалась более быстрыми темпами.

Что касается национальных рейтингов, Приморский край занимает хорошие позиции в рамках ДФО. Тем не менее среди всех субъектов России его нельзя назвать лидером.

Обладая выгодным экономико-географическим положением относительно стран Азиатско-Тихоокеанского региона, Приморский край имеет хорошие перспективы интеграции в экономическое пространство данных государств. Этому способствует не только ресурсный потенциал региона, но и его транзитный характер, активно используемый при экспорте товаров из регионов Сибири. Таким образом, от Приморского края зависит успех проводимой федеральной политики на Дальнем Востоке России.

Основу экспорта Приморского края составляют рыбная продукция, нефтепродукты, древесина и металлы. Основные торгово-экономические партнеры: Япония, Китай и Южная Корея.

Неплохих успехов Приморский край добился и в сфере туризма. С 2022 по 2024 г. иностранный турпоток вырос в 3 раза и составил более 600 тыс. чел., поток российских туристов при этом вырос более чем в 2 раза.

Сахалинская область. Сахалинская область расположена на крайнем востоке России и является единственным регионом, полностью расположенным на островах. По морю она граничит с Камчатским и Хабаровским краями, Японией. Площадь области – 87 тыс. км². ВРП субъекта по состоянию на 2023 г. – 1,24 трлн руб., что в пересчете на душу населения – 3,5 млн руб.

Численность населения области на начало 2024 г. составляет 457 590 чел. Текущая тенденция – снижение. Плотность населения – 5,25 чел. км². Уровень урбанизации – 82 %. Административным центром является г. Южно-Сахалинск, в котором проживает большая часть региона.

Сахалинская область обладает значительным природно-ресурсным потенциалом. Минерально-сырьевая база включает 35 видов различных полезных ископаемых, обеспечивая предприятия региона топливно-энергетическими ресурсами, рудами черных, цветных, благородных и редких металлов, строительными материалами.

На суше и шельфе ведется добыча углеводородов, бурого и каменного угля, торфа, золота. На Курильских островах полезные ископаемые сосредоточены в основном в Южно-Курильском и Курильском административных районах. Открыты месторождения титаномагнетитовых песков, благородных металлов, агрохимического сырья.

В 1990-е гг. Сахалинская область, как и другие субъекты Дальнего Востока России, испытывала сильный экономический спад. Однако с конца 1990-х экономика начала развиваться высокими темпами. За 20 лет (с 2003 по 2023 г.) ВРП вырос в 25 раз, промышленное производство – в 5 раз, а добыча нефти – в 4,2 раза. Драйвером экономического роста

выступили нефтегазовые проекты «Сахалин-1» и «Сахалин-2», что на долгое время определило лидирующее положение региона в отношении инвестиций.

В отличие от Приморского края Сахалинская область занимает высокие позиции в национальных рейтингах не только в ДФО, но и среди всех регионов России. Среди рейтингов, где Сахалинская область показала хорошие результаты, значатся рейтинг социально-экономического положения субъектов Российской Федерации, рейтинг кредитоспособности субъектов РФ и рейтинг эффективности деятельности органов исполнительной власти. Однако в плане инвестиционной привлекательности Сахалинскую область эксперты оценили как регион с пониженным потенциалом и умеренным риском.

Республика Саха (Якутия). Республика Саха (Якутия) является крупнейшим субъектом Российской Федерации по площади территории, расположившись в северо-восточной части Сибири. На востоке она граничит с Магаданской областью и Чукотским автономным округом, на юго-востоке с Хабаровским краем, на юге – с Амурской областью и Забайкальским краем, на юго-западе – с Иркутской областью, на западе – с Красноярским краем. На севере Республику Саха (Якутию) омывают моря Лаптевых и Восточно-Сибирское. Площадь субъекта – 3,1 млн км². ВРП субъекта по состоянию на 2023 г. – 2,2 трлн руб., что в пересчете на душу населения – 2,2 млн руб.

Численность населения Республики Саха (Якутии) на начало 2024 г. составляет 1 001 664 чел., в последние годы показывая положительную динамику. Плотность населения – 0,32 чел./км² (один из самых низких показателей в России). Уровень урбанизации – 66,7 %. Административным центром является г. Якутск, где сосредоточена треть населения региона.

Состав и пространственное распределение недровых богатств Республики Саха (Якутии) обусловлены разнообразием геоструктурных зон ее территории. Республики Саха (Якутия) обеспечивает более 90 % добычи алмазов в России и 31 % объема мировой добычи. В регионе также ведется добыча угля. Учитываются 48 месторождений с суммарными балансовыми запасами 14 267,519 млн т. Среди остальных регионов ДФО Республики Саха (Якутия) занимает первое место по добыче этого полезного ископаемого. В Республике Саха (Якутии) были обнаружены 34 месторождения нефти, газа и конденсата. Запасы нефти составляют 644,531 млн т, запасы природного газа – более 2700 млрд м³. Учтено 801 месторождение золота с запасами более 1700 т, что составляет 12,3 % общероссийских запасов.

За последнее десятилетие Республики Саха (Якутия) продемонстрировала высокие темпы развития. С 2013 по 2023 г. ВРП региона увели-

чился на 291,2 % при среднегодовом темпе около 14,7 %. На такой рост влияние оказали структурные изменения в промышленности. Помимо добычи угля, алмазов и золота начал формироваться нефтегазовый комплекс. Несмотря на разнообразие отраслей, экономика Республики Саха (Якутии) остается ресурсно-сырьевой. Хотя добывающие отрасли и выступают локомотивом роста, обрабатывающие производства и сельское хозяйство показали снижение (2015 г. по сравнению с 2005 г.) в сопоставимых ценах.

Хабаровский край. Хабаровский край расположен в центральной части российского Дальнего Востока. На севере он граничит с Магаданской областью и Якутией, на юго-востоке – с Приморским краем, на западе – с Амурской областью, на юго-западе – с Еврейской автономной областью и Китаем. Берега Хабаровского края омываются двумя морями: Охотским и Японским. Площадь края – 787 633 км². ВРП субъекта по состоянию на 2023 г. – 1,3 трлн руб., что в пересчете на душу населения – 984,4 тыс. руб.

Численность населения Хабаровского края на начало 2024 г. составляет 1 278 132 чел., в последние годы показывая отрицательную динамику. Плотность населения – 1,62 чел./км². Уровень урбанизации – 84,4 %. Административным центром является г. Хабаровск, где проживает чуть менее половины населения региона.

Хабаровский край является одним из ведущих регионов России по добыче полезных ископаемых. Ведется добыча драгоценных и цветных металлов, бурого и каменного угля, строительных материалов. Всего в крае разведаны месторождения 34 видов минерального сырья, 24 из которых добываются. В недрах Хабаровского края залегает десятая часть дальневосточных запасов золота, четверть платины, половина меди, 20 % олова и около 8 % угля. Однако территория региона с точки зрения геологии остается слабоизученной. На территории края обнаружено более 400 месторождений твердых полезных ископаемых: 345 – золота, 13 – олова, 6 – угля, 4 – платины. Общераспространенные полезные ископаемые (строительные материалы, торф, глина и т.д.) сосредоточены в 345 месторождениях.

Хабаровский край – одна из крупнейших лесосырьевых зон страны. Площадь, покрытая лесом, составляет 53 млн га.

Динамика развития региона неоднородная. Если в 2009–2015 гг. среднегодовой прирост ВРП составлял 11,2 %, то в 2016–2023 уже 9,4 %.

Таким образом, не было достигнуто множество целевых показателей: ВРП, инвестиции в основной капитал, промышленность. Однако улучшились демографические показатели. Удалось добиться успеха в развитии транспортного сектора, были реализованы крупные отраслевые проекты.

Амурская область. Амурская область – один из субъектов Российской Федерации в составе ДФО. На севере она граничит с Якутией, на востоке – с Хабаровским краем, на юго-востоке – с Еврейской автономной областью, на юго-западе – с КНР, на западе – с Забайкальским краем. Площадь области – 361 908 км². ВРП субъекта по состоянию на 2023 г. – 794 млрд руб., что в пересчете на душу населения – 1,05 млн руб.

Численность населения Амурской области на начало 2024 г. составляет 750 083 чел. С 90-х гг. прошлого века она стабильно падает. Плотность населения – 2,07 чел./км². Уровень урбанизации – 69,4 %. Административным центром является г. Благовещенск, где проживает одна треть населения региона.

Амурская область богата минеральными ресурсами. Обнаружены месторождения золота, серебра, титана, олова, угля и других полезных ископаемых. Однако потенциал этих месторождений используется лишь на 5 %. Ведущим полезным ископаемым является золото, добыча которого в среднем составляет около 20 т в год. Ресурсный потенциал добычи угля превышает суммарные ресурсы Хабаровского края, Сахалинской области, Приморского и Забайкальского краев. Амурская область также богата гидроэнергетическими ресурсами, составляя более 67 % гидроэнергетических ресурсов Дальнего Востока России.

Среди других регионов Дальневосточного федерального округа Амурская область занимает срединное положение по разным показателям. Именно недоиспользование имеющегося ресурсного потенциала не позволяет региону развиваться опережающими темпами. Использование минерально-сырьевых запасов составляет 0,6 % (причиной чему является недостаточная изученность), используется около 21 % от расчетной лесосеки и примерно 33–36 % от реально доступной лесосеки. Амурская область обладает энергоизбыточностью, однако использование гидроресурсов составляет не более 5 %. Решение данных проблем позволит региону занять первые строки по социально-экономическим показателям среди субъектов Дальнего Востока России.

Камчатский край. Камчатский край расположен на крайнем северо-востоке России. На севере он граничит с Чукотским автономным округом, на юге – с Сахалинской областью через Первый Курильский пролив, на северо-западе – с Магаданской областью. Омывается он Беринговым и Охотским морями. Площадь края – 464 275 км². ВРП субъекта по состоянию на 2023 г. – 440 млрд руб., что в пересчете на душу населения – 1,5 млн руб.

Численность населения Камчатского края на начало 2024 г. составляет 288 947 чел. Преобладающей тенденцией является снижение данного показателя. Плотность населения – 0,62 чел./км². Уровень урбанизации –

78,9 %. Административным центром является г. Петропавловск-Камчатский, где проживает более половины населения.

Природные ресурсы в общегосударственных рамках невелики. Однако для экономики края они являются крайне важными, так как способны обеспечить его потребности. На территории региона имеются различные полезные ископаемые: золото, серебро, платина, никель, медь, железо и др. Однако основным богатством Камчатского края являются водно-биологические ресурсы, которые и служат основой экспорта.

Несмотря на то, что ВРП региона рос неплохими темпами, установленный предпочтительный сценарий «инновационного развития на основе кластерной политики» является недостижимым. Сложившаяся ситуация показывает, что недовыполнение плановых показателей к 2025 г. может составить от 50–80 %. В некотором смысле это демонстрирует отношение центра к региону как периферийному субъекту, играющему второстепенную роль, которая заключается в обеспечении грузопотоков и транспортировке местных ресурсов. Как следствие, можно прогнозировать серьезное расхождение плановых и фактических показателей.

Магаданская область. Магаданская область – один из самых малозаселенных регионов России. На севере она граничит с Чукотским автономным округом, на востоке – с Камчатским краем, на юге – с Хабаровским краем, на западе – с Якутией. Берега региона омываются Восточно-Сибирским, Чукотским, Беринговым и Охотским морями. Площадь области – 462 464 км². ВРП субъекта по состоянию на 2023 г. – 403 млрд руб., что в пересчете на душу населения – 3 млн руб.

Численность населения Магаданской области на начало 2024 г. составляет 133 387 чел., что вдвое меньше, чем 30 лет назад. Плотность населения – 0,29 чел./км². Уровень урбанизации – 98 %. Административным центром является г. Магадан, где проживает две трети населения.

Магаданская область входит в десятку самых крупных регионов РФ по запасам сырья. Наиболее значимыми являются запасы цветных и благородных металлов, железа, угля, торфа и углеводородов. На территории области учтены запасы 150,2 т разведанного россыпного золота, 1908,5 т рудного золота, 10 976,4 т серебра, а прогнозируемые запасы превышают разведанные в 3–6 раз. По последним экспертным оценкам на Северо-Охотском шельфе суммарные извлекаемые запасы нефти составляют 1,4–2,5 млрд т, газоконденсата – 2,7–4,5 трлн м³.

Экономическое развитие Магаданской области в 2010–2017 гг. осталось довольно устойчивым со среднегодовым ростом промышленного производства – 106,1 %. В предыдущие 7 лет данный показатель был ниже 100 %. Географическая удаленность и сложность транспортной схемы предопределили роль местных производителей, ориентированных на внутренний спрос. Высокие транспортные и энергетические издержки

не позволяют стране конкурировать с другими регионами и странами. Однако именно внутренний спрос обеспечивает экономический рост в периоды неблагоприятной экономической конъюнктуры. Таким образом, Магаданская область справляется с выполнением плановых показателей по большинству направлений (конкурентоспособность экономики, безопасность граждан, пространственное развитие), но в то же время происходит замедление инновационного развития и ухудшение социального благополучия.

Еврейская автономная область. Еврейская автономная область (ЕАО) – единственный субъект РФ, имеющий статус автономной области. На востоке она граничит с Хабаровским краем, на юге – с Китаем, на западе – с Амурской областью. Площадь автономной области – 36 271 км². ВРП субъекта по состоянию на 2023 г. – 102 млрд руб., что в пересчете на душу населения – 697 тыс. руб.

Численность населения Еврейской автономной области на начало 2024 г. составляет 145 802 чел. (с тенденцией снижения). Плотность населения – 4,02 чел./км². Уровень урбанизации – 72,6%. Административным центром является г. Биробиджан, где проживает почти половина населения.

Полезные ископаемые на территории Еврейской автономной области многочисленны и разнообразны. Геологическое строение территории позволяет прогнозировать выявление месторождений золота, нефти и газа, фосфоритов, алмазов, платины. На территории региона разведаны месторождения железных руд – 455 млн т, марганцевых руд – 6,4 млн т, магнетитов – 10 млн т, графита, талька, бурых углей, бериллия. Имеются прогнозы выявления месторождений нефти газа.

Многие индикаторы, обозначенные в стратегии развития ЕАО, оказались недостижимыми в 2009–2017 гг. Причиной стала низкая степень выполнения мероприятий по развитию ключевых отраслей субъекта РФ. Еще в 2012–2016 гг. были запланированы инвестиционные проекты в сферах сельского хозяйства, добычи и переработки полезных ископаемых, машиностроения, строительства, туризма, однако их реализация не была осуществлена. По большей части ЕАО отстает от средних показателей регионов Дальневосточного федерального округа. Однако во внешней торговле следует отметить резкий, хотя и неустойчивый, рост как экспорта, так и импорта.

Чукотский автономный округ. Чукотский автономный округ – один из субъектов Дальневосточного федерального округа. На востоке он имеет морскую границу с США через Берингов пролив, на юге – граничит с Камчатским краем, на юго-западе – с Магаданской областью, на северо-западе – с Республикой Саха (Якутией). Площадь автономного округа – 721 421 км². ВРП субъекта по состоянию на 2023 г. – 186,7 млрд руб., что в пересчете на душу населения – 3,9 млн руб.

Численность населения Чукотского автономного округа на начало 2024 г. составляет 48 029 чел., снизившись в 3 раза с 1990-х гг. В данный момент численность населения относительно устойчива. Плотность населения – 0,07 чел./км². Уровень урбанизации – 68,6 %. Административным центром является г. Анадырь, где проживает одна треть населения.

Чукотский автономный округ характеризуется слабой геологической изученностью. Однако его сырьевой потенциал считается одним из самых высоких на Дальнем Востоке России. В регионе обнаружены месторождения золота, олова, серебра, меди, вольфрама, ртути, нефти, газа, угля и других полезных ископаемых. 70 % оцененных запасов приходится на долю нефти и газа. Золото также играет немаловажную роль, так как Чукотка превосходит северную часть Канады и Аляску по запасам рудного золота.

Чукотский автономный округ выделяется богатыми биологическими ресурсами, которые в основном сосредоточены в Беринговом море. Однако ввиду труднодоступности региона, а значит, и высокой стоимости перспективных проектов реализация минерально-сырьевого и биологического потенциала пока затруднена.

С 2019 по 2023 г. в Чукотском автономном округе большинство ключевых показателей продемонстрировали умеренный рост, больше всего – промышленное производство (более 50 %). Для Чукотки данный результат является существенным, особенно учитывая то, что за этот же период аналогичные показатели по России оказались ниже. Разную динамику показала добыча полезных ископаемых (например, рост добычи угля и падение добычи серебра). Среднегодовые объемы добычи водных биоресурсов составили 10 тыс. т, большая часть которых была реализована за пределами субъекта РФ. Чукотский автономный округ является крайне непростым регионом для освоения, поэтому драйвером экономического роста должна стать диверсификация экономики.

Забайкальский край. Забайкальский край – субъект России в восточной части Забайкалья. Регион имеет границы с Республикой Бурятией и Якутией, с Амурской и Иркутской областями, на юге и юго-востоке проходит граница с КНР и Монгoliей. Площадь края – 431 892 км². ВРП субъекта по состоянию на 2023 г. – 718 млрд руб., что в пересчете на душу населения – 726,8 тыс. руб.

Численность населения Забайкальского края на начало 2024 г. составляет 984 395 чел. (с тенденцией снижения). Плотность населения – 2,28 чел./км². Уровень урбанизации – 70,4 %. Административным центром является г. Чита, в котором проживает одна треть населения.

Забайкальский край обладает высоким ресурсным потенциалом. Минерально-сырьевую базу составляют черные, цветные, благородные и редкие металлы, уголь, сырье для строительных материалов. В недрах ре-

гиона содержится 20,6 % разведанных запасов урана в России, 31 % – циркония, 25,6 % – меди, 27,9 % – молибдена, 21,23 % – титана, 16,86 % – серебра, 8,5 % – свинца, 7 % – золота. На территории субъекта выявлено 25 месторождений угля с общим запасом – 5 млн т. Некоторые из них имеют высокую газоносность: суммарные запасы метана достигают 63–65 млрд м³.

Забайкальский край в первом десятилетии XXI в. развивался довольно динамично. По таким показателям, как ВРП, промышленное производство, объем инвестиций, он опережал среднероссийские темпы роста. Впоследствии регион продолжил опережать некоторые среднероссийские показатели, однако сильно отстал в обрабатывающих производствах, строительстве и инвестициях в основной капитал.

Республика Бурятия. Республика Бурятия – регион, находящийся на берегу Байкала, одного из самых крупных озер в мире. На севере она граничит с Иркутской областью, на востоке – с Забайкальским краем, на юге – с Монгoliей, на западе – с Республикой Тыва. Площадь региона – 351 334 км². ВРП субъекта по состоянию на 2023 г. – 503,9 млрд руб., что в пересчете на душу населения – 517,7 тыс. руб.

Численность населения Республики Бурятия на начало 2024 г. составляет 971 922 чел. (с отрицательной тенденцией в последние годы). Плотность населения – 2,8 чел./км². Уровень урбанизации – 59 %. Столицей республики является г. Улан-Удэ, где проживает почти половина населения.

Основным богатством Бурятии является озеро Байкал – самый глубокий континентальный водоем на земном шаре. В озере сосредоточено около одной пятой мировых запасов поверхностной пресной воды.

По богатству и разнообразию Республика Бурятия занимает одно из ведущих мест в Российской Федерации. На территории региона имеются руды вольфрама, молибдена, никеля. Разведаны запасы цветных металлов. В Бурятии добывают более 90 % нефрита в России. В северных районах ведется добыча рудного и россыпного золота. Прогнозные запасы газа составляют 4,5 трлн м³, нефти – 10 млрд т. Однако минеральные богатства Республики Бурятия используются далеко не в полной мере.

Развитие Республики Бурятия происходило в соответствии с общероссийскими тенденциями, вследствие чего основные социально-экономические показатели продемонстрировали умеренный рост. Несмотря на плавное увеличение ВРП, некоторые отрасли показали стагнацию: инвестиции в основной капитал, строительство. При этом серьезной проблемой региона остается безработица, находящаяся выше среднего уровня по России (по итогам 2024 г. – 4,3 % при среднем 2,3 %).

2. ОСОБЕННОСТИ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В ОТНОШЕНИИ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА

2.1. Федеральный закон «О свободном порте Владивосток»

Свободный порт Владивосток (СПВ) напрямую связан с внешнеэкономической и инвестиционной деятельностью Дальнего Востока (исходя из целей соответствующего федерального закона). Поэтому для понимания его работы необходимо изучить нормативно-правовую базу, основу которой составляет Федеральный закон «О свободном порте Владивосток» от 13.07.2015 № 212-ФЗ, вступивший в силу в 2015 г. (за исключением некоторых статей). В данном пособии рассматривается редакция от 23.11.2024 г.

Целями рассматриваемого Федерального закона являются:

- 1) обеспечение взаимодействия органов государственной власти всех уровней, общественности, предпринимателей и инвесторов в целях развития СПВ;
- 2) использование географических и экономических преимуществ Приморского края для интеграции с экономиками стран АТЭС;
- 3) развитие международной торговли с государствами АТЭС;
- 4) создание и развитие современных производств, ориентированных на выпуск конкурентоспособной продукции в страны АТЭС;
- 5) ускорение социально-экономического развития территории СПВ и повышение уровня жизни населения Дальнего Востока.

Свободный порт Владивосток определяется как часть территории Приморского края, где в соответствии с рассматриваемым Федеральным законом осуществляются меры государственной поддержки. Несмотря на название, в СПВ входят и другие территории Дальнего востока. Таким образом, территория СПВ охватывает многие городские округа и муниципальные районы Приморского края (всего 15), а также некоторые городские округа и муниципальные районы Хабаровского и Камчатского краев, Сахалинской области и Чукотского автономного округа. В состав территории СПВ включаются территории и акватории морских портов на территориях соответствующих муниципальных образований. Для того чтобы территория СПВ не накладывалась на территории других особых

экономических зон (например, ТОР), территории других специальных экономических зон исключаются из состава СПВ.

Свободный порт Владивосток создается сроком на 70 лет. При этом срок существования может быть продлен федеральным законом. Финансовое обеспечение инфраструктуры СПВ предполагает использование внебюджетных источников (с применением механизма государственно-частного партнерства), а также средств бюджетов всех уровней.

Одним из органов управления является наблюдательный совет. Он определяет, какие виды предпринимательской деятельности не вправе осуществлять резиденты СПВ и какие виды предпринимательской деятельности лишены отдельных мер государственной поддержки. Он также выполняет следующие функции:

- 1) отслеживание экономических процессов в СПВ;
- 2) принятие мер по развитию субъектов ДФО;
- 3) недопущение избыточного или необоснованного вмешательства надзорных органов в деятельность резидентов;
- 4) координация деятельности органов государственной власти и органов местного самоуправления по вопросам СПВ;
- 5) определение максимальной доли иностранных работников в компаниях резидентов.

Состав наблюдательного совета свободного порта Владивосток весьма широк. В нем состоят представители федеральных органов государственной власти, представители органов государственной власти субъектов, входящих в ДФО, главы муниципальных образований, территории которых входят в СПВ. В состав наблюдательного совета также включаются представители территориальных объединений профсоюзов и работодателей, которым дано право участвовать в определении максимальной доли иностранных работников в организациях резидентов. При этом список может быть расширен Правительством РФ, за которым закреплено утверждение такого списка.

Наблюдательный совет имеет своих председателя и заместителя председателя, которые обладают правом проводить заседания, на которых обсуждаются вопросы, связанные с выполняемыми функциями, и принимаются решения. Заседание является правомочным, если в нем участвует более половины его членов. Решения принимаются простым большинством голосов (50 % + 1 голос) и заносятся в протокол. Позже наблюдательный совет публикует их на своем официальном сайте.

Еще одним органом управления является уполномоченный федеральный орган, под которым понимается федеральный орган исполнительной власти, координирующий реализацию государственных программ и федеральных целевых программ. В его полномочия входят:

- 1) утверждение порядка ведения реестра резидентов и его ведение;
- 2) контроль за деятельностью управляющей компании;

- 3) обеспечение деятельности наблюдательного совета;
- 4) предоставление земельных участков, находящихся в федеральной собственности, резидентам СПВ;
- 5) принятие решений о резервировании земель и отчуждении земельных участков для размещения объектов инфраструктуры СПВ;
- 6) установление прав пользования земельными участками для размещения объектов инфраструктуры СПВ.

Уполномоченный федеральный орган имеет право передать функции по ведению реестра и обеспечению деятельности наблюдательного совета управляющей компании (УК). Под управляющей понимается такая компания (или ее дочернее общество), которая определена Правительством РФ для обеспечения функционирования ТОР. В функции управляющей компании входит:

- 1) рассмотрение заявок на заключение соглашения и оценка бизнес-плана;
- 2) заключение соглашений об осуществлении деятельности;
- 3) контроль за выполнением резидентами соглашений.

Последним органом управления является общественный совет, который может создаваться при уполномоченном федеральном органе. Совет формируется из объединений профессиональных союзов, объединений работодателей, объединений потребителей, научных и экспертных организаций и физических лиц. Деятельность общественного совета подчиняется положению, принятому наблюдательным советом.

Резидентом свободного порта Владивосток является индивидуальный предприниматель или юридическое лицо, преследующее коммерческие цели, с которым было заключено соглашение и которого включили в реестр.

Критерии к отбору резидентов СПВ всего два:

- 1) ИП или юридическое лицо планирует реализовывать новый инвестиционный проект или указанный в заявке вид предпринимательской деятельности является для него новым;
- 2) объем капиталовложений – от 5 млн руб. в течение 3 лет со дня включения в реестр резидентов. При этом в качестве капиталовложений нельзя учесть полученное (приобретенное) имущество, затраты на которое были ранее учтены в пользу других резидентов, а также затраты на создание (приобретение) зданий, понесенных до включения в реестр.

Для приобретения статуса резидента в управляющую компанию подается заявка, в которой содержатся:

- 1) виды предпринимательской деятельности, которые резидент планирует осуществлять на территории СПВ;
- 2) адрес земельного участка (или иного недвижимого имущества), где планируется вести деятельность, а также права на имущество;
- 3) срок, на который заключается соглашение;

4) в случае применения таможенной процедуры свободной таможенной зоны сведения о такой процедуре.

К заявке прилагаются копии учредительных документов (для юридического лица), бизнес-план, копия свидетельства о государственной регистрации, копия свидетельства о постановке на налоговый учет, перевод на русский язык документов о государственной регистрации (для иностранных лиц).

Требования к бизнес-плану устанавливает уполномоченный федеральный орган. В него входят информация о заявителе, сведения о проекте (сюда же включается инвестиционный анализ проекта), сведения о продукции (работах, услугах) и приложение к бизнес-плану, в котором содержатся документы, подтверждающие предоставленные сведения.

Рассмотрение заявки и прилагаемых документов осуществляется управляющей компанией. Далее принимается решение о заключении соглашения или об отказе. Причинами отказа могут служить непредставление некоторых документов, осуществление деятельности, которую резиденты не вправе осуществлять на территории СПВ, несоответствие критериям Правительства РФ, недоимки по налогам и сборам и другие причины. В случае отказа заявитель может обжаловать решение в уполномоченный федеральный орган или суд. В случае заключения соглашения заявитель вносится в реестр резидентов.

Ранее заключенное соглашение может быть изменено или расторгнуто по соглашению сторон или через суд в одностороннем порядке при существенных нарушениях условий соглашения. Существенными нарушениями являются неосуществление резидентом вида деятельности, указанного в соглашении, в течение 2 лет со дня подписания соглашения и неосуществление инвестиций, предусмотренных соглашением.

В случае прекращения действия соглашения лицо более не является резидентом. При этом оно вправе осуществлять предпринимательскую деятельность на территории СПВ. Лицо, более не являющееся резидентом, вправе распорядиться принадлежащим ему имуществом. Товарами, помещенными под таможенную процедуру свободной таможенной зоны, лицо, утратившее статус резидента, может распорядиться в соответствии с правом ЕАЭС.

Глава 4 Федерального закона «О свободном порте Владивосток» содержит меры государственной поддержки на территории СПВ. Первая статья главы раскрывает особенности государственного и муниципального контроля на территории свободного порта Владивосток. В общем случае применяются положения Федерального закона «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля» с некоторыми особенностями, указанными в рассматриваемой статье. Так,

например, с федеральным уполномоченным органом необходимо согласовывать ежегодные планы проведения плановых проверок.

Срок проведения плановой проверки не может превышать 15 рабочих дней с начала проведения. Для малого предприятия, являющегося резидентом СПВ, общий срок плановых выездных проверок не может составлять более 40 ч в год, для микропредприятия – 10 ч в год. В исключительных случаях сроки могут быть увеличены, но не более чем в 2 раза. В статье также раскрываются права резидентов при проверках, сроки устранения выявленных нарушений и некоторые особенности внеплановых проверок.

Въезд, выезд и пребывание иностранных граждан на территории СПВ регулируются другими федеральными законами и не имеют особенностей.

В рамках СПВ существуют особенности ведения медицинской и образовательной деятельности, а также деятельности в области рыболовства и рыболовства. В частности, Правительство РФ вправе утвердить особенности допуска лиц, получивших медицинское образование в иностранных государствах, к осуществлению медицинской деятельности на территории СПВ, лицензирования медицинской деятельности, применения порядка оказания медицинской помощи иностранным гражданам на территории СПВ. Для образовательной деятельности Правительство РФ вправе утвердить особенности лицензирования такой деятельности на территории свободного порта Владивосток. Для рыболовства и рыболовства Правительство РФ вправе устанавливать особенности регулирования отношений в области рыболовства, рыболовства и сохранения водных биологических ресурсов.

Органам местного самоуправления отводится особая роль в СПВ. Так, органы местного самоуправления подготавливают и утверждают документацию по планировке территории, выдают градостроительные планы земельных участков, разрешения на строительство, ввод в эксплуатацию объектов капитального строительства на территории СПВ, а также выполняют ряд других функций. Часть полномочий органов местного самоуправления может быть передана органам государственной власти субъектов РФ.

В качестве еще одной меры государственной поддержки предпринимательской деятельности является то, что управляющая компания имеет право представлять и защищать интересы резидентов СПВ.

Вопросы для самоконтроля

1. Какие цели преследует федеральный закон о СПВ?
2. На территории каких субъектов ДФО существует режим СПВ?
3. На какой срок создается свободный порт Владивосток?
4. Как осуществляется финансовое обеспечение инфраструктуры СПВ?
5. Какие функции выполняет наблюдательный совет СПВ?
6. Кто входит в состав наблюдательного совета свободного порта Владивосток?

7. Какими полномочиями обладает уполномоченный федеральный орган в рамках СПВ?
8. Какие функции выполняет управляющая компания?
9. Кто может стать резидентом свободного порта Владивосток?
10. Какие критерии предъявляются к потенциальным резидентам СПВ?
11. Что потенциальный резидент указывает в заявке и какие документы прилагает к ней?
12. Что может послужить причиной отказа в заключении соглашения?
13. Каковы особенности плановых проверок для резидентов СПВ?
14. Какие особенности ведения медицинской и образовательной деятельности существуют в рамках СПВ?
15. Какими полномочиями обладают органы местного самоуправления в рамках СПВ?

2.2. Федеральный закон «О территориях опережающего развития в Российской Федерации»

Территории опережающего развития (ТОР) являются одним из инструментов развития экономики Дальнего Востока. Соответствующий Федеральный закон («О территориях опережающего развития в Российской Федерации» от 29.12.2014 № 473-ФЗ) вступил в силу в 2015 г. Он определяет правовой режим таких территорий, меры государственной поддержки и порядок ведения деятельности на этих территориях. В данном пособии рассматривается редакция Федерального закона от 23.11.2024 г.

ТОР – это часть субъектов РФ, на которых установлен особый режим ведения предпринимательской и иной деятельности с целью привлечения инвестиций, обеспечения ускоренного социально-экономического развития и создания комфортных условий для проживания населения.

ТОР создается на 70 лет по решению Правительства РФ. При этом срок существования может быть продлен. Особое внимание в законе уделено созданию ТОР на территориях монопрофильных муниципальных образований (моногородов), определенных в перечне Правительства РФ. Некоторыми критериями отнесения муниципальных образований к монопрофильным являются:

- 1) численность населения свыше 3 тыс. чел.;
- 2) численность работников градообразующей организации – 20 % среднесписочной численности работников всех организаций в период 5 лет до утверждения перечня;
- 3) осуществление градообразующей организацией деятельности по добыче полезных ископаемых (за исключением нефти и газа) или переработке промышленной продукции и др.

Из критериев видно, что перечень монопрофильных муниципальных образований был создан с целью выявления проблемных мест проживания. Сформировались следующие категории моногородов:

- 1) моногорода с наиболее сложным социально-экономическим положением;
- 2) моногорода с имеющимися рисками ухудшения социально-экономического положения;
- 3) моногорода со стабильной социально-экономической ситуацией.

Таким образом, одной из целей территорий опережающего развития выступает помочь моногородам в экономическом развитии. Решение Правительства о создании ТОР принимается в форме постановления.

В качестве стандартного ограничения в рассматриваемом Федеральном законе содержится пункт о невозможности создания ТОР в особой экономической зоне или зоне территориального развития. Важным дополнением является возможность создания объектов, образующих индустриальные (промышленные) парки.

Финансовое обеспечение размещения объектов инфраструктуры осуществляется за счет средств бюджетов всех трех уровней, а также внебюджетных источников. При этом варианты исполнения обязательств для Российской Федерации, а также субъектов РФ и муниципальных образований разные. Российская Федерация вносит взнос в уставный капитал управляющей компании, предоставляет субсидии на возмещение процентной ставки по кредитам, взятым инвесторами, и др. Субъекты РФ и муниципальные образования вносят денежные средства в уставный капитал дочернего общества управляющей компании, передают государственную или муниципальную собственность управляющей компании.

Работа ТОР может быть прекращена по решению Правительства РФ в случае необходимости охраны здоровья граждан, охраны объектов культуры, окружающей среды, обеспечения государственной безопасности. Еще одним условием для прекращения существования ТОР является отсутствие действующих соглашений о ведении деятельности через 3 года после создания территории.

Органами управления территорией опережающего развития являются наблюдательный совет, уполномоченный федеральный орган и управляющая компания. В полномочия наблюдательного совета входят: содействие проектам резидентов, оценка эффективности ТОР с использованием специальной методики, разработанной Правительством РФ, рассмотрение и утверждение планов развития. Наблюдательный совет также имеет право определять долю иностранных работников в проектах резидентов. В состав наблюдательного совета входят: представители уполномоченного федерального органа, высшего исполнительного органа субъекта, исполнительных органов муниципальных образований, а также представи-

тели управляющей компании. В состав также включаются представители профсоюзов, объединений работодателей.

Уполномоченный федеральный орган имеет право на выдачу разрешений на строительство и ввод в эксплуатацию объектов инфраструктуры, утверждение проекта планировки ТОР, утверждение порядка ведения реестра резидентов. Он осуществляет контроль за выполнением резидентами соглашений, деятельностью управляющей компании и ее дочернего общества. Среди других полномочий присутствует передача земельных участков, находящихся в федеральной собственности.

Управляющая компания является застройщиком объектов инфраструктуры ТОР, обеспечивая их функционирование. Она занимается ведением реестра резидентов, предоставляет резидентам услуги (бухгалтерские, юридические, таможенные), необходимые для ведения деятельности, представляет интересы резидентов в суде, а также выполняет ряд других функций.

Доля управляющей компании в уставном капитале дочернего общества (тоже являющегося управляющей компанией) должна быть не менее 51 %. Финансирование управляющей компании происходит из федерального бюджета и других источников. Для того чтобы деятельность УК была прозрачной, она обязана размещать в Интернете отчет о своей деятельности.

Резидентом территории опережающего развития считается индивидуальный предприниматель или коммерческое юридическое лицо, которые заключили соглашение о ведении деятельности и были включены в реестр резидентов. Ограничением для получения статуса резидента является статус регионального инвестиционного проекта, который представляет из себя еще одну форму поддержки бизнеса. Резиденты ТОР не могут иметь филиалов и представительств за пределами такой территории.

Для получения статуса резидента ТОР индивидуальный предприниматель или созданное в коммерческих целях юридическое лицо подают заявку в управляющую компанию, в которой указывают виды планируемой экономической деятельности, необходимую площадь земельного участка, потребность в энерго- и водных ресурсах, а также срок соглашения. К заявке прилагаются копии учредительных документов, бизнес-план, копия свидетельства о государственной регистрации и другие документы.

Управляющая компания рассматривает заявление в течение 15 дней и принимает решение либо о заключении соглашения, либо об отказе. Причинами отказа могут служить отсутствие свободных земельных участков в пределах ТОР, непредставление необходимых документов, несоответствие заявки и бизнес-плана установленным критериям, наличие у потенциального резидента недоимок по налогам и др.

В случае принятия решения о заключении соглашения управляющая компания вносит в реестр запись о регистрации лица. В будущем согла-

шение может быть продлено, но не более чем на срок, в течение которого действует территория опережающего развития.

Подписывая соглашение об осуществлении деятельности, резидент обязуется выполнять только ту деятельность, что указана в соглашении, а также вложить объем указанных капитальных вложений. В соглашении прописывается доля иностранных работников, которых может нанимать резидент.

Если в существующее соглашение об осуществлении деятельности необходимо внести изменения, для этого оформляется дополнительное соглашение. Расторжение соглашения возможно по решению обеих сторон или по решению суда в связи с существенными нарушениями. Существенными нарушениями являются: неосуществление резидентом деятельности в течение 2 лет с даты подписания соглашения, неосуществление инвестиций, наличие филиала или представительства за пределами ТОР, непредставление в срок проектной документации. Существенными нарушениями могут быть и другие действия резидента, если они прописаны в соглашении.

В случае прекращения действия соглашения индивидуальный предприниматель или коммерческое юридическое лицо утрачивают статус резидента. При этом у них остается право осуществления деятельности на территории опережающего развития. Такое лицо вправе распоряжаться своим имуществом и товарами, помещенными под таможенную процедуру свободной таможенной зоны.

Резидентам ТОР предоставляется особый правовой режим ведения деятельности. Они вправе использовать льготные ставки арендной платы за пользование имуществом управляющей компании, налоговые преференции, таможенную процедуру свободной таможенной зоны. Для них существуют особенности выполнения государственного и муниципального контроля. При этом особый правовой режим не может применяться к организациям, осуществляющим добычу нефти и газа, заготовку древесины, банковскую и страховую деятельность.

Особенностей трудовой деятельности на территориях опережающего развития нет. Однако существуют особенности медицинской и образовательной деятельности. Например, Правительство РФ вправе утвердить особенности допуска лиц, получивших медицинское образование за границей, к медицинской деятельности, особенности получения лицензии на ведение медицинской деятельности. В отношении образовательной деятельности Правительство РФ вправе вводить особенности лицензирования образовательной деятельности для организаций, осуществляющих такую деятельность на территории опережающего развития. Правительство РФ также может устанавливать особенности регулирования отношений в области аквакультуры и рыболовства.

На территории опережающего развития могут создаваться подразделения федеральных органов исполнительной власти, территориальных

органов Фонда социального страхования РФ. Сферами их полномочий являются внутренние дела, контроль и надзор за соблюдением законодательства, государственная регистрация юридических и физических лиц, таможенное дело и другие сферы. Финансовое обеспечение специально созданных подразделений осуществляется за счет средств федерального бюджета и средств бюджета Фонда социального страхования РФ.

Органы власти субъектов РФ и местного самоуправления реализуют свои полномочия в соответствии с законодательством РФ, за исключением случаев, предусмотренных рассматриваемым Федеральным законом.

Федеральный, региональный и муниципальный контроль в отношении резидентов ТОР осуществляется органами соответствующего уровня. При этом существуют особенности организации и проведения проверок. Плановые проверки проводятся совместно органами государственного и муниципального контроля согласно ежегодному плану проведения проверок.

Срок проведения плановой проверки составляет не более 15 дней с момента начала ее проведения. Для резидента, являющегося малым предприятием, общий срок проведения плановых проверок не может превышать 48 ч в год, а для микропредприятия – 10 ч в год. Однако срок проверки при проведении сложных или дополнительных расследований может быть продлен: для малого предприятия – не более чем на 30 ч, для микропредприятия – не более чем на 10 ч, для всех остальных резидентов – не более чем на 15 дней.

Если в ходе проверки выявлены нарушения, резиденту ТОР вручается предписание об устранении нарушений. Само устранение осуществляется в течение 2 месяцев, а в некоторых случаях – в течение 6 месяцев, после чего проводится внеплановая проверка резидента. Если резидент не устранит выявленные нарушения в срок, то соглашение о ведении деятельности может быть расторгнуто. Во время проведения самой проверки резидент имеет право присутствовать при проведении мероприятий и давать пояснения, получать информацию, знакомиться с результатами мероприятий по контролю, а также обжаловать действие (бездействие) должностных лиц, осуществляющих государственный и муниципальный контроль.

В целях применения таможенной процедуры свободной таможенной зоны ТОР приравнивается к особой экономической зоне, определенной в Соглашении о свободных экономических зонах. Такая процедура применяется в тех участках территории опережающего развития, где создана зона таможенного контроля. Иностранные товары и товары, изготовленные с использованием других иностранных товаров, могут размещаться и использоваться только на ТОР за исключением некоторых случаев.

Создание зоны таможенного контроля на участке ТОР осуществляется на основании заявления резидента. Решение принимает таможенный орган. Важным условием для создания такой зоны является оборудование

и обустройство участка территории опережающего развития для целей таможенного контроля. Резиденты обязаны вести учет товаров, помещенных под таможенную процедуру свободной таможенной зоны, и предоставлять в таможенный орган отчетность о таких товарах.

На территориях опережающего развития существуют особенности градостроительной деятельности при размещении объектов инфраструктуры. Так, решение о подготовке документации по планировке ТОР принимается уполномоченным федеральным органом. Сама документация подготавливается управляющей компанией и утверждается без проведения общественных обсуждений или публичных слушаний. Подготовительные работы могут выполняться до выдачи разрешения на строительство, если была предоставлена проектная документация.

В отношении некоторых объектов инфраструктуры требуется государственная экологическая экспертиза проектной документации. Срок проведения такой экспертизы не может превышать 45 дней с момента ее оплаты в полном объеме.

Уполномоченный федеральный орган может принять решение об отчуждении (изъятии) земельных участков и расположенных на них объектах недвижимого имущества для государственных нужд в целях размещения объектов инфраструктуры. При этом управляющая компания обеспечивает все мероприятия (оценка имущества, кадастровые работы, переговоры с правообладателями имущества). До принятия решения о принудительном отчуждении (изъятии) земельных участков уполномоченный федеральный орган может принять решение о резервировании таких участков. Участки с таким статусом не могут быть переданы в частную собственность, а также быть объектами сделок, предусмотренных ГК РФ.

При размещении объектов инфраструктуры на территориях опережающего развития допускается использование в этих целях земель лесного фонда. Допускаются выборочные и сплошные рубки лесных насаждений, за исключением некоторых случаев, предусмотренных Лесным кодексом РФ.

В целях комплексного решения задач ТОР Правительство РФ создает коммерческие и некоммерческие институты, которые:

- 1) обеспечивают финансирование и поддержку проектов на территориях опережающего развития, а также других социально значимых проектов (в том числе в агропромышленной сфере);
- 2) привлекают резидентов ТОР и прямые инвестиции;
- 3) развивают человеческий капитал и содействуют резидентам в поиске трудовых ресурсов.

В целях развития субъектов Дальнего Востока принимаются отдельные меры государственной поддержки. Для привлечения инвестиций и создания (модернизации) производственных предприятий для каждого

региона ДФО принимается программа развития инвестиционной и предпринимательской деятельности. Программа разрабатывается уполномоченным федеральным органом совместно с высшим исполнительным органом государственной власти субъекта РФ, входящим в состав Дальневосточного федерального округа; определяет:

- 1) цели, задачи и сроки программы;
- 2) виды экономической деятельности, на которые программа распространяется;
- 3) правила отбора участников программы;
- 4) порядок получения и прекращения статуса участника;
- 5) требования к объему капитальных вложений.

Вопросы для самоконтроля

1. В каком году вступил в силу федеральный закон о ТОР?
2. Что из себя представляет ТОР?
3. На какой срок создается ТОР и можно ли его продлить?
4. Назовите как минимум один критерий отнесения муниципального образования к многопрофильному.
5. За счет средств каких бюджетов осуществляется финансирование размещения объектов инфраструктуры?
6. Какие условия ведут к прекращению существования ТОР?
7. Назовите органы управления ТОР.
8. Кто является резидентом ТОР?
9. Куда необходимо подать заявку, чтобы стать резидентом ТОР?
10. Какие документы необходимо приложить к заявке о получении статуса резидента?
11. Что может явиться причиной расторжения соглашения об осуществлении деятельности?
12. Какие полномочия существуют у Правительства РФ в отношении образовательной и медицинской деятельности в ТОР?
13. Что из себя представляет особый правовой режим ведения деятельности для резидентов ТОР?
14. Каковы особенности проведения плановых проверок у резидентов ТОР?
15. Чем занимаются коммерческие и некоммерческие институты, созданные Правительством РФ для решения задач ТОР?

2.3. Федеральный закон «О специальных административных районах на территориях Калининградской области и Приморского края»

Кроме Свободного порта Владивосток и территорий опережающего развития на Дальнем Востоке России сформирован специальный админи-

стративный район (САР) со своими уникальными преференциями и преследуемыми целями, одной из которых является улучшение инвестиционного климата на Дальнем Востоке России. В данном пособии рассматривается Федеральный закон «О специальных административных районах на территориях Калининградской области и Приморского края» от 03.08.2018 № 291 (редакция от 26.03.2022 г.).

В России специальные административные районы были созданы в двух субъектах РФ: Приморском крае (остров Русский) и Калининградской области (остров Октябрьский). Их создание направлено на ускорение социально-экономического роста регионов, а также на формирование привлекательной среды для российских и иностранных инвесторов.

Специальным административным районом считается территория островов Русский и Октябрьский, на которой действует особый правовой режим ведения деятельности. Органы исполнительной власти субъекта РФ, на территории которого действует режим САР, могут создавать управляющие компании и возлагать на них определенные функции либо возлагать такие функции на ранее созданное юридическое лицо, за исключением некоторых случаев. Управляющей компанией считается российское юридическое лицо, которое выполняет свои функции в соответствии с Федеральным законом «О территориях опережающего развития». Полномочия федеральных органов государственной власти, органов Фонда социального страхования РФ могут осуществляться подразделениями таких органов.

