

Развитие свободных экономических зон в Приморском крае как направление повышения экономической безопасности региона (на примере Свободного порта Владивосток)

Костенко Николай Михайлович, магистрант

Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
(690014, Россия, Владивосток, улица Гоголя, 41, e-mail: Skyline.nik@list.ru)

Kostenko Nikolai Mikhailovich, magistrand

Vladivostok State University of Economics and Service
(690014, Russia, Vladivostok, Gogolia Street, 41, e-mail: Skyline.nik@list.ru)

Долань, магистрант

Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
(690014, Россия, Владивосток, улица Гоголя, 41, e-mail: aduolannihao@163.com)

Dolan, magistrand

Vladivostok State University of Economics and Service
(690014, Russia, Vladivostok, Gogolia Street, 41, e-mail: aduolannihao@163.com)

Цун Мин, магистрант

Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
(690014, Россия, Владивосток, улица Гоголя, 41, e-mail: 674727758@qq.com)

Цун Мин, magistrand

Vladivostok State University of Economics and Service
(690014, Russia, Vladivostok, Gogolia Street, 41, e-mail: 674727758@qq.com)

Астахова Екатерина Викторовна, кандидат экономических наук, доцент кафедры «Экономика»

Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
(690014, Россия, Владивосток, улица Гоголя, 41, e-mail: Ekaterina.Astahova@vvsu.ru)

Astahova Ekaterina Victorovna, doctor of economics, associate professor of the department of «Economy»

Vladivostok State University of Economics and Service
(690014, Russia, Vladivostok, Gogolia Street, 41, e-mail: Ekaterina.Astahova@vvsu.ru)

Аннотация. В современном мире свободная экономическая зона представляет собой важную составляющую внешнеэкономических взаимоотношений на мировом уровне. В данной статье рассматривается состояние свободных экономических зон Приморского края. Приводятся основные преимущества, которые гарантирует государство для резидентов Свободной экономической зоны, а также рассматриваются трудности, с которыми приходится сталкиваться государству и бизнесменам. В центре внимания работы лежит разновидность Свободных экономических зон – Свободный порт Владивосток. Были перечислены основные возможности и преимущества, гарантируемые Федеральным законом резидентам, осуществляющим свою деятельность на территории. Исследованы показатели деятельности Свободного порта в Приморском крае и дана комплексная оценка происходящим изменениям. Было отмечено, что среди стран Азиатско-Тихоокеанского региона основными резидентами СПВ является Китайская Народная Республика. Рассмотрен прогноз ВРП и количество рабочих мест при существовании Свободного порта Владивосток. В исследовании выявлены существенные проблемы и трудности, с которыми сталкиваются резиденты СПВ. Приводятся основные пути решения данных проблем, а также даны предложения по дальнейшему совершенствованию Свободного порта Владивосток. В заключении подчеркнута важность развития Свободного порта, а также задачи, которые необходимо выполнить для достижения данного развития. Ученые-экономисты могут

опираться на результаты исследования при создании стратегии развития Свободного порта Владивосток.

Ключевые слова: свободные экономические зоны, Свободный порт Владивосток, резиденты, предпринимательская деятельность, ВРП, экономический рост, проблемы и перспективы развития, Приморский край, льготы, Россия, Китай.

Abstract. Nowadays, a special economic zone is an important component of foreign economic relations at the global level. The status of the special economic zones in Primorsky region is mentioned in this article. The main advantages the state guarantees for residents of the special economic zone are given, as well as the difficulties the state and businessmen are faced with. A variety of the special economic zones – Free Port of Vladivostok is spotlight on. The main opportunities and advantages are guaranteed by Federal Law to residents operating in the territory of the Free Port were listed. The performance indicators of the Free Port in the Primorsky Region are investigated and a comprehensive assessment of the ongoing changes is given. It was noted that the main residents of the Free Port of Vladivostok among the countries of the Asia-Pacific region are the People's Republic of China. The forecast of GRP and the number of workplaces during the existence of the Free Port of Vladivostok are considered. The significant problems and difficulties the residents encounter in Free Port of Vladivostok are identified in article. The main ways to solve these problems are mentioned, and suggestions for further improvement of the Free Port of Vladivostok are given. The importance of developing the Free Port and the tasks that must be completed to achieve this development are emphasized in the conclusion. Economists can rely on the results of the study during creation of a strategy for the development of the Free Port of Vladivostok.

Keywords: special economic zone, Free Port of Vladivostok, residents, entrepreneurial activities, GRP, economical advance, challenges and opportunities of development, Primorsky Region, preferences, Russia, China.

Свободные экономические зоны (СЭЗ) являются необходимыми элементами ускоренного роста экономики стран и регионов путем увеличения мировой торговли, привлечения инвестиций. Как правило свободные экономические зоны Приморского края должны способствовать увеличению масштабов трансграничного товарооборота, быстрой интеграции в международную экономику, привлечению зарубежных инвестиций, а также ускорить модернизацию транспортной инфраструктуры региона. Тем не менее появление свободной экономической зоны в Приморском крае вызвало определенные проблемы и спорные моменты как со стороны правительства, так и резидентов, и решение существующих вопросов на данный момент является актуальной задачей [10].

Основные положения свободных экономических зон, а также исследования развития Свободного порта Владивосток нашло отражение в трудах российских ученых-экономистов: Скоробогатова А. А., Норко Н. В., Богач А. С., Галицына В. С., Гарбар А. С., Красова Е. В. и другие.

Целью данной работы является исследование современного состояния свободных экономических зон Приморского края, а также рассмотрение проблем и перспектив развития Свободного порта Владивосток в международных экономических отношениях.

При написании статьи были поставлены следующие основные задачи:

1. Рассмотреть состояние свободных экономических зон Приморского края на сегодняшний момент;
2. Исследовать преимущества и недостатки в свободных экономических зонах;
3. Проанализировать современное состояние Свободного порта Владивосток и его показатели деятельности в Приморском крае;
4. Определить и раскрыть существующие трудности в развитии СПВ, а также рассмотреть перспективы последующего развития СПВ.

При написании статьи были использованы такие методы исследования, как теоретические (аннотирование, цитирование, контент-анализ публикаций, статей журналов, интернет ресурсов), так и эмпирические (изучение литературы, документов).

Свободные экономические зоны представляют собой часть национального экономического пространства, где используется специальная льготная система, которая стимулирует предпринимательство. На территории СЭЗ, как правило, применяется режим свободной таможенной зоны, благодаря чему, торговля зарубежными товарами в пределах СЭЗ производится без взимания таможенных пошлин и НДС, а продажа российских товаров осуществляется с уплатой акциза и без вывозных таможенных пошлин. Следует подчеркнуть, что масштабы вмешательства в экономическую деятельность со стороны государства в этих зонах практически сокращаются [21].

Отметим основные плюсы особой экономической зоны в таблице 1.

Таблица 1 – Преимущества особой экономической зоны

Преимущества	Описание
Максимальные налоговые привилегии	Участнику ВЭД предоставляются как таможенные, так и внутренние налоговые льготы
Реализация деятельности на внутреннем и внешнем рынках	Участник ВЭД имеет право заниматься производственной и иной деятельностью на территории СЭЗ, заниматься продажей произведенных товаров как национальном рынке, так и экспортировать данную продукцию
Появление новых рабочих мест	Происходит развитие торговли, а также увеличивается занятость страны и регионов, поскольку появляются новые рабочие места – благодаря этому процветает экономическая и социальная сфера
Получение государством прямого и косвенного дохода	Государство приобретает прямой и косвенный доход от привлечения национальных и иностранных инвестиций с целью усовершенствования производства и определенных сфер коммерческой деятельности

Источник [19]

Также в данных зонах существуют и недостатки, с которыми приходится сталкиваться государству и предпринимателям [1]:

1. Регистрация компании производится строго в том муниципальном образовании, где расположена зона, а создание филиалов и представительства осуществляется только в пределах данной зоны;

2. Порог минимального первоначального капиталовложения является высоким. При ведении деятельности в технико-внедренческой зоне предусмотрен только выпуск пробных партий, производство запрещено. Что касается уровня минимального капитала, то он не установлен;

3. Зарубежные инвесторы в основном не принимают во внимание СЭЗ России. Как правило инвесторы основательно исследуют и сравнивают российские и зарубежные СЭЗ. Это связано с тем, что в российских зонах существуют трудности в организационно-управленческой деятельности и недостаток высококвалифицированных кадров.