Иностранные юридические лица (заявитель), намеревающиеся стать участником САР, подает в управляющую компанию заявку на заключение договора об осуществлении деятельности. В заявке указывается полное наименование заявителя, вид деятельности, срок заключения соглашения, а также личные данные заявителя. К заявке прилагаются документы, подтверждающие соответствие заявителя требованиям, предъявляемым к международной компании в соответствии с Федеральным законом «О международных компаниях». Международной считается такая компания, которая осуществляет деятельность на территории нескольких государств (в том числе РФ), зарегистрирована (создана) в государстве, которое является членом ФАТФ и (или) Манивэл (организации по борьбе с отмыванием денег), а минимальный объем инвестиций на территории РФ в виде вкладов в уставный капитал или капитальных вложений составляет не менее 50 млн руб. По итогам рассмотрения заявки управляющая компания либо заключает соглашение, либо сообщает об отказе.

Участниками САР не могут быть кредитные организации, некредитные финансовые организации, операторы платежных систем и операторы услуг платежной инфраструктуры. Основаниями для отказа в заключении соглашения, а также его расторжения в одностороннем порядке могут быть: несоответствие заявки требованиям, подача заявки ненадлежащим лицом, неисполнение существенных условий договора.

Типовой договор об осуществлении деятельности утверждается уполномоченным органом. Основанием для его прекращения является истечение срока действия или досрочное расторжение.

Государственная регистрация международной компании в порядке реорганизации (смены юрисдикции) служит основанием для ее внесения в реестр участников САР. Управляющая компания обязуется вести сведения об участниках.

Лицо, претендующее на осуществление вспомогательных видов деятельности на территории САР, должно иметь статус юридического лица, зарегистрированного в РФ. Вспомогательным считается вид деятельности, необходимый для обеспечения деятельности участников специальных административных районов.

Уполномоченным считается федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий выработку государственной политики и нормативно-правовое регулирование в сфере САР.

Функции уполномоченного органа:

- 1) определение и реализация государственной политики в сфере САР;
- 2) утверждение типового договора об осуществлении деятельности;
- 3) утверждение типовой формы арбитражного соглашения о передаче споров;
- 4) определение требований к структуре и срокам отчета управляющей компании;
- 5) иные полномочия.

Деятельность участников специальных административных районов осуществляется в соответствии с законодательством РФ и целями. Контроль за соответствием деятельности участника по договору производится управляющей компанией.

Участники САР обладают следующими правами:

- 1) получение земельных участков и строительство объектов инфраструктуры;
- 2) привлечение лиц, осуществляющих вспомогательные виды деятельности;
- 3) определение вспомогательных видов деятельности;
- 4) пользование иными правами.

Обязанности участников САР:

- 1) предоставление управляющей компании ежегодного отчета о своей деятельности, в которой в том числе указан результат осуществления инвестиций на территории РФ;
- 2) добросовестное и надлежащее выполнение своих обязанностей, предусмотренных законами РФ и соглашением об осуществлении деятельности.

Договор об осуществлении деятельности имеет гражданско-правовой характер. Он может содержать арбитражное соглашение о передаче спо-

ров, которые могут возникнуть между сторонами в связи с каким-либо правоотношением, независимо от того, носит такое правоотношение договорный характер или нет. Причем не допускается передача споров в третейский суд, образованный сторонами для разрешения конкретного спора. В договор об осуществлении деятельности могут вноситься изменения, оформляемые дополнительным соглашением. Расторжение договора может происходить по соглашению сторон или по решению суда. Участник САР утрачивает свой статус после прекращения действия договора.

Функции управляющей компании:

- 1) организация и координация деятельности в САР;
- 2) обеспечение функционирования инфраструктуры САР;
- 3) принятие решений о предоставлении или лишении статуса участника САР;
- 4) заключение с участниками договоров об осуществлении деятельности;
- 5) ведение реестра участников САР;
- 6) оказание юридических, бухгалтерских и иных услуг участникам САР;
- 7) иные функции, указанные в Федеральном законе «О международных компаниях».

Финансирование деятельности управляющей компании осуществляется за счет собственных средств и иных источников. Ежегодно управляющая компания публикует отчет о своей деятельности в Интернете. Контроль за деятельностью управляющей компании осуществляется органом исполнительной власти субъекта РФ.

Споры в рамках САР подведомственны государственным судам и могут передаваться на рассмотрение третейским судам. При наличии арбитражного соглашения о передаче споров в третейский суд могут быть переданы споры, связанные с особенностями предоставления статуса участника САР и деятельности по договору.

Вопросы для самоконтроля

1. Для каких целей были созданы специальные административные районы?
2. В каких регионах действует режим САР?
3. Какие требования предъявляются к иностранному юридическому лицу, планирующему получить статус участника САР?
4. Какие организации не могут быть участниками специальных административных районов?
5. Что является основанием для отказа о заключении соглашения?
6. Что является основанием для внесения международной компании в реестр участников?

7. Какие требования предъявляются к лицу, осуществляющему вспомогательные виды деятельности?
8. Какие полномочия осуществляет уполномоченный орган?
9. Какими правами обладают участники САР?
10. Каковы обязанности участников САР?
11. Какой характер носит договор об осуществлении деятельности?
12. Какой важный аспект может быть указан в договоре об осуществлении деятельности?
13. Какие функции выполняет управляющая компания?
14. Чем обеспечивается финансирование деятельности управляющей компании?
15. Каковы особенности споров в рамках САР?

2.4. Федеральный закон «Об иностранных инвестициях в Российской Федерации»

Одним из инструментов развития экономики страны являются иностранные инвестиции, которые приобретают особую актуальность в случае невозможности привлечь внутренние средства. Создание благоприятных условий для иностранных инвестиций может оказать положительное влияние в том числе и на отдельные регионы. При этом инвесторы других государств должны быть уверены в том, что их права за рубежом будут защищены. В этих целях еще в 1999 г. был принят Федеральный закон «Об иностранных инвестициях в Российской Федерации» от 09.07.1999 № 160-ФЗ. В данном пособии рассматривается его редакция от 08.08.2024 г.

По определению иностранным инвестором является иностранная организация или иностранный гражданин, которые вправе осуществлять инвестиции на территории Российской Федерации. При этом иностранная организация не может быть подконтрольна гражданину Российской Федерации или российскому юридическому лицу. Иностранными инвесторами также могут быть международные организации и иностранные государства.

Иностранный инвестицией считается вложение иностранного капитала в виде денег, ценных бумаг, иного имущества, имущественных прав, а также услуг и информации. Одним из ключевых понятий, которое в дальнейшем будет использовано при анализе иностранных инвестиций в Дальний Восток, является прямая иностранная инвестиция. Она определяется как приобретение иностранным инвестором не менее 10% доли в уставном капитале коммерческой организации, а также вложение капитала в основные фонды филиала иностранного юридического лица, создаваемого на территории РФ, и лизинг оборудования стоимостью не менее 1 млн руб.

Правовой режим деятельности иностранных инвесторов не может быть менее благоприятным, чем правовой режим деятельности для рос-

сийских инвесторов. Однако могут производиться изъятия, имеющие либо ограничительный характер в целях защиты конституционного строя, прав других лиц и т.п., либо стимулирующий характер в виде льгот в интересах социально-экономического развития Российской Федерации.

Дочерние и зависимые общества коммерческой организации с иностранными инвестициями не могут пользоваться правовой защитой, гарантиями и льготами рассматриваемого Федерального закона. Иностранный инвестор с долей в уставном капитале не менее 10%, осуществляющий реинвестирование, в полном объеме пользуется правовой защитой, гарантиями и льготами. Реинвестированием считается осуществление капитальных вложений на территории РФ за счет доходов иностранного инвестора от иностранных инвестиций, т.е. повторное вложение ранее вложенных средств.

На территории Российской Федерации иностранному инвестору предоставляется полная защита его прав и интересов. Он также имеет право на возмещение убытков в результате незаконных действий или бездействия органов власти.

Иностранный инвестор может осуществлять инвестиции на территории РФ в любой законной форме. Оценка вложений ведется в российских рублях. Сделки, совершаемые иностранным государством или международной организацией, в результате которых приобретается более 25% общего количества голосов в российском хозяйственном обществе, подлежат предварительному согласованию. Данное ограничение призвано обеспечить оборону и безопасность государства.

Иностранный инвестор вправе передать свои права или обязанности другому лицу, а на основании закона или по решению суда такое право становится обязанностью. Переход прав иностранного инвестора признается правомерным и в том случае, если такие права переходят иностранному государству или уполномоченному им государственному органу.

Имущество иностранного инвестора не подлежит принудительному изъятию за исключением некоторых случаев. В случае реквизиции (изъятие имущества с выплатой его стоимости) гарантируется выплата стоимости имущества, а при прекращении обстоятельств, связанных с реквизицией, иностранный инвестор имеет право в судебном порядке требовать возврата сохранившегося имущества при условии возвращения компенсации. При национализации иностранному инвестору также возмещается стоимость имущества и другие убытки.

В случае изменения федеральных законов и других нормативно-правовых актов РФ, повышающих совокупную налоговую нагрузку (расчетный суммарный объем уплачиваемых налогов), к иностранным инвесторам, реализующим приоритетный инвестиционный проект или имеющим 25% долю в уставном капитале, такие законы не применяются в течение срока окупаемости проекта. Приоритетным инвестиционным про-

ектом считается проект с суммарным объемом иностранных инвестиций более 1 млрд руб. или проект, в котором доля иностранных инвесторов в уставном капитале не менее 100 млн руб. Данное положение не применяется в отношении акцизов и НДС на товары, производимые в РФ, а также взносов в Пенсионный фонд РФ.

В случае возникновения споров при осуществлении инвестиций и предпринимательской деятельности иностранными инвесторами такие споры разрешаются в соответствии с федеральными законами РФ и международными договорами.

Доход, прибыль и другие денежные суммы могут свободно использоваться иностранным инвестором на территории РФ, а также свободно переведены за рубеж. Иностранный инвестор может беспрепятственно вывозить имущество и информацию в документальной и электронной формах, которые ранее были ввезены на территорию Российской Федерации.

Иностранный инвестор имеет право на приобретение акций и других ценных бумаг российских организаций, а также государственных ценных бумаг. Наравне с российскими инвесторами иностранный инвестор может участвовать в приватизации государственной и муниципальной собственности. Еще одной возможностью является приобретение прав на земельные участки и заключение договора аренды земельного участка.

У иностранных инвесторов в соответствии с рассматриваемым Федеральным законом есть ряд льгот. Для иностранных инвесторов, осуществляющих приоритетный инвестиционный проект, существуют льготы по уплате таможенных платежей. Субъекты Российской Федерации могут оказывать дополнительную поддержку инвестиционным проектам в пределах своих компетенций. При этом будут использоваться средства бюджетов соответствующих уровней, а также внебюджетные средства.

Иностранный инвестор обязан соблюдать антимонопольное законодательство РФ. Таким образом, например, он не может создать юридическое лицо для производства товара, на который имеется высокий спрос, а позже ликвидировать организацию для продвижения аналогичного товара из-за границы. Другим примером недобросовестной конкуренции является злонамеренное заключение соглашения о ценах или о распределении рынков сбыта товара.

Для филиалов и представительств иностранного юридического лица существуют особые требования. Такие организации обязаны проходить государственную аккредитацию, после чего они попадают в специальный реестр. При попытке получения государственной аккредитации может быть получен отказ. Причинами могут стать: непредставление необходимых документов, недостоверная информация в этих документах, противоречие целей создания законам РФ или угроза суверенитету, политической независимости, национальным интересам Российской Федерации.

Разработку и реализацию государственной политики в области иностранных инвестиций осуществляет Правительство РФ. В его функции входит контроль за заключением крупных инвестиционных соглашений, введение запретов и ограничений для иностранных инвесторов, разработка и реализация федеральных программ по привлечению иностранных инвестиций и др.

Вопросы для самоконтроля

1. Кто является иностранным инвестором и что из себя представляет иностранная инвестиция?
2. Что такое прямая иностранная инвестиция?
3. Что такое реинвестирование?
4. Какие сделки подлежат обязательному согласованию?
5. Что происходит в случае реквизиции имущества иностранного инвестора?
6. В каком случае изменение налогового законодательства не коснется иностранного инвестора?
7. В отношении каких налогов и сборов положение о неприменении законов, повышающих совокупную налоговую нагрузку, не используется?
8. Может ли иностранный инвестор переводить денежные средства за рубеж?
9. Какие льготы предоставляются иностранному инвестору?
10. Приведите пример недобросовестной конкуренции, запрещенной антимонопольным законодательством Российской Федерации.
11. Какое требование существует к филиалам и представительствам иностранного юридического лица?
12. Что может послужить причиной отказа в государственной аккредитации?
13. Каковы функции Правительства РФ в сфере иностранных инвестиций?

3. РЕГИОНАЛЬНЫЕ ОСОБЕННОСТИ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА РОССИИ

3.1. Система государственных органов по развитию Дальнего Востока

Для развития Дальнего Востока России была создана целая сеть государственных органов, на которых возложены функции по всестороннему развитию регионов ДФО.

Минвостокразвития. Министерство РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики – федеральный орган исполнительной власти, ответственный за реализацию государственных программ социально-экономического развития Дальневосточного федерального округа (ДФО). Ведомство было создано согласно указу главы государства «О структуре федеральных органов исполнительной власти» от 21 мая 2012 г. До 31 августа 2013 г. глава Минвостокразвития одновременно являлся полномочным представителем Президента в ДФО. 26 февраля 2019 г. Президент РФ Владимир Путин подписал указ о передаче Минвостокразвития функций по развитию Арктики, а также о переименовании его в Министерство РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики.

На май 2025 г. главой данной структуры является Алексей Олегович Чекунков. В руководство Министерства также входят заместители, статс-секретарь, советники, директора различных департаментов, а также генеральный директор АНО «Агентство Дальнего Востока по привлечению инвестиций и поддержке экспорта», генеральный директор АНО «Агентство по развитию человеческого капитала на Дальнем Востоке», и. о. генерального директора АО «Корпорация развития Дальнего Востока». Вышеуказанные организации играют важную роль в экономике Дальнего Востока.

Минвостокразвития координирует деятельность по реализации государственных программ и федеральных целевых программ, в том числе долгосрочных, предусмотренных перечнем, утверждаемым Правительством РФ, управляет федеральным имуществом (за исключением лесного фонда и особо охраняемых природных территорий федерального значения, а также имущественных комплексов открытых акционерных обществ, федеральных государственных предприятий, включенных в пере-

чень стратегических предприятий и стратегических акционерных обществ, утвержденный Президентом РФ).

Цели и задачи Минвостокразвития:

- 1) формирование и развитие на Дальнем Востоке территории опережающего развития (ТОР) и свободного порта с благоприятными условиями для привлечения инвестиций;
- 2) содействие реализации инвестиционных проектов в ДФО;
- 3) привлечение трудовых ресурсов на Дальний Восток и их закрепление, бесплатное предоставление гражданам земельных участков;
- 4) создание эффективной системы управления развитием Дальнего Востока путем координации деятельности органов государственной власти, институтов развития и хозяйствующих субъектов.

В соответствии с первым пунктом Минвостокразвитие создает новые ТОР, заключает соглашения с резидентами, занимается строительством объектов резидентов ТОР, осваивает бюджетные средства на создание инфраструктуры ТОР, заключает соглашения с резидентами Свободного порта Владивосток.

В соответствии со вторым пунктом Минвостокразвитие оказывает государственную инфраструктурную поддержку инвестиционным проектам, предоставляет налоговые льготы участникам региональных инвестиционных проектов в ДФО, разрабатывает механизмы государственной поддержки инвестиционных проектов в ДФО, оказывает государственную поддержку в области переработки водных биоресурсов и освоения лесов на Дальнем Востоке.

В соответствии с третьим пунктом Минвостокразвитие бесплатно предоставляет гражданам Российской Федерации земельные участки, находящиеся в собственности государства или муниципалитета и расположенные на территории Дальневосточного федерального округа.

В соответствии с четвертым пунктом Минвостокразвитие разрабатывает долгосрочные планы комплексного социально-экономического развития приоритетных городов, привлекает средства федерального бюджета на приоритетные объекты и мероприятия в рамках отраслевых целевых программ, реализует на Дальнем Востоке России мероприятия в сфере обеспечения доступности приоритетных объектов и услуг в сферах жизнедеятельности инвалидов, а также обеспечивает создание профессиональных организаций для граждан с ограниченными возможностями.

Корпорация развития Дальнего Востока. АО «Корпорация развития Дальнего Востока» (КРДВ) является управляющей компанией, осуществляющей функции по созданию и управлению территориями опережающего развития на Дальнем Востоке России, в том числе выступает в качестве застройщика объектов инфраструктуры территорий и обеспечивает их функционирование, ведет реестр резидентов ТОР. Управляющая

компания также выполняет функции центра предоставления государственных и муниципальных услуг в ТОР и организовывает предоставление резидентам услуг, необходимых для осуществления деятельности.

Управляющая компания осуществляет свои полномочия самостоятельно или через свои дочерние общества. Финансовое обеспечение деятельности управляющей компании осуществляется за счет собственных средств, средств федерального бюджета, иных источников в соответствии с законодательством РФ. Управляющая компания вправе представлять и защищать интересы обратившихся к ней резидентов в суде, предъявлять иски по делам, возникающим из административных и иных публичных правоотношений, о защите прав и законных интересов неопределенного круга юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, имеющих статус резидента.

Руководство КРДВ состоит из и. о. генерального директора, его заместителей и главного бухгалтера. Цели и задачи АО «КРДВ»:

- 1) формирование благоприятных финансовых и административных условий для прихода и развития бизнеса;
- 2) создание новых рабочих мест и рост населения российского Дальнего Востока;
- 3) рост объемов производства и услуг с высокой добавленной стоимостью;
- 4) рост доходов бюджетов регионов Дальнего Востока России и прибыли коммерческих компаний;
- 5) формирование и инфраструктурное обустройство площадок ТОР;
- 6) формирование в рамках ТОР и Свободного порта Владивосток высокотехнологичных научноемких отраслей экономики.

Агентство по развитию человеческого капитала на Дальнем Востоке. Агентство по развитию человеческого капитала на Дальнем Востоке (АРЧК ДВ) – один из институтов развития Дальнего Востока. АРЧК ДВ обеспечивает предприятия региона – резидентов ТОР, Свободного порта Владивосток и инвестиционные проекты – квалифицированными кадрами, а также отвечает за информационное и методологическое сопровождение программы «Дальневосточный гектар».

АРЧК ДВ решает следующие задачи:

- 1) обеспечение кадрами резидентов ТОР, СПВ, инвестиционных проектов, поддержанных Правительством РФ, органов государственной власти и органов местного самоуправления, некоммерческих и коммерческих организаций, осуществляющих деятельность, направленную на развитие ДФО, и иных работодателей на Дальнем Востоке;
- 2) развитие управленческих команд Минвостокразвития России, органов исполнительной власти и институтов развития;
- 3) содействие в привлечении и закреплении жителей ДФО;
- 4) участие в реализации программы «Дальневосточный гектар».

АРЧК ДВ выполняет следующие функции:

1) информационное и организационно-методическое сопровождение мероприятий по привлечению работников для реализации инвестиционных проектов в ДФО;

2) внедрение передовых практик в систему дополнительного профессионального образования и профессионального обучения в ДФО, реализация проектов в этих областях, распространение успешного опыта в интересах удовлетворения потребностей работодателей и потенциальных инвесторов;

3) реализация проектов и инициатив по улучшению имиджа Дальневосточного федерального округа как территории благоприятной для жизни, профессионального и карьерного развития;

4) комплексное сопровождение инвестиционных проектов в части их обеспеченности трудовыми ресурсами на территории ДФО, предоставление информации о рынке труда;

5) информационное, организационно-методическое и (или) комплексное сопровождение мероприятий, проводимых в том числе в форме семинаров, тренингов, конференций, круглых столов, направленных на развитие человеческого капитала резидентов ТОР и СПВ, органов власти, организаций в ДФО и др.

Агентство Дальнего Востока по привлечению инвестиций и поддержке экспорта. Агентство является одним из институтов развития Дальнего Востока. Его миссия заключается в привлечении инвестиций и поддержке экспорта в Дальневосточном федеральном округе. В цели агентства входят:

– привлечение инвесторов, экспортёров, торговых партнёров на территорию ДФО, в том числе в приоритетных отраслях экономики;

– реализация экспортного потенциала территорий ДФО;

– сопровождение инвесторов и экспортёров на территории ДФО по принципу «одного окна»;

– содействие улучшению условий для инвестирования и ведения внешнеторговых операций на территории ДФО;

– представление инвестиционных проектов на Дальнем Востоке потенциальным инвесторам;

– привлечение инвесторов в СПВ и ТОР, что обеспечивает работу соответствующих инвестиционных платформ со странами АТР по привлечению инвесторов;

– поиск и экспертиза инвестиционных проектов на территории ДФО;

– консультационная поддержка (сопровождение) инвесторов по вопросам, связанным с подготовкой и реализацией проектов в ДФО;

– продвижение инвестиционного потенциала Дальнего Востока в бизнес-миссиях, международных форумах, конференциях, семинарах, выстата-

вочно-ярмарочных и иных мероприятиях, проводимых при участии Министерства.

Фонд развития Дальнего Востока и Арктики. Фонд развития Дальнего Востока и Арктики является государственным институтом развития, выступая катализатором инвестиционных процессов в регионе. Целью деятельности фонда является поиск, структурирование и реализация проектов, обладающих значительным мультиплекативным эффектом, создание новых возможностей для привлечения инвестиций на Дальний Восток. Одной из задач Фонда является привлечение в регион зарубежных партнеров с профессиональными компетенциями. Приоритетом для Фонда является сотрудничество с ведущими компаниями и финансовыми организациями из стран АТР, прежде всего Китая, Японии, Республики Кореи.

Являясь частью государственной системы управления развитием Дальнего Востока, Фонд работает в тесном взаимодействии с подкомиссией по вопросам реализации инвестиционных проектов на Дальнем Востоке и в Арктике, Правительственной комиссией по вопросам социально-экономического развития Дальнего Востока и Арктики, возглавляемой заместителем председателя Правительства РФ – полномочным представителем Президента РФ в ДФО, Минвостокразвития России, Внешэкономбанком, координируя свои действия в рамках решения государственных задач по развитию макрорегиона и являясь как инвестором в приоритетные проекты, так и экспертом, который может осуществлять анализ проектов для целей их финансирования с использованием механизмов прямой бюджетной поддержки.

Единственным акционером Фонда развития Дальнего Востока и Арктики является государственная корпорация «ВЭБ.РФ», которая участвует в реализации национальных проектов на принципах отсутствия конкуренции с коммерческими банками, открытости, безубыточности при финансировании проектов. На март 2022 г. председателем «ВЭБ.РФ» является Игорь Иванович Шувалов.

3.2. Внешнеторговая деятельность на Дальнем Востоке

Дальний Восток России – это динамично развивающийся регион, играющий важную роль в экономике Российской Федерации. Одной из ключевых целей внешнеторговой политики страны становится интеграция российской экономики в Азиатско-Тихоокеанский регион, на который уже приходится основная доля экспорта и импорта.

Трансформация роли и значения внешней торговли, которая уже сегодня становится одним из наиболее важных элементов региональной экономики, способны оказать определяющее влияние на долговременные перспективы экономики, что ставит актуальным вопрос о возможностях

внешнеориентированного экономического развития Дальнего Востока, предусматривающего активизацию его внешнеэкономического и, прежде всего, внешнеторгового сотрудничества.

Для анализа общей ситуации во внешней торговле Дальнего Востока с другими странами будут использоваться следующие стандартные показатели: экспорт, импорт, сальдо торгового баланса и товарооборот. Для этих целей были использованы статистические таблицы Дальневосточного таможенного управления и другие источники. На рисунке 3.1 представлены показатели внешнеторговой деятельности ДФО в 2006–2021 гг., а в табл. 3.1 – темпы прироста этих показателей за последние 5 лет.

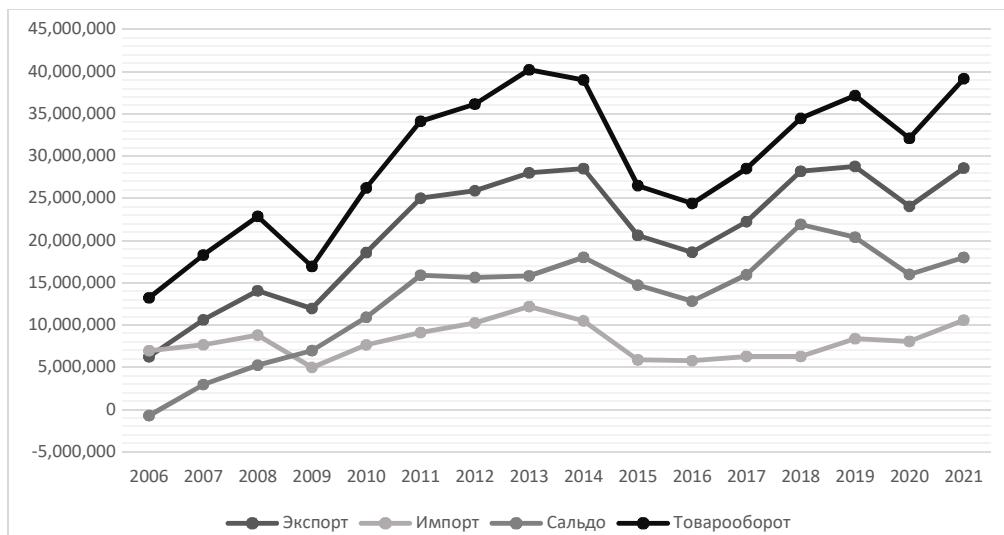


Рис. 3.1. Показатели внешнеторговой деятельности ДФО в 2006–2021 гг., тыс. долл. США

Таблица 3.1

Темпы прироста показателей внешнеторговой деятельности ДФО в 2017–2021 гг., %

Показатель	2017/2016	2018/2017	2019/2018	2020/2019	2021/2020
Экспорт	19,46	26,74	2,05	-16,42	18,82
Импорт	8,68	-0,03	33,33	-3,85	31,22
Сальдо	24,32	37,29	-6,92	-21,59	12,56
Товарооборот	16,91	20,84	7,8	-13,59	21,93

Как показывают данные графика и таблицы, внешняя торговля ДФО в 2010–2021 гг. имела восходящую динамику. После значительного падения объемов экспорта и импорта в 2015 г., обусловленного мировым экономическим кризисом 2014 г., уже с 2017 г. наметилось уверенное восстановление, особенно в части экспорта, который увеличивался вплоть до 2019 г.

В 2020 г. пандемия COVID-19 нанесла ощутимый удар по внешнеторговой активности: экспорт и импорт сократились, товарооборот уменьшился на фоне глобального снижения спроса и логистических ограничений. Тем не менее уже в 2021 г. внешняя торговля продемонстрировала уверенный рост: экспорт вырос более чем на 18 % по сравнению с предыдущим годом, импорт – на 31 %, а товарооборот превысил показатели 2020 г. на 22 %.

Таким образом, несмотря на глобальные вызовы последних лет, ДФО демонстрирует способность к адаптации и восстановлению, а наращивание экспортного потенциала остаётся ключевым драйвером внешнеэкономического развития округа.

Большой интерес представляют результаты внешнеторговой деятельности за 2021 г., поскольку именно в этот период регион смог частично восстановить внешнеторговую активность после пандемии 2020 г. Существенно возросли объемы как экспорта, так и импорта. Это свидетельствует о возвращении хозяйственной активности и частичном восстановлении логистических связей с азиатскими партнёрами. В таблице 3.2 представлены ключевые показатели внешней торговли ДФО за январь 2021 и январь 2022 гг., а также темпы прироста.

Таблица 3.2

**Показатели внешней торговли ДФО за январь 2021 и январь 2022 гг.,
млн долл. США**

Показатель	Январь 2021	Январь 2022	Темп прироста, %
Экспорт	1562,5	2558,8	63,8
Импорт	536,3	944,6	76,2
Сальдо	1026,2	1614,1	57,3

Примечательно, что импорт в январе 2022 г. показал уверенную положительную динамику, что выделяет его на фоне нестабильности предыдущих лет. Рост импорта может свидетельствовать о частичном переориентировании поставок с западных на азиатские направления, особенно на Китай и другие страны Юго-Восточной Азии. Однако, несмотря на

рост импорта, положительное сальдо сохраняется на высоком уровне, что свидетельствует о продолжающемся экспортном преобладании.

Регионы Дальнего Востока принимают неодинаковое участие во внешней торговле. В таблице 3.3 представлена структура экспорта ДФО по регионам в 2016, 2018 и 2021 гг.

Таблица 3.3

Структура экспорта ДФО по регионам в 2016, 2018, 2021 гг., %

Регионы	2016	2018	2021
Амурская область	1,8	1,3	2,2
Еврейская АО	0,2	0,5	1,4
Камчатский край	3,1	3	3,4
Магаданская область	2,2	1,4	1,9
Приморский край	11,7	12,1	11,9
Республика Саха (Якутия)	23,9	16,5	19,4
Сахалинская область	48,3	54,2	40,1
Хабаровский край	8,3	9,2	8,8
Чукотский АО	0,5	0,5	1
Забайкальский край	–	0,5	5,1
Республика Бурятия	–	0,8	4,6

В 2006 г. доминирующее положение в экспорте ДФО в другие страны занимал Хабаровский край, однако вследствие мирового экономического кризиса его позиции сильно ослабли. Падение экономической активности в странах Северо-Восточной Азии заставило Хабаровский край сократить поставки на внешний рынок продукции лесопромышленного и топливно-энергетического комплексов. В итоге ключевую роль стала играть Сахалинская область благодаря реализации нефтегазовых проектов.

Для выявления экспортной специализации каждого региона по состоянию на 2021 г. была составлена табл. 3.4, в которой указаны регионы и их основные товарные группы на экспорт в соответствии с кодами Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза. Товарные группы были проранжированы по степени важности сверху вниз. Выделение нескольких категорий не означает, что остальные отсутствуют, а лишь показывает степень важности той или иной товарной группы для региона.

Таблица 3.4

Экспортная специализация регионов ДФО на 2021 г.

Регион	Группы товаров
Амурская область	Семена, плоды, зерно, солома, фураж; топливо минеральное, нефть и нефтепродукты
Еврейская АО	Семена, плоды, зерно, солома, фураж; руды, шлак и зола; древесина и древесный уголь
Камчатский край	Рыба и ракообразные; руды, шлак и зола
Магаданская область	Руды, шлак и зола; рыба и ракообразные
Приморский край	Рыба и ракообразные; топливо минеральное, нефть и нефтепродукты; древесина и древесный уголь; летательные и космические аппараты, их запчасти
Республика Саха (Якутия)	Жемчуг, драгоценные и полудрагоценные металлы, драгоценные металлы и изделия из них; топливо минеральное, нефть и нефтепродукты
Сахалинская область	Топливо минеральное, нефть и нефтепродукты; рыба и ракообразные; суда, лодки, плавучие конструкции
Хабаровский край	Летательные и космические аппараты, их запчасти; древесина и древесный уголь; топливо минеральное, нефть и нефтепродукты; рыба и ракообразные; черные металлы
Чукотский АО	Руды, шлак и зола; топливо минеральное, нефть и нефтепродукты
Забайкальский край	Руды, шлак и зола; древесина и древесный уголь
Республика Бурятия	Топливо минеральное, нефть и нефтепродукты; древесина и древесный уголь

Для большинства субъектов Дальневосточного федерального округа ключевыми товарными группами, отправляемыми на экспорт, являются сырьевые товары: топливо минеральное, нефть и нефтепродукты; древесина и древесный уголь; руды, шлак и зола. Характерно, что субъекты, расположенные у моря, имеют высокие объемы экспорта рыбной про-

дукции. Отдельно стоит упомянуть Хабаровский край, для которого ключевое значение имеют летательные и космические аппараты и их запчасти. Хабаровский край в отличие от других регионов отличается хорошей диверсификацией экспорта, т.е. отсутствует такая товарная группа, падение спроса на которую за рубежом нанесло бы колоссальный ущерб внешней торговле региона. Среди других субъектов ДФО нетипичной и ярко выраженной экспортной специализацией обладает Республика Саха (Якутия), где основой внешнеторговой деятельности служит продажа алмазов заграницу.

В таблице 3.5 указаны важнейшие товарные группы всех субъектов Дальнего Востока России, их объемы и удельный вес в общей структуре экспорта в 2012, 2018 и 2021 гг.

Таблица 3.5

Структура экспорта ДФО по важнейшим товарным группам в 2012, 2018 и 2021 гг., млн долл. США

Товарные группы	2012		2018		2021	
	Абс.	К итогу, %	Абс.	К итогу, %	Абс.	К итогу, %
Минеральные продукты, в том числе	17 433,5	67,5	17 200,2	61,0	16 640,4	58,2
топливно-энергетические товары	16 985,2	65,8	16 461,0	58,4	14 245,7	85,6
Продовольственные товары и сырье, в том числе	2330,7	9,0	3755,1	13,3	4643,1	16,2
рыба, ракообразные и моллюски	2216,2	8,6	3281,2	11,6	3998,1	86,1
Древесина и целлюлозно-бумажные изделия	987,7	3,8	1134,2	4,0	1111,1	3,9
Машиностроительная продукция	693,2	2,7	1454,4	5,2	916,7	3,2
Прочие товары	4386,0	17,0	4644,9	16,5	5269,1	18,4
Итого	25 831,2	100,0	28 188,7	100,0	28 580,4	100

На протяжении 12 лет ключевыми для экспорта являлись топливно-энергетические товары. Ввиду ограниченности таких ресурсов данную тенденцию можно расценивать как негативную. Однако в последние годы приморские регионы Дальнего Востока России начали активно реализовывать свой потенциал по экспорту рыбной продукции. Еще одной поло-

жительной тенденцией является снижение удельного веса древесины в структуре экспорта ДФО, что с точки зрения экологии можно считать позитивным изменением. Однако это не означает снижение объема поставок, а свидетельствует лишь о небольших ежегодных темпах роста.

Роль регионов Дальнего Востока в отношении импорта также неодинакова и претерпела некоторые изменения за 12 лет. В таблице 3.6 представлена структура импорта по субъектам Дальневосточного федерального округа в 2012, 2016, 2018 и 2021 гг. На протяжении всего периода Приморский край оставался безусловным лидером по объемам импорта, в 2018 г. заняв максимальную за все время долю. Остальные регионы продолжают сильно уступать в этом плане.

Таблица 3.6

Структура импорта ДФО по регионам в 2012, 2016, 2018 и 2021 гг., %

Регионы	2012	2016	2018	2021
Амурская область	7,2	2,9	5	5
Еврейская АО	0,4	0,5	0,5	0,1
Камчатский край	0,9	1,5	1,2	2
Магаданская область	1,8	0,8	1,0	0,9
Приморский край	63,7	55,1	65,7	68,2
Республика Саха (Якутия)	1,2	1,7	4,3	1,7
Сахалинская область	12,9	29,5	11,0	4
Хабаровский край	10,3	7,1	8,5	10,5
Чукотский АО	1,5	0,9	0,9	0,7
Забайкальский край	–	–	1,6*	6
Республика Бурятия	–	–	0,3*	0,8

Примечание: * – по Республике Бурятия и Забайкальскому краю включены данные только за ноябрь – декабрь 2018 г.

По аналогии с экспортом в табл. 3.7 размещены группы товаров, составляющих основу импорта каждого региона на 2021 г. Для этой цели также используются коды ТН ВЭД. Из анализа результатов становится ясно, что основу импорта во многих регионах составляют машины, оборудование и механизмы, из чего следует, что отечественная промышленность неспособна удовлетворить внутренний спрос. Еще одной частой категорией импорта являются продовольственные товары.

Таблица 3.7

Импорт основных товаров регионами ДФО на 2021 г.

Регион	Группы товаров
Амурская область	Машины, оборудование и механизмы; средства наземного транспорта; руды, шлак и зола; изделия из черных металлов
Еврейская АО	Черные металлы; машины, оборудование и механизмы; изделия из черных металлов; электрические машины и оборудование
Камчатский край	Топливо минеральное, нефть и нефтепродукты; суда, лодки и плавучие конструкции; машины, оборудование и механизмы
Магаданская область	Машины, оборудование и механизмы; продукты неорганической химии; мясо и пищевые мясные субпродукты; каучук, резина и изделия из них
Приморский край	Машины, оборудование и механизмы; средства наземного транспорта; суда, лодки и плавучие конструкции; пластмассы и изделия из них; прочие готовые текстильные изделия
Республика Саха (Якутия)	Машины, оборудование и механизмы; летательные и космические аппараты, их запчасти
Сахалинская область	Машины, оборудование и механизмы; суда, лодки, плавучие конструкции; изделия из черных металлов
Хабаровский край	Руды, шлак и зола; машины, оборудование и механизмы; суда, лодки и плавучие конструкции
Чукотский АО	Продукты неорганической химии; машины, оборудование и механизмы; изделия из черных металлов
Забайкальский край	Машины, оборудование и механизмы; электрические машины и оборудование; овощи и съедобные корнеплоды; органические химические соединения
Республика Бурятия	Машины, оборудование и их механизмы; каучук, резина и изделия из них; электрические машины и оборудования, их части

В таблице 3.8 указаны важнейшие товарные группы всех субъектов Дальнего Востока России, их объемы и удельный вес в общей структуре импорта в 2012, 2018 и 2021 гг. Наибольшее значение на протяжении всего периода имели машины, оборудование и механизмы. Их роль за последние 6 лет немного снизилась. Тем не менее они продолжают оставаться важнейшей импортной категорией. Особое значение в последние годы стали приобретать продовольственные товары и сырье, а также продукция химической промышленности. При этом стоит отметить нестабильность изменений структуры ввиду резкого снижения импорта после 2014 г. и необходимости адаптации регионов к таким условиям, что затрудняет адекватную оценку сложившейся ситуации.

Таблица 3.8

Структура импорта ДФО по важнейшим товарным группам в 2012, 2018 и 2021 гг., млн долл. США

Товарные группы	2012		2018		2021	
	Абс.	К итогу, %	Абс.	К итогу, %	Абс.	К итогу, %
Продовольственные товары и сырье	1113,5	10,5	894,2	14,2	686,7	6,5
Продукция химической промышленности, каучук	924,5	8,8	668,2	10,6	882,9	8,3
Текстиль, текстильные изделия и обувь	1218,5	11,5	324,8	5,2	533,4	5
Металлы и изделия из них	882,1	8,4	586,0	9,3	842,0	8
Машины, оборудование и транспортные средства	5290,2	50,1	3135,9	49,9	6232,4	58,9
Прочие товары	1126,1	10,7	677,3	10,8	1399,8	13,2
Итого	10 554,8	100,0	6286,2	100,0	10 577,2	100

Еще одним важным аспектом анализа внешнеторговой деятельности Дальнего Востока России выступает статистика по странам-партнерам. В таблице 3.9 показаны объемы экспорта ДФО по странам-партнерам в 2012, 2018 и 2021 гг. Предопределяющим фактором выбора стран-партнеров для Дальневосточного федерального округа является географическое положение. Неудивительно, что ключевыми торговыми партнерами являются три страны Северо-Восточной Азии: Южная Корея, Китай и Япония. Страны СНГ, несмотря на историческую близость к России, никогда не занимали более 1 % в структуре экспорта Дальнего Востока.

Основные статьи экспорта в эти страны практические совпадают. Общими товарами, имеющими наибольший удельный вес в структуре в 2021 г., являются: топливно-энергетические товары, рыбная продукция. Китай и Япония также предъявляют повышенный спрос на древесину. В Южную Корею в больших объемах экспортируются черные металлы. Японию также интересуют российские суда, лодки и плавучие конструкции, а Китай – летательные и космические аппараты, их части. Неожиданно одним из главных торговых партнеров Дальнего Востока оказалась Бельгия. Более 95 % экспорта в эту страну составляют якутские алмазы.

Таблица 3.9

**Структура экспорта ДФО по странам-партнерам
в 2012, 2018 и 2021 гг., млн долл. США**

Партнер	2012		2018		2021	
	Абс.	К итогу, %	Абс.	К итогу, %	Абс.	К итогу, %
Страны СНГ	247,4	1,0	249,2	0,9	773,8	2,7
Страны дальнего зарубежья, в том числе	25 583,8	99,0	27 939,5	99,1	27 806,6	97,3
Бельгия	2 204,5	8,5	2 313,2	8,2	1 536,4	5,5
Индия	717,6	2,8	748,7	2,7	923,5	3,3
Китай	5 110,7	19,8	6 415,0	22,8	8 737	31,4
Южная Корея	8 368,2	32,4	9 157,6	32,5	8 999,2	32,4
Тайвань	101,0	0,4	851,2	3,0	600,6	2,2
Япония	7 454,6	28,9	6 121,3	21,7	4 011,4	14,4
Итого	25 831,2	100,0	28 188,7	100,0	28 580,4	100

Структура импорта имеет характерные черты, отличаясь лишь долями трех наиболее значимых партнеров. В таблице 3.10 показаны объемы импорта в ДФО по странам-партнерам в 2012, 2018 и 2021 гг. Примечательно, что в этом случае довольно большую долю заняли США, экспортируя в регионы Дальнего Востока в основном машины, оборудование и механизмы, а также летательные и космические аппараты, их запчасти.

Импорт из Китая крайне диверсифицированный. Помимо машин, оборудования и механизмов, субъекты ДФО ввозят продовольственные товары, пластмассы и изделия из них, каучук и резину, обувь, изделия

из черных металлов, средства наземного транспорта и мебель. По факту Китай может предложить Дальнему Востоку практически все.

Япония и Южная Корея поставляют в основном машины, оборудование и механизмы. В экспорте Японии значительную долю имеют средства наземного транспорта.

Таблица 3.10

**Структура импорта ДФО по странам-партнерам
в 2012, 2018 и 2021 гг., млн долл. США**

Партнер	2012		2018		2021	
	Абс.	К итогу, %	Абс.	К итогу, %	Абс.	К итогу, %
Страны СНГ	24,2	0,2%	94,8	1,5	455,3	4,3
Страны дальнего зарубежья, в том числе	10 530,6	99,8	6 191,4	98,5	10 121,9	95,7
Китай	4 891,9	46,3	3 361,0	53,5	5 154,7	50,9
Южная Корея	1 892,6	17,9	564,0	9,0	1 325,8	13,1
Япония	986,4	9,3	494,5	7,9	1 258,8	12,4
Соединенные Штаты Америки	699,0	6,6	410,0	6,5	322,5	3,2
Германия	233,6	2,2	110,1	1,8	235,4	2,3
Итого	10 554,8	100,0	6 286,2	100,0	10 577,2	100,0

Интересно отметить, что не у всех регионов ключевым партнером является «азиатская тройка». Например, для Республики Саха (Якутии) самыми главными партнерами по экспорту выступают Бельгия, Индия и ОАЭ, являющиеся крупными покупателями алмазов, а половина импорта Республики Саха (Якутии) пришлась на США, за которыми последовали Ангола и Польша. КНР в данном случае заняла 4-ю строчку.

Сравнение абсолютных показателей внешней торговли не обладает достаточной научной достоверностью ввиду изменений валютного курса и цен на товары. Поэтому основное внимание уделялось анализу относительных цифр.

Преобладание сырой нефти в структуре экспорта ДФО объясняется деятельностью двух магистральных нефтепроводов – ВСТО-1 и ВСТО-2, по которым нефть поступает в Китай, а через нефтепорт Козьмино – в страны АТР. Сжиженный природный газ пока поставляется с Сахалина. Однако в результате запуска газопровода «Сила Сибири» и его ответвле-

ния в Китай экспорт газа увеличится на 38 млрд м³ в год, часть которого будет поступать из Чаяндинского месторождения в Республике Саха (Якутии) и Сахалина, часть – из Ковыктинского месторождения в Иркутской области.

Уголь также играет важную роль в структуре экспорта ДФО. Объемы его поставок растут за счет спроса не только со стороны КНР, где он является основой для электрогенерирующих станций, но и со стороны Японии и Южной Кореи, где уголь используется для химической промышленности.

Основным импортером древесины является Китай. Причем на Дальнем Востоке существует следующая нездоровая экономическая практика: китайские предприниматели регистрируют лесопилки на жителей Дальнего Востока, пилят лес и вывозят его в провинцию Хэйлунцзян, уплачивая минимальные пошлины. Так, в этой провинции образовалось множество заводов, работающих на российском сырье.

Исторический взгляд на внешнюю торговлю дает множество информации о регионе, его специфике, динамике развития. При этом важное значение имеет не только сбор статистики, но и понимание, какие изменения могут или должны произойти в будущем во внешней торговле. Таким образом, возникает необходимость оценки внешнеторгового потенциала регионов Дальнего Востока. Существуют разные методики, одна из которых предполагает следующие этапы:

- 1) оценка значимости внешней торговли для региона;
- 2) анализ показателей внешней торговли региона;
- 3) выявление и оценка сравнительных преимуществ региона;
- 4) выявление и оценка торговых партнеров;
- 5) оценка внешнеэкономического потенциала.

На первом этапе оценивается импортная и экспортная квоты региона, анализируется динамика показателей внешней торговли. В рамках второго этапа производится расчет показателей энтропии, концентрации и структурных сдвигов в товарной структуре региона. На третьем этапе анализируется товарная структура субъекта в разрезе товарных групп. На четвертом этапе рассматриваются торговые партнеры региона, выявление значимости рынков с точки зрения количества торгуемых товаров. Наконец, на последнем этапе делаются общие выводы и выявляются направления развития внешней торговли.

Наибольший вклад в ВРП Дальневосточного федерального округа в 2023 г. внесли Республика Саха (Якутия) (22 %) и Приморский край (18,4 %). Поэтому наибольший интерес представляет оценка внешнеторгового потенциала именно этих регионов. Так, анализируя Республику Саха (Якутию), можно сделать вывод о том, что динамика внешней тор-

говли сильно подвержена влиянию кризисов (2008 и 2014 гг.). При этом устойчивость обеспечивает превалирование экспорта над импортом.

Структурные сдвиги показывают рост доли прочих товаров в экспорте и неустойчивость структуры импорта. В целом структура внешней торговли Республики Саха (Якутии) характеризуется несбалансированностью. В товарной структуре экспорта преобладают алмазы (более 80 %), импорта – машины и оборудование, связанные с добычей полезных ископаемых (33 %).

Основными торговыми партнерами Республики Саха (Якутии) в плане экспорта в 2021 г. стали Бельгия, Индия и Китай, ключевыми партнерами по импорту – США, Китай и Польша. Анализ диверсификации товарных потоков показал, что торговые партнеры чаще всего импортируют из Республики Саха (Якутии) одну или две товарные позиции, а экспортят в регион достаточно разнообразный товарный ряд.