Разновидностью свободных экономических зон являются Свободные порты, которые расположены в морских прибрежных территориях. С 12 октября 2015 г. вступил в силу Федеральный закон № 212 «О Свободном порте Владивосток». Основной целью Свободного порта Владивостока как инструмента эффективного развития территории Приморского края, является наращивание экспортных и импортных операций, увеличение товарооборота, а также создание государственных мероприятий, направленных на поддержку участников ВЭД, осуществляющих свою деятельность в свободной экономической зоне. Как правило, в результате должно увеличиться привлечение новых инвестиций в регион, развиваться портовая инфраструктура, создаваться и реализовываться новые экономические проекты, а также новые производства [11].

Следует отметить, что данный федеральный закон предусматривает в регионе специальный правовой и налоговый режим для предпринимателей и инвесторов, режим свободной таможенной зоны, а также безвизовый период пребывания в Свободном порту Владивосток в течении восьми дней. Помимо этого, со стороны государства резидентам гарантируется бесплатная дорожная и инженерная инфраструктура и следующие преимущества [20]:

1. Таможенные пошлины (ввозные и вывозные) не подлежат уплате;
2. Быстрая система возмещения НДС экспортера;
3. Быстрый период рассмотрения и согласования проектно-разрешительной документации; налоговые льготы.

Рассмотрим показатели деятельности свободного порта в регионе за 2016-2018 гг.

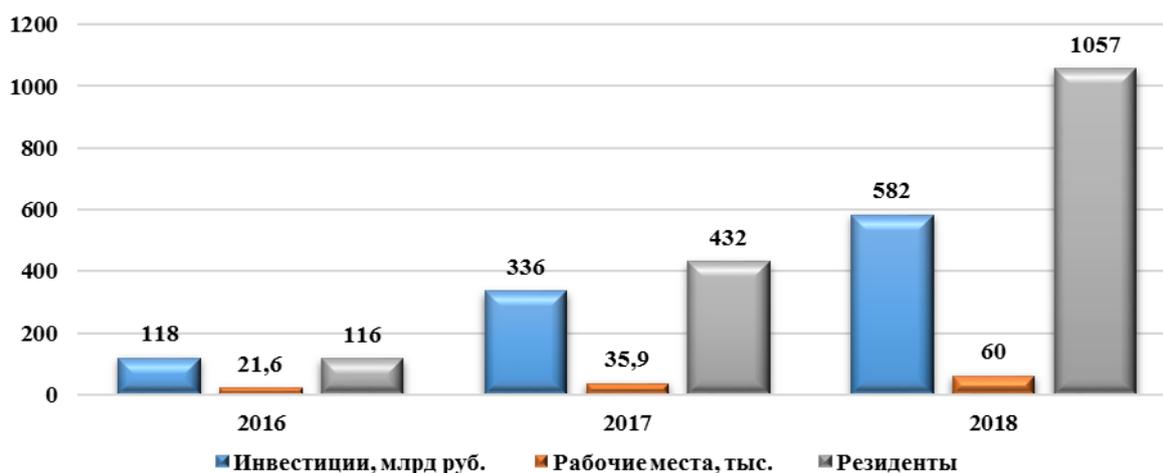


Рисунок 1 – Показатели деятельности Свободного порта Владивосток за 2016-2018 гг.
Источник: составлено автором по данным [9]

Исходя из данных рисунка 1 можно отметить, что показатели увеличивались каждый год. Так, к 2018 г. объем инвестиций, вложенный в развитие Свободного порта Приморского края, вырос практически в 5 раз и стал составлять 1057 млрд руб.; также увеличилось количество новых мест до 60 тыс. (приблизительно в 2 раза). Что касается количества резидентов, то можно заметить резкое возрастание (почти в 2,5 раза) и к концу 2018 года резидентов стало составлять 1057. Следует отметить, что такое увеличение внимания предпринимателей к СПВ в 2018 г. по сравнению с 2017 г. в основном связано с поправками в части 5 статьи 28 Федерального закона «О Свободном порте Владивосток», которые вступили в силу с 1 января 2017 г. – данные изменения подразумевают упрощенную систему выдачи градостроительного плана земельного участка, находящегося на территории СПВ.

В последние годы крупнейшим инвестором на Дальнем Востоке среди стран Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) является Китайская Народная Республика. По состоянию на 2018 год резидентами СПВ стали 29 компаний с китайскими инвестициями. На данный момент в Приморском крае реализуется 21 проект (китайские инвестиции достигают более 3 млрд долларов). В основном китайские инвесторы заинтересованы в освоении лесных и минерально-сырьевых ресурсов, реализации пищевого производства, развитии аквакультуры, а также в развитии сельского хозяйства и приграничной инфраструктуры [13].

В конце 2017 года первый китайский резидент СПВ компания «Юбо-Сумотори» вместе с изготовителем большегрузной техники FAW запустили в Артеме сборочное производство. Китайские инвестиции в данный проект на первом этапе составили 28 млн. рублей. Первый выпуск новых самосвалов был выкуплен приморскими компаниями, осуществляющих свою деятельность в угольной и строительной сфере. В 2018 г. было выпущено более 350 грузовиков, а к концу 2019 г. планируется выпуск – 2 тысячи грузовой техники. На данный момент на производстве работают около 40 человек, на втором этапе планируется увеличение новых рабочих мест до 52. В дальнейшем производитель намерен расширить

рынок сбыта на Сибирь, Урал и другие регионы страны. Так, директор компании Константин Гуркович в беседе с журналистами заявил, что существующий режим СПВ дал возможность реализовать сборку в Приморском крае и сейчас нет необходимости приобретать технику из других странах [6].

Также реализуются крупные проекты в таких областях, как животноводство и растениеводства. Например, в 2018 г. агрохолдинг «Чжундин Дайри Фармин», один из крупнейших производителей молока в Китае подтвердил, что намеривается инвестировать в ТОП «Михайловский» более 300 млн. долларов. На данные вложения планируется строительство животноводческого комплекса на 50000 голов крупного рогатого скота (производство молока будет достигать около 500 тонн в сутки). Отмечается, что большая часть произведенного товара будет экспортироваться на рынок КНР и в страны АТР. В комплексе планируется создание более 2000 рабочих мест – из них 300 будет отведено китайским работникам, а оставшиеся – для местных жителей. На данный момент компания уже вложила более 18 млн. долларов в аренду земли, сооружение фермы, приобретение необходимой техники и оборудования, а также первой партии рогатого скота [16]. Также следует отметить, что на полях Восточного экономического форума, проходившего во Владивостоке 4-6 сентября 2019 г., российской и китайской сторонами было подписано соглашение о создании в Приморье молочно-товарных ферм. Для реализации данного проекта будет инвестировано около 45 млрд руб. Более того, ожидается, что на предприятии будет создано более 4000 рабочих мест, а объем произведенного товара будет составлять около 500 тыс. тонн молока в год – данная продукция будет поставляться на продажу жителям Приморского края и на Дальний Восток, а также на экспорт в Китай [3].

Что касается развития сферы аквакультуры в Приморском крае, то один из резидентов планирует вложить в проект на первом этапе более 33 млн. долларов на создание предприятия «Дальневосточная марикультура» Хэ Сян». Более того, было отмечено, что на данном предприятии будет создано около 500 рабочих мест для местных жителей, которые на основе самых передовых технологий будут производить, перерабатывать и продавать морепродукты [15].

При создании Свободного порта Владивосток эксперты сделали прогноз относительно валового регионального продукта и количества новых рабочих мест.