Таким образом, внешнеэкономическая деятельность для Республики Саха (Якутии) играет крайне важную роль. Регион обладает высоким ресурсным потенциалом (из структуры импорта и экспорта). Крайне низкая диверсификация товарных позиций в экспорте свидетельствует о повышенной восприимчивости к внешним шокам. Тем не менее стабильная положительная динамика внешней торговли Республики Саха (Якутии) свидетельствует об устойчивых внешнеторговых отношениях.

Для Приморского края внешняя торговля также имеет важное значение, хотя ее роль и несколько снизилась со временем. До пандемии 2020 г. экспорт ненамного уступал импорту, но в 2021 г. сальдо было равно 3 807,7 млн долл. США.

Приморский край имеет сырьевую направленность, экспортируя в основном продовольственные товары. В импорте две ключевые группы аналогичны экспорту, а продукция химической промышленности располагается на третьем месте. Однако следует учитывать, что в текущий период актуальная статистика ФТС является закрытой информацией и приводимая оценка является лишь экспертным мнением. Кроме того, необходимо понимать, что абсолютное большинство позиций экспорта и импорта не производится и не потребляется в Приморском крае, который выступает лишь местом пересечения государственной границы.

Структурные сдвиги в экспорте показали снижение доли оборудования и машин, продукции химической промышленности, древесины и металлов и повышение доли продовольствия и товаров топливно-энергетического комплекса. Структурные сдвиги в импорте показали снижение доли машин и оборудования и повышение доли продовольствия, продукции химической промышленности и металлов. В структуре экспорта по показателю энтропии существует серьезный дисбаланс. Структура

импорта становится более устойчивой. В то же время экспорт и импорт Приморского края являются высококонцентрированными.

В 2021 г. ключевыми импортерами продукции Приморского края стали Южная Корея, Китай и Япония. Основными поставщиками также выступили КНР, Южная Корея и Япония. При этом ассортимент как экспорта, так и импорта является крайне разнообразным.

С учетом вышесказанного внешнеторговая деятельность для Приморского края имеет большое значение. В отличие от Республики Саха (Якутии) продукция Приморского края более диверсифицирована как в экспортном, так и импортном плане. Однако сырьевая направленность делает регион неустойчивым к экономическим кризисам.

Таким образом, приведенная методика позволяет оценить внешнеторговый потенциал региона и сделать определенные прогнозы, а на государственном уровне она позволяет принимать управленческие решения (например, в виде поддержки определенных отраслей). Однако ограничения заключаются в отсутствии своевременных агрегированных данных по некоторым показателям (ВРП регионов) и субъективности трактовки, несмотря на использование статистических показателей.

Вопросы для самоконтроля

1. Какие показатели используются для оценки динамики внешней торговли?
2. Какую тенденцию показывает сальдо торгового баланса в последние годы?
3. В какие периоды времени динамика внешней торговли была отрицательной?
4. Какие субъекты РФ были включены в состав ДФО в 2018 г.?
5. Как изменилась структура экспорта ДФО по регионам за 12 лет?
6. Что является основой экспорта большинства регионов Дальнего Востока?
7. Что является основой импорта большинства регионов Дальнего Востока?
8. Какие страны являются ключевыми торговыми партнерами в отношении импорта?
9. Какие страны являются ключевыми торговыми партнерами в отношении экспорта?
10. Каковы особенности внешнеторговой деятельности Республики Саха (Якутии)?
11. Кто является основным импортером дальневосточной древесины?
12. Каким образом можно оценить внешнеторговый потенциал региона?
13. Дайте оценку внешнеторговому потенциалу Республики Саха (Якутии).

14. Дайте оценку внешнеторговому потенциалу Приморского края.
15. Какие ограничения существуют у предложенной методики оценки внешнеторгового потенциала?

3.3. Инвестиционная деятельность на Дальнем Востоке

Иностранные инвестиции являются альтернативным источником экономического развития и технологических инноваций. Они являются одной из существенных компонент новой экономической политики развития Дальнего Востока России. Попытка их использования для развития макрорегиона осуществлялась еще в 1920-х гг. С середины 1960-х гг. прямые иностранные инвестиции (ПИИ) начали использоваться для освоения ресурсной базы региона. Сторонами сделок тогда являлись национальные правительства. В 1980-х гг. осуществление ПИИ осуществлялось уже экономическими агентами. Этому способствовало принятие закона об иностранных инвестициях в 1987 г. Текущий этап инвестиционного сотрудничества характеризуется отсутствием специального институционального режима для иностранных инвестиций, поэтому их динамика, масштабы, география и направления подчиняются сравнительным преимуществам функционирующего в регионе капитала. Основной теорией, объясняющей тренд и структуру ПИИ в ДФО и его субъектах, является гипотеза пространственного размещения. Она предполагает иммобильность факторов производства, т.е. невозможность их перемещения, что ведет к пространственной дифференциации стоимости факторов производства и ограничивает эффект абсолютных экономических преимуществ.

Текущий анализ прямых иностранных инвестиций затруднен неполнотой статистических данных. В 2014 г. Центральный банк России (ЦБ РФ) изменил методологию сбора данных о прямых иностранных инвестициях. В настоящее время публикации ЦБ РФ содержат информацию только по накопленным ПИИ, структуре по странам, географическим и экономическим зонам прямых инвесторов, видам экономической деятельности. Ранее существовала возможность анализировать притоки и оттоки, что давало исследователям серьезный инструмент в глубоком изучении динамики не только ПИИ, но и вообще всех видов иностранных инвестиций. Такая статистика имеет существенные недостатки.

С точки зрения роста накопленных инвестиций Дальний Восток России является успешным макрорегионом. Динамика ПИИ стабильная и имеет восходящую тенденцию (рис. 3.2). Чаще всего иностранные инвесторы приобретают долю в уставном капитале, реже предпочитая долговые инструменты (табл. 3.11). Однако, как и в случае с внешней торговлей, распределение этих инвестиций территориально неравномерно (табл. 3.12). За последние 5 лет ситуация практически не изменилась.

Сахалинская область продолжает играть ключевую роль, постепенно даже наращивая свою позицию. Наибольший интерес для иностранных инвесторов представляет добыча полезных ископаемых (нефтегазовые проекты), на которую приходится более 98 % ПИИ в Сахалинскую область.

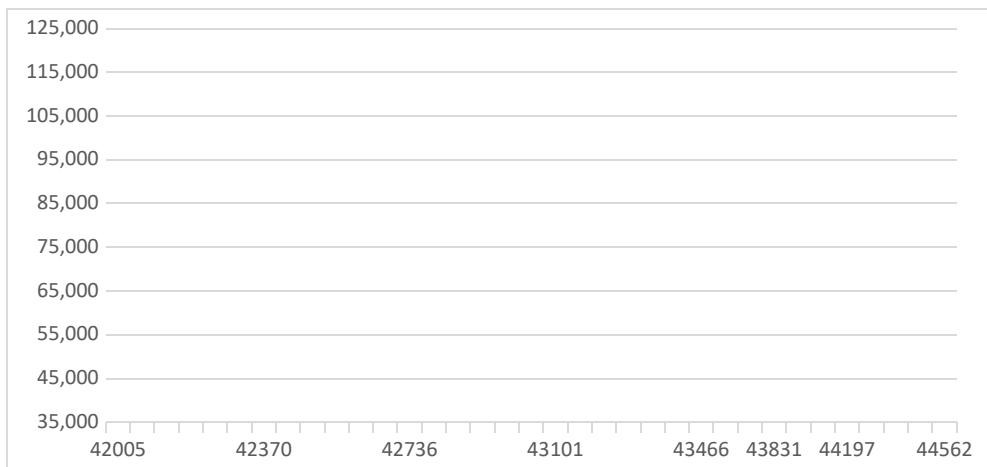


Рис. 3.2. Накопленные ПИИ, вложенные в регионы Дальнего Востока, млн долл. США

Таблица 3.11

Распределение ПИИ по инструментам, %

Регион	01.01.2018	01.01.2019	01.01.2020	01.01.2021	01.01.2022
Участие в капитале	92,8	93,8	93,6	94,1	96,0
Долговые инструменты	7,2	6,2	6,4	5,9	4,0

Таблица 3.12

Распределение ПИИ по субъектам ДФО, %

Регион	01.01.2018	01.01.2019	01.01.2020	01.01.2021	01.01.2022
Амурская область	1,9	1,0	1,3	1,0	1,3
Еврейская АО	0,2	0,2	0,3	0,2	0,3
Забайкальский край	–	1,4	2,0	2,3	2,6
Камчатский край	0,4	0,3	0,3	0,2	0,2
Магаданская область	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Приморский край	2,5	3,1	4,4	3,7	16,2
Республика Бурятия	–	0,3	0,4	0,4	0,2

Окончание табл. 3.12

Регион	01.01.2018	01.01.2019	01.01.2020	01.01.2021	01.01.2022
Республика Саха (Якутия)	3,4	2,9	3,4	3,0	2,9
Сахалинская область	89,4	89,6	86,5	87,7	74,3
Хабаровский край	1,7	1,0	0,9	0,9	0,7
Чукотский АО	0,5	0,3	0,5	0,6	1,3
Итого	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Второе место по объему ПИИ занимает Приморский край. В отличие от Сахалинской области в Приморском крае виды экономической деятельности, интересующие иностранных инвесторов, более разнообразны (табл. 3.13). Наибольший объем прямых иностранных инвестиций направлен в проекты в сфере транспортировки и хранения. При этом то, что не было распределено по видам экономической деятельности, является конфиденциальными данными.

Таблица 3.13

**Прямые иностранные инвестиции в Приморский край,
млн долл. США**

Виды экономической деятельности	01.01.2018	01.01.2019	01.01.2020	01.01.2021	01.01.2022
Деятельность в области культуры, спорта, организаций досуга и развлечений	–	–	128	86	88
Деятельность гостиниц и предприятий общественного питания	2	2	2	3	2
Деятельность по операциям с недвижимым имуществом	72	60	71	62	64
Деятельность профессиональная, научная и техническая	–	–	2	2	13
Деятельность финансовая и страховая	151	165	–	–	–
Добыча полезных ископаемых	10	55	89	84	10

Окончание табл. 3.13

Виды экономической деятельности	01.01.2018	01.01.2019	01.01.2020	01.01.2021	01.01.2022
Обрабатывающие производства	190	188	226	245	289
Предоставление прочих видов услуг	–	–	–	–	–
Сельское, лесное хозяйство, охота и рыболовство	99	71	22	22	21
Строительство	12	35	45	33	30
Торговля оптовая и розничная; ремонт а/т и мотоциклов	–739	–36	70	64	73
Транспортировка и хранение	590	684	1 324	1 051	1 080
Не распределено по видам экономической деятельности	1 222	1 205	1 289	1 333	16 671
Итого	1 609	2 428	3 269	2 986	18 342

География прямых иностранных инвестиций имеет отличительные признаки, сформировавшиеся в последние годы. Если до 2012 г. основными странами-инвесторами считались Япония и Нидерланды, то с 2015 г. ими являются оффшорные зоны (Бермуды, Багамы). В Сахалинской области, где сосредоточено почти 90 % всех ПИИ, на долю Бермудских и Багамских островов приходится более 95 % ПИИ в регион (табл. 3.14). Это связано с минимизацией инвестиционных рисков.

Таблица 3.14

Распределение ПИИ в Сахалинской области по стране происхождения, %

Регион происхождения ПИИ	01.01.2018	01.01.2019	01.01.2020	01.01.2021	01.01.2022
Багамы	44,4	56,1	40,4	31,2	25,8
Бермуды	53,4	42,2	57,7	67,6	73,6
Прочие	2,2	1,7	1,9	1,2	0,6
Итого	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Прямые иностранные инвестиции в экономику Дальнего Востока России должны стимулировать предпринимательскую активность в экономике. Отследить это можно по числу иностранных компаний и совместных предприятий на территории ДФО (табл. 3.15). За 3 года процент иностранных компаний и совместных предприятий от общего числа компаний в ДФО практически не изменился. Следовательно, эффект от иностранных инвестиций оказался ограниченным, хотя в Амурской области и Еврейской автономной области они вызвали явный положительный тренд.

Не только прямые иностранные инвестиции характеризуют инвестиционный климат в регионах Дальнего Востока. Для этих целей можно также использовать национальные рейтинги, которые по своей сути являются интегральными и описывают более полную картину, позволяющую делать прогнозы. Как пример существует и другой рейтинг инвестиционной привлекательности субъектов РФ, рассчитываемый Национальным рейтинговым агентством. Его методика предполагает использование 55 показателей, объединенных в следующие группы: природные ресурсы и географическое положение, трудовые ресурсы региона, региональная инфраструктура, внутренний рынок (потенциал), производственный потенциал региона, институциональная среда и социально-политическая стабильность, финансовая устойчивость бюджета и предприятий региона. Шкала рейтинга предполагает разделение на три уровня: высокий уровень инвестиционной привлекательности (IC1-IC3), средний уровень инвестиционной привлекательности (IC4-IC6) и умеренный уровень инвестиционной привлекательности (IC7-IC9). Каждый уровень содержит в себе категорию (IC). Чем меньше значение категории, тем выше инвестиционная привлекательность региона.

Позиции регионов ДФО в данном рейтинге сильно отличаются от предыдущего. Хотя методологии различны, можно заметить, что в этом случае Магаданская область и Чукотский автономный округ считаются более привлекательными для инвестиций. За 3 года серьезных изменений в рейтинге не произошло, за исключением понижения Бурятии и Забайкальского края, которые вместе с Еврейской автономной областью считаются наименее удачными для инвестиций на Дальнем Востоке. Между регионами по-прежнему существует серьезная дифференциация.

Таблица 3.15

**Рейтинг инвестиционной привлекательности
регионов ДФО в 2019–2023 гг.**

Регион	2019	2020	2021	2022	2023
Республика Саха (Якутия)	B-2	B-1	B-2	B-3	C

Окончание табл.3.15

Регион	2019	2020	2021	2022	2023
Камчатский край	B-2	B-2	B-2	B-1	B-1
Приморский край	B-1	B-1	A-2	A-1	A-1
Хабаровский край	B-1	B-1	B-2	B-3	B-3
Амурская область	B-1	B-2	B-1	A-3	B-1
Магаданская область	B-2	B-2	A-2	B-2	B-3
Сахалинская область	B-1	B-1	A-2	A-2	A-2
Еврейская автономная область	C-2	C-2	C	C	B-3
Чукотский автономный округ	C-3	C-2	B-1	B-2	B-1
Забайкальский край	C-1	C-1	B-3	B-3	B-3
Республика Бурятия	C-1	C-1	C	C	B-3

Анализ прямых иностранных инвестиций показал, что иностранных инвесторов на Дальнем Востоке больше всего интересует добыча полезных ископаемых, хотя, например, в Приморском крае этот вид экономической деятельности не приобрел популярности. Почти 90 % ПИИ направляются в Сахалинскую область через оффшорные зоны для реализации нефтегазовых проектов. Доля иностранных компаний и совместных предприятий в общем числе компаний ДФО на протяжении 2016–2018 гг. оставалась стабильной и равной примерно 2,5 %, показывая ограниченный эффект ПИИ на региональную экономику, хотя для Амурской области и Еврейской автономной области этот эффект был более явным. Один из национальных рейтингов инвестиционной привлекательности показал, что основной проблемой субъектов ДФО является низкий потенциал. В другом рейтинге видна явная дифференциация регионов и необходимость проведения политики по улучшению инвестиционного климата.

Вопросы для самоконтроля

1. Какая теория служит основой для объяснения динамики и структуры ПИИ в ДФО?
2. Опишите динамику ПИИ в ДФО.
3. Какие инструменты в разрезе ПИИ иностранные инвесторы чаще всего приобретают?

4. В какой регион и какие проекты Дальнего Востока направляется большая часть прямых иностранных инвестиций?
5. Какой регион Дальнего Востока занимает второе место по объему ПИИ и какие виды экономической деятельности в нем привлекают иностранных инвесторов?
6. Какой объем ПИИ в Приморский край не распределен по видам экономической деятельности и что это означает для исследователя?
7. Каковы особенности географии прямых иностранных инвестиций до 2012 г. и сейчас?
8. Инвестиции из каких оффшорных зон преобладают в Сахалинской области?
9. Какую долю иностранные компании и совместные предприятия занимают в общем числе компаний в ДФО?
10. В чем заключается основная проблема регионов ДФО согласно рейтингу инвестиционной привлекательности от РА «Эксперт»?
11. Какой регион Дальнего Востока улучшил свою инвестиционный климат в рейтинге от РА «Эксперт»?
12. Какие регионы ДФО обладают наибольшей инвестиционной привлекательностью согласно Национальному рейтинговому агентству?
13. Какие регионы ДФО обладают наименьшей инвестиционной привлекательностью согласно Национальному рейтинговому агентству?
14. Какую проблему демонстрирует рейтинг Национального рейтингового агентства?
15. Произошли ли значимые изменения в инвестиционном климате регионов ДФО согласно двум представленным рейтингам в 2016–2018 гг.?

3.4. История, опыт и предпосылки создания специальных экономических зон на Дальнем Востоке

Мировой опыт успешного функционирования особых (специальных, свободных) экономических зон (СЭЗ), безусловно, привлекал власти СССР, а потом и России. Они рассматривались как «лекарственное средство» от плановой экономики. По представлениям российских предпринимателей, специальные экономические зоны должны были выглядеть как «заповедник нормального рынка в ненормальной стране».

Так, в 1986 г. появилась идея создания СЭЗ «Находка», а в 1990 г. было принято постановление о создании такой зоны. Основными целями стали:

- развитие торгово-экономического и научно-технического сотрудничества с зарубежными странами;
- обеспечение благоприятных условий для привлечения иностранного капитала, технологий и управленческого опыта;

- решение задач развития Дальнего Востока;
- комплексное освоение природных ресурсов;
- увеличение экспортных возможностей региона и страны в целом;
- развитие производства высококачественной импортозамещающей продукции;
- трансконтинентальный транзит;
- отработка новых форм хозяйствования в условиях перехода к рыночной экономике.

Находке и Партизанскому району были предоставлены таможенные и налоговые льготы, а также упрощенный порядок осуществления экспортно-импортных операций. Иностранные инвестиции на территории СЭЗ пользовались правовой защитой. Дискриминация предприятий с иностранными инвестициями не допускалась. Не допускалось также принудительное изъятие иностранных инвестиций, кроме как по решению суда при условии выплаты компенсации в валюте инвестиций.

Процесс образования свободных экономических зон в начале 90-х гг. характеризовался отсутствием четкого понимания целей и задач таких зон, большим размером территорий, которые отводились под специальные экономические зоны (формально они занимали одну треть территории России), большими льготами и привилегиями, а также стремлением муниципальных властей к самостоятельности путем создания СЭЗ.

В свободных экономических зонах тех лет имелись следующие льготы:

- регистрация предприятий с иностранными инвестициями менее 75 млн руб. прямо в СЭЗ;
- налогообложение по льготным ставкам (до 50% от установленных на территории РФ);
- пониженные ставки по оплате за пользование землей;
- предоставление права на долгосрочную аренду;
- пониженные таможенные пошлины на ввоз/вывоз товаров;
- безлицензионный экспорт и импорт для предприятий со 100% иностранных инвестиций и др.

Однако в 1993 г. был введен закон «О таможенном тарифе», который «пошатнул» статус свободных экономических зон. Хотя положения Правительства все еще действовали, налоговая служба считала их утратившими силу. В СЭЗ «Находка» случился прецедент, когда региональная налоговая служба в соответствии с новым законом потребовала от совместных предприятий, действующих на территории СЭЗ, выплатить налоги за 2 года в размере 2,5 млрд руб. Действовавший ранее льготный режим при этом во внимание не принимался. Из-за подобных событий многие иностранные инвесторы переговоры по инвестиционным проектам перенесли на неопределенный срок. Еще одной серьезной проблемой именно СЭЗ «Находка» в 1994 г. стало столкновение корпоративных и властных

структур (российских и зарубежных). В борьбу за пост председателя административного комитета были вовлечены городская и краевая администрации, южнокорейские и американские фирмы, международные и межрегиональные объединения. Как следствие, внимание было сосредоточено не на развитии специальной экономической зоны, а на том, кому будет принадлежать руководство. Обстановку несколько стабилизовали заявления местных администраций о неизменности политики, однако, развитие специальных экономических зон в стране начало стагнировать.

Несмотря на возникшие трудности, работа СЭЗ «Находка» свидетельствовала о перспективности. На ее территории было зарегистрировано 3,3 тыс. предприятий, 2 из которых принадлежали частным лицам. В середине 1990-х гг. в СЭЗ работало 386 предприятий с иностранными инвестициями, 224 из которых полностью принадлежали иностранным инвесторам. Объем экспорта СЭЗ «Находка» в 1995 г. составил 42,3 млн долл. Более того, на территории специальной экономической зоны осуществлялись проекты по организации российско-корейского технопарка и российско-американского промышленного парка, действовало 15 банковских институтов.

Однако отношение СМИ к СЭЗ «Находка» уже в 1999 г. было преимущественно негативным. Ее сравнивали со свободной экономической зоной в китайском г. Суйфэньхэ, где «налоговые льготы, активное привлечение инвестиций, упор на торговлю с Россией сделали за 8–9 лет из провинциальной деревушки современный город из стекла и бетона». В укор СЭЗ «Находка» ставились и неравные стартовые возможности. Причем Суйфэньхэ в данном сравнении был представлен аутсайдером, так как находкинский порт в конце 1980-х гг. был одним из крупнейших в СССР. Вместе с этим уже были развиты промышленность, электричество, водоснабжение и дороги.

Развитию СЭЗ «Находка» помешали и уголовные дела, связанные с растратой бюджетных средств и мошенничеством в зоне. Так, Игоря Устинова, возглавлявшего СЭЗ с 1991 по 1993 г., обвиняли в нецелевом использовании государственных кредитов. По результатам проверки СЭЗ со стороны прокуратуры Находки выяснилось, что руководители особой экономической зоны выдавали сомнительным фирмам кредиты, которые заемщики позже не возвращали. Основным фигурантом этого дела стал Сергей Дудник, преемник Устинова.

В 1997 г. Государственная Дума приняла Федеральный закон «О свободных экономических зонах». Однако Президент РФ не подписал закон, и он не вступил в силу. Вследствие такого решения свободные экономические зоны России оставались на полулегальном положении.

Как следствие, СЭЗ «Находка», хотя и показывала перспективные результаты, но не смогла стать хорошим примером реализации специаль-

ных экономических зон на Дальнем Востоке России. Основными факторами, способствовавшими этому, стали: борьба корпоративных и властных структур внутри зоны, коррупция, незакрепленный статус специальных экономических зон, из-за которого налоговые органы не признавали льготы резидентов. СЭЗ «Находка» была закрыта в 2006 г.

В то же время, когда в России пытались на практике реализовать работу особых экономических зон, велась и мощная теоретическая работа. Изучался зарубежный опыт, который можно было бы адаптировать к российским реалиям. Особое внимание уделялось успешным реализациям в Европе, США и КНР, в то время как не очень удачные примеры Южной Америки и Африки почти игнорировались. Это в некотором смысле нарушало принцип объективности научного анализа.

Много надежд возлагалось на утвержденную в 1996 г. федеральную целевую программу «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона до 2018 г.», однако из-за недостаточного финансирования и трудностей внедрения рыночных механизмов многие положения документа не могли быть реализованы на практике.

С приходом к власти В.В. Путина и его команды повороту на восток дали «зеленый свет». Началось активное обсуждение в рамках академического сообщества. Рассматривались самые разные подходы к поддержке Дальнего Востока. Например, существовало предложение разделить территорию региона на точки развития, роста и присутствия. Экспертное сообщество рассматривало самые разнообразные идеи: «теория полюсов» Ф. Перу, «центр – периферия» Дж. Фридмана, теория эффекта городской агломерации Х. Ричардсона, теория П. Кругмана, теория «точек роста» П. Потье, ставшая теоретической основой создания ТОРов и СПВ.

В 2005 г. был принят Федеральный закон «Об особых экономических зонах в Российской Федерации», а в 2012 г. создано новое звено в системе управления – Минвостокразвития, что позволило непосредственно перейти к инициативам. Проведение саммита АТЭС в том же году во Владивостоке убедило президента В.В. Путина принять ряд специальных мер по отношению к региону.

Внешнеполитические события, а именно санкции в отношении России после вхождения в ее состав Крыма (2014), также внесли свой вклад в развитие восточного вектора. В результате были приняты Федеральные законы «О территориях опережающего развития в Российской Федерации» и «О свободном порте Владивосток».

В создании особых экономических зон огромную роль сыграли циклы развития Дальнего востока, из которых три типа имеют наиболее важное значение: экономические циклы, циклы региональной политики и циклы пограничной политики. Фазы экономического цикла представляют из себя увеличение или снижение ВРП макрорегиона. Циклы региональной

политики имеют фазу стимулирования, т.е. повышение притока государственных инвестиций, а также других ресурсов (материальных, человеческих), и дестимулирования, т.е. сокращение инвестиционных потоков из центра. Циклы пограничной политики делятся на фазу барьеризации и дебарьеризации. Дебарьеризация предполагает принятие таких мер тарифного и административного регулирования, которые способны обеспечить рост трансграничных потоков товаров, капитала и рабочей силы. Барьеризация имеет обратный эффект, направленный на снижение упомянутых потоков.

Комбинация различных фаз данных циклов во многом определяет состояние макрорегиона и его потенциал развития. В постсоветский период истории Дальнего Востока России преобладала дебарьеризация, а вместе с ней отсутствие должного внимания к ДФО со стороны Правительства РФ и неблагоприятная экономическая динамика, обусловленная внутренними и мировыми кризисами. В 1990–1999 и 2012–2013 гг. в экономике России и Дальнего Востока в частности был экономический спад, который частично компенсировался дебарьеризацией (снижение экспортных пошлин, увеличение числа пунктов пропуска). При этом центр в отношении периферии проводил политику дестимулирования. То же самое происходило и в 2014–2017 гг., хотя в данный период времени наблюдался умеренный экономический рост. Обратная ситуация наблюдалась в 2001–2004 гг., когда Правительство РФ использовало стимулирующую политику для преодоления спада 90-х, сочетая ее с барьеризацией экономики Дальнего Востока (закрытие некоторых отраслей для иностранных инвестиций, ужесточение условий безвизового туризма).

Из предыдущего опыта становится очевидной необходимость использования других комбинаций фаз циклов для достижения устойчивого развития ДФО, источниками которого должны стать поддержка центра и международные связи макрорегиона. Причем уже существовали попытки осуществить подобный сценарий в 2007–2011 гг., однако в условиях сжатия федерального бюджета это не удалось. Более того, федеральная целевая программа развития Дальневосточного федерального округа 2014 г. по факту содержит в себе старый сценарий, при котором происходит дестимулирование и дебарьеризация.

Проблема кроется также и в сырьевом характере дальневосточной экономики. В условиях дебарьеризации инфраструктура ДФО модернируется для целей наращивания топливно-энергетического экспорта. При этом основными резидентами СПВ и ТОРов являются крупные компании в сфере ТЭК.

Роль Дальнего Востока России в постсоветский период, безусловно, выше, чем когда-либо. Поэтому применение старых механизмов государственного управления не дает возможностей для устойчивого и диверси-

фицированного развития экономики ДФО. Необходимо ориентироваться не на количественные изменения в виде достижения плановых показателей (например, рост ВРП), а на структурные преобразования, способные сделать макрорегион более самостоятельным и адаптированным к современным экономическим условиям.

Вопросы для самоконтроля

1. В каком году была создана СЭЗ «Находка» и каковы были ее цели?
2. Как можно охарактеризовать процесс создания свободных экономических зон в 1990-х гг.?
3. Какие льготы существовали для резидентов свободных экономических зон?
4. Какие события в 1993 и 1994 гг. в значительной степени помешали развитию СЭЗ «Находка»?
5. Каковы были результаты работы СЭЗ «Находка»?
6. Почему Федеральный закон «О свободных экономических зонах» не вступил в силу?
7. Когда была закрыта СЭЗ «Находка»?
8. В чем состояла проблема теоретической работы над проектами свободных экономических зон?
9. Почему федеральная программа, направленная на развитие Дальнего Востока до 2018 г., не принесла результатов?
10. Что произошло с приходом к власти В.В. Путина в отношении идей создания специальных экономических зон на Дальнем Востоке?
11. Какие теоретические подходы к поддержке Дальнего Востока рассматривались?
12. В каком году было создано Минвостокразвития?
13. Какие федеральные законы были приняты для поддержки Дальнего Востока в наше время?
14. Какие типы циклов сыграли важную роль в истории российского Дальнего Востока и какими фазами они обладают?
15. Какие комбинации фаз циклов чаще всего проявлялись в постсоветский период развития Дальнего Востока?
16. В чем заключается проблема Федеральной целевой программы развития ДФО?
17. Что необходимо для устойчивого развития Дальнего Востока?

4. ЛОГИСТИКА ВО ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА РОССИИ: РЕГИОНАЛЬНЫЕ ОСОБЕННОСТИ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

4.1. Роль логистики во внешнеэкономической деятельности Дальнего Востока

Дальний Восток России занимает стратегически важное положение на стыке Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) и обладает значительным потенциалом для развития международной торговли. Эффективная логистика играет ключевую роль в обеспечении экспортно-импортных операций, транзитных перевозок и интеграции региона в глобальные цепочки поставок.

В 2022 г. после начала санкционного кризиса на фоне кардинальной трансформации международных экономических связей перед российскими логистами остро всталась задача перестройки цепочек поставок. Руководством страны был объявлен «поворот на Восток». Именно через Китай и сопредельные страны происходит изменение цепочек поставок и замещение европейских поставщиков партнерами из дружественных стран в рамках параллельного импорта.

Значение Дальневосточного федерального округа в современных условиях кардинально изменилось. Из периферийного элемента глобальных цепочек поставок регион превращается в стратегически важный логистический хаб национального масштаба.

Современные статистические данные демонстрируют устойчивую положительную динамику грузооборота в портах Дальневосточного бассейна. По данным Ассоциации морских торговых портов, в 2022 г. общий грузооборот дальневосточных портов составил 227,9 млн т, что на 1,53 % превысило показатели 2021 г.

Наиболее значительный рост в 2022 г. зафиксирован во Владивостоке (+8,9 %, до 32,2 млн т), в Ванино (+6,4 %, до 37,6 млн т), в порту Восточный (+5,9 %, до 82,3 млн т); Находка показала спад – 25,8 млн т (-4,1 %).

В 2023 г. тенденция продолжилась. Общий грузооборот увеличился на 4,7 % до 238,1 млн т: порт Находка – до 27,6 млн т (+6,9 %), порт Вос-

точный – 86,6 млн т (+5,2 %), Владивосток – 33,5 млн т (+4,0 %). Порт Ванино показал спад – до 35 млн т (-7,1 %),

В 2024 г., несмотря на то, что общий грузооборот дальневосточных портов сократился до 236,5 млн т (2,3 %), показатели портов-лидеров продолжили расти. Так, грузооборот Владивостока вырос до 37,4 млн т (11,7 %), порта Находка – до 28,7 млн т (4,1 %), порта Восточный – до 87,7 млн т (1,4 %). Грузооборот порта Ванино продолжил падение – до 29,3 млн т (16,2 %).

В Приморском крае наблюдается устойчивый рост грузооборота, преимущественно за счет экспорта сырьевых товаров (угля и зерновых культур), что свидетельствует о возрастающей роли региона в международной торговле. Однако данный рост сопровождается системными ограничениями, связанными с недостаточной пропускной способностью портовых терминалов и неразвитостью припортовой железнодорожной инфраструктуры. Это создает дисбаланс между растущими объемами грузоперевозок и фактическими возможностями транспортной системы.

Активный рост экономического потенциала региона и интеграция России в экономику стран АТР создает предпосылки для перераспределения грузовых потоков Дальневосточного бассейна по регионам в 2024 г. (табл. 4.1).

Таблица 4.1

**Грузооборот портов Дальневосточного бассейна по регионам
в 2024 г., млн т**

Регион ДВФО	Грузооборот в 2024 г., млн т
Приморский край	161,5 (+3,5 %)
Хабаровский край	39,1 (-16 %)
Сахалинская область	32,2 (-1,2 %)
Магаданская область	1,7 (+4,2 %)
Камчатский край	2,0 (0 %)
Чукотский АО, Арктика	1,7 (-16,3 %)
Общий объем	236,5 (-1,1 %)

Источник: АО «Морцентр – ТЭК».

Проведенные в таблице данные свидетельствуют о значительной диспропорции в развитии транспортных возможностей регионов Дальнего Востока. Несмотря на устойчивую положительную динамику грузооборота Приморского края (+3,5 % в 2024 г.), существенно опережающую показатели соседних регионов Дальневосточного федерального округа,

наблюдается ряд системных ограничений, сдерживающих дальнейшее развитие транспортного потенциала остальных территорий.

Структурная перестройка логистических потоков на Дальнем Востоке сопровождается существенными изменениями на рынке транспортных услуг. Уход с российского рынка крупнейших международных перевозчиков, таких как Maersk и CMA CGM Group, создал вакуум, который начали заполнять азиатские операторы (SWIFT TRANS, Sinotrans) и российские транспортные компании. Этот процесс имеет важные последствия для конкуренции на рынке логистических услуг региона.

Особого внимания заслуживает развитие новых транспортных маршрутов. В 2022 г. были запущены:

- прямой морской маршрут Владивосток – Вьетнам;
- экспресс-линия Владивосток – Циндао;
- железнодорожная ветка «Махалино – Хуньчунь».

Эти проекты существенно расширяют возможности товарообмена России со странами АТР.

Однако развитие логистической инфраструктуры сталкивается с серьезными вызовами. Основные проблемы включают предельную загруженность железнодорожной инфраструктуры (до 100 %), дефицит складских мощностей, особенно распределительных центров, нехватку квалифицированных кадров, необходимость модернизации подъездных путей и мостовых сооружений.

Правительственные инициативы по развитию региона, включая расширение «Восточного полигона», создание территорий опережающего развития и реализацию проекта свободного порта Владивосток, безусловно, способствуют решению этих проблем. Однако, как показывают исследования, темпы инфраструктурного развития пока отстают от растущего спроса на логистические услуги.

Перспективы дальнейшего развития логистического комплекса Дальнего Востока связаны с несколькими ключевыми направлениями: цифровизацией транспортно-логистических процессов, развитием мультимодальных перевозок, созданием современных распределительных центров, углублением сотрудничества с азиатскими партнерами в области транспортной инфраструктуры.

В заключение следует подчеркнуть, что успешная трансформация логистического комплекса Дальнего Востока имеет стратегическое значение для экономики России в новых геоэкономических условиях. Решение существующих проблем требует комплексного подхода, сочетающего государственную поддержку, частные инвестиции и международное сотрудничество. Дальнейшие исследования в этой области должны быть направлены на разработку эффективных механизмов адаптации транспортно-логистической системы региона к меняющимся условиям глобальной экономики.

Вопросы для самоконтроля

1. Почему Дальний Восток имеет стратегическое значение для России?
2. Как изменилась роль Дальневосточного федерального округа в глобальных цепочках поставок после 2022 г.?
3. Что означает «поворот на Восток» и как он связан с логистикой?
4. Как изменился общий грузооборот дальневосточных портов в 2022–2024 гг.?
5. Какие системные ограничения мешают развитию транспортной системы?
6. Как уход международных перевозчиков (Maersk, CMA CGM) повлиял на логистический рынок Дальнего Востока?
7. Почему трансформация логистики Дальнего Востока имеет стратегическое значение для России?
8. Какие меры необходимы для успешного развития транспортно-логистической системы региона?

4.2. Международные транспортные коридоры Дальнего Востока – «Приморье-1» и «Приморье-2»

Дальний Восток России занимает ключевое положение в системе международных транспортных связей, выступая важным звеном между Европой и странами Азиатско-Тихоокеанского региона. В условиях глобальной переориентации торговых потоков и реализации стратегии «поворота на Восток» транспортные коридоры региона приобретают особую значимость для российской экономики. Они не только обеспечивают экспортно-импортные операции, но и формируют транзитный потенциал России, способствуя ее интеграции в международные логистические цепочки.

Дальневосточный регион России интегрирован в систему глобальных транспортных связей через несколько ключевых международных коридоров, играющих стратегическую роль в развитии внешнеэкономических отношений. Это транспортные коридоры «Приморье-1» и «Приморье-2», «Транссибирская магистраль», «Северный морской путь».

Развитие данных транспортных коридоров тесно связано с реализацией крупных инфраструктурных проектов, таких как модернизация Байкало-Амурской магистрали, строительство новых портовых терминалов и расширение пограничной инфраструктуры. Их дальнейшая интеграция в международную транспортную систему будет зависеть не только от внутренних инвестиций, но и от степени сотрудничества с ключевыми азиатскими партнерами из дружественных стран. На рисунке 4.1 представлена карта международных транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2».

Формирование международных транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2» стало закономерным этапом развития транспортной

инфраструктуры Дальнего Востока России в контексте усиления экономического сотрудничества со странами Азиатско-Тихоокеанского региона. Идея создания этих коридоров была впервые озвучена в 2010-х гг. в рамках стратегии развития транспортной системы Дальнего Востока, однако их активная реализация началась после подписания соглашения между Россией и Китаем в 2015 г.

Коридор «Приморье-1», официально учрежденный в 2016 г., представляет собой транспортную артерию, связывающую китайскую провинцию Хэйлунцзян с портами Приморского края – Владивосток, Находка и Восточный. Исторически этот маршрут развивался на базе существовавших железнодорожных и автомобильных коммуникаций, построенных еще в советский период, но получил новое содержание в условиях изменившихся экономических реалий.

Параллельно формировался коридор «Приморье-2», который официально был запущен в 2018 г.; соединил китайскую провинцию Цзилинь с портом Зарубино в Приморском крае. Особенностью этого проекта стало создание принципиально новой транспортной инфраструктуры, ориентированной специально на транзитные перевозки. Оба коридора были включены в программу «Развитие транспортной системы России» как стратегически важные элементы международной транспортной сети.

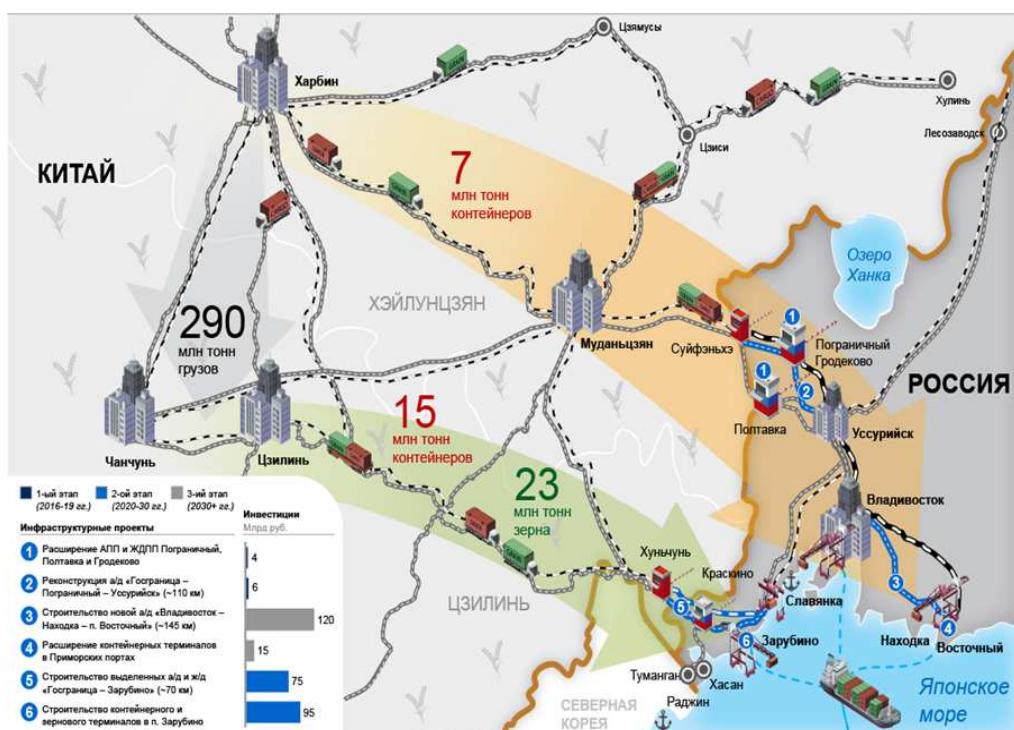


Рис. 4.1. Международные транспортные коридоры «Приморье-1» и «Приморье-2»

Основной целью создания коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2» стало обеспечение эффективного транспортного сообщения между северо-восточными провинциями Китая и российскими портами Японского моря. Это позволяло китайским грузам получить альтернативный выход к морским коммуникациям, минуя перегруженные южные порты КНР. Для России реализация данных проектов имела стратегическое значение, так как способствовала развитию дальневосточных регионов и интеграции в международные транспортные системы.

Ключевыми задачами коридоров стали: сокращение времени доставки грузов из Китая в страны АТР; развитие экспортного потенциала российских портов; создание новых рабочих мест в транспортно-логистическом секторе; привлечение инвестиций в инфраструктуру Приморского края. Особое внимание уделялось формированию мультимодальных транспортных цепочек, сочетающих автомобильные, железнодорожные и морские перевозки.

На текущем этапе коридор «Приморье-1» демонстрирует устойчивую положительную динамику грузопотоков. По данным Министерства транспорта РФ, в 2023 г. через этот маршрут было перевезено около 15 млн т грузов, что на 12 % превышает показатели предыдущего года. Основную долю составляют контейнерные перевозки (45 %), насыпные грузы (30 %) и промышленная продукция (25 %). Порт Восточный стал ключевым узлом этого коридора, обрабатывающим до 60 % всего грузопотока.

Коридор «Приморье-2», несмотря на более поздний старт, показывает высокие темпы роста. В 2023 г. его грузооборот составил 8 млн т, увеличившись на 25 % по сравнению с 2022 г. Особенностью этого маршрута стала ориентация на специализированные грузы, включая автомобильные комплектующие и электронику. Порт Зарубино, являющийся конечной точкой коридора, прошел масштабную модернизацию, позволившую увеличить его пропускную способность до 10 млн т в год.

Среди ключевых тенденций последних лет следует отметить: рост доли контейнерных перевозок; увеличение транзитных потоков из Китая в третьи страны; развитие цифровых технологий управления логистическими процессами; расширение сотрудничества с китайскими транспортными компаниями. Особенно значимым стало внедрение системы электронного документооборота, сократившее время таможенного оформления на 30 %.

Перспективы развития коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2» связаны с реализацией масштабных инфраструктурных проектов. В рамках государственной программы «Социально-экономическое развитие Дальнего Востока» предусмотрено расширение пропускной способности железнодорожных подходов к портам и модернизация пограничных переходов.

дов. К 2030 г. планируется увеличить совокупный грузооборот обоих коридоров до 40 млн т в год.

Особое внимание уделяется развитию портовой инфраструктуры. В порту Зарубино планируется строительство нового контейнерного терминала мощностью 500 тыс. TEU в год, а в порту Восточный – углубление акватории для приема крупнотоннажных судов. Параллельно ведется работа по созданию транспортно-логистических центров в узловых точках коридоров, которые будут обеспечивать комплексные логистические услуги.

Важным направлением развития станет интеграция коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2» в международную транспортную систему. Ведется работа по их сопряжению с китайской инициативой «Один пояс – один путь», что позволит создать единое транспортное пространство от Восточной Азии до Европы. Одновременно рассматриваются возможности подключения к этим коридорам новых стран-участниц, включая Монголию и КНДР.

Международные транспортные коридоры «Приморье-1» и «Приморье-2» доказали свою эффективность как важные элементы транспортной системы Северо-Восточной Азии. Их развитие способствует реализации транзитного потенциала России и укреплению экономических связей со странами АТР. Дальнейшая модернизация инфраструктуры, внедрение инновационных технологий и расширение международного сотрудничества позволяют этим коридорам занять ключевое место в системе глобальных грузоперевозок.

Вопросы для самоконтроля

1. Какие ключевые международные транспортные коридоры проходят через Дальний Восток?
2. Перечислите ключевые задачи, которые решают международные транспортные коридоры.
3. В чём ключевое отличие в развитии инфраструктуры «Приморье-1» и «Приморье-2»?
4. Какие китайские провинции связаны с международными транспортными коридорами?
5. Какие российские порты входят в состав каждого из коридоров?
6. Какие тенденции наблюдаются в развитии коридоров в последние годы?
7. Какие страны могут присоединиться к коридорам в будущем?
8. Как коридоры «Приморье-1» и «Приморье-2» способствуют реализации транзитного потенциала России?

4.3. Развитие дальневосточного участка Северного морского пути как альтернативы традиционным международным маршрутам

Северный морской путь (СМП) – уникальная морская трасса, проходящая по акваториям Северного Ледовитого океана вдоль арктического побережья России. Она начинается от Карских ворот и тянется до Берингова пролива, а затем и до Владивостока, охватывая более 14 000 км. Этот маршрут является кратчайшим способом доставить грузы между Европой и Дальним Востоком, минуя традиционные южные торговые пути.

Порты Дальнего Востока, включая Владивосток, занимают стратегически важное положение в развитии Северного морского пути, выступая в качестве ключевого логистического узла, связывающего азиатские и европейские рынки. Благодаря развитой портовой инфраструктуре, включающей современные контейнерные терминалы, Владивосток способен обеспечивать эффективную перевалку грузов, следующих по арктическому маршруту. Кроме того, интеграция СМП с Транссибирской железнодорожной магистралью формирует мультимодальный транспортный коридор, что значительно сокращает сроки доставки товаров из стран Азиатско-Тихоокеанского региона в Европу по сравнению с традиционными маршрутами через Суэцкий канал (рис. 4.2).

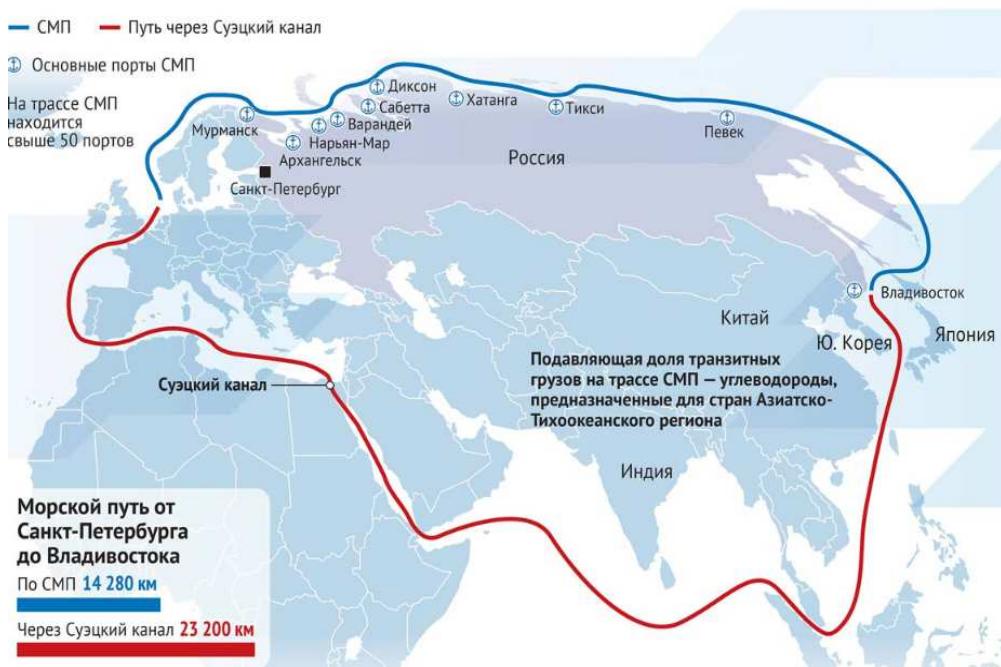


Рис. 4.2. Сравнение маршрутов Северного морского пути и пути через Суэцкий канал

Основным транспортно-логистическим маршрутом для перевозки товаров из Азии в Европу в настоящее время является южный маршрут через Суэцкий канал, который, несмотря на высокую пропускную способность, обладает рядом ограничений, включая риски перегруженности, geopolитическую нестабильность и высокую стоимость прохода судов. В отличие от него Северный морской путь предлагает следующие преимущества:

- сокращение расстояния: транспортировка грузов из Азии в Европу через СМП позволяет сократить путь на 30–40 % по сравнению с маршрутом через Суэцкий канал, что приводит к снижению времени в пути и операционных издержек;
- снижение логистических рисков: альтернативный маршрут минимизирует зависимость от нестабильных регионов Ближнего Востока и Юго-Восточной Азии;
- государственная поддержка: российские власти активно инвестируют в развитие арктической инфраструктуры, включая ледокольный флот, портовые мощности и систему навигации, что повышает привлекательность СМП для международных грузоперевозчиков.

Несмотря на значительный потенциал, эксплуатация СМП сопряжена с рядом вызовов, таких как сложные климатические условия, нестабильная ледовая обстановка, ограниченный период навигации, высокие затраты на ледокольное сопровождение, а также высокие экологические риски в хрупкой арктической экосистеме. Однако благодаря технологическому прогрессу, включающему развитие атомного ледокольного флота и спутниковых систем мониторинга, данные ограничения постепенно преодолеваются. В долгосрочной перспективе дальнейшая модернизация порта Владивосток и расширение сотрудничества с азиатскими странами могут превратить СМП в одну из ключевых артерий глобальной торговли.

Северный маршрут уже сейчас имеет огромный логистический потенциал, так как именно по нему осуществляется транспортировка добываемых в Арктике природных ресурсов. Он является своего рода стратегической ресурсной базой, модернизация и расширение которой выведет экономику Российской Федерации на новый уровень развития. Динамика грузооборота по СМП в период с 2015 по 2024 г. отображена на рис. 4.3.

СМП в цифрах – это, прежде всего, история стремительного роста объемов перевозок. Если в 2015 г. объем грузов по маршруту находился в пределах 5,39 млн т в год, то к 2020 г. он уверенно перешёл отметку 32 млн т.

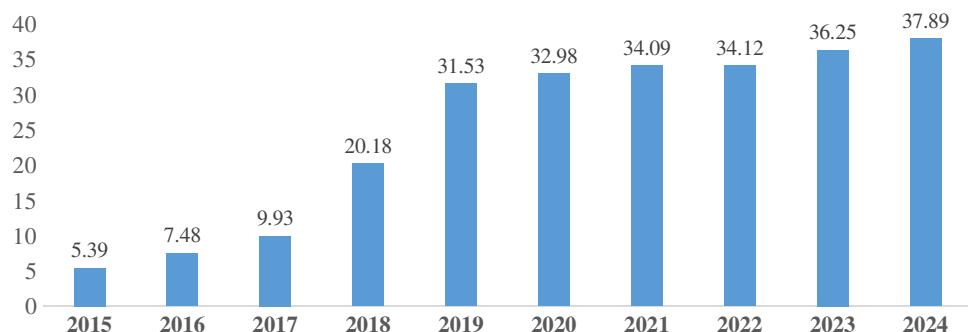


Рис. 4.3. Объем перевозок по СМП, всего, включая международный транзит, млн т

В 2023 г. общий грузопоток составил 36,25 млн т. В 2024 г. объемы выросли до 37,89 млн т. Прогноз на 2025 г. – более 40 млн т. Этот рост стал возможен благодаря увеличению доли промышленного экспорта, прежде всего энергоресурсов и активному расширению флота судов ледового класса.

Основные направления перевозок по СМП связаны с добычей и транспортировкой природных ресурсов из арктических регионов. В 2024 г. структура грузов выглядела следующим образом:

- СПГ (сжиженный природный газ) – около 58 % общего объема;
- нефть и нефтепродукты – свыше 20 %;
- оборудование, контейнеры, строительные материалы – 12 %;
- прочее: уголь, продовольствие, техника – менее 10 %.

Важно отметить, что основной объем приходится на восточные порты, такие как Сабетта, Певек и Анадырь, откуда экспортные партии направляются в Азиатско-Тихоокеанский регион.

Одним из факторов, обеспечивших рост грузооборота, стало расширение транзитных перевозок. В 2024 г. было выполнено 92 транзитных рейса. Это абсолютный рекорд в истории СМП. В 2023 г. их было 37, а до этого – менее 30 ежегодно. Суда начали проходить по маршруту не только под российским флагом. Активно растёт участие иностранных перевозчиков. Учитывая, что путь от Европы до Китая через Арктику на 30–40 % короче, чем через Индийский океан, коммерческий интерес продолжает усиливаться.

Такой способ доставки позволяет за счёт активного использования арктического маршрута обойти транспортные задержки на Транссибирской магистрали, перенаправив часть грузов севером, сократив общее время доставки и уменьшив нагрузку на российские железные дороги на период их модернизации. Дальний Восток и северные регионы получают шанс на устойчивое экономическое развитие за счёт транспортной связки с центральной частью страны и внешними рынками.

Для обеспечения стабильности маршрута активно развиваются северные порты и обновляется ледокольный флот: введены в эксплуатацию новые терминалы в Дудинке и Певеке, продолжается строительство морского порта в Индиге. В составе флота уже находятся атомные ледоколы «Арктика», «Сибирь» и «Урал», планируется запуск еще 7 ледоколов до 2035 г.

Помимо этого, разработаны новые проекты арктических контейнеровозов высокого ледового класса – Arc7 и Arc8. В 2021 г. АО «ЦНИИМФ» по результатам проведенного комплексного технико-экономического анализа, выполненного по заказу госкорпорации «Росатом», сформировало рекомендации по основным параметрам контейнеровозов для СМП. Новые контейнеровозы во льдах будут двойного действия и будут способны двигаться и носом, и кормой вперед, а их вместимость составит 6000 TEU.

Развитие СМП – приоритетный проект на уровне федерального правительства. В ближайшие годы планируется направить более 2 трлн руб. на его развитие. По расчетам Министерства транспорта РФ, к 2030 г. грузопоток по маршруту может достичь 80–90 млн т, а к 2035 г. – до 190 млн т ежегодно. Это станет возможным при сохранении темпов инвестирования и расширении международного участия.

Уже сейчас в проекте задействованы крупные корпорации, в том числе Новатэк, Росатом, Газпром и другие российские компании, обеспечивающие ключевой объем перевозок.

Если ещё несколько десятилетий назад СМП был сезонным маршрутом для единичных судов, то сегодня это масштабная транспортная система, включающая сотни рейсов, современные порты, мощный флот и инвестиции на триллионы отечественных рублей. Северный морской путь в цифрах – это отражение реального роста и практического значения маршрута. Он становится не просто логистическим решением, а важнейшей частью экономической и геополитической стратегии России, способной связать восток и запад страны по воде в кратчайшие сроки.

Вопросы для самоконтроля

1. Дайте характеристику транспортному коридору Северный морской путь.
2. Какова общая протяжённость Северного морского пути в сравнении с Южным морским путем через Суэцкий канал?
3. Какие преимущества и недостатки СМП имеет по сравнению с южными торговыми путями (например, через Суэцкий канал)?
4. Какие факторы делают Владивосток важным для развития арктического маршрута?

5. Как СМП интегрирован с другими транспортными системами России (например, с Транссибирской магистралью)?
6. Как государственная поддержка влияет на развитие арктической инфраструктуры?
7. Какие новые типы судов разрабатываются для СМП и в чём их особенности?
8. Как изменился грузооборот по СМП с 2015 по 2024 г.?
9. Какое влияние оказывает СМП на транспортную систему России (включая Транссиб)?
10. Какие компании уже используют СМП для контейнерных перевозок?

4.4. Значение Восточного полигона железных дорог для развития международных экономических связей между Российской Федерацией и странами Азиатско-Тихоокеанского региона

Восточный полигон железных дорог является ключевым звеном в укреплении торгово-экономических связей России со странами Азиатско-Тихоокеанского региона, включая Китай, Японию, Южную Корею, Вьетнам и страны АСЕАН. Его роль в международной логистике постоянно возрастает из-за геополитических изменений, переориентации российского экспорта на Восток и роста спроса на транзитные перевозки.

Восточный полигон представляет собой стратегически важный железнодорожный комплекс, объединяющий две ключевые магистрали – Байкало-Амурскую (БАМ) и Транссибирскую (Транссиб). Эти артерии обеспечивают транспортную связь между европейской частью России, Сибирью и Дальним Востоком, играя критическую роль в экономике и логистике страны.

Транссибирская магистраль, протянувшаяся на 9288 км от Москвы до Владивостока, является самой длинной железной дорогой в мире. Строительство магистрали было завершено в 1916 г., и с тех пор она служит основным транспортным коридором для грузовых и пассажирских перевозок. Пропускная способность Транссиба достигает 150 млн т грузов в год, а вдоль трассы расположено более 90 крупных станций.

Восточный сегмент Транссиба, связывающий Читу с Владивостоком и портом Находка, ориентирован на экспортные поставки в страны Азиатско-Тихоокеанского региона, включая Китай, Южную Корею и Японию. Основными грузами, перевозимыми по Транссибу, являются уголь из Кузбасса, нефть и нефтепродукты из Западной Сибири, контейнеры из Китая в Европу, а также лес, руда и металлы.

Байкало-Амурская магистраль, протяжённостью около 4300 км от Тайшета до Советской Гавани, была введена в эксплуатацию в 1984 г. и продолжает модернизироваться. Её пропускная способность в настоящее

время оценивается в 35 млн т грузов в год, но после завершения текущих проектов модернизации ожидается увеличение этого показателя до 100 млн т. БАМ проходит через сложнейшие природные условия, включая зоны вечной мерзлоты, которые занимают до 70 % трассы, и сейсмически активные районы. На пути магистрали расположены 10 тоннелей, среди которых выделяется Северомурский протяжённостью 15,3 км, а также более 4000 мостов и виадуков.

Основные грузопотоки БАМа включают уголь с Эльгинского месторождения, направляемый в порты Ванино и Восточный, медь и золото из Якутии и Забайкалья, а также нефть, транспортируемую по трубопроводу ВСТО (Восточная Сибирь – Тихий океан).

Восточный полигон, объединяющий БАМ и Транссиб, представляет собой уникальный транспортный комплекс, не имеющий аналогов в мире по масштабам и сложности. Эта магистраль не только связывает отдалённые регионы России, но и обеспечивает интеграцию страны в международные транспортные коридоры, укрепляя её экономические и геополитические позиции на мировой арене.

Провозная способность Восточного полигона отражена на рис. 4.4.

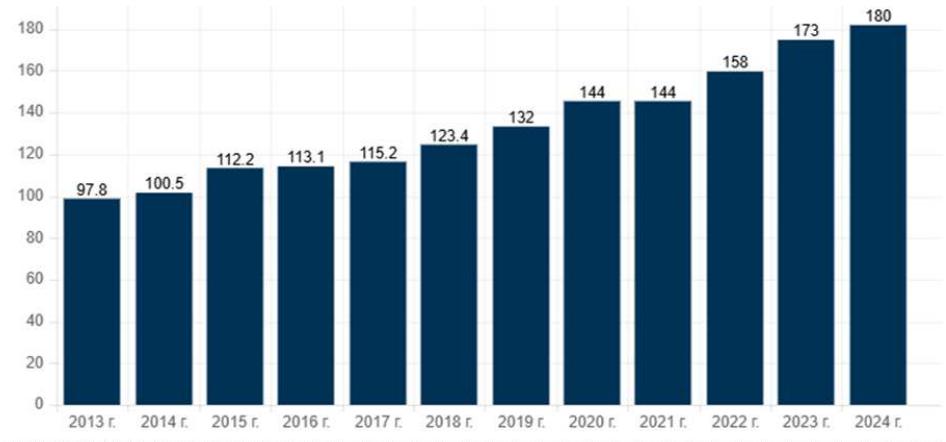


Рис. 4.4. Провозная способность Восточного полигона в 2013–2024 гг.

Данные рисунка показывают, что с 2013 по 2024 г. произошло увеличение провозной способности почти в 2 раза – с 97,8 до 180 млн т, но и этого увеличения оказалось недостаточно для обеспечения потребностей в перевозке грузов в новых геополитических условиях.

После введения западных санкций и сокращения торговли с Европой значение восточного направления резко возросло. По данным Минэкономразвития и ФТС России, в настоящее время более 60 % российского экспорта в Азию осуществляется через порты Дальнего Востока, связанные с Восточным полигоном.

ные с Восточным полигоном. Основными грузами являются уголь (до 90% экспорта в Китай и Южную Корею), нефть, лес, металлы, сжиженный природный газ (СПГ).

Китай стал крупнейшим торговым партнёром РФ, и до 40 % товарооборота между странами обеспечивается железнодорожными перевозками через погранпереходы Забайкальск, Суйфэньхэ.

Транссибирская магистраль – самый быстрый сухопутный маршрут из Азии в Европу (12–14 дней против 30–40 дней морским путём через Суэцкий канал). Это делает её привлекательной для китайских контейнерных перевозок (объёмы выросли в 2,5 раза с 2020 г.), поставок электроники, автокомпонентов, товаров народного потребления из Южной Кореи и Японии, развития мультимодальных коридоров (например, проект «Приморье-1» и «Приморье-2» для связи китайских провинций с портами Владивосток и Восточный).

Несмотря на рост грузопотоков Восточного полигона, остаются проблемы нехватки провозных мощностей (особенно на участке БАМ – Транссиб в Забайкалье). Ситуацию усугубляет продолжающаяся с 2022 г. трансформация внешнеэкономической логистики, которая привела к повышенному спросу на данное направление. В настоящий момент немалая часть участков БАМа и Транссиба работает с высоким уровнем загрузки.

Инфраструктурные проблемы непосредственно сдерживают социально-экономическое развитие восточных территорий, поскольку доставлять грузы в ДФО становится все более затратно; рост ставок во многом связан с нехваткой пропускной способности железных дорог в восточном направлении.

Программа модернизации Восточного полигона тесно связана с развитием морских портов и пунктов пропуска региона. Так, объемы перевозок в данных направлениях с 2021 г. увеличены на 3,7%, в том числе за счет ввода в эксплуатацию ООО «Морской порт Суходол» и мостового пункта пропуска Нижнеленинское – Тунцзян, а также увеличения объемов перевозок в адрес ООО «Порт Вера», АО «Восточный порт», АО «Терминал Астафьева», ООО «Восточный нефтехимический терминал».

Если в 2019 г. перед вторым этапом модернизации на дальневосточной дороге выгрузка составляла в среднем 5,9 тыс. вагонов в сутки, то в 2024-м – 6,1 тыс. Несмотря на регулярно звучащую критику в адрес РЖД относительно проблем с вывозом через Дальний Восток грузов, нельзя не отметить факта вовлечения в хозяйственный оборот новой сырьевой базы. В частности, одним из драйверов роста перевозок в регионе стало ООО «АнтрацитИнвестПроект», которое с сентября 2023 г. приступило к отправке угля, добываемого на Сыллахском месторождении в Республике Саха (Якутии). Погрузка осуществляется на станции Талума. По итогам

2024 г. грузоотправителем отгружено 1,18 млн т топлива, которое направляется в сторону погранпереходов с КНР и Находкинского порта.

Увеличивает отправки сырья ООО «Огоджинская угольная компания» с Сугодинско-Огоджинского разреза в Амурской области. За 2024 г. эта компания на станции Февральск погрузила 1,4 млн т угля, в том числе на экспортные направления.

Запуск в эксплуатацию горно-обогатительного комбината на базе Малмыжского медного месторождения в Хабаровском крае также влияет на погрузку ДВЖД. Отправки начались в июле 2024 г. со станции Селихин, и за неполный год они составили 186,6 тыс. т.

В 2024 г. по ДВЖД во всех видах сообщения перевезено 221 млн 481 тыс. т различных грузов (на 1,7% больше, чем в 2023 г.), в том числе почти 147 млн т в направлении пограничных переходов и портов Приморского края. При этом непосредственно погрузка магистрали составила 76,1 млн т (+2,6%). В разрезе основных номенклатур погружено: каменного угля – 36,1 млн т, нефти и нефтепродуктов – 8,6 млн т, лесных грузов – 2,7 млн т, строительных грузов – 3,1 млн т, руды железной и марганцевой – 3 млн т, грузов в контейнерах – 2,5 млн т, цемента – 1,3 млн т, черных металлов – 875 тыс. т.

В 2025 г. программа модернизации БАМа и Транссиба выходит на третий этап. По плану необходимо построить более 2 тыс. км вторых путей и свыше 1,5 тыс. км искусственных сооружений (мостов, тоннелей, водопропускных труб и т.д.) На сегодняшний день на ДВЖД ведется проектирование, при этом на восьми объектах начаты подготовительные работы. За последнее время получено положительное заключение экспертизы по строительству вторых путей и вставок на участках Новый Ургал – Комсомольск и Комсомольск – Ванино, реконструкции станций Февральск и Верхнезейск.

Инвестиции в третий этап оцениваются в 3,7 трлн руб. Самый «недорогой» был первый этап; в нем большое количество объектов (почти 1,1 тыс.), но в стоимостном выражении это меньше 700 млрд руб. Второй этап – уже более капиталоемкие объекты (около 1,1 трлн руб.), а то, что осталось для третьего этапа, – это самые дорогие, тяжелые объекты.

К третьему этапу относится создание таких крупных сооружений, как новые Северомуйский, Кодарский, Кузнецковский тоннели, а также второй мост через Амур у Комсомольска. Как уточнили в ДВЖД, к настоящему моменту по мосту у Комсомольска выполняются инженерно-геодезические изыскания, по Кузнецковскому тоннелю изыскания завершены, ведется разработка и согласование основных проектных решений.

По завершении третьего этапа модернизации Восточного полигона на большем протяжении главного хода БАМа пропускная способность увеличится более чем вдвое, до 81 пары поездов в сутки. Участок, который

выйдет на большую мощность, – Комсомольск – Ванино, поскольку он принимает и передает вагонопоток еще и с Транссиба. Пропускная способность этой линии возрастет с 53 до 86 пар поездов в сутки.

Основные этапы модернизации Восточного полигона отражены на рис. 4.5.



Рис. 4.5. Основные этапы модернизации Восточного полигона железных дорог

В 2024 г. завершился второй этап модернизации Восточного полигона, в рамках которого было освоено 1,1 трлн руб. инвестиций. Благодаря этим вложениям грузооборот полигона достиг 180 млн т в год. Следующий этап модернизации (третий), запланированный на 2030 г., потребует дополнительных инвестиций в размере 3,7 млрд руб. В результате его реализации ежегодный объем перевозок увеличится до 255 млн т, что позволит значительно укрепить транспортные возможности региона.

Таким образом, Восточный полигон превратится в главный мост между Россией и АТР, обеспечивая не только экспорт сырья, но и транзит высокотехнологичных грузов. Его дальнейшее развитие напрямую влияет на углубление экономической интеграции РФ с азиатскими партнёрами и укрепление позиций России в системе международных транспортных коридоров.

Вопросы для самоконтроля

1. Какие железнодорожные магистрали входят в Восточный полигон?
2. Какие грузы преимущественно перевозятся по Восточному полигону в страны АТР?

3. Каковы ключевые особенности БАМа?
4. Как изменилась провозная способность Восточного полигона с 2013 по 2024 г.?
5. Как изменилась роль Восточного полигона после введения западных санкций?
6. На какие этапы разделена программа модернизации БАМа и Транссиба?
7. Как изменится пропускная способность Восточного полигона после завершения третьего этапа модернизации?

4.5. Модернизация автомобильных пограничных пунктов пропуска на Дальнем Востоке

Сегодня в ДФО действуют 80 пунктов пропуска, включая 20 автомобильных. К 2030 г. в рамках приоритетной задачи на его территории будут модернизированы 15 автомобильных пунктов пропуска (АПП), причем 12 из них – до 2027 г. Речь идет о Приморье, Амурской области, Забайкальском крае и Бурятии.

Отметим, что в ближайшие 5 лет в Приморье планируется реконструкция автомобильных дорог, ведущих к пунктам пропуска через госграницу: Пограничный, Полтавка, Краскино, Турий Рог, Марково. Это позволит увеличить несущую способность дороги, что положительно скажется не только на безопасности движения, но и сократит время проезда, а также снимет ограничения для тяжеловесного транспорта. Всего капитальные затраты на реконструкцию подъездных дорог к пяти АПП с Китаем (Краскино, Марково, Турий Рог, Полтавка, Пограничный) власти Приморья оценивают в 30,5 млрд руб. Общая протяженность участков – 87,5 км. Наибольший объем работ придется на направление к АПП Пограничный. Его модернизация может потребовать свыше 17 млрд руб.

Приморье обеспечивает весомую часть внешнеторгового трафика, поступающего через автомобильные погранпереходы. Конечно, объем экспортно-импортных перевозок, организованных через морские терминалы, в сравнении с АПП несоизмеримо выше. Сегодня в портах края обрабатывается практически каждый второй морской контейнер в России. Несмотря на это, сухопутные переходы за последнее время показывают впечатляющую динамику. В 2022 г. грузопоток с участием автотранспорта вырос в 1,5 раза, в 2023 г. – в 1,6 раза и за 2024 г. – еще в 1,3 раза. В регионе ожидают дальнейшего роста. С учетом реконструкции в ближайшие несколько лет пропускная способность международных автомобильных пунктов пропуска (МАПП) в Приморском крае вырастет в 7 раз.

В зоне МАПП частный бизнес планирует создавать транспортно-логистические центры. В частности, у пункта пропуска Марково предпо-

лагается построить ТЛЦ Сунгач ежегодной мощностью 131 тыс. TEU (контейнеров в 20-футовом эквиваленте), у Краскино – ТЛЦ, рассчитанный на перевалку до 6,4 млн т грузов в год. В районе Уссурийска запланирован ТЛЦ Пограничный мощностью 300 тыс. TEU. Он будет ориентирован не только на АПП Пограничный, но и на Полтавку, Краскино.

Основные характеристики планируемой модернизации автомобильных пунктов пропуска представлены в табл. 4.2.

Таблица 4.2

**Основные характеристики планируемой модернизации
международных автомобильных пунктов пропуска
в Дальневосточном регионе**

Проект	Текущее состояние	Планы модернизации	Сумма инвестиций, млн руб.	Ожидаемый эффект
Пограничный – Суй-фэнхэ (Приморский край – Китай)	Один из самых загруженных переходов, пропускная способность – около 1,2 тыс. автомобилей в сутки	Расширение терминалов для грузового и пассажирского контроля (2024–2026); внедрение системы предварительного электронного декларирования; строительство дополнительных складов временного хранения	Около 5 млрд руб.	Увеличение пропускной способности до 2 тыс. автомобилей в сутки к 2027 г.
Гротеково – Пограничный (Приморский край – Китай)	Важен для экспорта сельхозпродукции, пропускная способность – 1,5 тыс. автомобилей в сутки	Реконструкция таможенных терминалов (2025–2026); развитие логистического хаба для перевалки скоропортящихся грузов; автоматизация таможенных процедур	3,2 млрд руб.	Сокращение времени прохождения границы на 30 %
Краскино – Хуньчунь (Приморский край – Китай)	Пропускная способность – до 500 грузовых автомобилей в сутки	Строительство дополнительных полос (до четырех); реконструкция таможенных терминалов (2025–2027)	4,5 млрд руб.	Увеличение пропускной способности до 1200 автомобилей в сутки; рост грузооборота до 1,5 млн т/г.; сокращение времени прохождения границы на 40 %

Окончание табл. 4.2

Проект	Текущее состояние	Планы модернизации	Сумма инвестиций, млн руб.	Ожидаемый эффект
Забайкальск – Маньчжурия (Забайкальский край – Китай)	Крупнейший сухопутный переход, через который проходит ~70 % российско-китайской торговли	Строительство нового многофункционального терминала (2024–2028); развитие «сухого порта» для контейнерных перевозок; внедрение интегрированной системы таможенного контроля с китайской стороной	12 млрд руб.	Увеличение грузооборота до 5 млн т в год
Полтавка – Дуннин (Приморский край – Китай)	Используется для региональной торговли, пропускная способность – 500 автомобилей в сутки	К 2025 г. расширение полос, строительство пассажирского терминала	1,8 млрд руб.	Увеличение пропускной способности
Кяхта – Алтанбулаг (Бурятия – Монголия)	Важный переход для торговли с Монголией	В 2025–2026 гг. реконструкция дорог, создание совместного таможенного центра	2,5 млрд руб.	Улучшение условий для грузоперевозок
Хасан – Туманган (Приморский край – КНДР)	Единственный пограничный переход с КНДР	После 2026 г. модернизация инфраструктуры (планируется)	Уточняется	Повышение эффективности грузопотока

Модернизация автомобильных пунктов пропуска в ДФО – важный элемент стратегии развития международной торговли России в АТР. Реализация запланированных проектов позволит значительно увеличить пропускную способность границы, сократить время прохождения грузов и улучшить логистическую инфраструктуру. Однако для достижения максимального эффекта необходимо ускоренное финансирование, координация с иностранными партнерами и внедрение современных цифровых технологий.

К 2030 г. совокупная пропускная способность МАПП ДФО может вырасти на 40–50 %. Дальнейшее развитие получит концепция «умных границ» с использованием ИИ и Big Data. Возрастет роль частного государственного партнерства в финансировании инфраструктурных проектов.

Особую роль в модернизации пунктов пропуска в соответствии с поучениями Президента играет цифровизация. В её основу положена разработанная подведомственным Минтрансу ФГУП «ЗащитаИнфоТранс»

интегрированная система пропуска. Она предназначена для сбора объективной информации о прохождении транспортными средствами пункта пропуска и информационного обмена со всеми контрольными органами непосредственно на месте. Такая система уже работает на МАПП Тагиркент – Казмаляр на российско-азербайджанской границе.

Работа над интегрированной системой пропуска началась в 2022 г., когда на площадке Координационного центра Правительства РФ была сформирована рабочая группа. Среди основных технических ограничений, влияющих на скорость прохождения пункта пропуска, было выделено два: ручной сбор данных с контрольно-измерительного оборудования и отсутствие обмена между различными информационными системами контрольных органов.

Интегрированная система даёт возможность решать эти и некоторые другие задачи. Она позволяет собирать информацию со всего контрольно-измерительного оборудования МАПП, с использованием технологии видеоаналитики и в полностью автоматическом режиме фиксирует перемещение транспортного средства между зонами контроля. В результате формируется цифровое досье, которое становится доступным для всех контрольных органов по мере его заполнения.

Технология видеоаналитики позволяет провести более тонкую настройку системы и разделить время прохождения контроля и время ожидания. Тем самым можно выделить более точную статистику по прохождению и принять те или иные организационные меры по сокращению простоя транспорта в отдельных зонах и зоне ожидания.

Вопросы для самоконтроля

1. Сколько всего пунктов пропуска действует в ДФО на текущий момент?
2. Какое количество из них являются автомобильными?
3. Какие меры могут повысить эффективность работы пунктов пропуска?
4. Какие АПП в Приморье планируется реконструировать в ближайшие 5 лет?
5. Какова общая протяженность участков дорог, подлежащих модернизации?
6. Как изменился грузопоток через АПП в 2022, 2023 и 2024 гг.?
7. Во сколько раз ожидается увеличение пропускной способности МАПП в Приморье после реконструкции?
8. Какие транспортно-логистические центры планируется создать в зоне МАПП?
9. Какие меры могут повысить эффективность работы пунктов пропуска?

4.6. Состояние складской инфраструктуры для международных грузоперевозок в Дальневосточном федеральном округе

Складская инфраструктура Дальневосточного федерального округа занимает важное место в системе международных грузоперевозок, обеспечивая связь между Россией и странами Азиатско-Тихоокеанского региона. В последние годы наблюдается устойчивый рост грузопотоков через этот регион, однако состояние складских мощностей пока не соответствует растущим потребностям международной логистики.

Общий объем складских площадей на Дальнем Востоке оценивается в 1,2–1,5 млн м², что составляет менее 3 % от общероссийских показателей. Географическое распределение этих объектов неравномерно: около 59 % сосредоточено в Приморском крае, преимущественно во Владивостоке и Находке, еще 30 % находятся в Хабаровском крае, около 5 % – на Сахалине, 2 % – в Амурской области, а остальные распределены между другими субъектами округа.

Серьезной проблемой является качественный состав складского фонда. По данным экспертов, около 70 % существующих складов представляют собой устаревшие ангары и временные хранилища, не отвечающие современным требованиям международной логистики. Лишь 15–20 % объектов соответствуют классу В+ и выше, оснащены системами климат-контроля и могут использоваться для хранения товаров, требующих особых условий.

Развитие складской инфраструктуры сдерживается рядом серьезных проблем. Во-первых, ощущается острый дефицит современных распределительных центров, соответствующих международным стандартам. Во-вторых, слабо развита таможенная инфраструктура: не хватает складов временного хранения и специализированных терминалов рядом с погранпереходами. Участники рынка и аналитики отмечают дефицит свободных складских площадей: зачастую складов временного хранения рядом с погранпереходом нет, и грузовику приходится ехать до ближайшего склада сотни километров. Ажиотажный спрос приводит к дефициту складов и на китайской стороне границы, куда от отсутствия альтернатив обращаются российские компании.

Если говорить о Приморском крае, то, по данным консалтинговой компании NF Group, к концу 2023 г. в Приморском крае насчитывалось 391 тыс. м² качественных складских площадей класса А и В+. В таблице 4.3 описаны основные склады Приморского края и их характеристика, в том числе месторасположение, класс, площадь и год ввода объекта в эксплуатацию.

Таблица 4.3

Действующие склады класса А и В+ в Приморском крае

Название	Место расположения	Класс	Площадь, тыс. м ²	Год ввода в эксплуатацию
«Авиаполис Янковский»	г. Артём	A	111,7	2015–2022
		B	52	
ОРЦ «Приморский»	с.п. Надеждинское	B+	13,5	2023
«Гамма»	г. Владивосток	A	11	2024
ООО «МЕГА»	г. Владивосток	A	6	2019
«NP Logistics»	Надеждинский район	A	1,5	2016
«Байс Холод»	г. Владивосток	A	7,5	2023
Транспортно-логистический комплекс ИП Дмитрия Черникова в статусе резидента свободного порта Владивосток	г. Владивосток	A, B+	7	2024
Новый корпус «Приморской транспортной компании»	г. Владивосток	B+	3	2024
«ВЛК MARCO POLO GROUP»	г. Владивосток	A	2,6–3	2001
ООО «Морской склад»	г. Владивосток	B+	12	2019
Более мелкие склады	Приморский край	A, B, B+	162	2010–2024

По результатам анализа предложений по аренде качественной складской недвижимости можно сказать, что Приморский край стал одним из ключевых регионов для дальневосточной и российской логистики. Владивосток как главный административный и экономический центр Приморья обладает рядом конкурентных преимуществ: близость к Китаю, наличие мощной портовой инфраструктуры и выхода к морю.

Данные факторы показали острую востребованность складской недвижимости класса А и В+ и обозначили необходимость строительства

дополнительных мощностей, так как на сегодняшний день предложение свободных складских площадей в регионе полностью отсутствует.

Перспективы развития складской инфраструктуры в регионе связаны с реализацией нескольких ключевых направлений. В ближайшие годы планируется строительство новых логистических парков во Владивостоке, Хабаровске и Находке общей площадью более 200 тыс. м². Наиболее перспективные проекты по строительству современных складов представлены в табл. 4.4.

Таблица 4.4

**Самые перспективные проекты по строительству складов
в Приморском крае**

Название	Место расположения	Класс	Площадь	Год ввода в эксплуатацию	Объем инвестиций
Онлайн-ретейлер Wildberries	ТОР «Приморье» (Надеждинский район)	A	150 м ²	2024–2026	Более 600 млн руб.
Логистический центр Ozon	ТОР «Приморье» (Надеждинский район)	A	85 м ²	2025–	8,5 млрд руб.
Складской комплекс «Дилан»	Надеждинский район	B	16 м ²	2021–2026	1 млрд руб.
Логистический комплекс «Мега»	г. Владивосток	A	12 м ²	2017–2025	
Складской комплекс компаний IBC Global	г. Владивосток	B	5,05 м ²	2024–2025	0,7 млрд руб.
ТЛЦ «Приморский»	ТОР «Михайловский» (с. Воздвиженка)	B	203 га	2023–2025	6,6 млрд руб.
ТЛЦ «Артём»	г. Артём		407 га	2023–2027	14,8 млрд руб.
Промышленный парк «Большой Камень»	г. Большой Камень	B	11 м ²	2022–	9,4 млрд руб.
Логистический комплекс по содержанию живых водных биологических ресурсов (краба)	Пос. Славянка (Хасанский район)	B	Хранилище для 200 т живого краба и холодильный склад на 5000 т	2025–	4–5 млрд руб.

Данные таблицы показывают, что в период с 2024 по 2028 г. в крае будет построено и введено в эксплуатацию более 300 тысяч м² качественных складов. Это позволит, во-первых, сократить скорость доставки и обработки грузов на терминалах, во-вторых, обслуживать международный транзит и, в-третьих, увеличить товарооборот по международным транспортным коридорам восточного направления.

Особое внимание уделяется созданию мультимодальных центров, таких как проект «Универсальный терминал» в порту Восточный, который будет иметь прямой доступ к Транссибирской магистрали.

Как сообщал Amur.life, в Амурской области в декабре 2023 г. открылся первый таможенный склад. Он готов к приему грузов на площадке ТЛТ «Каникурган». Таможенная зона позволит хранить их без уплаты таможенных платежей до 3 лет. На территории более 10 000 м² одновременно смогут находиться до 200 транспортных средств. В ближайшее время эта зона пристет новой инфраструктурой. К запуску готовят два перегрузочных комплекса, холодный и сухие склады, мультitemпературный склад класса А, который сможет поддерживать температуру от 2 до 8°.

При условии последовательной реализации этих мер Дальневосточный федеральный округ имеет все шансы стать важным звеном в глобальной системе грузоперевозок между Азией и Европой, значительно увеличив свой вклад в экономику России.

Таким образом, складская логистика играет очень важную роль в развитии логистики Приморского края. Несмотря на то, что в крае находится около 400 складов, в том числе высококлассных, спрос на аренду значительно превышает предложение. Развитие торговых отношений со странами АТР и рост грузопотока через приморские территории обозначили четкую необходимость строительства дополнительных складских мощностей. По результатам анализа, на сегодняшний день общий объем площадей в крае составляет 361 тыс. м², из которых 24 тыс. м² введено в 2024 г. В ближайшие 3 года планируется построить еще около 300 тыс. м², что позволит удовлетворить спрос как индивидуальных, так и федеральных игроков рынка, предоставив им в пользование склады класса А и В.

Вопросы для самоконтроля

1. Какой объем складских площадей сосредоточен в ДФО и какую долю он занимает в общероссийском показателе?
2. В каких субъектах ДФО наблюдается наибольшая концентрация складских мощностей?
3. Какие новые объекты складской инфраструктуры планируется построить в ближайшие годы?
4. Каковы предполагаемые объемы ввода новых площадей?
5. Какие экономические эффекты ожидаются от реализации этих проектов?

4.7. Проекты цифровой трансформации в сфере транспорта и логистики Дальнего Востока

Дальний Восток России является стратегически важным регионом для развития международных транспортных коридоров, связывающих Азиатско-Тихоокеанский регион с Европой. В условиях роста грузопотоков и ужесточения требований к скорости и прозрачности логистики цифровая трансформация становится ключевым инструментом повышения эффективности транспортной системы.

Основой для цифровизации отрасли служат Транспортная стратегия РФ до 2030 г. (с прогнозом до 2035 г.) и Стратегическое направление цифровой трансформации транспортной отрасли до 2030 г. Кроме того, международные инициативы, такие как поправки к Конвенции FAL (обязательный электронный документооборот в морских портах с 2024 г.), ускоряют внедрение цифровых решений.

Цифровой ландшафт транспорта и логистики составляет следующие ключевые проекты, представленные в табл. 4.5.

Таблица 4.5

Ключевые проекты цифровой трансформации в сфере транспорта и логистики

Название проекта	Цель	Ключевые компоненты	Преимущества	Статус
Национальная цифровая транспортно-логистическая платформа	Создание единой цифровой среды для управления мультиmodalными перевозками	Маршрутизация грузов; электронный документооборот; мониторинг в реальном времени; интеграция с ФТС	Сокращение сроков доставки на 20–30 %; уменьшение бюрократии; повышение прозрачности	Пилотные проекты в 2023–2024 гг., полное внедрение к 2026 г.
ГИС электронных перевозочных документов	Полный переход на электронные перевозочные документы	ЭЖД (железнодорожные); e-CMR (авто); e-BL (морские); e-AWB (авиа)	Исключение потерь документов; ускорение оформления; снижение затрат	Обязательное ЭЖД с 2022 г., полный переход к 2025 г.
Система контроля перевозок РФ – КНР (ГЛОНАСС/Бэйдоу)	Повышение прозрачности и безопасности грузоперевозок с Китаем	ГЛОНАСС/Бэйдоу; пограничный контроль; автоматическая передача данных	Снижение рисков контрабанды; оптимизация логистики; укрепление доверия	Тестирование с 2023 г., внедрение до 2025 г.

Таблица 4.5 позволяет наглядно сравнить масштаб, функционал и текущее состояние основных цифровых инициатив в транспортной отрасли России. Все проекты взаимосвязаны и направлены на создание комплексной системы цифровой логистики.

Национальная цифровая транспортно-логистическая платформа (НЦТЛП) представляет собой масштабный государственный проект, направленный на создание единого цифрового пространства для управления грузоперевозками на всех видах транспорта. Данная платформа призвана стать ключевым инструментом цифровизации логистической отрасли России, обеспечивающим интеграцию разрозненных информационных систем участников транспортного рынка в единую экосистему.

Ключевым преимуществом НЦТЛП является создание прозрачной и управляемой системы грузоперевозок, которая обеспечивает сквозную видимость цепочек поставок для всех участников процесса. Это способствует снижению административных барьеров, минимизации рисков потери или порчи грузов, а также повышению конкурентоспособности российских транспортных коридоров на международной арене.

В настоящее время проект находится в стадии активной реализации. Пилотные испытания платформы проводятся с 2023 г., а ее полномасштабное внедрение планируется завершить к 2026 г. НЦТЛП рассматривается как один из ключевых элементов цифровой трансформации транспортной отрасли в соответствии с Транспортной стратегией Российской Федерации до 2030 г., призванный обеспечить России лидирующие позиции в организации международных мультимодальных перевозок.

Функциональная структура НЦТЛП представлена на рис. 4.6.

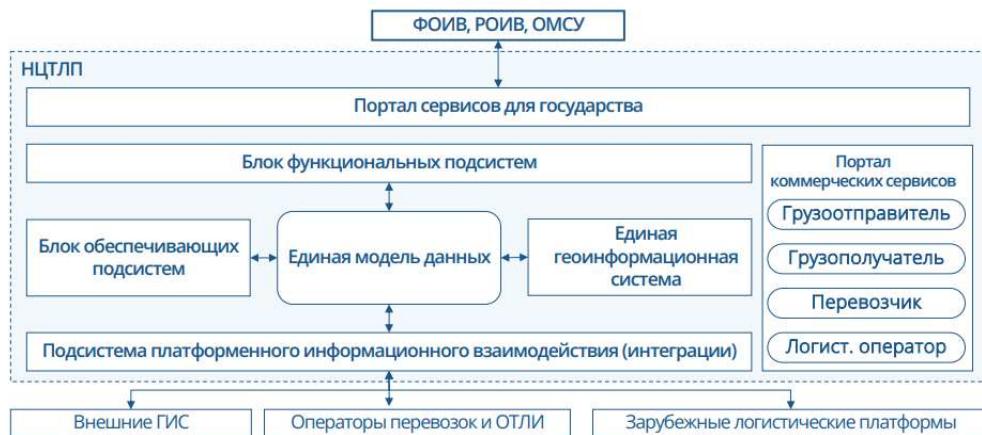


Рис. 4.6. Функциональная архитектура НЦТЛП

Все компоненты НЦТЛП работают на единой технологической платформе с использованием облачных технологий и распределённой архитектуры, обеспечивая масштабируемость и надежность системы.

Планируемые результаты внедрения Национальной цифровой транспортно-логистической платформы:

- сокращение сроков доставки грузов на 25–30 % для мультимодальных перевозок, на 40 % для таможенных операций;
- снижение логистических издержек бизнеса на 15–20 %;
- уменьшение затрат на документооборот на 30–35 %;
- сокращение простоев транспорта на 25 %;
- переход на электронные транспортные документы на 100 %;
- автоматизация процессов планирования перевозок на 90 %;
- увеличение пропускной способности транспортных узлов на 20–25 %;
- подключение крупных логистических операторов к 2026 г. на 100 %;
- рост объема перевозок через цифровые коридоры на 40 % к 2030 г.;
- совместимость с международными цифровыми транспортными системами на 100 %;
- подключение 5–7 трансграничных транспортных коридоров к 2027 г.;
- обеспечение сквозной прозрачности цепочек поставок на 70 %.

Реализация этих показателей позволит российской транспортной системе войти в топ-20 мировых рейтингов по эффективности логистики и создать конкурентное преимущество на международных транспортных рынках.

ГИС электронных перевозочных документов (ГИС ЭПД) – это государственная информационная система, предназначенная для цифровизации документооборота в сфере грузоперевозок. Она обеспечивает создание, хранение, передачу и легитимное использование электронных перевозочных документов на всех видах транспорта (автомобильном, железнодорожном, морском, воздушном и речном).

Ключевой особенностью системы ГИС ЭПД является полная замена бумажных документов. Система позволяет полностью отказаться от бумажных носителей при оформлении:

- железнодорожных накладных (ЭЖД);
- автомобильных транспортных накладных (e-CMR);
- коносаментов (e-BL);
- авиагрузовых накладных (e-AWB);
- других перевозочных документов.

При этом все электронные документы в системе имеют равную юридическую силу с бумажными аналогами, защищены квалифицированной электронной подписью (КЭП), соответствуют требованиям российского и международного законодательства. Функциональная архитектура ГИС ЭПД представлена на рис. 4.7.

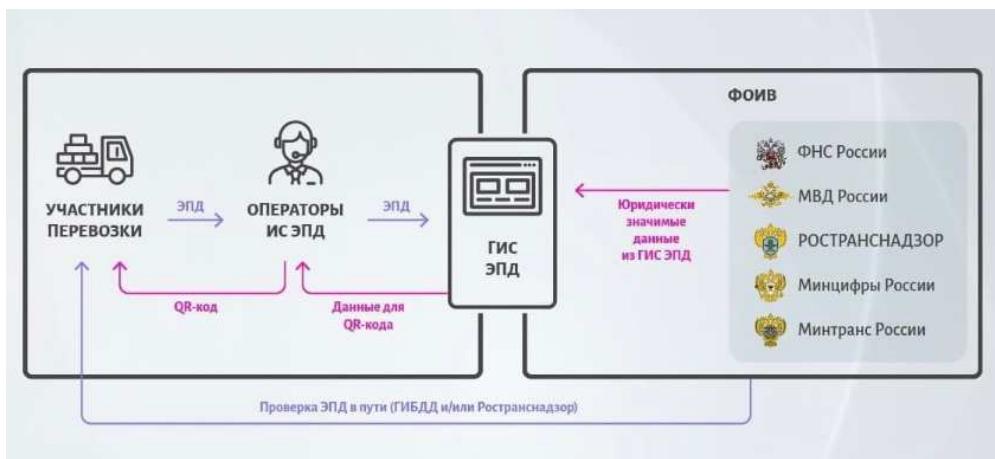


Рис. 4.7. Функциональная архитектура ГИС электронных перевозочных документов

Система ГИС ЭПД разработана в соответствии с Транспортной стратегией РФ; является обязательным элементом цифровой трансформации отрасли. Полный переход на электронные перевозочные документы в рамках ГИС ЭПД планируется завершить к 2025 г.

С 1 сентября 2022 г. в ГИС ЭПД можно было оформить следующие документы: электронную транспортную накладную, электронную сопроводительную ведомость и электронный заказ-наряд. С 1 марта 2023 г. перечень документов расширился и стал включать электронный путевой лист, электронный договор фрахтования и электронный заказ (заявки).

Как отметили в Министерстве, участники рынка смогут работать с ГИС ЭПД через операторов электронных перевозочных документов, требования к которым утверждены Правительством России. Оператор системы – Минтранс.

Грузоперевозчики подключаются к ГИС ЭПД через компанию-оператора. В настоящее время к ГИС ЭПД подключены семь компаний-операторов: «КОРУС Консалтинг СНГ», «Компания Тензор», ПФ «СКБ Контур», «Такском», «Калуга Астрал», «Эдисофт» и «Э-КОМ».

На первом этапе услуги системы на добровольной основе будут доступны более 7 млн активных участников перевозочного процесса, работающих на автотранспорте. До 2025 г. к системе будут подключены все остальные виды транспорта, что позволит перейти к бесшовному электронному документообороту при мультимодальных перевозках.