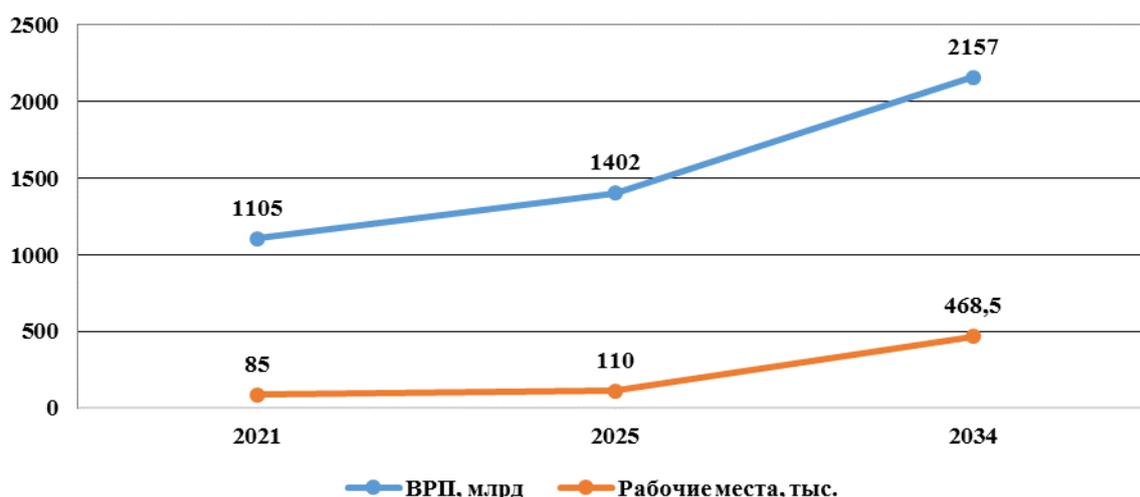


Рисунок 2 – Прогноз ВРП и рабочих мест в Приморском крае на 2021-2034 гг.
Источник: составлено автором по данным [18]

Согласно результатам рисунка 2, валовый региональный продукт Приморского края будет постепенно увеличиваться и к 2021 г. может составлять более 1000 млрд руб., к 2025 г. – около 1500 трлн руб., а к 2034 г. достигнет объема больше чем 2000 млрд руб. Если рассматривать новые рабочие места, то их тоже ожидает увеличение. Так, приблизительно к 2021 г. количество рабочих мест вырастит до 85 тыс., к 2025 г. до 110 тыс., а к 2034 г.

достигнет почти 470 тыс. Более того, специалисты утверждают, что к 2025 г. объем ВРП Дальневосточного федерального округа, увеличится приблизительно на 2000 млрд руб. Ожидается, что такое увеличение может быть связано с возрастанием количества транспортно-логистических операций, реализацией перерабатывающих производств и увеличением образовательных и медицинских услуг.

Стоит подчеркнуть, что на данный момент ожидания от разработки закона «О Свободном порте Владивосток» весьма высоки, вопреки определенным трудностям, которые тормозят развитие деятельности резидентов Свободного порта Владивосток в полной мере и возникающих по причине несовершенства нормативно-правовой базы свободной экономической зоны Приморского края. Происходит стремительное развитие событий в процессе существования свободной экономической зоны в Приморском крае, однако, данное положение дел до сих пор не удовлетворяет своему первоначально задуманному плану. Так, например, реализация всех преференций, предусмотренных государством, неоднократно переносилась на более поздний срок, из-за чего у большинства предпринимателей Приморского края появляется не только недоверие, но и нежелание быть резидентами Свободного порта Владивосток [12].

Для стремительного развития СЭЗ иностранным инвесторам в первую очередь необходимо качественное и гарантируемое правовое регулирование по защите прав. Как в Приморском крае, так и во всей России российское законодательство предоставляет иностранным инвесторам, а те в полной мере пользуются существующими правами и возможностями с целью защиты своих прав, а также законных интересов. Однако в России, с одной стороны, существуют определенные препятствия: коррупция, монополизация рынка и административные барьеры, из-за чего права иностранных инвесторов в стране защищаются не в полной степени, с другой стороны, бюрократические барьеры, а также регулярные проверки и трудности с приобретением разрешительной документации осложняют предпринимательскую деятельность. Так, Александр Шуматов, генеральный директор ООО «Центр детского здоровья» выразил мнение о том, что проведение проверок – это очень острая тема для резидентов, поскольку на оформление различных документов и подготовку их к проверке требуется много трудового ресурса.

Существенной проблемой существования свободного порта Владивосток по сей день является нестабильность и недоработка нормативной базы, которая координирует деятельность резидентов Свободного порта. Более того, неоднократно происходят изменения во внешнеэкономической политике, меняются правила и законы, регламентирующие внешнеэкономическую деятельность. Так, по словам Сергея Федорова, первого заместителя начальника Дальневосточного таможенного управления, в таможенном законодательстве приведены определенные положения, которые на сегодняшний момент работают не в полной степени и используются довольно слабо [22].