Проект системы контроля международных автомобильных перевозок РФ (ГЛОНАСС) – КНР (Бэйдоу) представляет собой совместную российско-китайскую инициативу по созданию интегрированной системы мониторинга трансграничных грузоперевозок.

Функциональные возможности системы обеспечивают комплексный контроль за международными автомобильными перевозками между

Россией и Китаем. Система осуществляет точный мониторинг местоположения транспортных средств в режиме реального времени с использованием двойного спутникового позиционирования (российского ГЛОНАСС и китайского Бэйдоу). Это позволяет осуществлять постоянный контроль соблюдения утвержденных маршрутов перевозок, автоматически фиксируя все отклонения от заданного пути следования.

Особое внимание уделяется точной фиксации времени пересечения границы и прохождения транспортными средствами ключевых пунктов контроля, что значительно повышает точность логистического планирования. При обнаружении нарушений или отклонений от маршрута система автоматически генерирует оповещения для соответствующих контрольных органов. Важной составляющей является глубокая интеграция с таможенными информационными системами обеих стран, что позволяет автоматизировать процессы таможенного оформления и сократить время прохождения границы.

Область применения системы охватывает наиболее важные трансграничные транспортные коридоры, включая стратегические направления «Приморье-1» и «Приморье-2», которые играют ключевую роль в российско-китайской торговле. Система активно используется на основных пограничных переходах, таких как Забайкальск, Пограничный и Краскино, где обеспечивает контроль за движением грузового транспорта. Особое значение система имеет для мониторинга перевозок особых категорий грузов, требующих усиленного контроля, включая опасные грузы, товары двойного назначения и другие специфические категории.

Реализация проекта осуществляется поэтапно в соответствии с утвержденным графиком. В период с 2023 по 2024 г. проводилось пилотное тестирование системы на отдельных маршрутах, позволившее отработать ключевые функциональные возможности и выявить потенциальные направления для оптимизации. На 2025 г. запланировано полномасштабное внедрение системы на всех основных направлениях грузоперевозок между Россией и Китаем. Завершающим этапом станет полная интеграция системы с национальными транспортными системами обеих стран, которая должна быть завершена к 2026 г. Этот этап предусматривает создание единого информационного пространства для всех участников транспортного процесса и окончательную отладку механизмов взаимодействия между российскими и китайскими контролирующими органами.

Функциональная архитектура системы дистанционного контроля международных автомобильных перевозок РФ – КНР представлена на рис. 4.8.

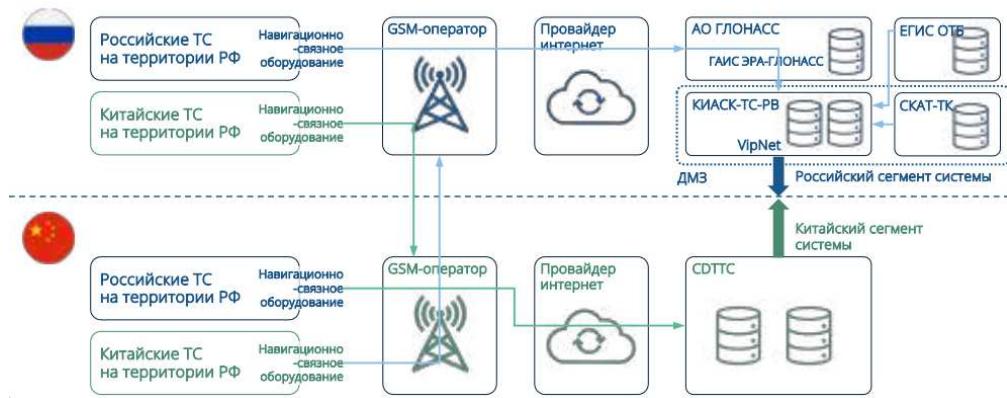


Рис. 4.8. Функциональная архитектура системы дистанционного контроля международных автомобильных перевозок РФ – КНР

Основными элементами системы дистанционного контроля является двойное спутниковое позиционирование (российская система ГЛОНАСС и китайская система Бэйдоу), внедряются специальные бортовые устройства с поддержкой обеих навигационных систем, создается единый центр обработки данных с дублированием в России и Китае.

Проект реализуется в рамках межправительственного соглашения о сотрудничестве в области транспорта и является важным элементом цифровизации международных перевозок между Россией и Китаем. Важнейшим результатом станет укрепление позиций российских транспортно-логистических компаний на мировом рынке. Цифровая трансформация отрасли создаст условия для повышения конкурентоспособности отечественных перевозчиков и логистических операторов, откроет новые возможности для экспорта транспортных услуг и усилит роль России как ключевого звена международных транспортных коридоров.

Таким образом, формирование цифровой экосистемы транспортно-логистического комплекса является необходимым условием для устойчивого развития отрасли в долгосрочной перспективе. Реализация этого проекта позволит не только решить текущие операционные задачи, но и создаст фундамент для будущего роста, отвечающего вызовам цифровой экономики и требованиям глобального рынка транспортных услуг.

Вопросы для самоконтроля

1. Какие программные документы составляют основу цифровизации транспортной отрасли России?
2. Каковы основные цели создания Национальной цифровой транспортно-логистической платформы (НЦТЛП)?
3. Какие количественные показатели эффективности планируется достичь при внедрении НЦТЛП?

4. Какова роль ГИС электронных перевозочных документов (ГИС ЭПД) в цифровизации логистики?
5. Какие виды электронных перевозочных документов поддерживает ГИС ЭПД?
6. В чем заключаются преимущества использования электронных перевозочных документов?
7. Какие компании являются операторами ГИС ЭПД на текущий момент?
8. Каковы особенности совместной российско-китайской системы контроля перевозок?
9. Какие навигационные системы используются в системе контроля перевозок РФ – КНР?
10. На каких транспортных коридорах и пограничных переходах внедряется система контроля перевозок?

5. АКТИВИЗАЦИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ ПО РАЗВИТИЮ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА РОССИИ

5.1. Саммит «Азиатско-Тихоокеанское экономическое сотрудничество» во Владивостоке

В2012 г. состоялся саммит «Азиатско-Тихоокеанское экономическое сотрудничество» (АТЭС), впервые проводившийся в России, во Владивостоке на острове Русский. В нем приняли участие представители 21 страны АТР.

Идея сделать Владивосток местом встречи ключевых фигур стран Азиатско-Тихоокеанского региона высказывалась еще М.С. Горбачевым в конце 1980-х гг. А в 2006 г. на саммите АТЭС во Вьетнаме такую возможность уже официально озвучили.

В январе 2007 г. В.В. Путин провел совещание, на котором официально объявил, что саммит состоится во Владивостоке, отметив, что это не статусное мероприятие, а важный проект, непосредственно касающийся развития дальневосточного региона России. В сентябре того же года на саммите АТЭС в Австралии лидеры официально согласились провести встречу в 2012 г. в России. В январе 2008 г. российским Президентом была утверждена схема размещения объектов будущего саммита. С тех пор началась подготовка к одному из важнейших мероприятий как для Дальнего Востока и Владивостока в частности, так и для всей России.

В 2009 г. был принят Федеральный закон о проведении саммита и развитии Владивостока как центра международного сотрудничества в АТР («Об организации проведения встречи глав государств и правительств стран – участников форума «Азиатско-Тихоокеанское экономическое сотрудничество» в 2012 году, о развитии города Владивостока как центра международного сотрудничества в Азиатско-Тихоокеанском регионе и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 08.05.2009 № 93-ФЗ). Была разработана специальная подпрограмма «Развитие Владивостока как центра международного сотрудничества в АТР» в рамках федеральной программы, посвященной развитию Дальнего Востока и Забайкалья. Таким образом, Владивосток должен был стать площадкой для интеграции Российской Федерации

в Азиатско-Тихоокеанский регион. Приоритетными для форума стали следующие пять направлений:

- 1) либерализация торговли;
- 2) региональная интеграция;
- 3) совершенствование транспортно-логистической системы;
- 4) продовольственная безопасность;
- 5) содействие инновационному развитию.

Месяцем проведения саммита АТЭС во Владивостоке стал сентябрь, что нетипично для этого мероприятия, так как прошлые саммиты проходили в ноябре. Однако такой выбор был призван обеспечить комфортные условия пребывания гостей в столице Приморского края.

Строительство и реконструкция объектов поражали своими масштабами. Особо выделяются следующие проекты:

- реконструкция аэропорта «Владивосток»;
- реконструкция и строительство автодорог в Приморском крае: мост через бухту Золотой Рог, мост на остров Русский через пролив Босфор Восточный, автомобильная дорога на полуостров Де-Фриз, улично-дорожные сети на острове Русский;
- строительство и реконструкция портовых терминалов;
- строительство гостиниц на материковой части города;
- строительство театра оперы и балета;
- модернизация и строительство инженерной инфраструктуры: строительство очистных сооружений и объектов водоснабжения, ликвидация свалки на Горностае;
- строительство и реконструкция объектов тепло- и энергоснабжения на острове Русском;
- строительство Дальневосточного федерального университета.

На развитие Владивостока в рамках проведения саммита АТЭС было выделено почти 9 млрд долл. США, что в 60 раз больше, чем в Иокогаме; в 128 раз больше, чем в Сингапуре; в 321 раз больше, чем в Гонолулу (прошлые места проведения саммитов). А оценка стоимости содержания объектов саммита составила 600 млн руб. в год.

Еще перед проведением саммита жители Владивостока скептически относились к тому, достроят ли объекты к началу мероприятия. По утверждениям властей, строительство шло по графику, однако на 1 сентября 2012 г. из 67 объектов в эксплуатацию были введены только 23. Уже тогда Счетная палата выявила ряд нарушений на 15 млрд руб. На фоне громких скандалов недостроенными оказались два пятизвездочных отеля, театр оперы и балета, не был решен вопрос обеспечения Русского острова качественной питьевой водой, а проект утилизации твердых бытовых отходов был признан экономически неэффективным.

Особое продолжение получили отели «Хаятт». В 2014 г. их стройка была вовсе заморожена. Один из отелей был выставлен на продажу, а другой планировалось достроить к третьему восточному экономическому форуму (но этого не произошло). Позже были заявления официальных лиц о том, что отели все-таки достроят. В апреле 2019 г. компания «Парк-отель «Бурдугуз» купила отели за 3,7 млрд руб. Данная стоимость в 5 раз меньше той суммы, которая была потрачена на строительство (18,3 млрд руб.).

По оценкам газеты «Известия», несмотря на всеобщий скепсис форум превзошел ожидания, превратившись в площадку для встречи ключевых стран АТР (России, Японии, Китая, Соединенных Штатов Америки). Участники взяли на себя обязательства воспрепятствовать росту защитных импортных пошлин и согласовать список экологических товаров, по которым предполагается снизить импортные пошлины. Такой шаг, безусловно, имел особое значение для экологии.

Итоги переговоров с Японией имели относительно позитивный исход при условии, что в момент проведения саммита между двумя странами возникли напряженные отношения из-за Курильских островов. Япония выразила готовность участвовать в проекте по экспорту СПГ из РФ. Были заключены и другие соглашения. По итогам форума В.В. Путин объявил о предстоящем визите премьер-министра Японии для обсуждения ключевых проблем.

В диалоге с США никаких особых результатов достигнуто не было. При этом негативные моменты также отсутствовали. Единственное, что стоит отметить, прогноз госсекретаря Хиллари Клинтон по отмене поправки Джексона – Вэнка, предполагающей ограничение торговли со странами, которые препятствуют эмиграции. Данная поправка была действительно отменена в декабре 2012 г.

В результате встречи Президента В.В. Путина и председателя КНР Ху Цзиньтао значимых результатов достигнуто не было, но и явных противоречий между позициями стран не оказалось.

По мнению В.В. Путина, задачи форума были выполнены, а затраты на его проведение, в том числе возведение объектов инфраструктуры, полностью обоснованы. По словам Президента, из 600 млрд руб. половина пошла на строительство газопровода с Сахалина во Владивосток для газификации Приморья.

После саммита АТЭС весьма остро стоял вопрос, каким образом Россия должна интегрироваться в Азиатско-Тихоокеанский регион. Уровень развития страны на тот момент не позволял ей быть лидером. К тому же основная роль России заключалась (и все еще заключается) в поставке сырьевых ресурсов. Тем не менее некоторые авторы считают, что в такой роли нет ничего плохого, приводя в пример такое развитое государство, как Австралия, так как всем нужно с чего-то начинать. Хотя стоит пом-

нить об ограниченности ресурсов и их конкурентоспособности на мировых рынках.

Про угрозу конкуренции в поставке сырьевых продуктов писал и доктор экономических наук директор Центра исследований постиндустриального общества Владислав Иноземцев. Он пришел к выводу о том, что на момент саммита АТЭС Россия была весьма слабо вовлечена в тихоокеанскую экономику и играла явно неключевую роль поставщика сырья и что Китай через 10–15 лет освоит новые энергетические технологии. Ряд других аргументов включал незначительное число патентов, малую мощность в сфере логистики, загруженной в основном перевозкой российских грузов.

Однако существовали и позитивные взгляды на связь России со странами АТР. Так, Олег Дерипаска высказался, что дальневосточный регион может стать точкой роста для всей экономики страны и укрепить свое геополитическое положение в АТР. Ключевым условием успеха он назвал строительство необходимой инфраструктуры, в частности транспортной.

Саммит АТЭС во Владивостоке, проведенный в 2012 г., не спровоцировал инвестиционный бум, однако он ясно дал понять, что Россия весьма слабо интегрирована в экономику Азиатско-Тихоокеанского региона, и, для того чтобы в долгосрочной перспективе не остаться в изоляции, необходимо начинать работать в этом направлении.

Вопросы для самоконтроля

1. Сколько стран АТР приняли участие в саммите?
2. В каком году началась подготовка к саммиту?
3. Какие направления стали приоритетными для форума?
4. Назовите несколько ключевых объектов строительства к саммиту.
5. Какие нарушения выявила Счетная палата при строительстве объектов?
6. Каковы итоги переговоров с США, Китаем и Японией?
7. Как Президент оценил выполнение задач форума?
8. Каков уровень вовлеченности России в экономику стран АТР на момент саммита?
9. При каком условии дальневосточный регион может стать точкой роста, по мнению бизнес-элиты?

5.2. Восточный экономический форум

ВЭФ-2015. Первый Восточный экономический форум прошел в 2015 г. Основными темами для обсуждения стали инвестиционные возможности и проекты Дальнего Востока. Результаты форума показали, что

партнеры России (прежде всего страны АТР) готовы участвовать в развитии ДФО. Было заключено 80 соглашений на сумму 1,3 трлн руб. (по другим данным, 92 соглашения на сумму 1,8 трлн руб.). Вице-премьер РФ Юрий Трутнев отметил повышенный интерес инвесторов и необходимость продолжать работу форума.

В своем выступлении Президент РФ Владимир Путин подчеркнул, что курс на развитие Дальнего Востока остается неизменным, а страны АТР останутся локомотивом мировой экономики. Речь Президента убедила председателя совета директоров китайской нефтегазовой корпорации CNPC Ван Илиня, что сотрудничество РФ и КНР в нефтегазовой сфере продолжится.

Управляющий директор Японского банка для международного сотрудничества Тадаси Маэда отметил, что санкции являются препятствием для развития полноценного сотрудничества, добавив, что японский бизнес на территории США стал их заложником.

Китай выразил интерес в сфере строительства глубоководных портов. Представитель провинции Цзилинь рассказал о возможном сотрудничестве по порту Ванино, а вице-президент Корейской международной торговой ассоциации Ким Джон Кван заявил, что российский Дальний Восток важен для Южной Кореи, так как через БАМ и Транссиб корейская продукция отправляется в регионы России и Европы.

В рамках форума стало известно, что Россия и Китай запланировали создание биржи по торговле драгоценными камнями, которая должна располагаться в Синьцзянь-Уйгурском автономном районе КНР, так как там находится большинство нефритовых месторождений Китая. Еще один международный проект предполагал открытие в России более 100 филиалов промышленного и коммерческого банка Китая.

На форуме стали известны планы по региональному преобразованию:

Камчатский край. Немецкие инвесторы выразили готовность вложить в развитие туристической инфраструктуры на Камчатке 20 млрд руб.

Республика Саха (Якутия). Правительство Республики Саха (Якутии) подписало рамочное соглашение с одной из крупных китайских компаний, предусматривающее создание IT-парка на территории Республики.

Сахалинская область. Сбербанк и правительство Сахалинской области обсудили реализацию «Рыбной биржи», целью которой является увеличение потока отечественной рыбы на внутренний рынок на 90% и повышение доходов от экспорта более чем на 25%. Рыбный кластер предполагал вложения до 10 млн долл. США на первом этапе и 3 млрд руб. на втором. Власти Сахалина и Росморпорт заключили соглашение о развитии островных портов.

Приморский край. Компания «Diamond Fortune Holdings», резидент интегрированной развлекательной зоны «Приморье», начала строительство гостинично-развлекательного комплекса «Селена». За 10 лет планируются инвестиции объемом 900 млн долл. США. Было подписано соглашение о создании производственно-логистического комплекса «Янковский» недалеко от г. Артема стоимостью более 55 млрд руб. Японская компания «ФВ Приморье» выразила намерение развивать туристическую и рекреационную зону на острове Русском, уделив особое внимание строительству гольф-курорта.

Хабаровский край. Власти Хабаровска намеревались привлечь почти 1,5 млрд руб. частных инвестиций в «Большой Уссурийский остров – Шантары». Общая стоимость круизного туристического кластера на Амуре – 2 млрд руб.

ВЭФ-2016. Второй Восточный экономический форум прошел в 2016 г. На нем присутствовали главы сразу трех государств – России, Японии и Южной Кореи. Было подписано 214 соглашений на сумму 1,85 трлн руб. Вице-премьер РФ Юрий Трутнев сообщил, что ВЭФ-2016 доказал свою востребованность. По его мнению, форум проводится в правильном месте и в правильное время.

Одним из крупнейших соглашений форума стало намерение реализовать проект «Амурский газохимический комплекс». Сторонами выступили Минвостокразвития и ПАО «Сибур Холдинг». Объем инвестиций предполагался в размере 500 млрд руб.

Еще одним крупным проектом стали планы по строительству комплекса по производству минеральных удобрений в Приморском крае. Соглашение подписали Фонд развития Дальнего Востока и ЗАО «Национальная химическая группа». Объем инвестиций – 370,5 млрд руб.

Минвостокразвития также подписало соглашение с ООО «УК Плюс» о строительстве горнодобывающего и перерабатывающего заводов на базе Наталкинского золоторудного месторождения (Магаданская область) с инвестициями в 98,5 млрд руб.

Важной вехой форума стало подписание соглашения о создания российско-японской платформы по привлечению бизнесменов из Японии в дальневосточные ТОРы и свободный порт Владивосток. Кроме того, первые соглашения заключил Российско-китайский фонд агропромышленного развития, на рассмотрении которого на тот момент находилось 30 сельскохозяйственных проектов стоимостью 200 млрд руб.

Второй экономический форум оказался особенно удачным для крупнейшей алмазодобывающей компании «АЛРОСА». Во Владивостоке она представила Евразийский алмазный центр, рассчитанный на рост продаж в Индии и Китае. Таким образом, был заложен фундамент для создания алмазного кластера, в развитие которого инвесторы из АТР планировали

вложить до 450 млн руб. Уже на форуме «АЛРОСА» заключила сделок по продаже алмазов и бриллиантов на сумму более 1,2 млрд руб.

На ВЭФ-2016 стартовала инвестиционная система «Восход», представляющая из себя онлайн-платформу для инвесторов, где можно довольно быстро заключать сделки с дальневосточными компаниями. В первый день работы частные инвесторы подали заявок на покупку ценных бумаг на 143 млн руб.

Главной особенностью второго Восточного экономического форума стала его высокая представительность, так как на нем одновременно присутствовали главы России, Японии и Южной Кореи. Причем японская делегация по численности превзошла китайскую, что обозначило серьезные намерения по сотрудничеству с Россией. Не исключено, что главной задачей Японии являлось и является решение территориального вопроса по Курильским островам, однако оно явно лежит через экономическое сотрудничество.

На ВЭФ-2016 также обсудили возможность создания зоны свободной торговли между Евразийским экономическим союзом и Южной Кореей.

ВЭФ-2017. Третий Восточный экономический форум прошел в 2017 г. В цифрах он превзошел результаты предыдущих форумов. Было подписано 217 соглашений на общую сумму 2,5 трлн руб. В этот раз на нем присутствовали лидеры четырех стран АТР: России, Южной Кореи, Японии и Монголии. Любопытным фактом стало присутствие делегации из КНДР, состоящей из 6 человек.

Речь Президента России показала, что Дальний Восток будет развиваться в нескольких направлениях: первое – формирование эффективных стимулов роста деловой активности не только в специальных экономических зонах, но и на всей территории ДФО; второе – формирование современной социальной инфраструктуры, показатели которой превышают среднероссийские.

На полях третьего Восточного экономического форума были подписаны десятки соглашений о реализации крупных проектов:

- выпуск топлива Евро-5;
- строительство завода минеральных удобрений в Находке;
- строительство судоходной верфи;
- строительство завода по выпуску двигателей Mazda;
- запуск производства по огранке алмазов;
- деятельность по производству ориентированно-стружечных плит;
- создания трех животноводческих комплексов и молокозавода в ТОР «Михайловский»;
- строительство агропромышленного кластера;
- продвижение инвестиционной платформы «Восход»;
- открытие масштабного технопарка;

- строительство амбулаторного реабилитационного центра;
- строительство завода по утилизации и глубокой переработке автомобилей;
- строительство гольф-парка.

Одной из главных особенностей ВЭФ-2017 стала высокая активность предпринимателей из Приморского края. Представители приморского бизнеса были среди спикеров практически всех ключевых панельных сессий. Приморские компании подписали немало соглашений. Так, Владивостокский морской торговый порт и производитель стройматериалов «ТехноНИКОЛЬ» договорились о тесном сотрудничестве по доставке продукции в Китай. Группа компаний «Сибирский Альянс» выразила готовность вложить 40 млрд руб. в строительство Новошахтинской ТЭЦ в Михайловском районе, в будущем также планируя построить завод по изготовлению кирпича. Российская группа компаний «Сумотори» и японская корпорация «Arai Shoji Co. Ltd.» подписали соглашение о строительстве первого на Дальнем Востоке России завода по утилизации и глубокой переработке автомобилей в ТОР «Надеждинская». Из 217 соглашений Приморье подписало порядка 40.

Важным политическим моментом на полях третьего Восточного экономического форума стало обсуждение ситуации на корейском полуострове. Президент России Владимир Путин заявил, что до крупномасштабного военного конфликта дело не дойдет. По его словам, Россия не признает ядерный статус Северной Кореи, однако решить вопрос с помощью только санкционного давления невозможно. Министр внешних экономических дел КНДР Ким Ён Дже на коротком брифинге для журналистов заявил, что Пхеньян будет отвечать контрмерами при попытке введения санкций и давлении США.

ВЭФ-2018. Четвертый Восточный экономический форум состоялся в 2018 г. В работе форума участие приняли Президент России, премьер-министр Японии, президент Монголии, премьер-министр Южной Кореи. Впервые на нем побывал председатель КНР Си Цзиньпинь. Этот форум стал рекордным по количеству соглашений (220) и их общей сумме (3 трлн 108 млрд руб.). По результатам форума министр РФ по развитию Дальнего Востока Александр Козлов отметил, что целью является сделать так, чтобы форум из года в год становился интереснее, а его итоги давали ощутимый результат для экономики Дальнего Востока. Основными темами форума стали инструменты поддержки инвесторов, отраслевые приоритеты Дальнего Востока, глобальный Дальний Восток (международные проекты для сотрудничества) и создание условий для жизни людей.

Ключевыми проектами (и подписанными соглашениями) стали: создание горно-промышленного предприятия по освоению месторождений Баймской рудной зоны, инвестиции азиатского фонда GenFund в дальнен-

восточные проекты «Русагро» и создание чистого комплекса по производству метанола и аммиака Находкинским заводом минеральных удобрений, поставки «Аэрофлоту» 100 самолетов SSJ-100, строительство терминала по перевалке и хранению СПГ на Камчатке компанией «Новатэк», строительство в Приморье нефтеперерабатывающего завода SINOMEC (китайская корпорация), строительство Кимкано-Сутарского ГОКа в Еврейской автономной области и др.

Важной сделкой на полях форума стала договоренность Alibaba Group, Mail.ru Group, Мегафон и РФПИ о стратегическом партнерстве в области социальной коммерции и создании СП AliExpress Russia. Российской стороне будет принадлежать контрольный пакет в новом предприятии.

В заключительный день работы форума между Россией и Японией получила развитие тема подписания мирного договора без предварительных условий. Премьер-министр Японии Синдзо Абэ напрямую не упомянул, что для этого необходимо решить вопрос о принадлежности четырех Курильских островов, однако заявил, что хотел бы покончить с недоверием и продвинуться на один шаг вперед.

Определенный интерес к Восточному экономическому форуму стали проявлять Европа и США. Представители Франции заявили, что хотели бы нарастить свое участие в ВЭФ, так как заинтересованы в развитии отношений со странами АТР. Американские инвесторы также имеют возможности для работы на Дальнем Востоке в тех областях, которые не затронуты санкциями.

ВЭФ-2019. Пятый Восточный экономический форум прошел в 2019 г. Он снова оказался рекордным по количеству и сумме соглашений (270 соглашений на 3,4 трлн руб.). Президент Торгово-промышленной палаты РФ Сергей Катырин заявил, что сегодня Дальний Восток показывает результаты выше средних по России. Рост ВВП ДФО составляет 4 %, а всей страны в целом – менее 1 %. Все это дает возможность привлекать предпринимательское сообщество здесь и сейчас. Девизом форума стала фраза «Дальний Восток – горизонты развития».

В своей вступительной речи Владимир Путин заявил, что за 4 года инвесторы вложили в экономику Дальнего Востока 612 млрд руб., запустили 242 новых производства и создали 39 тыс. рабочих мест. Ситуация с демографией макрорегиона все еще требует действенных мер, поэтому Президент объявил о запуске ипотечной программы под 2 % годовых сроком на 5 лет. Финансирование должно обеспечиваться Фондом развития Дальнего Востока и средствами программы по развитию ДФО.

Масштаб реализуемых проектов на ВЭФ-2019 стал беспрецедентным. Соглашение с самым большим объемом инвестиций (740 млрд руб.) было заключено между гонконгской Sherwood Energy и Агентством Дальнего

Востока по привлечению инвестиций и поддержке экспорта (АНО АПИ). На месторождениях Западной Якутии планируется развернуть комплекс по разведке, разработке, транспортировке и глубокой переработке природного газа.

В ряд инвестиционных проектов на территории ДВ планирует вложиться банк «Открытие». Средства пойдут на создание сети индустриальных парков в крупных городах ДФО. Общий объем инвестиций составит 442,5 млрд руб.

Несмотря на то, что большая часть инвестиций связана с реализацией ресурсного потенциала Дальнего Востока России, на ВЭФ-2019 было представлено и множество проектов в других сферах: сельское хозяйство, логистика, транспорт, фармацевтика, туризм, военные поставки.

ВЭФ-2021. Планировавшийся на сентябрь 2020 г. VI Восточный экономический форум не состоялся по объективным причинам, как и большинство крупных международных мероприятий 2020 г., и прошел (в сокращенном по сравнению с предыдущими годами варианте) со 2 по 4 сентября 2021 г. В рамках форума прошло более 100 мероприятий, посвященных наиболее актуальным темам международной и региональной повестки, в том числе панельные дискуссии, круглые столы, бизнес-диалоги.

На форуме подписано более 380 соглашений на сумму 3,6 трлн руб. (учтены соглашения, сумма которых не является коммерческой тайной). Международными и иностранными компаниями, организациями, министерствами и ведомствами было подписано 24 документа: 9 – с Китаем, 6 – с Японией, 3 – с Казахстаном, по одному – с Австрией, Вьетнамом, Канадой, Сербией, Южной Кореей, Эфиопией.

ВЭФ-2022. VII Восточный экономический форум прошёл с 5 по 8 сентября 2022 г.

Форум собрал более 7 тыс. участников и представителей СМИ из 68 стран и территорий, включая Россию, в их числе около 1,7 тыс. представителей бизнеса из 700 компаний. Самыми многочисленными иностранными делегациями стали представители Китая, Мьянмы, Монголии, Индии, Армении, Республики Кореи.

Ключевым событием форума стало пленарное заседание, на котором выступили, в частности, Президент России Владимир Путин, премьер-министр Мьянмы Мин Аун Хlain, премьер-министр Армении Никол Пашинян, премьер-министр Монголии Лувсаннамсрайн Оюун-Эрдэнэ и председатель постоянного комитета Всекитайского собрания народных представителей Ли Чжаньшу.

В рамках основной программы состоялось свыше 100 мероприятий и более 70 были организованы на тематических площадках. В работе мероприятий, которые прошли в форматах сессий, бизнес-диалогов и круглых

столов, приняли участие свыше 750 спикеров и модераторов. Дискуссии деловой программы проводились по шести трекам, где обсуждались вопросы экономики, банковской сферы, логистического рынка, международных отношений, развития образования, здравоохранения и патриотического воспитания. На форуме было подписано рекордное количество соглашений об инвестиционных вложениях, а также меморандумы и соглашения о намерениях. Всего было подписано 296 соглашений на общую сумму 3 трлн 272 млрд руб., среди которых соглашения об инфраструктурных и транспортных проектах, о разработке крупных месторождений, а также соглашения в области строительства, промышленности и сельского хозяйства.

ВЭФ-2023. VIII Восточный экономический форум прошел с 10 по 13 сентября 2023 г. Форум собрал более 7 тыс. участников из 62 стран мира, в том числе Индии, Мьянмы, Филиппин, Лаоса, Монголии, а также США, Великобритании, Японии, Германии, Франции. Во Владивосток приехали около 2,4 тыс. российских и иностранных предпринимателей. Они представляли свыше 1 тыс. компаний, более 300 из которых – китайские.

Всего в рамках основной деловой программы ВЭФ-2023 прошло более 100 сессий, посвященных наиболее актуальным темам международной и региональной повестки, включая бизнес-диалоги «Россия – АСЕАН», «Россия – Китай», «Россия – Индия», «Россия – Монголия».

Ключевое мероприятие форума – пленарное заседание – прошло 12 сентября традиционно с участием Президента Российской Федерации Владимира Путина. В своем выступлении он затронул наиболее важные геополитические темы, рассказал об итогах и дальнейших планах развития дальневосточных регионов, затронул значимые вопросы текущего состояния российской экономики и политики, хода специальной военной операции.

Всего было подписано 373 соглашения на общую сумму 3 трлн 818 млрд руб. Наиболее крупные контракты были подписаны Амурской областью (на 173 млрд руб.), Забайкальским краем (76 млрд руб.), Хабаровским краем (72 млрд руб.) и Приморским краем (56 млрд руб.). С зарубежными предприятиями был заключён 41 договор.

Некоторые крупные соглашения форума: договор о реализации инвестпроектов на почти 1,1 трлн руб. между Корпорацией по развитию Дальнего Востока и Арктики (КРДВ) и ВЭБ.РФ, Сбер, Минвостокразвития России; договор о взаимодействии КРДВ и «Порт Эльга» на 136 млрд руб. при реализации проекта по строительству угольного морского терминала «Порт Эльга»; соглашение на строительство 8 судов-краболовов, 2 портовых инфраструктурных комплексов между КРДВ и «Порт Эльга».

ВЭФ-2024. Восточный экономический форум прошёл с 3 по 6 сентября 2024 г. Главная тема форума – «Дальний Восток – 2030. Объединим

усилия, создавая возможности». Участники делали акцент на расширении международного сотрудничества, развитии транспортной инфраструктуры и поддержке инвестиционных проектов.

В форуме принимали участие более 7 тыс. человек из 75 стран, включая 16 недружественных стран.

В рамках ВЭФ подписали 313 соглашений на общую сумму более 5,5 трлн руб., в том числе были заключены документы в областях социально-экономического развития регионов РФ, промышленности и строительства, образования и науки, инвестиций и банковской деятельности, транспорта и логистики, высоких технологий и коммуникаций.

Главное событие форума – выступление Президента Российской Федерации на пленарной сессии 5 сентября 2024 г., после которого российский лидер ответил на вопросы внутренней, региональной и глобальной повестки: по развитию и продвижению туризма, реализации мастер-планов, уменьшению административного давления, повышению провозных способностей логистической системы ДФО и повышению эффективности контейнерной логистики, определению механизмов доступного финансирования приоритетных инфраструктурных и инвестиционных проектов, вопросам развития науки и технологий.

Ещё одно важное решение связано с выделением из утверждённого лимита с 2025 по 2030 г. 100 млрд руб. для реализации проектов мастер-планов дальневосточных и арктических городов.

На полях форума утверждены новые цели Минвостокразвития, Корпорации по развитию Дальнего Востока и Арктики по привлечению инвестиций с учётом действующих и подготовки новых инвестиционных проектов на 1,5 трлн руб. до 2030 г. – с 10,5 до 12 трлн руб. Ранее принятые решения уже позволили сформировать уникальную систему привлечения инвесторов на Дальнем Востоке. Темпы роста инвестиций уже несколько лет подряд превышают среднероссийские значения. Благодаря этому на Дальний Восток уже привлечено более 2,8 тыс. инвестиционных проектов стоимостью 9 трлн руб., инвесторами фактически вложено 4,2 трлн руб.

Общие итоги ВЭФ. За 6 лет Восточный экономический форум стал действительно масштабным событием мирового уровня. Количество участников возросло в несколько раз. В несколько раз возросло и количество стран-участниц. Общая сумма подписанных соглашений за 9 лет превысила 22,8 трлн руб. Хотя многие соглашения не являются обязывающими (поэтому некоторые из них не получают реализации), сухая статистика свидетельствует о повышенном интересе не только российских предпринимателей, но и иностранных инвесторов к регионам Дальнего Востока. В основном проекты связаны с эксплуатацией ресурсной базы, однако последний форум показал, что существует и множество других сфер, в которые инвесторы планируют вложить сотни миллиардов рублей. Стоит

учитывать, что эффект от инвестиций накопительный и не наступает сразу. Более того, проекты по освоению природных ресурсов являются не только капиталоемкими, но и требуют много времени на реализацию.

Вопросы для самоконтроля

1. В каком году прошел первый Восточный экономический форум и какие региональные проекты были представлены на нем?
2. В чем состояла особенность ВЭФ-2016?
3. Какие проекты были представлены на втором Восточном экономическом форуме?
4. Каким образом японская делегация продемонстрировала серьезность своих намерений на ВЭФ-2016?
5. Визит делегации какой страны стал неожиданностью на ВЭФ-2017?
6. Какие направления развития Дальнего Востока обозначил Президент в своей речи на третьем Восточном экономическом форуме?
7. Какие проекты были представлены на ВЭФ-2017?
8. Как проявил себя Приморский край на ВЭФ-2017?
9. Какая тема стала центром политических обсуждений на ВЭФ-2017?
10. Какие темы стали основными для четвертого Восточного экономического форума?
11. Какие важные соглашения были заключены на ВЭФ-2018?
12. Какие западные страны выразили особый интерес к форуму?
13. Сколько было вложено инвестиций и какое количество рабочих мест было создано на Дальнем Востоке России к ВЭФ-2019, по словам Президента РФ?
14. Какие крупные инвестиционные проекты были представлены на полях ВЭФ-2019?
15. Проекты каких отраслей, кроме добычи полезных ископаемых, были представлены во время пятого Восточного экономического форума?
16. Какова общая сумма соглашений за 5 лет проведения Восточного экономического форума?
17. Проекты какой отрасли привлекают наибольший объем инвестиций?
18. Могут ли инвестиции оказать явный положительный эффект сразу при вложении?
19. Почему был перенесен ВЭФ-2020?
20. В чем отличие ВЭФ-2021 от предыдущих форумов?

6. РЕАЛИЗАЦИЯ ПРОЕКТОВ РАЗВИТИЯ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА

6.1. Территории опережающего развития

Территории опережающего развития (ТОР) – инструмент поддержки и развития предпринимательской активности не только со стороны дальневосточных компаний, но и со стороны иностранного бизнеса. В первые 3 года действия рассмотренного ранее Федерального закона ТОР могут создаваться только на территории ДФО, что и отличает их от особых экономических зон, экономическая эффективность которых остается под большим сомнением. Таким образом, ТОР стали уникальным инструментом, характерным именно для экономики Дальнего Востока России, хотя уже сейчас опыт их работы переносится на другие регионы.

Налоговые льготы, предоставляемые резидентам ТОР, различаются в зависимости от субъекта ДФО, однако существуют и некоторые общие правила (табл. 6.1).

Таблица 6.1

Общие налоговые льготы в ТОР

Налог	Ставка
Налог на прибыль	Федеральный бюджет – 0 % на 5 лет, 2 % на следующие 5 лет с момента получения первой прибыли. Региональный бюджет – 0 % на 5 лет, 10 % на следующие 5 лет с момента получения первой прибыли
Социальные отчисления	6 % – ПФР, 1,5 % – ФСС, 0,1 % – ТФОМС
НДПИ	Применение понижающего коэффициента на базу НДПИ: 0–2 лет – K = 0; 2–4 лет – K = 0,2; 4–6 лет – K = 0,4; 6–8 лет – K = 0,6; 8–10 лет – K = 0,8; 10 + лет – K = 1

Исключением из данной таблицы является Камчатский край, где в первые 5 лет ставка налога на прибыль в части, отправляемой в региональный бюджет, составляет 5 %. Основные различия в налогообложении резидентов ТОР разных регионов заключаются в налоге на имущество организаций. В некоторых регионах такая льгота вообще отсутствует, в других – имеет различные ставки и различный период действия (табл. 6.2). Ставка налога на землю составляет 0 % от 3 до 5 лет для всех субъектов ДФО, кроме Бурятии и Забайкальского края, так как там отсутствуют льготы по данному налогу.

Таблица 6.2

**Особенности налога на имущество организаций
в различных субъектах ДФО**

Регион	Ставка налога на имущество организаций
Приморский край	0 % на первые 5 лет и 0,5 % в следующие 5 лет
Камчатский край, Республика Саха (Якутия), Еврейская автономная область	0 % на 5 лет, начиная с налогового периода, в котором такое имущество поставлено на учет
Хабаровский край, Амурская область, Чукотский автономный округ, Сахалинская область	0 % на первые 5 лет и 1,1 % в следующие 5 лет
Республика Бурятия, Забайкальский край	Льготы по налогу на имущество организаций отсутствуют

Административные преференции для резидентов ТОР включают: привлечение иностранной рабочей силы без учета квот (при этом доля устанавливается наблюдательным советом), сокращенные сроки проведения контрольных проверок, готовую инфраструктуру, режим «одного окна» для инвестора, возможность применения процедуры свободной таможенной зоны, предоставление земельного участка для реализации проекта, а также право управляющей компании на защиту в суде.

На май 2024 г. на территории Дальневосточного федерального округа функционируют 16 территорий опережающего развития. Их названия, регион, в котором они располагаются, направления деятельности и объем частных инвестиций обозначены в табл. 6.3.

ТОР «Бурятия» и ТОР «Забайкалье» были созданы в середине 2019 г. Власти соответствующих регионов уже заявили об амбициозных планах развития, подтвердив свои слова подписанными соглашениями с резидентами.

Таблица 6.3

ТОР и объемы инвестиций

Название ТОР	Субъект ДФО	Основные направления деятельности	Частные инвестиции, млрд руб.
Амуро-Хинганская	Еврейская автономная область	Деревопереработка, машиностроение, металлургия, пищевая промышленность, туристический кластер	39,5
Амурская	Амурская область	Логистика, газохимическая промышленность, производство строительных материалов, агропромышленный бизнес	2 386,6
Большой Камень	Приморский край	Производство стройматериалов, строительство жилья, судостроение	561,1
Бурятия	Бурятия	Сельское хозяйство, транспортно-логистический комплекс	50,6
Забайкалье	Забайкальский край	Добыча полезных ископаемых, деревопереработка, пищевая промышленность	856,09
Камчатка	Камчатский край	Добыча драгоценных камней, портовая деятельность, промышленность, туристический кластер	180,85
Краснокаменск	Забайкальский край	Производство строительных материалов, горно-химическое производство	14,74
Курилы	Сахалинская область	Пищевая промышленность, рыбоводство, рыболовство	22,3
Михайловский	Приморский край	Животноводство, растениеводство	126,66
Нахodka	Приморский край	Химия и нефтехимия	861,68
Приморье	Приморский край	Логистика, промышленность	211,23
Сахалин	Сахалинская область	Сельское хозяйство, рыбопромышленный комплекс, туризм	181,68
Хабаровск	Хабаровский край	Промышленность, транспортно-логистический комплекс	423,71
Чукотка	Чукотский автономный округ	Добыча полезных ископаемых	711,76
Южная Якутия	Республика Саха (Якутия)	Добыча полезных ископаемых, промышленность, транспортно-логистический комплекс	124,7
Якутия	Республика Саха (Якутия)	Сельское хозяйство, логистика, обрабатывающая промышленность	343,3

Несмотря на то, что большая часть бизнеса в ТОР – российские компании, существуют и успешные проекты иностранных инвесторов. Например, в ТОР «Чукотка» свою деятельность осуществляет компания «Берингпромуголь», дочернее предприятие австралийской компании «Tigers Realm Coal». Она добывает коксующийся уголь на Фандюшинском месторождении в Чукотском автономном округе. В 2024 г. компания добыла 1,713 млн т угля. Резидент за собственные средства построил дорогу до ближайшего порта Беринговский и создал в акватории временный пункт пропуска на экспорт. В дальнейшем компания «Берингпромуголь» намерена участвовать в реконструкции аэропорта, создании генерирующих мощностей на территории месторождения, а также в создании особо охраняемых природных территорий.

Еще одна компания, ООО «Джей Джи Си Эвергрин», являющаяся совместным предприятием инвесторов из Японии и России, реализовывает проект в сфере сельского хозяйства. На одной из площадок ТОР «Хабаровск» она построила тепличный комплекс, в котором выращиваются овощи. Инвестиции, вложенные в проект на первом и втором этапах, составили более 1 млрд руб. В планах компании – расширение тепличного комплекса, который полностью удовлетворит спрос жителей Хабаровска. Помимо помидоров и огурцов планируется выращивание клубники, картофеля, моркови и лука.

Оценка эффективности ТОР представляется непростой по причине того, что долгое время отсутствовала официальная методика. Однако в сентябре 2019 г. Постановлением Правительства РФ такая методика была утверждена. Исключением из данного Постановления являются территории опережающего развития в моногородах. Согласно представленным критериям при оценке эффективности будут учитываться соотношение частных и бюджетных инвестиций, стоимость для бюджета создания одного рабочего места, степень выполнения обязательств по заключенным соглашениям, объем добавленной стоимости на один рубль бюджетных средств.

Ввиду необходимости исследования эффективности работы ТОР исследователи использовали самые разные методики. Один из возможных вариантов – перенять методику оценки особых экономических зон, которая строится в основном на показателях выполнения плана. Так, например, при оценке эффективности работы ТОР «Белогорск» и ТОР «Приамурская» следует, что первая зона работает с высокой эффективностью за счет выполнения планов по производству резидентами и плана-графика по созданию объектов инфраструктуры (в частности, строительство дорог). Вторая зона показала меньшую эффективность из-за отставания от графика строительства «Амурского нефтеперерабатывающего завода» по причине финансовых трудностей китайских инвесторов.

Другие авторы использовали компонентный анализ, в котором использовались три показателя: фактический объем осуществленных частных инвестиций, количество созданных рабочих мест, количество созданных высокопроизводительных рабочих мест. По результатам анализа лидерами оказались ТОР «Большой Камень», ТОР «Михайловский» и ТОР «Хабаровск». Последнее место занял индустриальный парк «Кангалассы». При этом влияние фактора высокопроизводительных рабочих мест оказалось минимальным. Такой подход позволяет комплексно оценить влияние совокупности факторов, а также установить более объективную оценку ТОР.

Территории опережающего развития, безусловно, внесли и продолжают вносить весомый вклад в развитие экономики Дальневосточного федерального округа. По словам первого заместителя министра РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики Сергея Тырцева, условия, предлагаемые на территориях опережающего развития на Дальнем Востоке России, выгоднее аналогичных особых экономических зон в РФ и странах АТР с точки зрения налогообложения и социальных отчислений. Если 5 лет назад на долю ДФО приходилось всего 2% прямых иностранных инвестиций в Россию, то сейчас эта цифра превысила 25%. Однако механизмы поддержки в странах АТР постоянно совершенствуются, поэтому Минвостокразвития не может позволить локальным специальным экономическим зонам отстать от международных тенденций, иначе это приведет к потере конкурентоспособности.

Однако существует ряд фундаментальных проблем, которые, если не обратить на них должного внимания, не позволят достичь поставленных государственной властью целей. Данные проблемы носят как общий характер, так и довольно конкретный, касающийся определенных аспектов работы ТОР. При анализе научных исследований были выявлены следующие проблемы:

- разветвленная сеть созданных с государственным участием структур, финансируемых из бюджетов разных уровней, которые наделены дублирующими функциями и полномочиями по содействию развитию ТОР;
- исключение некоторых ключевых показателей оценки эффективности в новой редакции государственной программы РФ «Социально-экономическое развитие Дальнего Востока и Байкальского региона»;
- сокращение значений ключевых показателей государственной программы РФ «Социально-экономическое развитие Дальнего Востока и Байкальского региона»;
- предоставление преференций по страховым взносам во внебюджетные фонды, которые не учитываются как расходы государства и не участвуют в формировании показателей оценки эффективности бюджетных расходов;

- практически неограниченная централизованная власть управляющих компаний ТОР. Однако федеральные законы не предусматривают ответственность управляющих компаний за злоупотребление своими полномочиями;
- предоставление функций управления и регулирования ТОР управляющей компании и наблюдательному совету, в то время как для решения ключевых вопросов было бы целесообразно привлечь резидентов;
- отсутствие единой сводной базы данных с информацией по направлениям и результатам деятельности ТОР;
- возможность для реализации через механизм ТОР мошеннических схем;
- возможность через механизм ТОР увеличить и легализовать поток мигрантов;
- риск использования полезных ископаемых иностранными резидентами в рентных целях.

Зачастую препятствиями для иностранных инвесторов становятся изменения законодательства, нестабильность управления ТОР. Путаницу у бизнесменов вызывает большое количество государственных органов на Дальнем Востоке России. Бюрократия не позволяет компаниям сразу же приступить к работе после получения статуса резидента. Например, предприниматели часто вместо готовой инфраструктуры получают участок с отсутствием отдельных коммуникаций.

Вопросы для самоконтроля

1. Какие общие налоговые льготы существуют в ТОР?
2. Каковы особенности налога на имущество в разных регионах ДФО в рамках ТОР?
3. Какие административные преференции существуют для резидентов ТОР?
4. Какие две новые ТОР были созданы в середине 2019 г.?
5. В каком регионе ДФО пока отсутствуют ТОР?
6. Какие направления деятельности характерны для ТОР Дальнего Востока?
7. В каких ТОР объем частных инвестиций самый большой?
8. Приведите примеры проектов с участием иностранного капитала, которые уже успешно реализуются в ТОР на Дальнем Востоке.
9. Согласно методике Правительства РФ, какие показатели будут использоваться для оценки эффективности функционирования ТОР?
10. Как еще можно оценить эффективность работы ТОР?
11. Какие ТОР показали наибольшую эффективность на Дальнем Востоке по результатам компонентного анализа?

12. Какой процент прямых иностранных инвестиций в РФ приходится на Дальний Восток?

13. Как можно охарактеризовать условия ведения бизнеса в дальневосточных ТОР по сравнению с аналогичными зонами в странах АТР, по мнению одного из чиновников?

14. Какие ключевые проблемы ТОР выделяют исследователи?

15. С какими основными проблемами сталкиваются иностранные инвесторы при работе в дальневосточных ТОР?

6.2. Свободный порт Владивосток

Свободный порт Владивосток (СПВ), как и ТОР, призван ускорить социально-экономическое развитие Дальнего Востока России. Сначала режим свободного порта распространялся на 15 муниципалитетов Приморского края, включая столицу региона. В 2016 г. по поручению В.В. Путина режим порто-франко был распространен на ключевые гавани в Дальневосточного федерального округа. Основные отличия свободного порта Владивосток от ТОР заключаются в универсальности режима, который подходит для реализации любого инвестиционного проекта, и более высоких минимальных капитальных вложениях со стороны резидентов. Важной особенностью является самостоятельное обеспечение инфраструктуры со стороны резидента. Автоматизированная информационная система СПВ также обеспечивает резидентам упрощенное ведение внешнеэкономической деятельности.

К свободному порту Владивосток относятся следующие муниципальные районы Приморского края: Артемовский городской округ, Владивостокский городской округ, городской округ Большой Камень, Находкинский городской округ, Партизанский городской округ, городской округ Спасск-Дальний, Уссурийский городской округ, Надеждинский, Шкотовский, Октябрьский, Ольгинский, Партизанский, Пограничный, Хасанский, Лазовский, Ханкайский муниципальные районы; Хабаровского края: Ванинский муниципальный район, Советско-Гаванский район; Сахалинской области: Корсаковский городской округ, Углегорский район; Камчатского края: городской округ Петропавловск-Камчатский; Чукотского автономного округа: городской округ Певек.

Налоговые льготы для резидентов свободного порта Владивосток очень схожи с теми, которые представлены в ТОР (табл. 6.4).

Как и в случае с ТОР, у субъектов ДФО есть возможность варьировать налоговые ставки. Например, регионами устанавливается льгота по региональной части налога на прибыль, а также налога на имущество. Льгота по налогу на землю устанавливается муниципальным образованием.

Стоит отметить, что в Камчатском крае размер региональной налоговой ставки на прибыль в течение первых 5 лет составляет 5 %.

Таблица 6.4

Налоговые льготы для резидентов СПВ

Налог	Ставка
Налог на прибыль	0 % в течение первых 5 лет (кроме Камчатского края); 12 % в следующие 5 лет
Налог на землю	0 % в течение первых 3 лет
Налог на имущество	0 % в течение первых 5 лет; не более 0,5–0,22 % в следующие 5 лет
Социальные отчисления	7,6 %

Административные преференции в СПВ практически совпадают с ТОР:

- привлечение иностранной рабочей силы без учета квот;
- сокращенные сроки проведения контрольных проверок;
- режим «одного окна» для инвестора;
- возможность применения процедуры свободной таможенной зоны;
- право управляющей компании на защиту резидента в суде;
- возможность получения земельного участка в аренду без торгов.

В рамках свободного порта Владивосток запрещены следующие виды деятельности:

- добыча нефти и природного газа;
- производство подакцизных товаров (за исключением некоторых видов топлива, легковых автомобилей, мотоциклов, моторных масел);
- административная деятельность и сопутствующие дополнительные услуги (за исключением аренды и лизинга различного машинного оборудования).

Существуют виды деятельности в СПВ, на которые меры государственной поддержки не распространяются:

- финансовая и страховая деятельность;
- деятельность по организации и проведению азартных игр;
- торговля оптовая и розничная (кроме товаров, произведенных резидентом в СПВ).

Один из наиболее крупных иностранных проектов в свободном порте Владивосток – фабрика по огранке алмазов индийской компании KGK Group, являющейся ведущим мировым производителем ограненных драгоценных камней и ювелирных изделий. Дальний Восток был выбран

фирмой ввиду близости к странам АТР, представляющим из себя быстрорастущий потребительский рынок. Замкнутый технологический цикл на гранильной фабрике во Владивостоке рассчитан на обработку алмазного сырья, поставляемого АЛРОСА, в объеме до 9 тыс. карат ежемесячно. Изначальные инвестиции составили почти 500 млн руб., а работать на предприятии будут 440 человек.

Деятельность свободного порта Владивосток характеризуется быстрым ростом числа резидентов. Если в 2016 г. их было всего 118, то в начале 2019 г. количество резидентов превысило отметку в 1000 компаний. Однако такой показатель является относительной мерой успешности реализации СПВ. Как и в случае с ТОР, основу свободного порта Владивосток составляет российский бизнес. В 2018 г. число резидентов с участием иностранного капитала составило 43. Наибольший интерес к режиму СПВ проявил Китай.

Учитывая площадь ДФО, плотность территорий с преференциальным режимом пока довольно низкая по сравнению с другими странами. На 100 тыс. км² территории Дальнего Востока приходится 0,2 инвестора. В Китае этот показатель составляет 2,6; в Индии – 10,5; Вьетнаме – 25,8; Японии – 11,6. В свободном порту сформирован один из самых низких уровней налоговой нагрузки на инвестора. На начальных этапах реализации проектов резидентами он составляет менее 4,5 %, а в течение 13 лет – в среднем 16,76 %.

Одной из явных проблем свободного порта Владивосток является использование инноваций в таможенной системе, а именно процедуры свободной таможенной зоны (СТЗ). В конце 2018 г. лишь 4 компании использовали СТЗ. Причиной стали чрезмерные требования Минфина к участкам резидента, а также большая стоимость технологического обустройства зоны таможенного контроля. Трудности реализации закона об СПВ проявились и в предоставлении земельных участков в аренду без торгов по кадастровой стоимости. КРДВ в данном случае были предоставлены большие полномочия, однако в 2016–2017 гг. возникали спорные ситуации, относившиеся к функциям уполномоченного органа и управляющей компании. При этом многие вопросы не представляли трудности в устранении с технической точки зрения, однако усложняли взаимоотношения резидентов с органами власти. Имелись и более сложные ситуации с резидентами. По данным КРДВ, в 2017 г. на 450 заявок, поданных в Департамент земельных и имущественных отношений, было предоставлено 80 участков.

Существуют и иные проблемы, с которыми сталкивается бизнес на территории СПВ, – низкий уровень доступности кредитов. Предприниматели зачастую не могут получить заем по причине отсутствия залоговой базы. Для решения данной проблемы в регионах создаются гарантитные

фонды, предоставляющие банку гарантии в случае непогашения кредита. В значительной мере в рамках СПВ ограничиваются возможности ведения малого бизнеса ввиду высоких минимальных вложений, лишения права на льготы и преференции при осуществлении торговли.

Территории опережающего развития и свободный порт Владивосток, безусловно, являются драйверами экономического роста в Дальневосточном федеральном округе, в том числе и за счет интеграции с экономикой стран АТР. Несмотря на схожесть условий ведения бизнеса, СПВ и ТОР обладают разным функционалом. В ТОР существуют установленные направления деятельности, основу которых составляет добыча полезных ископаемых ввиду высокой капиталоемкости (хотя количество таких проектов невелико). В СПВ такая деятельность запрещена, однако отсутствует какая-либо специализация. По состоянию на ноябрь 2019 г. в ТОР осуществляют деятельность почти 450 резидентов. По итогам реализации всех проектов должно быть создано практически 70 тыс. рабочих мест. Объем заявленных инвестиций – 2821 млрд руб. В СПВ деятельность осуществляют 1660 резидентов с заявленных объемом инвестиций 751 млрд руб. Всего планируется создание более 75 тыс. рабочих мест. Фактически вложено пока 400 млрд руб. и создано около 30 тыс. рабочих мест. Однако присутствие иностранных резидентов невелико. В ТОР доля иностранных проектов составляет 9,3 %. Основными странами-партнерами выступают Китай, Южная Корея, Япония и Австралия. В СПВ доля иностранных проектов меньше – 4,7 %. Основными инвесторами также являются Китай, Южная Корея и Япония. Причем китайских проектов в случае с СПВ абсолютное большинство – 64 %, хотя именно китайские проекты в большинстве своем находятся в подготовительной стадии разработки бизнес-плана, сбора документации для получения участка (СПВ), закупки оборудования и соблюдения соответствующих формальностей. Отраслевая специализация ТОР и СПВ весьма диверсифицирована. В ТОР преобладают проекты в сфере строительства, сельского хозяйства и пищевых продуктов, в СПВ – недвижимость и услуги. Именно сфера девелопмента имеет наибольшую популярность среди иностранных инвесторов. Таким образом, спрос на СПВ и ТОР со стороны иностранных инвесторов хоть и имеется, но остается довольно умеренным ввиду упомянутых ранее проблем. Стоит заметить, что внешнеэкономический аспект специальных зон на Дальнем Востоке заключается не только в привлечении инвестиций, но и в развитии внешнеторговой деятельности. К сожалению, оценить вклад резидентов СПВ и ТОР во внешнюю торговлю трудно. Однако можно предположить, что как минимум в рамках СПВ он невелик ввиду трудностей применения процедуры свободной таможенной зоны. Вероятно, что в случае решения этой проблемы вклад резидентов специальных экономических зон на Дальнем Востоке России возрастет.

Вопросы для самоконтроля

1. В чем заключаются основные различия ТОР и СПВ?
2. В каких регионах ДФО действует режим СПВ?
3. Каковы особенности налогообложения в свободном порту Владивосток?
4. Насколько административные преференции СПВ совпадают с ТОР?
5. Какие виды деятельности запрещены в СПВ?
6. Какие виды деятельности не пользуются государственной поддержкой в рамках свободного порта Владивосток?
7. Какой проект с участием иностранного капитала является наиболее заметным в рамках СПВ?
8. Как можно оценить эффективность работы свободного порта Владивосток?
9. Каковы основные проблемы, с которыми сталкивается бизнес при ведении деятельности в СПВ?
10. Опишите итоги работы СПВ и ТОР в аспекте иностранных инвестиций и внешнеторговой деятельности.

6.3. Специальный административный район на Дальнем Востоке

По замыслу Минэкономразвития, специальные административные районы, в том числе на острове Русском, должны составить конкуренцию зарубежным офшорам и привлечь иностранные компании в российскую юрисдикцию. Однако концепция «российских государственных офшоров» вызывает ряд сомнений у экспертов.

Россия уже давно пытается вводить зоны с льготным режимом налогообложения. В 1990-х гг. это были специальные соглашения с деловым обществом, снижавшие региональную часть налога на прибыль. В 2005 г. был принят закон об особых экономических зонах (ОЭЗ), реализация которого никак не сочеталась с передовым зарубежным опытом. ОЭЗ создавались в местах, где полностью отсутствовала инфраструктура, которую приходилось финансировать за счет федерального и региональных бюджетов. Для каждой зоны также создавалась своя управляющая компания, что формировало огромную сеть структур. Уже в 2016 г. был введен мораторий на создание ОЭЗ ввиду их неэффективности. Концепция САР отчасти повторяет тот же опыт, предполагая создание государственного офшора, что в мире уже не практикуется. При формировании концепции САР не была учтена возможность миграции российского бизнеса из других регионов, что может привести к многомиллиардным потерям региональных и федерального бюджета.

В рамках федерального закона о САР иностранные организации, являющиеся нерезидентами, могут без ограничений проводить валютные операции и расчеты. Транзакции осуществляются без ограничений и без

открытия счетов на территории Российской Федерации. Нерезидентам можно будет проводить между собой операции с внутренними ценными бумагами. Ощутимые налоговые послабления получат международные холдинговые компании. Для них предусмотрена нулевая ставка по налогу на дивидендную прибыль. Однако это касается только тех нерезидентов, которые не менее года владеют долей не менее 15 % в уставном капитале юридического лица. Если международный холдинг является публичной компанией, на выплату дивидендного дохода будет действовать ставка 5 %. Доходы, полученные при продаже акций или долей участия в уставном капитале российских и иностранных компаний, налогом не облагаются.

Причины введения закона о специальных административных районах, скорее всего, лежат во внеэкономической плоскости. В апреле 2018 г. со стороны США были введены санкции в отношении ряда крупных российских компаний: «РУСАЛ», «Группа ГАЗ», агрохолдинг «Кубань», «ЕвроСибэнерго» и др. Санкции предполагали блокировку активов компаний в США и запрет для американских граждан на ведение бизнеса с ними. Если ранее компенсации таким компаниям предоставлялись в форме налоговых льгот и гарантированных государственных заказов, то теперь предполагается, что для смягчения санкционного эффекта те переведут свои зарубежные активы в российскую юрисдикцию, что можно расценивать как инструмент репатриации российского капитала из зарубежных офшоров.

Реализация идеи специальных административных районов не внушиает оптимизм. Даже если российские компании, находящиеся под санctionами, сменят юрисдикцию, это привлечет не более 750 млн руб. в каждый из САР. На создание инфраструктуры и строительство объектов на острове Русском были потрачены куда большие объемы средств. Даже инициаторы проекта дают оценку суммарных привлеченных инвестиций не более 1 млрд долл. США, что все еще недостаточно для покрытия вложенных в развитие островов средств.

Существовало предположение, что в САР на острове Русском могут зарегистрироваться японские и китайские компании, однако «российский офшор» неконкурентоспособен в сравнении с аналогичными зонами в Гонконге и Сингапуре. Можно выделить 4 причины, по которым российские САР неконкурентоспособны:

- финансовая инфраструктура регионов не соответствует международным стандартам;
- Россия обязана передавать финансовую информацию другим странам;
- крупный бизнес предпочитает англосаксонскую систему права;
- международные компании, желающие стать резидентами САР, могут попасть под санкции со стороны США.

Первым участником САР на острове Русском стала компания «Финвижн Холдингс», один из ключевых акционеров банка «Восточный».

Соглашение было подписано в рамках четвертого Восточного экономического форума. Вторым резидентом стала кипрская компания «Доналинк», владеющая иностранными и российскими (в том числе дальневосточными) активами. Фирма планирует продолжать хозяйственное присутствие на Дальнем Востоке. При этом бенефициарами указанных компаний являются российские граждане.

На ВЭФ-2019 была проведена сессия, посвященная специальным административным районам. За год работы на острове Русском появилось всего два участника САР, на острове Октябрьском в Калининградской области – 10. На самой сессии никого из участников не было, что объяснили конфиденциальностью. Такие результаты сложно назвать плохими, учитывая сроки редомициляции, так как в первую очередь необходимо сняться с учета в стране регистрации. На Кипре эта процедура довольно легкая, однако даже она занимает не меньше 6 месяцев. Сложнее всего сменить место регистрации юридического лица в Нидерландах.

Заместитель министра экономического развития России Илья Торосов заявил, что российскими офшорами интересуются зарубежные компании, не имеющие ничего общего с РФ. Поэтому возможно изменение ряда правил.

Минэкономразвития уже готовит второй пакет преференций для резидентов, в который войдут обнуление НДС на ввоз авиатранспорта, авиадвигателей и личного морского транспорта, который будут регистрировать в открытом Морском реестре.

На ВЭФ-2019 представитель Банка России поделился, что заявления о вступлении в САР поступают один за другим с января 2019 г. Многие резиденты и потенциальные участники офшора уже сейчас делают запросы, касающиеся оценки регистрации разного типа акций. Иностранные права в данном случае сильно отличаются от российского: иногда одна акция может давать 10 голосов или один акционер может иметь один голос вне зависимости от количества акций. Принципиальное значение имеет и курсовая разница при оценке стоимости акций. Представителей налоговой удивляет, насколько убыточными могут оказаться компании из офшора. Однако перерасчет акций уже через месяц может сделать компанию прибыльной. Интересными являются и другие аспекты, связанные с проведением общего собрания акционеров. Иностранные права разрешают собрание акционеров по телефону или другой связи.

Пока режим САР распространяется только на коммерческие организации. Однако в Госдуму уже внесен законопроект, который позволит редомицилировать некоммерческие организации. Проект устанавливает основные положения о международных фондах, порядок и последствия их регистрации, особенности организации деятельности, отчетности, государственного контроля. В пояснительной записке к законопроекту говорится о том, что НКО играют значительную роль в развитии экономики и

общества. К НКО относятся и эндаумент-фонды, занимающиеся финансированием образовательных учреждений и вложениями в венчурные активы. Фонды могут вести любую деятельность: развитие инфраструктуры, создание технопарка, туристической зоны. При этом режим САР может оказаться выгодным для реализации проектов как в России, так и за рубежом, например при строительстве в Приморском крае производственных мощностей с последующим экспортом продукции в АТР.

Вопросы для самоконтроля

1. Каковы вероятные последствия для региональных бюджетов при реализации концепции САР?
2. Какие льготы предлагаются участникам САР?
3. В чем заключается основная причина создания закона о специальных административных районах?
4. Какова максимальная оценка суммарных привлеченных инвестиций благодаря САР?
5. Почему российские офшоры являются неконкурентоспособными по сравнению с аналогичными зонами в Сингапуре и Гонконге?
6. Какие компании стали первыми резидентами САР на острове Русском?
7. Каковы результаты работы специальных административных районов за год?
8. Почему количество резидентов САР невелико?
9. Что включает в себя второй пакет преференций для участников САР?
10. Каковы особенности иностранных юрисдикций при оценке регистрации разных типов акций?
11. Каким образом курсовая разница может отразиться на прибыльности офшорных компаний?
12. На какие компании планируется распространить режим САР?
13. Какие положения содержит новый законопроект?
14. В какие виды деятельности вовлечены фонды?
15. Приведите пример проекта, при котором режим САР окажется выгодным.

6.4. Проекты, финансируемые Фондом развития Дальнего Востока и Арктики

Мостовой переход через р. Амур в ЕАО. Договоренность с Китаем о строительстве моста была достигнута еще в 2008 г. Он должен был стать частью глобального проекта «Новый шелковый путь», суть которого заключается в создании сухопутного транспортного коридора между Китаем и Европой. Предполагалось, что мост удашевит перевозки для российских эксп

портеров, повысит транспортную доступность нескольких дальневосточных регионов и обеспечит рост товарообмена между Россией и Китаем.

Изначально выбор места строительства делался между двумя регионами ДФО: Амурской областью и Еврейской автономной областью. В конечном счете решение было принято в пользу погранперехода «Нижнеленинское – Тунцзян» на территории ЕАО. Определяющим фактором выступило строительство в регионе Кимкано-Сутарского ГОК, где добывают железную руду, перерабатывают ее и везут на северо-восток Китая. Строительство моста до 2026 г. должно было обеспечить прирост ВРП на 10 млрд руб. и рост налоговых поступлений на уровне 3 млрд руб.

В 2013 г. между правительствами России и КНР было подписано соглашение о строительстве железнодорожного мостового перехода «Нижнеленинское – Тунцзян». Китай должен был построить 1900 м, а Россия – оставшиеся 300 м. Пока российская сторона проводила межведомственные согласования и выбирала генподрядчика, китайская сторона свою часть работ завершила. На это ушло два года. После того, как Китай начал высказывать недовольство темпами строительства, проект перешел в ручное управление, и к концу 2017 г. российская часть моста была готова более чем наполовину.

Даты сдачи переправы откладывали не раз. Сначала это был сентябрь 2019 г. Однако из-за паводков строительство пришлось отложить. В начале 2022 г. достроили российскую часть моста, а в ноябре того же года мост «Нижнеленинское» – Тунцзян был открыт для грузоперевозок.

Общая стоимость проекта составляет 10 млрд руб., из которых инвестиции Фонда составляют 2,5 млрд руб. Эффект от реализации до 2026 г. планируется на том же уровне, что и ранее. Дополнительно проект создаст 150 рабочих мест. Среди основных преимуществ стоит отметить сокращение маршрута транспортировки грузов из восточных регионов Российской Федерации в северные провинции Китая на 700 км.

Создание тепличного комплекса по японским технологиям в г. Якутске. Проект реализовался Фондом развития Дальнего Востока и Арктики совместно с российско-японской инвестиционной платформой и Хоккайдо-Корпорэйшн в рамках Стратегии развития агропромышленного комплекса России.

Открытие первой очереди тепличного комплекса на территории опережающего развития «Якутия» (на тот момент ТОР «Индустриальный парк “Кангалассы”») состоялось в декабре 2016 г., когда были введены 1000 м² площадей, где выращиваются овощи при помощи инновационных японских технологий. По содержанию нитратов продукция ТОР «Якутия» является экологически чистой (17–24 мг/кг, в то время как китайские овощи имеют около 300 мг/кг). В 2018 г. урожай составил 28,5 т.

Вторая очередь единственной в мире круглогодичной теплицы на вечной мерзлоте «Саюри» была введена в эксплуатацию в апреле 2019 г.

В 2021 г. завершилось строительство третьей теплицы. После завершения строительства агрокомплекса в 2021 г. на полную мощность выпуск продукции составляет до 2500 т ежегодно. Это позволило покрыть 20% потребности в свежих овощах жителей Якутска и до 8% потребности Республики Саха (Якутии). К 2025 г. тепличный комплекс сможет обеспечивать население Якутска и близлежащих улусов огурцами на 56,4%, томатом – 15,7% и зеленью – на 8%.

Общая стоимость проекта составляет 1,5 млрд руб. Инвестиции фонда составили 300 млн руб. До 2027 г. предполагается увеличение ВРП на 2,9 млрд руб., а прирост налоговых поступлений должен составить 0,3 млрд руб.

Другие проекты, связанные с внешнеэкономической деятельностью, представлены в табл. 6.5.

Таблица 6.5

Проекты Фонда развития Дальнего Востока и Арктики, связанные с внешнеэкономической деятельностью

Проект	Инвестиции	Деятельность	Эффект от реализации
Строительство Находкинского завода минеральных удобрений	Общий объем – 153 млрд руб. Инвестиции Фонда – 7 млрд руб.	Производство метанола на экспорт в Китай, Южную Корею и Японию. Проектная мощность – 1,8 млн т в год	До 2028 г. – увеличение ВРП на 152 млрд руб., прирост налогов на 4,7 млрд руб., создание более 1000 рабочих мест
Строительство горно-обогатительного комбината на месторождении Малмыж	Общий объем – 129,3 млрд руб. Инвестиции Фонда – 7 млрд руб.	Экспорт продукции в страны АТР. Мощность проекта – 56 млн т руды в год	До 2029 г. – увеличение ВРП на 198 млрд руб., прирост налогов на 11 млрд руб.
Развитие аэропорта Хабаровска	–	Модернизация аэропорта позволит повысить качество обслуживания, нарастить пропускную способность и создать крупный авиахаб, соединяющий Россию со странами АТР	До 2026 г. – увеличение ВРП на 10,4 млрд руб., прирост налогов на 0,7 млрд руб.
Развитие сети воздушных перевозок на Дальнем Востоке	Общий объем – 1,2 млрд руб. Инвестиции Фонда – 0,25 млрд руб.	Расширение парка малой авиации в ДФО и стимулирование экономической активности в регионе	До 2026 г. – увеличение ВРП на 0,76 млрд руб., прирост налогов на 0,3 млрд руб., прирост пассажиропотока на 17,9 тыс. чел.

Вопросы для самоконтроля

1. Когда была достигнута договоренность с Китаем о строительстве моста?
2. В чем преимущества проекта мостового перехода через реку Амур в ЕАО?
3. Каков эффект от реализации проекта мостового перехода для ЕАО?
4. Почему российская сторона не выполнила свои обязательства в срок?
5. В чем состоит уникальность тепличного комплекса в Якутии?
6. Насколько тепличный комплекс сможет удовлетворить потребности местных жителей в сельскохозяйственной продукции?
7. Какой эффект на регион окажет реализация проекта круглогодичной теплицы в Якутии?
8. Какие другие проекты, связанные непосредственно с внешней экономической деятельностью, финансируются Фондом развития Дальнего Востока и Арктики?
9. Какой объем инвестиций потребуют другие проекты?
10. Каков эффект от реализации других проектов?

7. МЕЖДУНАРОДНЫЙ АСПЕКТ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ РОССИИ

7.1. Международный туризм на Дальнем Востоке

Международный туризм является одной из форм международных экономических связей, поэтому напрямую связан с внешнеэкономической деятельностью. Туризм позволяет диверсифицировать экономику страны и макрорегиона в частности. Учитывая сырьевую направленность экспорта Дальнего Востока России, развитие данной сферы является крайне актуальным.

Дальний Восток обладает значительным потенциалом развития всех видов туризма, однако уровень его использования остается недостаточным. ДФО характеризуется уникальными природно-климатическими ресурсами, богатым историческим наследием и перспективным территориальным расположением. Все это позволяет организовывать экзотический, культурно-исторический, военно-патриотический, экологический, круизный, этнографический виды туризма. Доступны также акватуризм, спелеотуризм и игорный бизнес как отдельный вид туризма, о котором речь пойдет позже.

Если ранее большинство туристических фирм специализировались на организации туров россиян за рубеж (65 % от общего числа туров), то сейчас ситуация изменилась. Ослабление рубля в 2014 г. дало больше возможностей иностранцам. На Дальнем Востоке их чаще всего привлекает природа, история и культура коренных народов, оздоровительные комплексы, рыбалка и охота, спортивный туризм и экотуризм.

Реализации туристского потенциала ДФО мешают следующие проблемы:

- слаборазвитая туристическая инфраструктура;
- практически полное отсутствие дорожной сети на севере Дальнего Востока;
- обширная площадь Дальнего Востока, вследствие чего возникает «распыленность»;
- отсутствие прямой финансовой поддержки;
- недостаток квалифицированных кадров;
- неадекватная рекламно-информационная и имиджевая политика.

Частным случаем первой проблемы является высокая стоимость авиабилетов. Из-за этого ограничивается турпоток не только жителей европейской части России, но и жителей европейских стран. В крупных городах Дальнего Востока (Хабаровске, Владивостоке и др.) практически отсутствуют гостиницы эконом-класса, а построенные отели рассчитаны на состоятельных людей. В данном случае вполне применим опыт Гонконга и Сингапура по созданию хостелов. Проблему высоких цен усугубляет слаборазвитая дорожная сеть на севере Дальнего Востока, что снова предполагает большие расходы на отдых.

Нехватка профессиональных гидов и проводников также вносит своей вклад. Такие специалисты должны хорошо знать окружающую среду и особенности жизнедеятельности человека в ней. Кроме того, предполагается знание иностранного языка, умение использовать современные средства транспорта и связи. Подготовка данных кадров должна вестись целенаправленно.

Проблема грамотного позиционирования не позволяет полноценно реализовать потенциал Дальнего Востока. Необходимо уделять особое внимание таким объектам, как Байкал, Амур, Камчатка в качестве центров отдыха. Названные проблемы являются общероссийскими.

Развитие въездного туризма из зарубежных стран во многом определяется состоянием приграничной и таможенной инфраструктурой. В связи с этим необходима реконструкция портов в местах высадки и стоянки туристов, развитие малой авиации, модернизация аэропортов, вокзалов, строительство дорог к ключевым туристическим объектам. Для решения проблем необходима четкая маркетинговая стратегия, формирующая бренд курортных городов и туристических объектов.

Событийный туризм – значимая часть культурного туризма, ориентированная на посещение дестинаций в определенное время в связи с каким-либо событием. В последнее время его актуальность выросла в разы. Например, во Владивостоке ежегодно проходит Тихоокеанский туристский форум, на котором проводится международная туристская выставка, где российские и зарубежные компании представляют туристические проекты. Считается, что событийный туризм позволяет оперативно прогнозировать спрос и осуществлять демократичную ценовую политику.

Одним из преимуществ событийного туризма является его ежегодное пополнение событийными турами (случайными или плановыми). Причем случайные часто переходят в разряд регулярных. Планирование событийного туризма содержит следующие этапы:

- выявление тенденций прибытия туристов;
- анализ характеристик туристов;
- анализ видов туризма;
- выявление предпочтений туристов к транспорту, инфраструктуре;

- сегментация рынка, выделение клиентов с иными потребностями и установками в отношении событийного туризма;
- исследование достопримечательностей, представляющих интерес для туристов;
- анализ экологической ситуации;
- обследование имеющихся средств размещения, кафе, банков, больниц;
- определение конкурентных факторов региона;
- прогнозирование вклада туризма в экономику региона, государства.

Событийный туризм на Дальнем Востоке России набирает обороты. Некоторые события действительно поражают своими масштабами. Например, праздник «Ысыах» (якутский новый год) получил статус всероссийского; ежегодно собирает 150 тыс. чел. За 30 км от Якутска строится туристический комплекс «Северная мозаика», рассчитанный на 196 тыс. чел. Инвестиции составляют 2,5 млрд руб. По оценкам некоторых экономистов, рубль, вложенный в событийный туризм, приносит региону 30 руб.

За последние годы сформировались следующие тематические виды событийного туризма на Дальнем Востоке России:

- национальные фестивали и праздники;
- театрализованные шоу;
- фестивали кино и театра;
- фестивали музыки;
- гастрономические фестивали;
- фестивали и выставки цветов;
- модные показы;
- аукционы;
- спортивные события;
- международные технические салоны.

Событийный туризм, безусловно, является инструментом развития туризма (в том числе и международного) на Дальнем Востоке России. Современного туриста не устраивает стандартная модель поведения вида «море – солнце – пляж». На смену ей приходит «национальные традиции – пейзаж – событие».

Туризм в приграничных регионах на территории Дальнего Востока имеет свои любопытные парадоксы. Для их выявления необходимо проанализировать доходы коллективных средств размещения (КСР), представляющих из себя любой объект, который на постоянной основе обеспечивает туристам размещение для ночевки (гостиницы, хостелы и т.п.), и факторы, влияющие на эти доходы. В исследовательских целях в качестве приграничных районов были взяты Забайкальский край, Республика Бурятия, Алтайский край, Амурская область, Хабаровский край, Приморский край. В качестве факторов, влияющих на доходы, взяты количество

туристов, посетивших регион, число ночевок в КСР и число мест в КСР региона.

При проведении линейного регрессионного анализа выясняется, что в некоторых регионах рост указанных факторов ведет к снижению доходов КСР, что вызывает определенные вопросы. В частности, для Забайкальского края рост каждого фактора приводит к снижению доходов КСР. Причем основное внимание следует уделить числу ночевок в КСР. Отрицательная зависимость между этим фактором и доходами КСР свидетельствует о преобладании доходов от предоставления иных услуг, кроме проживания. Вполне вероятно, что причиной является развитый теневой сектор в сфере туризма. Аналогичная ситуация выявлена в Бурятии, Амурской области, Хабаровском крае и Алтайском крае. Еще одной причиной сложившейся ситуации может служить неполнота отчетности по КСР. В Амурской области и Забайкальском крае число мест в КСР оказалось наименьшим среди других регионов.

Тем не менее в приграничных регионах Дальнего Востока наблюдается положительная тенденция в плане развития сильных сторон туризма. Например, в Амурской области развивается «космический» туризм на базе космодрома «Восточный». Там организуются трансферты к специальным смотровым площадкам во время запуска ракет. В Республике Бурятия происходит формирование туристического бренда в виде озера Байкал. Причем этническое разнообразие населения данного региона способствует развитию этнокультурного туризма. В Приморском крае существенное внимание уделяется туристам из стран Азиатско-Тихоокеанского региона, что с 2009 по 2016 г. привело к увеличению потока иностранных туристов на 162,7 %. В регионе активно развивается познавательный туризм в заповедных зонах, хотя пока им интересуются в основном местные жители. В других странах (США, Канаде, Швеции, Германии) такой вид туризма уже стал полноценной экспортной индустрией; служит хорошим источником дохода. Данный факт открывает широкие перспективы перед Приморьем. В Хабаровском крае власти также развивают пограничный туризм. Сотрудничество ведется с такими китайскими провинциями, как Гуандун, Ляонин, Хайнань, Хэбэй, Хэйлунцзян и Шаньдун. В других регионах существуют свои программы развития приграничного туризма.

Одним из важнейших инструментов развития туризма на Дальнем Востоке является проект «Восточное кольцо России». Он призван реализовать потенциал дальневосточных и сибирских регионов. Данный проект нашел свое отражение в стратегии развития Дальнего Востока и Забайкалья. Объединяя 12 субъектов РФ, «Восточное кольцо России» будет способствовать росту конкурентоспособности этих субъектов, увеличению турпотока в них, что должно привести к улучшению социально-экономического положения. Соглашение о реализации проекта было за-

ключено в рамках второго Восточного экономического форума между Министерством культуры РФ, Федеральным агентством по туризму и высшими исполнительными органами государственной власти в регионах. Федеральные и региональные власти договорились о взаимодействии по вопросам финансирования мероприятий, продвижения проекта (междурядного и т.п.) и расширения международного сотрудничества.

В основе идеи «Восточного кольца России» лежит разработка межрегиональных маршрутов. Пока существует 7 маршрутов: «Восточное ожерелье», «Восточное кольцо», «Пять стихий», «Тигровый бриллиант», «Легенды Тихого океана», «Огненный тигр» и «Праздник вкуса». Базой для них служат якорные туристские объекты на территории 12 субъектов ДФО и СФО. Направленность туров зависит от компоновки объектов; делится на культурную, экологическую, гастрономическую, морскую и др.

Приморский край совместно с другими регионами разработал еще 30 маршрутов, которые в скором времени должны перейти в активную фазу. Он входит в 29 из них, Камчатский край – в 14, Хабаровский край – в 13, Сахалинская область – в 8, Республика Саха (Якутия) – в 7, Иркутская область – в 3. Маршруты находятся в стадии доработки, но уже могут использоваться в качестве основы для будущих туристических программ.

В истории развития туризма на Дальнем Востоке существует и печальный опыт использования специальных инструментов поддержки. Таковым является особая экономическая зона туристско-рекреационного типа (ОЭЗ ТРТ) «Байкальская гавань», расположенная на территории Бурятии. Счетная палата РФ уже не раз говорила о неэффективности механизма ОЭЗ в России. Отдача от вложенных инвестиций оказалась минимальной.

ОЭЗ ТРТ «Байкальская гавань» была создана в 2007 г. по решению Правительства РФ. Расположилась она в 110 км от Улан-Удэ, заняв более 3,5 тыс. га. В 2010 и 2011 гг. была построена и введена в эксплуатацию основная инфраструктура, на что из бюджета были выделены миллиарды. В Бурятии ожидали, что турпоток увеличится в 4 раза, а инвестиции резидентов составят 36 млрд руб. Однако ОЭЗ ожиданий не оправдала. На федеральном уровне произошел отказ от территории, управление было передано региону. К 2021 г. должны произойти положительные изменения, иначе ОЭЗ будет закрыта. Одной из причин неудачной реализации стало невыполнение резидентами условий соглашений, а новые реальные инвесторы не могут зайти в зону из-за того, что земля уже занята.

Таким образом, туризм на Дальнем Востоке получил хороший толчок к развитию только в последние годы. Реализация крупных проектов, понимание трендов отрасли, инфраструктурные преобразования помогли увеличить общий турпоток в ДФО. При этом жители России охотнее

посещают макрорегион, чем иностранцы, хотя рост наблюдается по обоим направлениям. По данным Восточного центра государственного планирования, в 2023 г. две трети туристов в Дальнем Востоке пришлось на Приморский край, Хабаровский край и Республику Бурятию. Причем доля Приморского края составила более 30 % от всех путешествий, а количество иностранных туристов – более 2 млн (+44 % к 2022 г.). Географическая близость ДФО обуславливает интерес жителей АТР к региону. Основную долю иностранных туристов составляют жители Китая (54 % по итогам 2024 г.), а также Японии, Южной Кореи и Вьетнама. С введением упрощенного визового режима интерес к Дальнему Востоку возрос у туристов из Индии. Текущие тренды в сфере туризма предполагают создание туристических кластеров в регионах, на которые Правительство РФ планирует выделить 7,8 млрд руб.

В марте 2024 г. губернатор Приморского края Олег Кожемяко представил Президенту России Владимиру Путину проект круглогодичного морского курорта в Хасанском округе на совещании по вопросам создания федеральных круглогодичных проектов. Глава государства одобрил строительство туристического объекта, подчеркнув уникальность Дальнего Востока для туристов.

На текущий момент план на создание туробъекта включает три этапа: в 2024–2027 гг. будет создано 750 номеров и привлечено 7,7 млрд руб. инвестиций. Строительно-монтажные работы, отделка и оснащение объектов, благоустройство территории займут 2,5 года. На втором этапе, в 2026–2029 гг., будет создано 1460 номеров и привлечено 11,7 млрд руб. инвестиций. Третий этап (2028–2031) при объеме инвестиций 10,5 млрд руб. включает в себя 1590 номеров. Строительно-монтажные работы, отделка и оснащение объектов, благоустройство территории пройдут с июня 2029 по декабрь 2031 г.

Кластерный подход позволит обеспечить комплексное развитие территории – строительство инфраструктуры, обустройство пропускных пунктов, строительство качественных гостиниц и разработку новых экскурсионных маршрутов. Единый подход к развитию туризма позволит снизить риски инвесторов и привлечь больше частных инвестиций.

Вопросы для самоконтроля

1. Какие виды туризма можно реализовать на территории Дальнего Востока России?
2. Какие возможности дало ослабление национальной валюты для иностранных туристов?
3. Назовите проблемы, мешающие реализовать туристический потенциал ДФО.
4. Что такое событийный туризм?

5. Как происходит планирование событийного туризма?
6. Приведите пример событийного туризма на Дальнем Востоке России.
7. Какие тематические виды событийного туризма получили распространение в ДФО?
8. Как можно охарактеризовать старую модель поведения туриста и какая новая модель пришла ей на смену?
9. Какие парадоксы туристической отрасли существуют в приграничных регионах Дальнего Востока России?
10. О чём говорит отрицательная связь доходов коллективных средств размещения и число ночевок в КСР?
11. Какие положительные тенденции наблюдаются в сфере туризма в субъектах ДФО?
12. В чём заключается идея «Восточного кольца России»?
13. Какие межрегиональные маршруты уже существуют в рамках проекта?
14. Почему потенциал ОЭЗ ТРТ «Байкальская гавань» не был реализован?
15. Какова дальнейшая судьба «Байкальской гавани»?
16. Кто чаще посещает регионы ДФО: жители России или иностранные туристы?
17. Какой регион Дальнего Востока является наиболее популярным у туристов?
18. Кто составляет основную долю иностранных туристов?
19. Жители каких стран АТР посещают Дальний Восток России?
20. Что позволяет обеспечить кластерный подход к сфере туризма?

7.2. Международная миграция на Дальнем Востоке

Глобализация современных миграционных процессов требует от органов власти выработки упреждающей национальной, демографической и миграционной политики, которая не позволит изменить этническую структуру отдельных регионов. Учитывая, что трансграничная миграция имеет не только политические, но и экономические причины, необходимо уделить особое внимание тем территориям, где подобные риски существуют. Так, на Дальнем Востоке России демографическую ситуацию можно охарактеризовать как не самую благоприятную для развития макрорегиона. С 2005 по 2016 гг. доля трудоспособного населения сократилась с 66 до 58 %. Доля населения старше трудоспособного возраста увеличилась с 16 до 22 %. Негативные тенденции сохраняются и сегодня.

Для решения этой проблемы Минвостокразвития была создана программа «Дальневосточный гектар», начавшая действовать с 1 июня 2016 г. Несмотря на заявления некоторых представителей власти, что к

концу того же года на территорию ДФО переедет 30 млн чел., программа себя не оправдала. К концу 2018 г. Дальний Восток потерял более 30 тыс. жителей только за счет оттока населения. При этом россияне прекрасно знают о «Дальневосточном гектаре», но не спешат переезжать. Среди причин отказа они называют холодный климат, проблемы с транспортом, отставание от других регионов по жилищному строительству, низкое качество жизни. Те, кто все же переехал на Дальний Восток, столкнулись с массой проблем: отсутствие инфраструктуры, юридические недоработки и т.д.

Ввиду сложившейся ситуации было принято решение расширить программу и дать гражданам иностранных государств-соотечественников возможность получить гектар земли. Соотечественниками считаются люди (потомки людей), которые относятся к народам, исторически проживавшим на территории России или СССР. Эксперты сомневаются, что миллионы переселенцев из бывших союзных республик поедут на Дальний Восток за гектаром, так как существует более выгодная программа в Ленинградской области, где можно получить 10 га и 3 млн руб. в виде субсидий для ведения фермерского хозяйства.

Китай, дальневосточный сосед России, лишен таких рисков, в связи с чем на Дальнем Востоке растет китайское влияние. Некоторые жители ДФО даже считают КНР стратегической угрозой ввиду незаселенности территорий.

По итогам 2017 г. на территорию РФ въехало 1,4 млн граждан Китая, в том числе 500 тыс. на территорию ДФО. Более миллиона из них целью въезда указали туризм, чуть более 100 тыс. – работу. Миграция носит ма-ятниковый характер и связана с временной трудовой деятельностью. Однако официальная статистика не всегда способна отразить ла-тентные процессы миграции. Тем временем такая миграция возможна благодаря межправительственным документам. Например, Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Китайской Народной Республики о безвизовых групповых туристических поездках (заключено 29.02.2000 г.) позволяет гражданам КНР въезжать на территорию РФ членами туристических групп без оформления визы. По факту формируется перечень организаций, которые в рамках соглашения могут оказывать туристические услуги жителям России и КНР. При этом специальные требования к таким организациям отсутствуют. Более того, туристические группы из Китая сопровождаются также гражданами Китая. Такой механизм позволяет «туристам» нелегально работать на терри-тории РФ.

Данная тенденция не является новой, учитывая население и его плот-ность на северо-востоке Китая. При этом принимаемая властями полити-ка по контролю рождаемости демографическую ситуацию не меняет, в связи с чем население КНР неуклонно растет и скоро может достигнуть

1,6–1,7 млрд чел. Китай также старается минимизировать риски безработицы на своей территории, поэтому власти будут способствовать развитию бизнеса на сопредельных территориях, а в случае использования зон свободной торговли это предполагает беспрепятственное движение рабочей силы через границу. Существуют и другие причины развития текущих миграционных тенденций.

Особое положение китайские трудовые мигранты занимают не только в сфере нелегальной трудовой миграции. Для большинства регионов Дальнего Востока, за исключением Сахалинской области, характерно преобладание квалифицированных иностранных специалистов (КИС) и высококвалифицированных иностранных специалистов (ВКИС) из Китая среди других трудовых мигрантов. В основном они заняты в добыче полезных ископаемых, строительстве и проектировании, сельском хозяйстве, оптовой торговле, деятельности столовых и ресторанов. Для этих категорий существует условие минимальной заработной платы, установленное на федеральном уровне, что и определило их профессиональную структуру, где преобладают директора, управляющие, инженеры, технологии.

Сахалинская область занимает первое место по числу привлеченных КИС и ВКИС, Приморский край – второе. Положение Сахалинской области объясняется наличием предприятий с высокой заработной платой, так как в структуре промышленного производства региона преобладает нефтегазовая отрасль.

Региональная миграционная политика носит больше запретительный характер с целью защиты местного рынка труда. Так, в 2013 г. в Амурской области был введен запрет на привлечение китайских мигрантов в сельское хозяйство, а потребности в трудовых ресурсах были компенсированы гражданами СНГ и КНДР. Причины запрета касаются не только экологических, но и социально-экономических аспектов (борьба с теневым сектором, повышение налоговых поступлений в бюджет региона).

В Магаданской области в 2015 г. введен запрет на прием мигрантов, работающих по патенту, в горнорудной и золотодобывающей отраслях на должности водителей и некоторых других специальностей, так как из-за этого страдают местные специалисты, оставаясь без работы.

В Сахалинской области в 2016 г. ввели запрет на привлечение иностранных граждан, работающих на основании патента, по некоторым видам экономической деятельности (производство кондитерских изделий, хлеба и хлебобулочных изделий, торговля алкоголем и табачными изделиями, деятельность такси, деятельность автомобильного пассажирского транспорта, подчиняющегося расписанию). Целью запрета стала необходимость баланса трудовых ресурсов в регионе путем приоритетного устройства российских граждан.

В 2017 г. в Республике Саха (Якутии) введен запрет на привлечение иностранных граждан, работающих по патенту, в 14 видах экономической деятельности (транспортные перевозки, образование, торговля, здравоохранение и др.). Запрет был установлен в связи с высоким уровнем безработицы в регионе.

Таким образом, возможно изменение географии трудовых мигрантов на Дальнем Востоке России. Вероятно увеличение доли стран дальнего зарубежья и СНГ, так как они не подпадают под запрет трудовой деятельности.

Вопросы для самоконтроля

1. Как можно охарактеризовать демографическую ситуацию на Дальнем Востоке России?
2. Почему «Дальневосточный гектар» не оправдал ожиданий?
3. Каким образом «Дальневосточный гектар» стал вовлечен во внешнеэкономическую деятельность ДФО?
4. Сколько граждан Китая въехало на территорию ДФО по итогам 2017 г.?
5. Какие нелегальные возможности предоставляет упомянутое Соглашение от 29.02.2002 г. для граждан КНР, указывающих в целях въезда туризм?
6. Чем объясняются тенденции усиления китайской миграции?
7. В каких сферах чаще всего заняты квалифицированные и высококвалифицированные иностранные специалисты в регионах ДФО?
8. Какие должности чаще всего занимают квалифицированные и высококвалифицированные иностранные специалисты в регионах ДФО?
9. Как можно охарактеризовать региональную миграционную политику?
10. Приведите примеры запретов на привлечение иностранной рабочей силы в регионах Дальнего Востока России.

7.3. Дальний Восток и Япония

Главная задача Японии на Дальнем Востоке России заключается в поддержке развития японского бизнеса с целью разрешения территориального вопроса и заключения мирного договора. Сотрудничество с Японией в ДФО предполагает работу в двух направлениях: нефтегазовая сфера, в которую вовлечены крупные компании, и другие отрасли, в которых заинтересованы средние и малые предприятия.