Следует отметить, что при реализации нового вида деятельности у потенциального резидента существуют трудности, а если предприниматель уже приобрел статус резидента, у него неоднократно возникают административные барьеры. Например, в декабре 2016 г. у некоторых резидентов Свободного порта возникли сложности, когда они регистрировали земельные участки в муниципалитетах, из-за чего им пришлось обратиться в суд. Более того, резиденты на площадке ВЭФ-2019 заявили, что при возникновении определенных трудностей в реализации своей деятельности им не к кому обратиться, поскольку никто не хочет ими интересоваться. Из года в год они озвучивают свои проблемы на форуме, однако после его окончания их проблемами никто не занимается [4].

Самой насущной проблемой развития предпринимательства в Свободном порту Владивосток считается сложность с получением кредитов. В основном низкий уровень доступности кредитов и займов связан с тем, что у бизнесменов зачастую недостаточно или совсем не имеется залоговой базы. С целью решения возникшей проблемы во многих регионах организуются гарантийные фонды, которые дают гарантии в случае приобретения субъектами хозяйственной деятельности кредитов и займов, предоставляя выплату банку

компенсации, если долг не был погашен. Следует отметить, что по предложению Администрации Приморского края в регионе создан Гарантийный фонд, который предоставляет поручительства по кредитным, лизинговым договорам и договорам банковской гарантии [8].

В ноябре 2016 г. Гарантийный фонд Приморья вместе с Администрацией края создал и реализовал новые методы обеспечения поручительства, которые доступны для резидентов СПВ, ведущих предпринимательскую деятельность в различных сферах: производство, строительство, сельское хозяйство, оказание транспортных услуг и другое. Помимо этого, для договоров, имеющих цену более 50 млн. рублей предоставлен тариф комиссионного вознаграждения по поручительствам фонда, который намного ниже, чем стандартная ставка. Также появилась возможность выплачивать вознаграждения в рассрочку. Такие проводимые реформы объясняются трудным экономическим положением в государстве, из-за чего произошло уменьшение рентабельности ведения бизнеса региона. Тем не менее, утвержденные льготные условия, а также приобретение кредитов и займов многими юридическими лицами на сегодняшний момент до сих пор является недоступным в связи с повышенными ставками кредитных продуктов [14].

Что касается транспортно-логистической системы, то на сегодняшний момент на территории Приморского края функционирует множество международных пунктов пропуска, и, как правило, реализация Свободного порта Владивосток должна предусматривать значительный рост грузоперевозок и туристического потоков через данные пункты. Тем не менее, в период создания СПВ существующая транспортно-логистическая структура была очень слабо развита. Так, транспортная система пункта пропуска Краскино включает в себя приблизительно 50 грузовых автотранспортных средств, 40 автобусов и 1440 человек. С 2013 года планировалось переоснащение и обновление пункта пропуска Краскино и предполагалось, что пропускная способность достигнет 250 автомашин в сутки, а именно: 150 грузового транспорта, 50 автобусов и 50 легковых автомобилей [17]. Тем не менее, планируемая реконструкция данного пункта по сей день практически не проводится. Так, первый заместитель начальника Дальневосточного таможенного управления Сергей Федоров подчеркнул, что по сей день на сухопутной границе имеются определенные проблемы. Согласно его высказыванию, сухопутная граница находится в плачевном состоянии и практически не обустроена, из-за чего китайские коллеги не согласны работать круглосуточно. Государственно-частное взаимодействие имело возможность бы стать результативным механизмом для строительства новых и обновлении уже функционирующих пунктов пропуска [2].

Необходимо подчеркнуть, что в последнее время многие эксперты ведут дискуссию о целесообразности включения в границы СПВ Дальнегорского ГО и Тернейского МР, что позволит развить и усовершенствовать промышленное производство региона. Если данные территории войдут в границы Свободного порта Владивосток, то это может послужить значительному росту инвестиционного потока в Приморский край, созданию новых производств и, как правило, появлению новых рабочих мест, а также притоку населения в северные районы региона [5].

Более того, на сегодняшний момент происходит стремительное развитие Приморского края, и Свободному порту Владивосток следует ожидать увеличение экспорта и, соответственно, быть к нему подготовленным. Как правило, для начала стоит акцентировать внимание на обновлении крупных транспортно-логистических узлов, а также их содействие с предприятиями – резидентами свободного порта. Помимо этого, создание модернизированной международной транспортно-логистической системы в регионе на базе СПВ приведет к существенному повышению инвестиционной привлекательности Приморского края со стороны зарубежных инвесторов [7].

Проведенное исследование существования свободного порта Владивосток и обозначенные общие недостатки и трудности его функционирования дают возможность перечислить следующие основные предложения по дальнейшему его совершенствованию:

1. Необходимо комплексное развитие транспортно-логистической системы на базе СПВ;
2. Следует произвести дноуглубительные работы на причалах порта Владивосток для большей загруженности порта судами;
3. Должно быть проведено упрощение административных процедур, а также оказана поддержка резидентам со стороны властей на региональном и федеральных уровнях;
4. Нормативно-правовая база должна быть усовершенствована с целью координирования деятельности резидентов свободного порта на всех уровнях.

Выводы исследования. Свободная экономическая зона в современном мире представляет собой важнейшую составляющую международных взаимоотношений на мировом уровне. Таким образом, развитие свободной экономической зоны в Приморском крае должно совершенствовать социальные и внешнеэкономические взаимоотношения на международном масштабе, а также включать в себя увеличение торгового оборота, национальных и иностранных инвестиций, развитие инновационной деятельности, а также возможность осуществления обмена технологиями и информацией.

Разработка и реализация российскими и иностранными инвесторами эффективных программ развития территории Приморского края создает предпосылки для успешного ведения бизнеса в регионе – данный фактор будет способствовать увеличению показателя валового регионального продукта, развитию внешнеторговых отношений и формированию большого количества рабочих мест. Более того, выгодное для Приморского края географическое местоположение и близость к странам АТР является перспективной возможностью для предпринимателей, которые ведут деятельность на внутреннем рынке выйти на новые мировые рынки, а это в первую очередь стимулирует активное экономическое развитие территории Приморского края. Но для успешного достижения данной цели на территории Свободного порта Владивосток должна существовать развитая транспортно-логистическая инфраструктура, стабильная поддержка со стороны государства, а также доработанная нормативно-правовая база, которая в полной степени регулирует, гарантирует и защищает деятельность резидентов и иностранных инвесторов.

Библиография

- [1] Богач А. С., Галицына В. С. Проблемы и перспективы развития свободных экономических зон в Приморском крае // Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований. 2016. № 9-2. С. 261-264.
- [2] Варкулевич Т. В., Пашук Н. Р. Основные проблемы функционирования свободного порта Владивосток как фактора развития экономики Приморского Края // Проблемы современной экономики. 2018. № 1 (65). С. 132-135.
- [3] ВЛ Новости. Новости. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.newsvl.ru/eef/2019/09/05/183623/#ixzz5yhtHLjkg> (дата обращения: 16.09.2019).
- [4] ВЛ Новости. Новости. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.newsvl.ru/eef/2019/09/05/183617/> (дата обращения: 19.09.2019).
- [5] Гарбар А. С., Майзнер Н. А. Свободный порт Владивосток: проблемы и перспективы развития // Региональная экономика и управление: электронный научный журнал. 2018. № 2 (54). С. 15.
- [6] ДВ Капитал. Регион сегодня. [Электронный ресурс] URL: https://dvkapital.ru/regionnow/primorskij-kraj_14.11.2017_11088_v-primorje-s-konvejera-jubosumotori-v-2018-godu-sojdet-500-gruzovikov.html (дата обращения: 27.09.2017).
- [7] Заостровских Е. А. Свободный порт Владивосток в концепции развития международных транспортных коридоров Приморского края // Регионалистика. 2016. № 4. С. 44-54.
- [8] Конкурент. Малому бизнесу – большие деньги. [Электронный ресурс] URL: <https://konkurent.ru/article/19090> (дата обращения: 22.09.2018).
- [9] Корпорация развития Дальнего Востока. О СПВ [Электронный ресурс]. URL: <https://erdc.ru/about-spv/> (дата обращения: 23.09.2019).