В сфере энергетики большие надежды связывались с преодолением последствий аварии на АЭС «Фукусима» в 2011 г. Предполагалось, что интенсификация сотрудничества будет происходить за счет наращивания Японией импорта сжиженного природного газа (СПГ). Ожидания

не оправдались, однако уже в новом десятилетии появились возможности расширения российско-японского сотрудничества.

Вне сферы энергетики сотрудничество двух стран основывается на использовании малыми и средними японскими предприятиями специальных режимов для ведения экономической деятельности на Дальнем Востоке. Новыми направлениями стали сельское хозяйство, туризм, здравоохранение и т.д.

После того, как в 2012 г. к власти в Японии пришла администрация Синдзо Абэ, японский бизнес получил поддержку и стимул к участию в развитии Дальнего Востока России. Это подтверждает тот факт, что премьер-министр трижды посещал пленарное заседание Восточного экономического форума начиная с 2016 г. Основным мотивом является, безусловно, решение территориального вопроса, однако для этого необходимо взаимное доверие между Россией и Японией, формируемое через совместную экономическую деятельность, в том числе и на Курильских островах.

Моментом активизации отношений между Россией и Японией считается март 2012 г., когда Путин на пресс-конференции с зарубежными журналистами произнес фразу «хикаваке», в дзюдо означающей «ничья». После глобального финансово-экономического кризиса 2008 г. центр тяжести в мировой политике и экономике сдвинулся в сторону стран АТР. Россия начала проводить диверсификацию экономических партнеров, чтобы снизить зависимость от стран Евросоюза. С одной стороны, самым важным партнером является Китай, с другой – нельзя отдавать весь приоритет одной стране, что опять же увеличивает зависимость. Таким образом, целью администрации В.В. Путина стало расширение экономических связей через Дальний Восток с Японией, Южной Кореей и другими странами.

С 2012 г. контакты между Японией и Россией на высшем уровне стали происходить чаще. В апреле 2013 г. премьер-министр Абэ и делегация из 120 японских бизнесменов посетили Москву, проведя встречу с Путиным. В феврале 2014 г. Абэ присутствовал на закрытии Олимпийских игр в Сочи. Однако после этого встречи на некоторое время прекратились из-за кризиса на Украине. Япония, являясь членом Группы семи, присоединилась к западным санкциям против России, хотя они оказались гораздо мягче по сравнению с санкциями США и ЕС. В 2015 г. встречи возобновились, а в мае 2016 г. на саммите в Сочи был предложен план сотрудничества России и Японии, состоящий из 8 пунктов:

- 1) увеличение продолжительности здоровой жизни российских граждан за счет повышения уровня медицинского обслуживания;
- 2) градостроительство с целью создания комфортной и чистой среды, обеспечивающей уютную и активную жизнь;
- 3) существенное увеличение обменов и сотрудничества между японскими и российскими предприятиями малого и среднего бизнеса;

4) сотрудничество в области развития энергетики, расширение производственных мощностей;

5) поощрение диверсификации промышленной структуры РФ и повышение производительности;

6) развитие промышленности на Дальнем Востоке, формирование в этом регионе экспортной базы на рынке Азиатско-Тихоокеанского региона;

7) сотрудничество в области передовых технологий с объединением знаний Японии и России;

8) стремительное расширение двусторонних гуманитарных обменов на различных уровнях.

Еще до 2012 г. диверсификация в направлении стран АТР происходила в области энергетики. Так, проекты «Сахалин-1» и «Сахалин-2», в которых участвует японский бизнес, позволили начать экспорт нефти в Японию в 1999 и 2005 гг. соответственно. История реализации этих проектов продемонстрирована в табл. 7.1, 7.2.

Таблица 7.1

История реализации проекта «Сахалин-1»

Год	Событие
1977	На месторождении Одопту установлено наличие потенциальных запасов нефти и (или) газа
1979	На месторождении Чайво установлено наличие потенциальных запасов нефти и (или) газа
1989	На месторождении Аркутун-Даги установлено наличие потенциальных запасов нефти и (или) газа
1996	Вступило в силу Соглашение о разделе продукции (СРП)
1995–2000	Период поисково-разведочных работ. Пробурено 7 оценочных скважин и получены данные трехмерной сейсморазведки
2001	Подтвердилась рентабельность проекта. Получено одобрение государственных органов РФ
2004	Одобрено технико-экономическое обоснование строительства
2005	Началась добыча нефти на месторождении Чайво
2006	Введена система транспортировки нефти в Де-Кастри (Хабаровский край)
2007	«Эксон Нефтегаз Лимитед» завершила бурение скважины Z-11 (11 282 м)
2008	«Сахалин-1» получил награду за отличное качество проектной интеграции на Международной конференции по нефтегазовым технологиям
2009	Началось бурение на месторождении Одопту
2010	Началось промышленное производство нефти на месторождении Одопту

Окончание табл. 7.1

Год	Событие
2011	На месторождении Одопту установлен новый мировой рекорд по бурению скважин с большим отходом забоя от вертикали
2012	Отгрузка пятисотого нефтяного танкера с нефтеотгрузочного терминала Де-Кастри (Хабаровский край). Завершены строительство и установка основания платформы Беркут, которое будет установлено на месторождении Аркутун-Даги. Поставки газа в Хабаровский край достигли 10 млрд м ³ . Состоялось открытие Технического нефтегазового института СахГУ
2013	«Эксон Нефтегаз Лимитед» выделила 5 млн долл. США на реализацию социальных программ в сфере образования и здравоохранения в Сахалинской области
2014	Установлен новый рекорд бурения скважин. Завершена установка верхних строений морской платформы «Беркут»
2015	Началась добыча на месторождении Аркутун-Даги

Таблица 7.2

История реализации проекта «Сахалин-2»

Год	Событие
1994	Создана компания «Sakhalin Energy». Заключено соглашение о разработке Пильтун-Астохского и Лунского месторождений нефти и газа на условиях раздела продукции
1996	Началась реализация первого этапа проекта
1999	На Пильтун-Астохском была добыта первая нефть
2003	Начался второй этап, направленный на комплексное освоение Пильтун-Астохского и Лунского месторождений
2007	«Газпром» стал участником проекта
2009	На Сахалине начал работу первый в России завод по производству сжиженного природного газа. Проектная мощность двух технологических линий завода – 9,6 млн т СПГ в год
2015	«Газпром» и «Shell» подписали Меморандум по реализации проекта строительства третьей технологической линии СПГ-завода. Определены целевые сроки проекта, а также дальнейшие шаги и основные принципы взаимодействия сторон при подготовке проекта к окончательному инвестиционному решению

Восточно-японское землетрясение и авария на «Фукусиме» в марте 2011 г. увеличили спрос Японии на поставки СПГ. Ождалось расширение сотрудничества Японии и России в этой области. В 2010 г. объем экспорта российского СПГ в Японию составил 6 млн т, а в 2013 г. увеличился до 8,6 млн т. После достижения пиковых значений объемы снизились до менее 8 млн т. 2020 г. для Сахалина выдался рекордным, по проекту

было добыто нефти и газового конденсата более 12,4 млн т. В 2022 г. добыча нефти на проекте «Сахалин-1» сократилась вдвое по сравнению с аналогичным периодом в 2021 г. (11 млн т). С 16 сентября 2022 г. компания «Exxon Neftegas Ltd» полностью остановила добычу сырья. В октябре 2022 г. Президент России Владимир Путин поручил Правительству создать нового, российского, оператора проекта «Сахалин-1». Доли в новой компании при её учреждении автоматически получат только российские участники «Сахалин-1» – «Сахалинморнефтегаз-шельф» и «РН-Астра» – пропорционально количеству принадлежащих им акций проекта (11,5 и 8,5 % соответственно). Такой уровень существенно уступает поставкам СПГ из Катара и Австралии. Основной причиной стала ограниченность возможностей проекта «Сахалин-2». Еще до 2011 г. у «Газпрома» были планы по строительству нового СПГ-завода во Владивостоке, а в 2012 г. начались дебаты по поводу частичной либерализации монополии «Газпрома» на экспорт газа. Инициатива исходила от «Новатэка» и «Роснефти». Обе компании получили права на экспорт в 2013 г. Тогда «Роснефть» планировала строительство нового предприятия по производству СПГ на Дальнем Востоке. Японские инвесторы намеревались участвовать в данном проекте, однако тот не был запущен. 30 июня 2022 г. Президент России Владимир Путин подписал указ о передаче проекта «Сахалин-2» новому отечественному оператору. Причиной решения стала «угроза национальным интересам России и её экономической безопасности» в результате нарушений по разработке месторождений иностранными физическими и юридическими лицами. 1 сентября 2022 г. компания «Shell» заявила о выходе из проекта «Сахалин-2». Другие иностранные компании «Mitsui» и «Mitsubishi» договорились о передаче своих долей вновь созданной компании. Оставшемуся партнёру «Газпрому» принадлежит 50 % нынешнего оператора.

Говоря о неэнергетическом сотрудничестве, стоит отметить ряд компаний с японским капиталом, работающих в специальных экономических зонах на Дальнем Востоке. В середине 2018 г. в ТОР таких компаний было 6. Две из них, «JGC Evergreen» и «Sayuri», занимающиеся созданием теплиц, уже были описаны ранее. Российско-японское предприятие «Хонока-Сахалин» начало работу над созданием спа-курорта в японском стиле на острове Сахалин. Японское предприятие «Arai Shouji» планирует создать два совместных предприятия: одно по переработке автомобилей, другое – по производству запчастей для электрокаров. Еще одним совместным является предприятие «Мазда Соллерс», осуществляющее деятельность по сборке автомобилей во Владивостоке с 2012 г.

Несколько резидентов расположились на территории свободного порта Владивосток. Среди них стивидорная компания «Славянский лесной терминал», которая планирует построить заводы по глубокой переработке древесины и производству пиломатериалов в Приморье, а также «JGC

«Hokuto Healthcare Service», открывшая во Владивостоке реабилитационный центр. Таким образом, происходит углубление диверсификации японского бизнеса на территории Дальнего Востока России.

Теруо Асада, председатель Японо-российского комитета по экономическому сотрудничеству, в ходе российско-японского форума в Москве сформулировал три предложения Правительству РФ: улучшение инфраструктуры, продление периода освобождения от налогов и сопровождение и обслуживание инвестиций. Что касается третьего пункта, то в феврале 2018 г. была создана платформа для поддержки японских инвестиций на Дальнем Востоке. Суть платформы заключается в оказании консультационных услуг японским фирмам, желающим вести свою деятельность на территории ТОР и СПВ. Более того, в сентябре 2017 г. был создан Российско-японский инвестиционный фонд, в который каждая сторона обязалась вложить по 500 млн долл. США.

Экономическую деятельность на Курильских островах планируется осуществлять в следующих направлениях: аквакультура и морепродукты, развитие туризма, тепличное овощеводство, снижение объемов мусора, генерация ветровой энергии. Правовой механизм реализации подобных проектов находится в стадии разработки.

Российско-японское сотрудничество на Дальнем Востоке сосредоточено в основном на энергетическом секторе. Вполне вероятно, что уже в ближайшие годы будут подписаны долгосрочные контракты на поставки СПГ в Японию. Работа над расширением завода по производству СПГ в рамках проекта «Сахалин-2» продолжается, а «Роснефть» все еще держит в планах строительство своего предприятия по производству СПГ в ДФО.

Обсуждаются и новые проекты в области транспортировки СПГ. Так, «Новатэк» и несколько крупных японских компаний планируют реализовать проект по перевалке и маркетингу сжиженного природного газа в Камчатском крае. Предполагается создание береговой инфраструктуры, позволяющей перегружать СПГ с газовозов ледового класса на обычные танкеры. Однако подобные проекты существуют не только в России. Уже сейчас им придется столкнуться с жесткой конкуренцией со стороны США и Австралии, а залогом успеха станет одновременная реализация проектов и конкурентоспособные цены.

Разумеется, следует учитывать, что в период пандемии и после 2022 г. большинство проектов претерпели критические изменения, но оценка последствий этих событий требует отдельного исследования.

Вопросы для самоконтроля

1. В чем заключается главная задача Японии на Дальнем Востоке России?

2. В каких направлениях реализуется сотрудничество между Японией и ДФО?
3. Каковы основные мотивы участия Японии в экономике Дальнего Востока?
4. Когда произошла активизация отношений между Россией и Японией?
5. Какие пункты вошли в план сотрудничества между Россией и Японией?
6. В какие крупные энергетические проекты на Дальнем Востоке вовлечена Япония?
7. Почему поставки СПГ в Японию не смогли превзойти максимум 2013 г.?
8. В каких сферах компании с участием японского капитала осуществляют свою деятельность в ТОР и СПВ?
9. Какие меры поддержки японских инвестиционных проектов уже были созданы?
10. Что является залогом успеха энергетических проектов на Дальнем Востоке?

7.4. Дальний Восток и Китайская Народная Республика

В истории Дальнего Востока нехватка трудовых ресурсов всегда была серьезной проблемой. Отчасти эту проблему удавалось решить привлечением иностранной рабочей силы, в частности китайской. Китайские мигранты отличались трудолюбием и дисциплинированностью, а также не требовали высокого уровня оплаты труда. Рабочая сила из Китая использовалась для строительства дорог, железнодорожных магистралей, портов. Она также привлекалась к добыче золота. Более того, китайцы (а также корейцы) были ключевыми поставщиками продовольствия.

Фундаментом двустороннего стратегического партнерства стало урегулирование территориальных споров. В 2001 г. был заключен Договор о добрососедстве, дружбе и сотрудничестве, а в 2004 г. – Дополнительное соглашение о российско-китайской государственной межгосударственной границе на ее восточной части. Китайское правительство прекрасно понимает, что развитие Дальнего Востока – это проект века для России, а стратегия социально-экономического развития – масштабная программа. Ее ключевые аспекты включают ускоренную интеграцию в АТР, диверсификацию экспортных рынков, продвижение геополитических и экономических интересов России.

Китайские СМИ широко освещают реализацию упомянутой выше стратегии, обращая внимание на создание таких инструментов развития, как ТОРы и СПВ, специализированные политические институты развития Дальнего Востока (Минвостокразвития, КРДВ и т.д.). Китай осознает, что

Дальний Восток России является платформой для углубления российско-китайского партнерства. Стратегия развития ДФО перекликается со стратегией обновления Северо-Восточного Китая и инициативой по созданию экономического пояса Шелкового пути (ЭПШЛ).

В то же время Китай не против сотрудничества России с другими странами Азии: Японией и Южной Кореей. Более того, КНР приветствует улучшение отношений между странами, так как это позволит углубить многостороннее экономическое сотрудничество на Дальнем Востоке.

После распада СССР во взаимодействии Китая и России на Дальнем Востоке можно выделить три этапа:

- 1) спонтанное взаимодействие на основе приграничной торговли;
- 2) сотрудничество соседних регионов;
- 3) стратегическое сопряжение.

Первый этап характерен для 90-х и начала 2000-х гг., когда экономика Дальнего Востока была развалена до такой степени, что местным жителям приходилось ориентироваться на приграничную торговлю. Появление китайцев отвечало потребностям населения ДФО, сыграв важную роль в стабилизации общества. Так как демографическая ситуация на Дальнем Востоке характеризуется негативными тенденциями, трудовая миграция из Китая помогла восполнить дефицит рабочих рук. Особое значение она имела в таких отраслях, как сельское хозяйство, строительство, эксплуатация энергоресурсов.

В эти годы приграничная торговля стала основой взаимодействия между Китаем и российским Дальним Востоком. Однако спонтанность развития торговли приводила и к негативным последствиям. Средства массовой информации зачастую слишком ярко описывали случаи непринглядного поведения представителей обеих стран, что формировало негативный имидж. До сих пор это пагубное влияние дает о себе знать, выражаясь в низком уровне доверия между российскими и китайскими бизнесменами.

Второй этап начался с реализации «Программы сотрудничества между регионами Дальнего Востока и Восточной Сибири Российской Федерации и Северо-Восточной Китайской Народной Республики» (2009–2018). Правительства РФ и КНР начали содействовать развитию ДФО через сотрудничество между приграничными регионами.

В рамках данного этапа планировалась реализация крупномасштабных проектов с участием двух государств. В 2009 г. было представлено 208 ключевых проектов (97 – российских, 111 – китайских). Объемы инвестиций для проектов, находящихся на территории России, планировались на уровне 44 млрд долл. США, на территории Китая – почти 10 млрд долл. США. Большую часть преобразований предполагалось провести в области трансграничной инфраструктуры.

Несмотря на прилагаемые усилия для продвижения проектов, их реализация не оправдала ожиданий. Например, к концу 2016 г. всего 25 из 104 запланированных российской стороной проектов были завершены. Процент успешных проектов со стороны КНР оказался выше (62 %), однако также не достиг плановых показателей. Главной причиной стали расхождения в реализации сотрудничества между Дальним Востоком России и Северо-Восточным Китаем. Китайские проекты предполагали упор на импорт российского сырья, а российские – на развитие обрабатывающей промышленности. В 2011 г. была осуществлена попытка внести корректизы, однако консенсус достигнут не был, так как обе страны разошлись в запросах и потребностях, а, учитывая проходившую тогда трансформацию и недостаточную открытость России и Китая, участие в крупных двусторонних проектах ограничивалось еще больше.

8 мая 2015 г. Китай и Россия опубликовали Совместное заявление о сотрудничестве по сопряжению строительства ЕАЭС и ЭПШЛ. Стороны договорились о следующих приоритетах:

- расширение инвестиций и торговли;
- взаимное облегчение инвестиционного режима и возможностей для сотрудничества;
- реализация крупномасштабных инвестиционных проектов;
- создание совместных индустриальных парков и зон трансграничного экономического сотрудничества;
- улучшение материально-технического снабжения и транспортной инфраструктуры.

В октябре 2015 г. Правительство РФ приняло Концепцию развития приграничных территорий субъектов РФ, входящих в ДФО. В ней изложены цели, задачи и меры, которые необходимо предпринять для осуществления сотрудничества между регионами Дальнего Востока и Северо-Восточным Китаем. Главными приоритетами стали содействие созданию международного транспортного коридора, его интеграция в транспортную сеть СВА, развитие транспортной инфраструктуры, создание благоприятного инвестиционного климата.

Данный этап отличается от Программы сотрудничества, принятой в 2009 г., тем, что текущее взаимодействие на Дальнем Востоке России отвечает потребностям России и КНР. С 2015 г. Китай начал перестраивать промышленность, снижая спрос на сырье и выходя на экспорт производственных мощностей. Россия после экономического кризиса 2014 г. начала проводить политику импортозамещения, в рамках которой приоритетом стало развитие производства на Дальнем Востоке с целью снижения зависимости от энергетических отраслей.

В нынешних условиях развития Дальнего Востока России в рамках инициативы «Один пояс, один путь» первоочередную важность приобре-

тают развитие инфраструктуры и налаживание взаимосвязанности. Китай и Россия были вынуждены отвергнуть модель рыночной интеграции (как в случае с ЕС) ввиду ограниченности структуры и объема торговли. Несмотря на положительные тенденции (увеличение товарооборота между КНР и РФ), все еще сохраняется множество барьеров для более активного участия Китая в экономике ДФО. Между деловым сообществом двух стран все еще отсутствует взаимопонимание. Низким остается и уровень доверия между бизнесменами. Причем данные факторы играют куда более важную роль по сравнению с макроэкономической ситуацией. Различные крупные исследования данный факт подтвердили.

Существует необходимость в большей открытости китайского и российского рынков. Хотя количество китайских предприятий в России растет, их число на Дальнем Востоке показывает отрицательную динамику (особенно после 2015 г.).

Более существенным является тот факт, что не все виды сельскохозяйственных и мясных товаров, а также продукции водоёмких отраслей, имеющие сравнительные конкурентные преимущества на Дальнем Востоке, могут выйти на китайский рынок, а китайские компании не могут получить доступ в сектор перерабатывающей промышленности.

Правительства двух стран используют различный инструментарий, призванный повысить открытость рынков. Так, в феврале 2018 г. Юрий Трутнев в ходе встречи с китайским вице-премьером Ван Яном поделился идеей создания новой трансграничной зоны опережающего развития. Она должна будет располагаться между поселком Пограничный в Приморском крае и городским уездом Суйфэнхэ.

Ковидный период характеризовался спадом активности во всех сферах сотрудничества, но в свете политики «поворота на Восток», безусловно, прослеживается всемерное укрепление и развитие отношений России и КНР и переход их на новый уровень вовлеченности как для Приморья, так и в глобальных проектах.

Вопросы для самоконтроля

1. В каких сферах исторически использовался труд китайских мигрантов на Дальнем Востоке России?
2. Какие важные договоры были подписаны между Россией и Китаем в начале 2000-х гг.?
3. Как КНР воспринимает российский Дальний Восток?
4. Какова позиция Китая в отношении сотрудничества России с другими странами АТР?
5. Какие три этапа можно выделить в отношениях между Китаем и Дальним Востоком России после распада Советского Союза?

6. Как можно охарактеризовать приграничную торговлю между регионами ДФО и Северо-Восточным Китаем в 90-е гг.?
7. Какая проблема во взаимоотношениях между Китаем и Россией сформировалась в 90-е гг. в условиях спонтанной приграничной торговли и остается актуальной до сих пор?
8. С чего начался второй этап во взаимоотношениях между Китаем и Россией на Дальнем Востоке?
9. Сколько крупномасштабных проектов планировалось реализовать?
10. Каков объем инвестиций в проекты и сроки их реализации?
11. Насколько успешной оказалась реализация проектов с российской и китайской стороной?
12. Почему Программа сотрудничества не смогла оправдать ожиданий?
13. Что изменилось с началом третьего этапа взаимоотношений между Россией и Китаем на Дальнем Востоке в 2015 г.?
14. Какие ключевые документы были подписаны со стороны правительства двух стран?
15. Какие проблемы предстоит решить Китаю и России в рамках сотрудничества на Дальнем Востоке России?

7.5. Дальний Восток и Республика Корея

В современных условиях глобальная экономика характеризуется неопределенностью: ослабление целостности ЕС, замедление экономики Китая, ведение протекционистской политики со стороны США, а также торговые войны. В подобной ситуации экономика Республики Кореи сталкивается с новыми вызовами (развитие новых отраслей, борьба с замедлением темпов роста экспорта).

В рамках инициатив «Новой северной политики» и «Новой экономической карты Корейского полуострова» Мун Чжэ Ин и его команда признают стратегическую значимость России как делового партнера. На Российско-корейском форуме в июне 2018 г. президент Мун предложил расширить торговлю и гуманитарный обмен. Он также подчеркнул важность сотрудничества на Дальнем Востоке России в области новых технологий.

Южная Корея и Россия с точки зрения экономики являются взаимодополняющими. РФ для Кореи – не только важный евразийский экспортный рынок, но и источник сырья. С точки зрения интересов России, Республика Корея представляет из себя промышленно развитую страну, обладающую ноу-хау. Промышленная конкурентоспособность Южной Кореи может способствовать экономической модернизации России, промышленной диверсификации и локализации, развитию импортозамещающих отраслей, что является главным приоритетом Правительства РФ.

Дальний Восток России – место соприкосновения «Новой северной политики» и российского «поворота на Восток». Таким образом, сотрудничество на территории ДФО способствует не только взаимовыгодному развитию, но и потенциальному объединению Кореи. В случае ядерного разоружения Северной Кореи появится возможность реализации трехсторонних проектов, что подготовит почву для будущего слияния.

В условиях происходящих интеграционных процессов в евразийском регионе Южной Кореи необходимо искать способы участия в таких процессах. И делать это следует на основе открытой экономики, что в перспективе приведет к формированию новых институтов международного сотрудничества в Евразии. Поэтому российский Дальний Восток для Республики Кореи – это ворота на евразийский континент. Правительству Южной Кореи необходимо ускорить налаживание сотрудничества с Россией, а России необходимо диверсифицировать экономических партнеров, чтобы снизить зависимость от Китая.

Во внешней торговле ДФО Южная Корея занимает достойное место. В то же время корейские инвестиции характеризуются весьма скромными объемами, а большая их часть (70 %) поступает в европейскую часть России. Впервые на рынок Дальнего Востока России Республика Корея вышла в 1997 г., когда была построена гостиница Hyundai. Позже инвестиции пошли в сельское хозяйство, разработку месторождений природных ископаемых, строительство, транспорт и логистику. Дальнейшие инвестиции должны были стимулировать завод высоковольтных выключателей, построенный «Hyundai Heavy Industries». Ввод в эксплуатацию состоялся в 2013 г., однако уже в 2017 г. предприятие было закрыто, так как оно не смогло выйти на проектную мощность. Поэтому существует необходимость придания региону нового импульса развития.

В последние годы корейские компании нарастили свое присутствие в ТОР и СПВ. Южнокорейские проекты, реализуемые в специальных экономических зонах, указаны в табл. 7.3.

Таблица 7.3

Южнокорейские проекты, реализуемые в ТОР и СПВ

Название	Экономическая зона	Сфера
Hotel Pride LLC	ТОР	Строительство отелей
Ooyang LLC	ТОР	Рыбоперерабатывающее производство
Gorod 415 LLC	ТОР	Рыбоперерабатывающее производство
Urban Transport System LLC	СПВ	Транспортировка

Окончание табл. 7.3

Название	Экономическая зона	Сфера
Breese PUMP LLC Production	СПВ	Полиуретан, бытовая химическая продукция
Vostok Polikor LLC	СПВ	Полиуретан, бытовая химическая продукция
Roskor LLC	СПВ	Строительные материалы
Cristal-Golf Club LLC	СПВ	Поля для гольфа

Ключевым фактором, определяющим успех дальневосточной политики Республики Кореи, является политическая воля правительства. С 2012 г. основное внимание сфокусировано на «Евразийской инициативе» и «Новой северной политике». Обе инициативы отражают серьезность намерений президента Южной Кореи и приоритеты государственного управления.

Южная Корея будет сотрудничать в тех областях, которые способствуют повышению качества жизни ее народа на Дальнем Востоке России, сосредоточившись на проведении политики «девяти мостов», предполагающей сотрудничество в следующих сферах:

- судостроение;
- развитие портов;
- использование и развитие Северного морского пути;
- нефтегазовая сфера;
- развитие железных дорог;
- электроэнергетика;
- создание рабочих групп по различных экономическим вопросам;
- сельское хозяйство;
- рыболовство.

Южная Корея особенно заинтересована в сотрудничества формата «Россия – Республика Корея – КНДР» с целью подготовки инфраструктуры для объединения Кореи, укрепления транспортных связей и логистики на Корейском полуострове. Если Северная Корея получит выгоды от участия в строительстве и эксплуатации инфраструктуры, это избавит ее от избыточной экономической зависимости от Китая.

Партнёрство Республики Кореи и РФ, которое являлось одной из целей администрации Мун Чжэ Ина в рамках «Новой северной политики», должно содействовать устойчивому сотрудничеству двух стран. Для реализации планов сотрудничества важно найти стратегические точки соприкосновения «Новой северной политики» Южной Кореи и российской политики «поворота на Восток», что может быть реализовано посредст-

вом различных проектов сотрудничества на российском Дальнем Востоке России.

Разумеется, следует учитывать, что в период пандемии и после 2022 г. большинство проектов претерпели критические изменения, но оценка последствий этих событий требует отдельного исследования.

Вопросы для самоконтроля

1. С какими вызовами сталкивается экономика Южной Кореи в современных условиях?
2. Почему Россия и Республика Корея являются взаимодополняющими экономиками?
3. Почему Дальний Восток России имеет важное значение для объединения Кореи?
4. Как можно охарактеризовать ситуацию с южнокорейскими инвестициями в экономику ДФО?
5. В каких сферах южнокорейские компании запускают свои проекты в рамках ТОР и СПВ?
6. Что определяет успех дальневосточной политики Республики Кореи?
7. Какие сферы сотрудничества предполагает политика «девяти мостов»?
8. К какому формату сотрудничества Южная Корея проявляет особый интерес?

7.6. Дальний Восток и Корейская Народно-Демократическая Республика

Корейская Народно-Демократическая Республика (КНДР) является одной из самых закрытых стран в мире. Она не публикует какую-либо статистику, и информация об изменениях в этой стране зачастую приходит с опозданием. Именно поэтому образ Северной Кореи практически не меняется с годами. Однако с того момента, как к власти пришел Ким Чен Ын, в экономике КНДР произошли серьезные сдвиги. Была проведена серия рыночных реформ, которые позволили экономике Северной Кореи вырасти на 3,9 % в 2016 г.

Одной из таких реформ стала реформа сельского хозяйства. До 2015–2016 гг. существовали сельскохозяйственные кооперативы, представлявшие из себя северокорейский вариант колхозов. Однако Ким Чен Ын выпустил инструкции, которые упразднили их, введя семейные подряды. Сейчас практически вся пахотная земля распределена между крестьянскими домохозяйствами, которые обязуются выплачивать государству налог в натуральной форме – примерно 30 % от урожая, а остальной ча-

стью распоряжаются по своему усмотрению. Это позволило выйти стране на уровень продовольственного самообеспечения.

Другой важной реформой, начатой в 2014–2015 гг., стала промышленная реформа. Сейчас предприятия от 30 до 50% готовой продукции обязаны сдать государству по фиксированным ценам, а остальную часть продукции могут свободно реализовывать по рыночным ценам, при этом самостоятельно находя покупателей.

Наконец, в Северной Корее реализован механизм государственно-частного партнерства. В настоящее время частный предприниматель может купить оболочку государственного предприятия, при этом лично принимая управленческие решения.

Таким образом, экономику современной Северной Кореи трудно назвать плановой. Сейчас она, вероятнее, имеет смешанный тип, где государство все еще обладает широким кругом прав. Однако экономика становится все более открытой, приобретая при этом все более рыночный характер. Будут ли эти процессы продолжаться и далее? С наибольшей вероятностью, будут.

В условиях санкций со стороны ООН КНДР вынуждена проводить рыночные реформы. И Ким Чен Ын это прекрасно понимает. В 2018 г. реальный ВВП Северной Кореи упал на 4,1%, а годом ранее – на 3,5%. Внешнеторговый оборот в 2018 г. снизился на 48,4%. Все это стало следствием последних санкций, введенных в 2017 г., которые оказались наиболее суровым испытанием для экономики страны. Новые ограничения включали запрет на экспорт из КНДР угля, железа, свинца, морепродуктов, текстиля – все, что составляло основу экспорта. Запрещались поставки в страну природного газа и его конденсатов. Был введен запрет на создание совместных предприятий с юридическими лицами из КНДР. Сильный удар по экономике КНДР нанесла директива о высылке на родину северокорейских трудовых мигрантов, которых еще в конце 2017 г. в России было 35 тыс. Это очень суровая мера, учитывая, что ежегодные доходы Северной Кореи от переводов мигрантов составляли от 100 до 500 млн долл. США. Даже Китай, являясь ключевым торговыми-экономическим партнером КНДР, на которого приходится 90% внешней торговли, начал отворачиваться от политики Пхеньяна, еще до санкций ООН введя запрет на импорт северокорейской рыбы.

В таких условиях Северная Корея не сможет оставаться закрытой в долгосрочной перспективе, хотя говорить о серьезных изменениях хотя бы в ближайшие 10 лет не приходится. Учитывая, что в этой стране проживает более 25 млн чел., в будущем КНДР может стать привлекательным рынком для иностранного бизнеса. За счет эффекта низкой базы ее потенциал огромный, а Дальний Восток России, обладая географической близостью, имеет хорошие перспективы на его реализацию.

Внешняя торговля между Дальним Востоком России и КНДР нестабильна ввиду санкций. Основой экспорта в Северную Корею выступает уголь, доля которого в структуре экспорта составляет более 70 %. Дальний Восток экспортирует также жиры и масла, изделия из муки, круп и другие товары. Импорт из Северной Кореи в 2018 г. составил всего лишь 4,3 тыс. долл. США, поэтому анализировать его структуру не имеет смысла из-за неустойчивости. Ранее в структуре экспорта и импорта присутствовала рыбная продукция, однако санкции ООН ее исключили.

Между ДФО и КНДР существует инвестиционное сотрудничество, выражющееся в проекте «Хасан – Раджин», который представляет из себя железнодорожное полотно от поселка Хасан в Приморском крае до северокорейского порта Раджин и современный пограничный терминал в этом порту. Основной целью является перевалка российских грузов в страны АТР. Причем нотой СБ ООН запрет на создание данного совместного предприятия был отменен.

Исторически сложилось так, что инвестиционный проект не стал уникальным ввиду того, что порт Раджин активно использовался СССР для перевалки грузов еще с 1972 г. Там обрабатывались трубы, цемент, руда, удобрение и другие виды продукции объемом 800–900 тыс. т ежегодно.

В 2000 г. прошла встреча Президента России В.В. Путина и северокорейского лидера Ким Чен Ына, в ходе которой стало ясно, что проект будет реализован. Ождалось вовлечение Южной Кореи в этот процесс, так как в том же году в Пхеньяне прошла встреча глав двух стран. Поставщикам из Республики Кореи было бы выгодно использовать Раджин для отправки грузов в Европу через Россию. Однако межкорейское охлаждение скорректировало изначальные планы по перевозке контейнеров. В 2006 г. в отношении КНДР были введены санкции, а в 2008 г. в условиях мирового финансово-экономического кризиса началось строительство.

Порт пришлось переориентировать на перевалку сыпучих грузов, преимущественно угля. Активные работы по реализации проекта начались в 2010 г., а к 2013 г. инфраструктура была восстановлена. Несмотря на то, что Южная Корея отказалась от поставок продукции в Европу через Раджин и Россию, она согласилась на импорт угля через северокорейский порт, проведя при этом тщательный аудит инфраструктуры. Следует отметить, что позже поставки прекратились.

Общий объем инвестиций в проект составил 10,6 млрд руб. Финансирование осуществлялось за счет корпоративных займов. Хотя решение о реализации и было принято на правительственном уровне, проект «Хасан – Раджин» не является чисто политическим шагом. У него есть экономическое обоснование. Окупаемость ему обеспечит 4 млн т грузов в год. При 5 млн т мощности будут полностью загружены. Более того, Раджин не замерзает 365 дней в году в отличие от дальневосточных портов,

что приводит к увеличению расходов по отправке грузов. Если же Южная Корея захочет переправлять свои грузы через Раджин и Россию в Европу, то это поможет ей сэкономить 10–15% времени и транспортных расходов.

Результаты работы совместного предприятия показали, что в 2015 г. объем транзитных перевозок составил 1,2 млн т, в 2016 г. – 1,7 млн т, в 2017 г. – 3,6 млн т. В номенклатуре грузов ожидаемо превалировал уголь (более 95%); некоторый объем заняли лесные грузы. Основным рынком сбыта при этом стал Китай.

В 2018 г. экспорт российского угля через порт Раджин прекратился, несмотря на сделанные СБ ООН исключения. Основной причиной стали ограничительные меры со стороны США. В 2019 г. ситуация не изменилась. Однако, по словам посла РФ в КНДР Александра Мацегора, надежда на возобновление проекта сохраняется. Он также добавил, что «Хасан – Раджин» является примером того, как Америка сумела навести страх на международное бизнес-сообщество, которое боится попасть под односторонние санкции США. Таким образом, порт Раджин так и не смог превысить важную планку в 4 млн т грузов в год. Однако существует вероятность возрاثения Южной Кореи к идее транзитных поставок российского угля.

Существуют и другие проекты, связывающие Дальний Восток и КНДР. Пока о начале строительства речи не идет, однако перспективы огромны. Первый из них связан с соединением Транссибирской и Транскорейской железных дорог до южнокорейского порта Пусан. Таким образом, контейнеры будут приходить в двухнедельный срок вместо 45 дней по морскому пути. Стоимость такого проекта оценивается в 3–4 млрд долл. США, а срок постройки составит 3–5 лет. Другой проект связан с прокладкой транскорейского газопровода, мощность которого может составить 7,5 млрд м³ в год. В случае реализации Южная Корея сможет диверсифицировать свои поставки, а КНДР будет получать транзитные платежи до 200 млн долл. США в год. Проблема заключается в получении разрешения на геологические исследования со стороны Пхеньяна и его возможности использовать новый газопровод в политических целях.

Тенденции последних лет показывают, что Северной Корее становится все труднее существовать в том виде, в котором она есть, в условиях международных санкций, оказывающих реальное воздействие на экономику страны. Однако это не позволяет делать выводы о том, как скоро ситуация изменится. Может пройти не один десяток лет, прежде чем северокорейский рынок станет действительно открытым. Сожаление вызывает и тот факт, что некогда успешный проект «Хасан – Раджин» уже два года простояивает. Однако перспективные проекты дают надежду на оживление взаимоотношений Дальнего Востока России с КНДР. Более того, именно Дальний Восток может стать связующим звеном двух стран корейского полуострова.

Строительство автомобильного моста через Туманную, который должен облегчить торговлю между Россией и КНДР, обсуждалось с 2018 г.

На встрече Президента РФ Владимира Путина с лидером КНДР Ким Чен Ыном 25 апреля 2019 г. во Владивостоке были определены основные направления сотрудничества России и Северной Кореи, среди которых фигурировал и давно обсуждаемый проект автомобильного моста через реку Туманная. 26 апреля 2019 г. губернатор Приморского края Олег Кошемяко заявил, что технико-экономическое обоснование для моста через пограничную реку Туманную готово и передано в Минвостокразвития. Однако начало работ откладывалось из-за международных санкций в отношении Пхеньяна. 30 апреля 2025 г. дан старт строительства моста.

Вопросы для самоконтроля

1. В чем заключалась идея сельскохозяйственной реформы, проведенной Ким Чен Ыном?
2. В чем заключалась идея промышленной реформы, проведенной Ким Чен Ыном?
3. Как можно охарактеризовать текущее состояние экономики Северной Кореи?
4. Какие санкции были введены ООН в отношении КНДР и как они повлияли на экономику страны?
5. Охарактеризуйте внешнюю торговлю ДФО с КНДР. Какие важные изменения произошли за последние годы?
6. Какова основная цель проекта «Хасан – Раджин»?
7. Каким образом был реализован проект «Хасан – Раджин» и какие трудности возникли при его реализации?
8. Каковы преимущества порта Раджин по сравнению с дальневосточными портами?
9. Каковы преимущества использования порта Раджин южнокорейскими компаниями?
10. Каковы результаты работы совместного предприятия в предыдущие годы?
11. С какой проблемой столкнулся порт в 2018 г. и смог ли он выйти на планируемый изначально ежегодный объем грузов?
12. Что позволит достичь реализация проекта по соединению Транссибирской и Транскорейской железных дорог?
13. В чем заключается проблема прокладки транскорейского газопровода?
14. Какова роль Дальнего Востока России в воссоединении двух стран корейского полуострова?

7.7. Дальний Восток и Индия

До конца 1980-х гг. СССР был крупнейшим торговым партнером Индии. Однако его распад нарушил экономические связи. При этом уже тогда специалисты высказывали мнение о том, что Индии необходимо использовать ресурсный потенциал Дальнего Востока. К сожалению, в нынешних условиях правительства двух стран все еще не вышли за рамки энергетического сектора, так как основу индийских инвестиций в Россию составляет именно нефтегазовая отрасль.

Основой для долгосрочного сотрудничества России и Индии в сфере энергетики стала Декларация о стратегическом партнерстве, подписанная в 2000 г. В 2001 г. корпорация ONGC выкупило 20 % акций проекта «Сахалин-1». С тех пор интерес Индии к этой сфере продолжал расти. Однако прогресса в других отраслях, в том числе в промышленности и сельском хозяйстве, не наблюдалось. Основной причиной отсутствия должного уровня взаимодействия на Дальнем Востоке России стали разные политические задачи. В 1990-е гг. Россия стремилась выстраивать отношения с Европой, а Индия – развивать новое партнерство с США.

Индия лишь недавно начала проявлять особую заинтересованность в Дальнем Востоке России. Причем взаимодействие между двумя странами является естественным. Индия – экономика с дефицитом ресурсов и избытком рабочей силы, Российская Федерация – экономика с избытком природных ресурсов и нехваткой рабочей силы.

В 2017 г. на ПМЭФ Индия стала почетным гостем. Премьер-министр Нарендра Моди подчеркнул, что индийско-российские отношения основаны на доверии и будут стремительно развиваться в быстроменяющемся мире. В сентябре 2017 г. министр иностранных дел Индии Сушма Сварадж возглавила делегацию крупных бизнесменов на ВЭФ и заявила о приверженности Индии к более тесному экономическому сотрудничеству с Дальним Востоком.

Как упоминалось ранее, интерес Индии к ДФО продиктован потребностью в ресурсах. На индийском рынке повышенным спросом в ближайшие годы будут пользоваться нефть и природный газ, медь, золото, железная руда, алмазы, лес, рыбная продукция. Растущие экономические связи Индии с Японией, Китаем и Южной Кореей уже сделали СВА важным регионом для развития страны. Следующий шаг – Дальний Восток России. Для увеличения объемов торговли России и Индии необходимо подписать соглашение о свободной торговле, облегчить визовый режим, улучшить транспортное сообщение.

В контексте взаимосвязанности двух стран было предложено развитие морского пути Ченнаи – Владивосток, что позволит облегчить товарный обмен между портами, сократив время перевозок с 40 до 24 дней.

Экономика данного маршрута будет зависеть от общего взаимодействия между государствами Северо-Восточной Азии и Дальним Востоком России.

Помимо очевидных долгосрочных экономических интересов на принятие решений влияют geopolитические и оборонные соображения. Учитывая необходимость избегать риска зависимости от Китая, у России есть веские основания для наращивания связей с другими экономиками в Азии. Индия является одним из способов диверсификации, так как в последнее время Китай стал доминирующей силой в азиатском регионе. Москва и Нью-Дели могут принимать экономические решения исходя из geopolитических соображений, даже если предлагаемые проекты (например, судоходный маршрут Ченнаи – Владивосток) не являются перспективными на данном этапе развития отношений.

Вопросы для самоконтроля

1. Какую роль СССР играл в торговле с Индией и что случилось после распада?
2. В какой сфере происходит основное взаимодействие между Индией и Россией?
3. Что стало основой сотрудничества в сфере энергетики между Россией и Индией?
4. В каком нефтегазовом проекте на территории ДФО Индия играет важную роль?
5. Почему взаимодействие между российским Дальним Востоком и Индией не достигло должного уровня?
6. Почему взаимодействие экономик России и Индии является естественным?
7. На каких крупных форумах побывали представители Индии?
8. На какие ресурсы, имеющиеся на Дальнем Востоке России, в ближайшие годы в Индии будет повышенный спрос?
9. Какие выгоды предоставляет проект морского пути Ченнаи – Владивосток?
10. Почему России так важно взаимодействовать с разными азиатскими странами?

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В последние годы внешнеэкономическая деятельность на Дальнем Востоке претерпела сильные изменения. Были созданы территории опережающего развития, свободный порт Владивосток, специальный административный район на острове Русском в Приморском крае, который уже успели прозвать «российским офшором». В настоящее время ежегодно проводится Восточный экономический форум, который с каждым годом бьет рекорды по суммам подписанных соглашений и количеству участников. О результатах подобных преобразований говорить пока рано, хотя уже сейчас есть как положительные, так и отрицательные тенденции. ТОР и СПВ оказались более удачным механизмом поддержки экономики ДФО, чем Особые экономические зоны, хотя бизнес, осуществляющий в них свою деятельность, преимущественно российский. Тем не менее общие результаты внешней торговли макрорегиона доказывают тесную взаимосвязь Дальнего Востока и стран АТР. При этом основой торговли выступает топливно-минеральное сырье. Ввиду ограниченности ресурсов уже сейчас необходимо делать упор на диверсификацию экспорта.

Иностранные инвесторы с каждым годом наращивают присутствие в экономике Дальнего Востока. Однако и здесь упор делается на нефтегазовые проекты, особенно в Сахалинской области, на которую приходится 90 % всех ПИИ. Более того, регионы ДФО обладают совершенно разным инвестиционным климатом, вследствие чего некоторые из них недополучают инвестиции. Хотя и существуют несырьевые иностранные проекты, ставшие не только уникальными в своем роде, но и успешными, однако иностранные инвесторы продолжают проявлять осторожность, о чем свидетельствует небольшое число резидентов в ТОР и СПВ из таких стран, как Япония и Южная Корея.

Такая форма международных экономических связей, как международный туризм, в последние годы становится все популярнее. На первый план выходят новые форматы (промышленный туризм, событийный туризм), особенно привлекающие гостей из стран АТР. Пока что наиболее популярной дестинацией остается Приморский край, что опять же показывает проблему дифференциации регионов, хотя такой масштабный проект, как Восточное кольцо России, может оказать поддержку в решении проблемы. Туризм является хорошим инструментом диверсификации

экономики, а уникальные природные объекты Дальнего Востока создают благоприятные условия для его развития.

Международная миграция на Дальнем Востоке сыграла важную историческую роль, о чём было упомянуто при рассмотрении взаимоотношений ДФО и Китая. Трудовая миграция из Китая и сейчас остается наиболее значительной по сравнению с миграцией из других стран. Однако в условиях повышения открытости растет и нелегальная миграция, чему способствует несовершенство законодательной базы. Более того, существует и негативное влияние миграции на местные рынки труда, поэтому некоторые регионы уже ввели запреты на использование иностранной рабочей силы в некоторых видах деятельности.

Что касается взаимоотношений России с конкретными странами на Дальнем Востоке, то здесь безусловным лидером выступает Китай. Тем временем другие страны (Япония, Южная Корея, Индия) предостерегают Россию от излишней зависимости. При этом для большинства азиатских государств основным стимулом к экономическому сотрудничеству с Российской Федерацией выступает ее сырьевая база. Отдельно стоит выделить Северную Корею, которая для Дальнего Востока ввиду закрытости является пока слабо освоенным рынком, где преобладают поставки угля. Однако санкции вынуждают правительство КНДР проводить рыночные реформы, что в конечном счете должно привести к большей открытости экономики страны.

Дальний Восток России движется в выгодном направлении в том плане, что вектор экономики макрорегиона ориентирован на Восток. Учитывая, что серьезные изменения происходят лишь с 2012 г., полномасштабный эффект от внедряемых инструментов развития еще не наступил. Но уже сейчас становится ясно, что слова о Дальнем Востоке России как национальном приоритете – не просто намерения, а четко поставленная цель.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Валовой региональный продукт по субъектам Российской Федерации // Федеральная служба государственной статистики. – URL: http://ssl.rosstat.gov.ru/storage/mediabank/VRP_s_1998.xlsx
2. Население Российской Федерации по субъектам // Федеральная служба государственной статистики. – URL: https://rosstat.gov.ru/-/storage/mediabank/BUL_MO_2024.xlsx
3. Природные ресурсы Приморского края // Дальневосточный геологический институт ДВО РАН. – URL: <http://www.fegi.ru/-/PRIMORYE/GEOGR/resurs.htm>
4. Инвестиционная стратегия Приморского края до 2030 года // Инвестиционный портал Приморского края. – URL: <https://invest.primorsky.ru/files/guide/strategy/invest-strategy-2030.pdf>
5. Природные ресурсы Сахалинской области // Официальный сайт Губернатора и Правительства Сахалинской области. – URL: <https://sakhalin.gov.ru/?id=19>
6. Инвестиционная стратегия Сахалинской области до 2025 года // Консорциум кодекс: электронный фонд правовой и нормативно-технической документации. – URL: <http://docs.cntd.ru/document/438959513>
7. Республика Саха (Якутия) // Министерство природных ресурсов и экологии Российской Федерации. – URL: https://www.mnr.gov.ru/activity-regions/respublika_sakha_yakutiya/
8. Справка о состоянии и перспективах использования минерально-сырьевой базы Республики Саха (Якутия) на 15.03.2021 г. // РОСНЕДРА. Федеральное агентство по недропользованию. – URL: <https://rosnedra.gov.ru/data/Fast/Files/202104/feb154b18af6584ca00ae9931b9a34d1.pdf>
9. Мониторинг основных экономических и демографических показателей Хабаровского края // Восточный центр государственного планирования. – URL: <https://vostokgosplan.ru/wp-content/uploads/habarovskij-kraj.pdf>
10. Природные и минеральные ресурсы Хабаровского края // Информационно-имиджевый портал Хабаровского края. – URL: <http://erofeydv.ru/o-regione/prirodnye-i-mineralnye-resursy/>

11. Амурская область // Министерство природных ресурсов и экологии Российской Федерации. – URL: http://www.mnr.gov.ru/activity/regions-amurskaya Oblast/?special_version=Y
12. О регионе // Правительство Амурской области. – URL: <https://www.amurobl.ru/pages/amurskaya-obl/0-regione/>
13. Стратегия социально-экономического развития Амурской области на период до 2025 года // Консорциум кодекс: электронный фонд правовой и нормативно-технической документации. – URL: <http://docs.cntd.ru/document/961723123>
14. Камчатский край // Межрегиональная ассоциация экономического взаимодействия субъектов Российской Федерации «Дальний Восток и Забайкалье». – URL: <http://assoc.khv.gov.ru/regions/kamchatskiy-krai>
15. Стратегия социально-экономического развития Камчатского края до 2030 года // Консорциум кодекс: электронный фонд правовой и нормативно-технической документации. – URL: <http://docs.cntd.ru/document/446224042>
16. Магаданская область // Межрегиональная ассоциация экономического взаимодействия субъектов Российской Федерации «Дальний Восток и Забайкалье». – URL: <http://assoc.khv.gov.ru/regions/magadanskaya-obl/ast>
17. Справка о состоянии и перспективах использования минерально-сырьевой базы Магаданской области на 15.03.2021 г. // Федеральное агентство по недропользованию. – URL: <https://rosnedra.gov.ru/data/Fast/Files/202104/b6dfb3c33f49219bf2a65e79be868fef.pdf>
18. Природные ресурсы Еврейской автономной области // Официальный портал органов государственной власти Еврейской автономной области. – URL: <http://www.eao.ru/o-eao/obshchie-svedeniya/prirodnye-resursy--1/>
19. Стратегия социально-экономического развития Еврейской автономной области до 2030 года // Официальный портал органов государственной власти Еврейской автономной области. – URL: <http://www.eao.ru/o-eao/sotsialno-ekonomicheskoe-razvitiye-eao-/strategiya-sotsialno-ekonomicheskogo-razvitiya-eao-do-2020-goda--2/>
20. Природные ресурсы Чукотского автономного округа // Чукотка. Прекрасный и суровый край. – URL: <http://www.chukotken.ru/?cat=125>
21. Полезные ископаемые Чукотки // Полезные ископаемые. – URL: <https://www.x-mineral.ru/poleznye-iskopаемые/38-poleznye-iskopаемые-mira/264-poleznye-iskopаемые-chukotki.html>
22. Чукотский автономный округ // Министерство природных ресурсов и экологии Российской Федерации. – URL: https://www.mnr.gov.ru/activity/regions/chukotskiy_avtonomnyy_okrug/?sphrase_id=510913

23. Справка о состоянии и перспективах использования минерально-сырьевой базы Чукотского автономного округа // Федеральное агентство по недропользованию «Роснедра». – URL: <https://rosnedra.gov.ru/data-Fast/Files/202104/5ce76ec00056f48818767f472aa9e3ce.pdf>
24. Забайкальский край // Межрегиональная ассоциация экономического взаимодействия субъектов Российской Федерации «Дальний Восток и Забайкалье». – URL: <http://assoc.khv.gov.ru/regions/zabaykalskiy-krai>
25. Стратегия социально-экономического развития Забайкальского края на период до 2030 года // Консорциум кодекс: электронный фонд правовой и нормативно-технической документации. – URL: <http://docs.cntd.ru/document/410804127>
26. Чукотский автономный округ // Министерство природных ресурсов и экологии Российской Федерации. – URL: https://www.mnr.gov.ru/activity/regions/respublika_buryatiya/
27. Справка о состоянии и перспективах использования минерально-сырьевой базы Республики Бурятия // Федеральное агентство по недропользованию «Роснедра». – URL: <https://rosnedra.gov.ru/data/Fast/Files/202104/a68f437248904625cccb2a2748550f37.pdf>
28. Бурятия среди регионов с высоким показателем уровня безработицы // Байкал Медиа Консалтинг. – URL: <https://www.baikal-media.ru/news/society/361762/>
29. Федеральный закон от 13.07.2015 № 212-ФЗ «О свободном порте Владивосток» (ред. от 26.07.2019) // КонсультантПлюс. – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_182596/
30. Постановление Правительства РФ от 20.10.2015 № 1123 «Об утверждении критерии отбора резидентов свободного порта Владивосток» // Гарант. – URL: <https://base.garant.ru/71224996/>
31. Приложение к приказу Министерства РФ по развитию Дальнего Востока от 28 сентября 2015 г. № 187 «Требования к бизнес-плану, представляемому для заключения соглашения об осуществлении деятельности в качестве резидента свободного порта Владивосток» // Гарант. – URL: <https://base.garant.ru/71242274/53f89421bbdaf741eb2d1ecc4ddb4c33/>
32. Федеральный закон от 29.12.2014 № 473-ФЗ «О территориях опережающего развития в Российской Федерации» (ред. от 23.11.2024 № 392-ФЗ) // КонсультантПлюс. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_172962/
33. Постановление от 29 июля 2014 г. № 709 «О критериях отнесения муниципальных образований к моногородам и о категориях моногородов в зависимости от рисков ухудшения их социально-экономического положения» // Гарант. – URL: <https://base.garant.ru/71224996/>

жения» // Правительство Российской Федерации. – URL:
<http://government.ru/docs/14049/>

34. Понятие регионального инвестиционного проекта // Консультант-Плюс. – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_155268-eac53c221f51fb762ef22261de66c4f1c101d5e7/

35. Федеральный закон от 03.08.2018 № 291-ФЗ «О специальных административных районах на территориях Калининградской области и Приморского края» (ред. от 25.12.2018) // КонсультантПлюс. – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_304082/

36. Федеральный закон от 03.08.2018 № 290-ФЗ «О международных компаниях» (ред. от 25.12.2018) // КонсультантПлюс. – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_304052/#dst0

37. Федеральный закон от 29.12.2015 № 382-ФЗ «Об арбитраже (третейском разбирательстве) в Российской Федерации» (ред. от 27.12.2018) // КонсультантПлюс. – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_191301/

38. Федеральный закон от 09.07.1999 № 160-ФЗ «Об иностранных инвестициях в Российской Федерации» (ред. от 31.05.2018) // Консультант-Плюс. – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_16283/

39. Министерство России по развитию Дальнего Востока. История, полномочия, структура // ТАСС. – URL: <https://tass.ru/info/6161417>

40. Руководство // Корпорация развития Дальнего Востока. – URL: <https://erdc.ru/about/executives/>

41. Цели и задачи АО «КРДВ» // Корпорация развития Дальнего Востока. – URL: <https://erdc.ru/about/goals-and-objectives/>

42. Внешнеэкономические связи Дальнего Востока / М.Ю. Павленко, М.А. Гельфанд, А.Д. Супрунюк, С.В. Пономарев // Молодой ученый. – 2017. – № 20. – С. 266–269.

43. Кондратюк, К.В. Внешняя торговля Дальневосточного федерального округа / К.В. Кондратюк // Молодой ученый. – 2017. – № 2. – С. 444–447.

44. Внешняя торговля ДФО // Дальневосточное таможенное управление. – URL: <http://dvtu.customs.ru/folder/147017>

45. ФТС России временно не публикует статистику по импорту во избежание спекуляций // ТАСС. – URL: <https://tass.ru/ekonomika/14442469>

46. Бурятия и Забайкальский край вошли в ДФО // РИА Новости. – URL: <https://ria.ru/20181104/1532127699.html>

47. Деваева, Е.И. Внешняя торговля Хабаровского края в период мирового кризиса / Е.И. Деваева, Т.Е. Котова // Научная электронная библиотека «Elibrary». – URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=16208414>

48. Экспорт против импорта: экономическая реальность ДФО за 20 лет // Конкурент. – URL: <https://konkurent.ru/article/21848>

49. Степанов, Е.А. Оценка внешнеторгового потенциала регионов Дальневосточного федерального округа / Е.А. Степанов, И.П. Килина, К.Ю. Постаушкина // Научная электронная библиотека «Киберленинка». – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/otsenka-vneshnetorgovogo-potentsiala-regionov-dalnevostochnogo-federalnogo-okruga-rossii>

50. Внешняя торговля Республики Саха в 2021 году // Дальневосточное таможенное управление. – URL: <https://dvtu.customs.gov.ru/folder/270409/document/329543>

51. Внешняя торговля Приморского края в 2021 году // Дальневосточное таможенное управление. – URL: <https://dvtu.customs.gov.ru/folder/270407/document/329542>

52. Шлык, Н.Л. Внешнеэкономические связи на Дальнем Востоке / Н.Л. Шлык. – Москва: Сов. Россия, 1989. – 152 с.

53. Минакир, П.А. Экономика регионов. Дальний Восток / П.А. Минакир. – Москва: Экономика, 2006. – 962 с.

54. Минакир, П.А. Тихоокеанская Россия: Вызовы и возможности экономической кооперации с Северо-Восточной Азией / П.А. Минакир // Пространственная экономика. – 2005. – № 4. – С. 5–20.

55. Минакир, П.А. Прямые иностранные инвестиции в экономике Дальнего Востока / П.А. Минакир, Д.В. Суслов // Научная электронная библиотека «Киберленинка». – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n-pryamye-inostrannye-investitsii-v-ekonomike-rossiyskogo-dalnego-vostoka>

56. Прямые иностранные инвестиции в Российскую Федерацию по субъектам РФ (по инструментам и видам экономической деятельности) // Банк России. – URL: https://cbr.ru/vfs/statistics/credit_statistics/direct_investment/24-dir_inv.xlsx

57. Прямые иностранные инвестиции в Российскую Федерацию по субъектам РФ (по инструментам и странам-партнерам) // Банк России. – URL: https://cbr.ru/vfs/statistics/credit_statistics/direct_investment/13-dir_inv.xlsx

58. Каталог публикаций // Федеральная служба государственной статистики. – URL: <https://rosstat.gov.ru/compendium>

59. Инвестиционная привлекательность регионов 2019 // РАЭКС Аналитика. – URL: <https://web.archive.org/web/20220121091502/https://raex-a.ru/ratings/regions/2019>

60. Инвестиционная привлекательность регионов 2020 // РА «Эксперт». – URL: https://raexpert.ru/researches/regions/regions_invest_2021/

71. На средства СЭЗ «Находка» строилась СЭЗ в Суйфэнхэ // Информационный портал Владивосток. – URL: https://vladnews.ru/ev/vl/581/95084/sredstva_nahodka

72. Спикер вел себя в зоне слишком свободно // Издательский дом Коммерсантъ. – URL: <https://www.kommersant.ru/doc/210239>

73. Ващук, А.С. История создания свободного порта Владивосток: от идей к реализации закона / А.С. Ващук, О.Е. Шишкина // Научная электронная библиотека «Киберленинка». – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/istoriya-sozdaniya-svobodnogo-porta-vladivostok-ot-idey-k-realizatsii-zakona>

74. Киреев, А.А. Пограничная политика в циклах истории Дальнего Востока России: ретроспектива и прогноз / А.А. Киреев // Научная электронная библиотека «Киберленинка». – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/pogranichnaya-politika-v-tsiklah-istorii-dalnego-vostoka-rossii-retrospektiva-i-prognoz>

75. Севастьянов, С.В. Первый опыт применения режимов ТОР и СПВ в России и экспериментальных ЗСТ в Китае / С.В. Севастьянов, Д.А. Ретутов, Нянь Сюэжуй // Ойкумена. – URL: https://ojkum.ru/images/articles/2018-4/_2018_4_96-108.pdf

76. Троекурова, И.С. Необходимость стратегического партнерства России с экономиками АТЭС в преддверии Саммита Владивосток – 2012 // Научная электронная библиотека «Киберленинка». – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/neobhodimost-strategicheskogo-partnerstva-rossii-s-ekonomikami-ates-v-preddverii-sammita-vladivostok-2012>

77. Шинковская, Н.В. «Для рывка нам нужно партнерство с Азией» (итоги Саммита АТЭС-2012) / Н.В. Шинковская // Научная электронная библиотека «Киберленинка». – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/dlya-ryvka-nam-nuzhno-partnerstvo-s-aziey-itogi-sammita-ates-2012>

78. Содержание объектов Саммита АТЭС будет стоить 600 миллионов рублей в год // Комсомольская правда. – URL: <https://www.dv.kp.ru/daily/25992/2921915/>

79. Нарушения при строительстве объектов Саммита АТЭС потянули на 15 миллиардов рублей // Комсомольская правда. – URL: <https://www.dv.kp.ru/online/news/1295177/>

80. Два недостроенных «Хаятта» во Владивостоке купили за 3,7 млрд рублей // Новости Владивостока. – URL: <https://www.newsdl.ru/vlad/2019/04/16/179843/>

81. АТЭС-2012 принес России больше дивидендов, чем ожидалось // Известия. – URL: <https://iz.ru/news/534755#ixzz298maXBok>

82. Палата представителей Конгресса США одобрила отмену поправки Джексона – Вэника // Лента. – URL: <https://lenta.ru/news-2012/11/16/agreed/>

83. Участники форума АТЭС приняли итоговую декларацию // Издательский дом Коммерсантъ. – URL: <https://www.kommersant.ru/doc/2018886>

84. Знать свое место // Издательский дом Коммерсантъ. – URL: <https://www.kommersant.ru/doc/2009574>

85. На обочине Великого океана // Издательский дом Коммерсантъ. – URL: <https://www.kommersant.ru/doc/2001507>

86. Первый ВЭФ во Владивостоке: Дальний Восток интересен для инвесторов // ТАСС. – URL: <https://tass.ru/ekonomika/2238892>

87. В рамках ВЭФ-2016 было подписано 214 соглашений на 1,85 трлн рублей // ТАСС. – URL: <https://tass.ru/ekonomika/3593341>

88. ВЭФ-2016: 1,85 трлн рублей инвестиций, японский десант и речь Абэ // PrimaMedia. – URL: <https://primamedia.ru/news/529615/>

89. ВЭФ-2017: свыше 6 тысяч участников и соглашения на 2,5 трлн рублей // PrimaMedia. – URL: <https://primamedia.ru/news/620530/>

90. Итоги ВЭФ-2017: Чем запомнился третий Восточный экономический форум // PrimaMedia. – URL: <https://primamedia.ru/news/622316/>

91. Триллион за два дня: итоги III Восточного экономического форума ВЭФ-2017 // КОНТ. – URL: <https://cont.ws/@id347647498/709355>

92. ВЭФ-2018 подводит итоги // Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики. – URL: <https://minvr.gov.ru/press-center/news/vef-2018-podvodit-itogi-18741/>

93. Итоги ВЭФ-2018: 6 тыс. делегатов, 100 мероприятий, контракты почти на 3 трлн рублей // ТАСС. – URL: <https://tass.ru/ekonomika/5561281>

94. ВЭФ 2019. Итоги // КОНТ. – URL: <https://cont.ws/@user3885/1439552>

95. Восточный экономический форум-2019. Итоги. Коротко // PrimaMedia. – URL: <https://primamedia.ru/news/851885/>

96. Фонд «Росконгресс» подвел итоги ВЭФ-2019 // Известия. – URL: <https://iz.ru/919866/2019-09-10/fond-roskongress-podvel-itogi-vef-2019>

97. О ТОР // Корпорация развития Дальнего Востока. – URL: <https://erdc.ru/about-tor/>

98. Инвестиционная карта Дальневосточного федерального округа // Корпорация развития Дальнего Востока. – URL: <https://investmap.info>

99. В ТОР «Забайкалье» вошли восемь проектов со 106 млрд рублей инвестиций // ТАСС. – URL: <https://tass.ru/ekonomika/6969314>

100. Якорные резиденты ТОР «Бурятия» начнут создавать производства в 2020 году // ТАСС. – URL: <https://tass.ru/ekonomika/6839863>
101. Австралийская Tigers Realm Coal построит автомобильную дорогу на Чукотке // ТАСС. – URL: <https://tass.ru/ekonomika/6847098>
102. Джей Джи Си Эвергрин тепличный комплекс // Корпорация развития Дальнего Востока и Арктики. – URL: <https://brand.erdc.ru/residents/avergrim>
103. О компании // JGC Evergreen. – URL: <https://j-eve.ru/about/>
104. Правительство установило порядок оценки эффективности ТОР // ТАСС. – URL: <https://tass.ru/ekonomika/6957797>
105. Постановление Правительства РФ от 23.09.2019 № 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 монопрофильных муниципальных образований Российской Федерации (многородов)» // Гарант. – URL: <https://base.garant.ru/72785774/>
106. Какаулина, М.О. Территории опережающего социально-экономического развития: эффективность функционирования и роль в формировании оптимальной налоговой нагрузки // Научная электронная библиотека «Киберленинка». – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n-territorii-operezhayuscheho-sotsialno-ekonomicheskogo-razvitiya-effektivnost-funktzionirovaniya-i-rol-v-formirovaniii-optimalnoy>
107. Латкин, А.П. Инновационный подход к оценке эффективности функционирования территорий особого экономического статуса на Дальнем Востоке / А.П. Латкин, Е.В. Харченкова // Научная электронная библиотека «Киберленинка». – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/innovatsionnyy-podhod-k-otsenke-effektivnosti-funktzionirovaniya-territoriy-osobogo-ekonomiceskogo-statusa-na-dalnem-vostoke>
108. Лайщцев, Н.С. Оценка показателей и проблем развития территорий с особым экономическим статусом Дальнего Востока / Н.С. Лайщцев // Научная электронная библиотека «Киберленинка». – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/otsenka-pokazateley-i-problem-razvitiya-territoriy-s-osobym-ekonomiceskim-statusom-dalnego-vostoka>
109. Особенности и проблемы территорий опережающего социально-экономического развития в России / И.В. Дегтярева И.В., Г.Ф. Токарева, О.И. Шалина, М.Ю. Научева // Научная электронная библиотека «Киберленинка». – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/osobennosti-i-problemy-territoriy-operezhayuscheho-sotsialno-ekonomicheskogo-razvitiya-v-rossii>

110. Слишком Дальний: иностранные инвесторы не спешат вкладывать в ДФО // Известия. – URL: <https://iz.ru/922008/roza-almakunova/slishkom-dalnii-inostrannye-investory-ne-speshat-vkladyvat-v-dfo>

111. О СПВ // Корпорация развития Дальнего Востока. – URL: <https://erdc.ru/about-spv/>

112. Бриллианты «Сделано в Приморье» // ДВ Капитал. – URL: https://www.dvkapital.ru/dkproject/primorskij-kraj_28.09.2018_13162_briillianty-sdelano-v-primorje.html

113. Бриллиант свободного порта // EastRussia. – URL: <https://www.eastrussia.ru/material/brilliant-svobodnogo-porta/>

114. Первые итоги и перспективы развития Свободного порта Владивосток // Клуб Регионов. – URL: <http://club-rf.ru/25/detail/2052>

115. Задоя, А.В. Правовой режим свободного порта Владивосток сквозь призму конституционной экономики // Конституция Российской Федерации – 25 лет: теория и практика российской государственности. Тринадцатые конституционные чтения: междунар. науч.практ. конф. (Владивосток, 12 декабря 2018 г.). – Владивосток: Изд-во ДВФУ, 2019. – С. 29–39.

116. Варкулевич, Т.В. Основные проблемы функционирования Свободного порта Владивосток как фактора развития экономики Приморского края / Т.В. Варкулевич, Н.Р. Пашук // Научная электронная библиотека «Киберленinka». – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/osnovnye-problemy-funktzionirovaniya-svobodnogo-porta-vladivostok-kak-faktora-razvitiya-ekonomiki-primorskogo-kraya>

117. Как ТОРы меняют экономику Дальнего Востока: АП составила портрет территории опережающего развития // Амурская правда. – URL: <https://ampravda.ru/2024/01/09/kak-tor-menjayut-ehkonomiku-dalnego-vostoka-apsostavila-portret-territorijj-operezhayushchego-razvitiya>

118. Свободные экономические зоны Дальнего Востока – опыт привлечения иностранных инвесторов // Рейтинговое агентство «Эксперт РА». – URL: https://raexpert.ru/researches/regions/2019_far_east

119. Острова специального назначения: нужны ли России государственные офшоры // РБК. – URL: <https://www.rbc.ru/opinions/economics/14/06/2018/5b2252d59a7947533ae5010b>

120. Территория привилегий: как специальные административные районы повлияют на приток инвестиций в российскую экономику // RT на русском. – URL: <https://russian.rt.com/business/article/539952-rossiya-investiciji-raiony>

121. США ввели новые санкции против российских чиновников, бизнесменов и компаний // Oil.Эксперт. – URL:

<https://www.oilexp.ru/news/politika/ssha-vveli-novye-sankcii-protiv-rossijskikh-chinovnikov-biznesmenov-i-kompanij/145661/>

122. Эффективность российской альтернативы зарубежным офшорным зонам покажет практика // Агентство экономической информации ПРАЙМ. – URL: https://1prime.ru/state_regulation/20180710/829015469.html

123. Сдавайте валюту: зачем России понадобились офшоры // Рамблер Финансы. – URL: <https://finance.rambler.ru/economics/40438490-sdavayte-valyutu-zachem-rossii-ponadobilis-ofshory/?updated>

124. Товгазова, А.А. Специальные административные районы: новый институт развития или антисанкционный инструмент // Научная электронная библиотека «Киберленинка». – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/spetsialnye-administrativnye-rayony-novyy-institut-razvitiya-ili-antisanktsionnyy-instrument>

125. Что думают эксперты про новый закон об офшорных зонах в России // vc.ru. – URL: <https://vc.ru/finance/40819-chto-dumayut-eksperty-pro-novyy-zakon-ob-ofshornyh-zonah-v-rossii>

126. КРДВ зарегистрировала первого резидента в САР на острове Русском // Корпорация развития Дальнего Востока. – URL: <https://erdc.ru/news/krdv-zaregistrirovala-pervogo-rezidenta-v-sar-na-ostrove-russkom/>

127. Вторым резидентом САР на острове Русский стала компания Андрея Мельниченко // Издательский дом Коммерсантъ. – URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3915207>

128. В «русских офшорах» зарегистрировали более 430 компаний // РИА Новости. – URL: <https://ria.ru/20240904/kompanija-1970458930.html>

129. Резиденты исчезающих территорий // Дальневосточная газета «Золотой рог». – URL: https://zrpress.ru/business-primorje_23.10.2019_96129_rezidenty-ischezajuschikh-territorij.html

130. В «оффшоре» на острове Русский разрешат регистрировать международные фонды // PrimaMedia. – URL: <https://primamedia.ru/news/874387/>

131. Осипова, А.В. Развитие регионов Дальнего Востока России как творческой дестинации и повышение их привлекательности для зарубежных туристов / А.В. Осипова, А.Е. Гремитских // Научная электронная библиотека «Киберленинка». – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/razvitiye-regionov-dalnego-vostoka-rossii-kak-turisticheskoy-destinatsii-i-povyshenie-ih-privlekatelnosti-dlya-zarubezhnyh-turistov>

132. Васильева, Л.А. Опыт организации событийного туризма на Дальнем Востоке / Л.А. Васильева, С.Н. Фролова // Научная электронная

библиотека «Киберленинка». – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/opyt-organizatsii-sobytiynogo-turizma-na-dalnem-vostoke>

133. В Тихоокеанский туристский форум // Тихоокеанский туристский форум. – URL: <http://ptfrussia.ru/>

134 Коллективные средства размещения // Инфопедия. – URL: <https://infopedia.su/14x72c.html>

135. Туристическая отрасль на Дальнем Востоке показала мощный рост благодаря нацпроекту // Восточный центр государственного планирования. – URL: <https://vostokgosplan.ru/turisticheskaja-otrasl-na-dalnem-vostoke-pokazala-moshhnyj-rost-blagodarja-nacproektu/>

136. Глазырина, И.П. Парадоксы приграничного туризма на востоке России / И.П. Глазырина, А.В. Пешков // Научная электронная библиотека «Киберленинка». – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/paradoksy-prigranichnogo-turizma-na-vostoke-rossii>

137. Смирнова, М.В. Перспективы развития внутреннего и въездного туризма в Амурской области / А.В. Смирнова // Научные исследования в сфере общественных наук: актуальные теории и концепции: сб. науч. тр. по материалам I Междунар. науч.-практ. конф. – Москва, 2018. – С. 54–80.

138. Krasnoyarova, B.A. The ethnocultural component of tourism development in the Altai Republic / B.A. Krasnoyarova, E.O. Garms, M.A. Indyukova // Geography and Natural Resources. – 2017. – Vol. 38, № 2. – P. 165–172.

139. Деркачева, Л.Н. Биоразнообразие заповедников Приморского края – основа развития познавательного туризма / Л.Н. Деркачева, А.П. Куликов // Наука и туризм: стратегии взаимодействия. – 2017. – № 5. – С. 37–49.

140. Hjerpe, E. Outdoor Recreation as a Sustainable Export Industry: A Case Study of the Boundary Waters Wilderness / E. Hjerpe // Ecological Economics. – 2018. – Vol. 146. – P. 60–68.

141. Istomina, E.A. Birdwatching tourism infrastructure planning in the Ria Formosa natural park (Portugal) / E.A. Istomina, N.M. Luzhkova, V.V. Khidkeld' // Geography and Natural Resources. – 2016. – Vol. 37, № 4. – P. 371–378.

142. Туристический маршрут «Восточное кольцо России» получит новый импульс к развитию // Федеральное агентство по туризму. – URL: <https://www.russiatourism.ru/news/11081/>

143. Дальний Восток // Восточное кольцо России. – URL: <https://www.vostochnoekoljko.ru/dalnij-vostok>

144. Восточное кольцо России. 30 новых маршрутов // Официальный сайт Администрации Приморского края. – URL: <https://www.primorsky.ru/news/154243/>

145. Механизм ОЭЗ по-прежнему неэффективен для российской экономики // Номер Один. – URL: <https://gazeta-n1.ru/news/68577/>

146. «Байкальская гавань. Перезагрузка»: новое руководство ОЭЗ озвучило стратегию развития // Байкал Медиа Консалтинг. – URL: <https://www.baikal-media.ru/news/business/349980/>

147. Рекордное число иностранных туристов посетили Приморье в 2018 году // Официальный сайт Администрации Приморского края. – URL: <https://www.primorsky.ru/news/156246/>

148. Развитие туризма на Дальнем Востоке // Восточный центр государственного планирования. – URL: <https://vostokgosplan.ru/wp-content/uploads/razvitie-turizma-na-dalnem-vostoke.pdf>

149. Открывая Дальний Восток: развитие туризма на уникальных территориях ДФО // Росконгресс. – URL: <https://roscongress.org/materials/-otkryvaya-dalniy-vostok-razvitie-turizma-na-unikalnykh-territoriyakh-dfo/>

150. Бурда, М.А. Миграционная политика России на Дальнем Востоке: миграционные процессы и китайский аспект / М.А. Бурда, И.В. Герасимова // Научная электронная библиотека «Киберленинка». – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/migratsionnaya-politika-rossii-na-dalnem-vostoke-migratsionnye-protsessy-i-kitayskiy-aspekt>

151. Регионы России. Социально-экономические показатели. 2017: сб. ст. // Росстат. – Москва, 2017.

152. «Дальневосточный гектар» стал доступен для иностранцев-соотечественников // ИА Regnum. – URL: <https://regnum.ru/news/economy/2600190.html>

153. Федеральный закон от 24.05.1999 № 99-ФЗ «О государственной политике Российской Федерации в отношении соотечественников за рубежом» (ред. от 23.07.2013) // КонсультантПлюс. – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_23178/4733d92796950ef/f2201181bdbcf75ca68fa7ddc/

154. Ленобласть бесплатно раздает свои земли. Что такое «Ленинградский гектар»? // Новости Ленинградской области. – URL: <https://ivbg.ru/7882193-lenoblast-besplatno-razdaet-svoi-zemli-chto-takoe-leningradskij-gektar.html>

155. Аналитическая справка о результатах деятельности подразделений по вопросам миграции территориальных органов МВД России за январь – декабрь 2024 года // Министерство внутренних дел Российской

Федерации. – URL: <https://mvd.ru/dejatelnost/statistics/migracionnaya/item/63022223/>

156. Миграции населения в 2024 году: потоки ослабевают // РА «Эксперт». – URL: https://en.raexpert.ru/researches/regions/migration_regions_2024/

157. «Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Китайской Народной Республики о безвизовых групповых туристических поездках» (заключено в г. Москве 29.02.2000) (ред. от 17.11.2006) // КонсультантПлюс. – URL: http://www.consultant.ru/-document/cons_doc_LAW_125123/

158. Бабаян, Д. Демографический компонент российско-китайских отношений: вызовы и выгоды / Д. Бабаян // Проблемы Дальнего Востока. – 2011. – № 6.

159. Бояринцев, И. Демографический аспект российских геополитических интересов в Северо-Восточной Азии // Проблемы Дальнего Востока. – 2008. – № 6.

160. Ван, Гохун. Перспективы российско-китайского сотрудничества в области трудовой миграции / Гохун Ван // Вестник Томского гос. ун-та. – 2017. – № 416.

161. Федеральный закон от 24.05.1999 № 115-ФЗ «О правовом положении иностранных граждан в Российской Федерации» (ред. от 02.08.2019) // КонсультантПлюс. – URL: http://www.consultant.ru/-document/cons_doc_LAW_37868/

162. Мищук, С.Н. Реализация современной миграционной политики на Дальнем Востоке России: федеральный и региональный аспекты / С.Н. Мищук // Научная электронная библиотека «Киберленинка». – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/realizatsiya-sovremennoy-migratsionnoy-politiki-na-dalnem-vostoke-rossii-federalnyy-i-regionalnyy-aspeky>

163. Kuhrt, N. The Russian Far East in Russia's Asia Policy: Dual Integration or Double Periphery? / N. Kuhrt //Europe-Asia Studies. – 2012. – Vol. 64, Iss. 3. – P. 471–493.

164. Мигранты на Колыме не смогут работать по некоторым специальностям // ТАСС. – URL: <https://tass.ru/magadanskaya-obl/1988431>

165. Власти Якутии запретят привлекать иностранных граждан к некоторым видам работ // Новости Якутии и Якутска. – URL: <https://news.ykt.ru/mobile/article/54799>

166. Мост плюс тариф равно // ИА «Восток России». – URL: <https://www.eastrussia.ru/material/most-plyus-tarif-ravno/>

167. Железнодорожный мост в Китай построят в ЕАО к концу года // Известия. – URL: <https://iz.ru/917153/2019-09-03/zheleznodorozhnyi-most-v-kitai-postroiat-v-eao-k-kontcu-goda>

168. Мост через Амур из ЕАО в Китай начнет работать в сентябре 2019 года // ТАСС. – URL: <https://tass.ru/ekonomika/6115590>

169. В тепличном комплексе ТОР «Кангалассы» начали собирать урожай области // Новости Якутска и Якутии. – URL: <https://yakutiamedia.ru/news/557962/>

170. В Якутии открыт единственный в мире тепличный комплекс, построенный на вечной мерзлоте // Сделано у нас. – URL: <https://sdelanounas.ru/blogs/87117/>

171. Единственная в мире теплица в вечной мерзлоте в Якутии планирует увеличить производство овощей до 2 тыс. тонн к 2021 году // Интерфакс. – URL: <http://www.interfax-russia.ru/FarEast/special.asp?id=1079771&sec=1749>

172. Саюри // Корпорация развития Дальнего Востока и Арктики. – URL: <https://brand.erdc.ru/residents/sauri>

173. К Великому океану: хроника поворота на Восток // Клуб «Валдай». – URL: <http://ru.valdaiclub.com/files/28988/>

174. Основные документы – Японо-Российский план действий // Посольство Японии в России. – URL: <https://www.ru.emb-japan.go.jp/RELATIONSHIP/MAINDOCS/plan.html>

175. Проект «Сахалин-1» // Государственный исторический архив Сахалинской области. – URL: <https://giaso.ru/scientific-work/events/proekt-k-75-letiyu-sahalinskoj-oblasti/proekt-sahalin-1.html>

176. Реализация проекта // ПАО «Газпром». – URL: <https://www.gazprom.ru/projects/sakhalin2/>

177. Реалии экономического сотрудничества России и Китая – основания для оптимизма? // РСМД. – URL: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/realii-ekonomiceskogo-sotrudnichestva-rossii-i-kitaya-osnovaniya-dlya-optimizma/>

178. Простаивающий завод Hyundai в пригороде Артема купила группа компаний «Доброфлот» // Артем Портал. – URL: <https://artemportal.ru/news/news-artem/society/2319-prostaivayuschiy-zavod-hyundai-v-prigorode-artema-kupila-gruppa-kompaniy-dobroflot.html>

179. Путин: согласование инициатив «девяти мостов» президента Южной Кореи продолжается // ТАСС. – URL: <https://tass.ru/ekonomika/5554415>

180. India wants to extend its ties with Russia's Far East: Swaraj // BusinessLine. – URL: <https://www.thehindubusinessline.com/economy/india-wants-to-extend-its-ties-with-russias-far-east-swaraj/article9847330.ece>

181. North Korea GDP Annual Growth Rate // Trading Economics. – URL: <https://tradingeconomics.com/north-korea/gdp-annual-growth-rate>

182. Тюдор, Д. Северная Корея изнутри: черный рынок, мода, лагеря, диссиденты и перебежчики / Д. Тюдор, Дж. Пирсон // Электронная библиотека e-libra. – URL: <https://e-libra.ru/read/469954-severnaya-koreya-iznutri-chernyy-rynok-moda-lagerya-dissidenty-i-perebezhchiki.html>

183. North Korea's economic contraction in 2018: what the BoK numbers tell us // North Korea Economy Watch. – URL: <https://www.nkecon-watch.com/2019/07/26/north-koreas-economic-contraction-in-2018-what-the-bok-numbers-tell-us/>

184. Санкции ООН в отношении КНДР. Досье // ТАСС. – URL: <https://tass.ru/info/4837818>

185. Россия вышлет 35 тыс. северокорейцев // Известия. – URL: <https://iz.ru/687695/nataliia-portiakova/rossiia-vyshlet-35-tys-severokoreitev>

186. Запрет на импорт морепродуктов из КНДР в КНР поможет борьбе с ННН-промыслом краба в России // Рыба Камчатского края. – URL: <http://fishkamchatka.ru/articles/world/21773/>

187. Итоги внешней торговли Дальневосточного федерального округа в 2021 году // Дальневосточное таможенное управление. – URL: https://dvtu.customs.gov.ru/statistic/2021-god/Itogovaya_informaciya/document/329535

188. Нота СБ ООН // RasonConTrans. – URL: http://rasoncontrans.com/images/files/UN_note-ru.pdf

189. Южная Корея получила российский уголь // Российская газета. – URL: <https://rg.ru/2014/12/03/ugol-site.html>

190. Батырь, В.А. Российско-северокорейский проект «Хасан – Раджин» в системе международных экономических ограничений (непропускной российско-китайский бастион в КНДР) / В.А. Батырь // Научная электронная библиотека «Киберленинка». – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/rossiysko-severokoreyskiy-proekt-hasan-radzhin-v-sisteme-mezhdunarodnyh-ekonomiceskikh-ogranicheniy-nepristupnyy-rossiysko-kitayskiy>

191. Посол Южной Кореи: успех проекта «Хасан – Раджин» связан с отменой санкций против КНДР // ТАСС. – URL: <https://tass.ru/ekonomika/5841720>

192. Экономический проект «Хасан – Раджин» может получить второй шанс – посол России в КНДР // Рамблер Новости. – URL:

<https://news.rambler.ru/asia/42938878-ekonomicheskiy-proekt-hasan-radzhin-mozhet-poluchit-vtoroy-shans-posol-rossii-v-kndr/?updated>

193. В РЖД подсчитали стоимость соединения Транссиба с Транссибирской дорогой // РИА Новости. – URL: <https://ria.ru/20180622/1523252588.html>

194. Новый маршрут поставок газа из России в Южную Корею через КНДР учитывает геополитический фактор // Рамблер Новости. – URL: <https://news.rambler.ru/asia/41125526-novyy-marshrut-postavok-gaza-iz-rossii-v-yuzhnyu-koreyu-cherez-kndr-uchtet-geopoliticheskiy-faktor/>

195. Логистический кризис-2: порты ДФО переполнены контейнерами с импортом: [сайт]. – URL: <https://dzen.ru/a/ZupT7TrYUEbIhtYK> (дата обращения: 05.11.2024).

196. Погрузка на железной дороге в Приморском крае увеличилась: [сайт]. – URL: <https://dvzd.rzd.ru/ru/2160/page/2452802?id=307265> (дата обращения: 25.12.2024).

197. Железнодорожную станцию открыли в Приморье после модернизации: [сайт]. – URL: <https://primorsky.ru/news/302460/#close> (дата обращения: 05.11.2024).

198. В Приморье до 2026 года построят почти 40 станций переработки отходов: [сайт]. – URL: <https://tass.ru/ekonomika/12797911> (дата обращения: 05.11.2024).

199. Логистический коллапс. Контейнеры уперлись в пропускную способность железной дороги: [сайт]. – URL: <https://konkurent.ru/article/69969> (дата обращения: 05.11.2024).

200. Приморские стивидоры на ВЭФ предложили изменить порядок провоза вагонов и упростить экоэкспертизу: [сайт]. – URL: <https://www.newsru.ru/eef/2024/09/03/226191/> (дата обращения: 05.11.2024).

201. Распоряжение Правительства РФ от 24 октября 2014 г. № 2116-р об утверждении паспорта инвестиционного проекта «Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей»: [сайт]. – URL: <https://www.garant.ru/products-ipo/prime/doc/70674580/> (дата обращения: 05.11.2024).

202. Восточный полигон: [сайт]. – URL: <https://neftegaz.ru/tech-library/transportirovka-i-khranenie/839795-vostochnyy-poligon/> (дата обращения: 05.11.2024).

203. Терминалы Владивостока и их особенности: [сайт]. – URL: <https://aftrans.ru/terminaly-vladivostoka> (дата обращения: 05.11.2024).

204. Морские терминалы Приморского края: [сайт]. – URL: <https://energybase.ru/region/primorskij-kraj/terminals> (дата обращения: 05.11.2024).

205. В Приморском крае планируется строительство двух зерновых терминалов: [сайт]. – URL: <https://feedlot.ru/novosti/v-primorskem-krae-planiruetsya-stroitelstvo-dvux-zernovyix-terminalov> (дата обращения: 05.11.2024).

206. Зерновой терминал в Зарубино: [сайт]. – URL: <https://slavyanka.info/news/1269-zernovoy-terminal-v-zarubino-chto-dumayut-zhiteli.html> (дата обращения: 05.11.2024).

207. В Приморье за полгода в тестовом режиме отгрузили 11,7 тыс. тонн зерна через порт Зарубино: [сайт]. – URL: <https://tass.ru/ekonomika/9844665> (дата обращения: 05.11.2024).

208. Единый маневровый оператор: [сайт]. – URL: <https://gudok.ru/zdr/169/?ID=1459583> (дата обращения: 05.11.2024).

209. Проблема вывоза контейнеров с Дальнего Востока дошла до Минтранса: [сайт]. – URL: <https://www.infranews.ru/logistika/sujeti/65655-problema-vyvoza-kontejnerov-s-dalnego-vostoka-doshla-do-mintransa/> (дата обращения: 05.11.2024).

210. Названы главные проблемы портов Приморья: [сайт]. – URL: https://www.korabel.ru/news/comments/nazvany_glavnye_problemy_portov_primorya.html (дата обращения: 05.11.2024).

211. «Разворот на Восток» вместо «энергетической сверхдержавы»: [сайт]. – URL: <https://ko.ru/articles/razvorot-na-vostok-vmesto-energeticheskoy-sverkhderzhavy/> (дата обращения: 05.11.2024).

212. Контейнерная перевозка грузов по России: [сайт]. – URL: <https://dzen.ru/a/YjtGAGQejBlt-Vf-> (дата обращения: 05.11.2024).

213. Инфраструктура транспортно-логистической деятельности: [сайт]. – URL: https://studme.org/408496/logistika/infrastruktura_transportno_logisticheskoy_deyatelnosti (дата обращения: 05.11.2024).

214. Global Ports может вложить 100 млрд рублей в расширение терминала в Приморье: [сайт]. – URL: <https://www.interfax.ru/business/937203> (дата обращения: 05.11.2024).

215. Китайские железные дороги внедряют инновации: [сайт]. – URL: <https://ria.ru/20221011/innovatsii-1823036728.html> (дата обращения: 05.11.2024).

216. Флот Севморпути и перспективы его развития: [сайт]. – URL: <https://www.arctic-today.ru/index.php/arkticheskaya-transportnaya-sistema/509-flot-sevmorputi-i-perspektivy-ego-razvitiya> (дата обращения: 05.11.2024).

217. Влияние инфляции и кризисов на стоимость логистики в 2025 году: основные факторы и прогнозы: [сайт]. – URL: <https://logistic.tools/ru/blog/vliyanie-inflyacii-i-krizisov-na-stoimost-logistiki> (дата обращения: 05.11.2024).

218. Как устроен «умный» порт и когда он появится в России: [сайт]. – URL: <https://trends.rbc.ru/trends/industry-61fb933e9a794754d972873b?from=copy> (дата обращения: 05.11.2024).

219. Китайские железные дороги внедряют инновации: [сайт]. – URL: <https://ria.ru/20221011/innovatsii-1823036728.html> (дата обращения: 05.11.2024).

220. Перспективы развития железнодорожного транспорта: новые технологии и инновационные решения: [сайт]. – URL: <https://zhd.online/articles/perspektivy-razvitiya-jeleznodorojnogo-transporta-novye-tehnologii-i-innovatsionnye-resheniya/> (дата обращения: 05.11.2024).

221. Железнодорожный транспорт. Особенности и преимущества: [сайт]. – URL: <https://sky.pro/wiki/profession/zheleznodorozhnyj-transport-osobennosti-i-preimushhestva/> (дата обращения: 05.11.2024).

222. Эксперт Кирилл Бабаев рассказал, что означает для России возвращение к «восточному вектору»: [сайт]. – URL: <https://rg.ru/2022/07/13/novyj-povorot.html> (дата обращения: 05.11.2024).

223. «Разворот на Восток» вместо «энергетической сверхдержавы»: [сайт]. – URL: <https://ko.ru/articles/razvorot-na-vostok-vmesto-energeticheskoy-sverkhderzhavy/> (дата обращения: 05.11.2024).

224. Беляев, Г.А. Инфраструктурное развитие Приморского края / Г.А. Беляев // Молодой ученый. – 2023. – № 51 (498). – С. 77–80.

225. Что ждет логистику в Приморье: тренды и тенденции рынка сегодня: [сайт]. – URL: <https://www.eastrussia.ru/material/cto-zhdet-logistiku-v-primore-trendy-i-tendentsii-rynka-segodnya/> (дата обращения: 06.12.2024).

226. Самойленко, П.Ю. Современное развитие Приморского края как транзитного логистического региона в условиях внешних санкций: информационно-имиджевый аспект / П.Ю. Самойленко // Ойкумена. Регионоведческие исследования. – 2023. – № 2. – С. 138–146.

227. Восточный полигон – Транссиб и БАМ: [сайт]. – URL: <https://cargo.rzd.ru/ru/9787/page/103290?id=19722> (дата обращения: 01.12.2024).

228. «Идём на восток»: порты Дальнего Восток могут получить статус мировых хабов: [сайт]. – URL: <https://vostokmedia.com/news/2022-03-30/idiom-na-vostok-porty-dalnego-vostok-mogut-poluchit-status-mirovyh-habov-515839/> (дата обращения: 07.11.2024).

229. Логистика на Дальнем Востоке – основные проблемы: [сайт]. – URL: <https://makcargo.ru/stati/logistika-na-dalnem-vostoke-osnovnye-problemy/> (дата обращения: 08.11.2024).

230. Ерохин, В.Л. Динамика грузоперевозок по Северному морскому пути (2013–2023 гг.) / В.Л. Ерохин // Маркетинг и логистика. – 2023. – 6 (50). – С. 14–23.

Учебное издание

**Гриванов Роман Игоревич
Белозерцева Наталья Петровна**

ОСНОВЫ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

**ОСОБЕННОСТИ ВЭД И ЛОГИСТИКИ
НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ РОССИИ**

Учебное пособие

Редактор И.Г. Шабунина
Компьютерная верстка М.А. Портновой

Подписано в печать: 25.10.2025. Формат 70 ×100/16
Бумага писчая. Печать офсетная. Усл.-печ. л. 12,64
Уч.-изд. л. 10,43. Заказ 476

Издательство Владивостокского государственного университета
690014, Владивосток, ул. Гоголя, 41
Отпечатано в ресурсном информационно-методическом центре ВВГУ
690014, Владивосток, ул. Гоголя, 41

ISBN 978-5-9736-0764-7

A standard 1D barcode representing the ISBN number 978-5-9736-0764-7.

9 785973 607647