

УДК 332.1

## ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ ГОРОДА ВЛАДИВОСТОК В СТАТУСЕ СВОБОДНОГО ПОРТА

© 2017

**Конвисарова Елена Викторовна**, кандидат экономических наук, доцент, профессор кафедры экономики  
**Чураков Егор Евгеньевич**, бакалавр 4 курса, кафедра экономики  
*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса*  
(690014, Россия, Владивосток, ул. Гоголя, 41, e-mail: churegor@gmail.com)

**Аннотация.** Реализация проектов по созданию специальных экономических зон в современном мире является одним из наиболее эффективных методов для ускорения экономического развития отдельных регионов развивающихся стран. В последнее время Приморскому краю и всему Дальневосточному региону уделяется повышенное внимание со стороны государства. Одной из важнейших проблем Дальневосточного региона уже долгое время остается низкий уровень социально-экономического развития. Для решения данного вопроса государство реализует особую политику, направленную на развитие края. Одним из подобных инструментов реализации этой политики является создание свободного порта Владивосток, территории с особым режимом, который позволит ускорить развитие региона, путем увеличения интереса к развитию бизнеса и торговли на территории края. Данный режим действует на территории Владивостока уже более года, распространившись за пределы городского округа, на большую часть Приморского края и отдельные районы дальневосточного региона. Таким образом на сегодняшний день территория свободного порта включает в себя все ключевые порты юга Дальнего востока. За прошедший год режим СПВ показал неплохие результаты, его резидентами стали более сотни компаний, в планах многих из них реализация крупнейших проектов. Однако, несмотря на начало его работы, остается еще много нерешенных вопросов и проблем, связанных с функционированием режима. Выявление и решение данных проблем является ключевым фактором для обеспечения работы режима свободного порта Владивосток в полную силу.

**Ключевые слова:** свободная портовая зона, особая зона экономического и социального развития, свободный порт Владивосток, социально-экономическое развитие, Приморский край, Дальний Восток, экономическое развитие дальневосточных территорий, Россия.

## PROBLEMS AND PROSPECTS OF THE SOCIAL AND ECONOMIC DEVELOPMENT OF VLADIVOSTOK STATUS OF A FREE PORT

© 2017

**Konvisarova Elena Viktorovna**, candidate of economic sciences, associate professor,  
professor of the department of economics  
**Churakov Egor Evgenyevich**, bachelor 4th year, department of economics  
*Vladivostok State University of Economics and Service*  
(690014, Russia, Vladivostok, Gogol St., 41, e-mail: churegor@gmail.com)

**Abstract.** A project on creation of special economic zones in the world today is one of the most effective ways to accelerate the economic development of certain regions of developing countries. Recently, the Primorye Territory and the entire Far East region has received increased attention from the government. One of the major problems of the Far East region has long been a low level of socio-economic development. To address this issue the government is implementing a special policy aimed at the development of the region. One of these instruments to implement this policy is the creation of the Free Port of Vladivostok, territories with a special regime, which will accelerate the development of the region, by increasing interest in the development of business and trade in the province. This mode has been acting on the territory of Vladivostok for more than a year, has been spreading beyond the urban district, a large part of the Primorsky Territory and parts of the Far East region. So today the Freeport area includes all the south Far East's key ports. Over the past year IPS mode has showed positive results. More than a hundred companies have become its residents and they are going to participate in major projects. However, despite the beginning of mode work, there are still many unresolved issues and problems related to the operation mode. Identifying and solving these problems is the key to the work of the Free Port of Vladivostok mode at full strength.

**Keywords:** free port zone, a special area of economic and social development, the free port of Vladivostok, the socio-economic development, Primorsky Krai, Far East, economic development of the Far Eastern territories, Russia.

*Постановка проблемы в общем виде и ее связь с важными научными и практическими задачами.* С самого начала разработки режима свободного порта Владивосток, а также в процессе его реализации, существовали проблемы и недостатки в создании проекта и его работе. А поскольку процесс реализации данного проекта протекает крайне динамично, возникает необходимость постоянного мониторинга, анализа существующей ситуации, корректировки условий и действий для повышения эффективности работы режима.

*Анализ последних исследований и публикаций, в которых рассматривались аспекты этой проблемы и на которых обосновывается автор; выделение неразрешенных ранее частей общей проблемы.* При проведении данного исследования были изучены научные публикации по теме: Конвисаровой Е.В., Литвин А.А. - для определения предпосылок возникновения режима [1], Бетуган И.М. - исторический и зарубежный опыт [2], а также Стихилиас И.В., Кривошаповой С.В. - специфика и проблемы его реализации на Дальнем Востоке [3].

Основная часть выделенных в данных исследованиях проблем на данный момент уже решены или находятся в завершающей части их решения. Однако учитывая динамику изменений в работе свободного порта, существует

необходимость постоянного мониторинга его работы и влияния на экономико-социальную среду.

*Формирование целей статьи (постановка задания).* Цель проводимого исследования – определение и группировка существующих на данный момент проблем в работе свободного порта, а также разработка путей их решения. Для выполнения поставленной цели необходимо изучить историю становления и специфику работы режима свободный порт Владивосток, проанализировать имеющиеся на сегодняшний день итоги деятельности режима и выявить основные проблемы в его функционировании путем изучения статистических данных и мнений экспертов. Достижение поставленной цели позволит определить перспективы дальнейшей работы проекта, а также прогнозировать дальнейшее социально-экономическое развитие города Владивосток и всего региона в целом.

*Изложение основного материала исследования с полным обоснованием полученных научных результатов.* Решение о реализации данного режима на территории Владивостока для улучшения социально-экономического климата на Дальнем Востоке не случайна, долгое время именно Приморский край является основным драйвером развития региона. Владивосток имеет множество

необходимых для реализации данного режима характеристик. Город находится в точке пересечения многих транзитных морских путей, что делает его идеальным кандидатом для развития торговли, предпринимательства и производства на базе морских перевозок. Идея использования данного режима на Дальнем Востоке и для страны в целом не нова. Режимы Порто-Франко уже реализовывались на всей территории Дальневосточного региона, а также на территориях Крыма. Однако следует отметить специфику использования этих режимов, в первую очередь они использовались для упрощения снабжения дальних регионов продукцией первой необходимости. В тот исторический период у государства просто не существовало возможности обеспечить, столь отдаленные от центра регионы, всеми необходимыми товарами. Для достижения данной цели проводилась соответствующая политика упрощения таможенных режимов и снижение большинства таможенных сборов, что позволило быстро заполнить рынок зарубежными товарами [1, с. 353].

Использование данного исторического опыта в наши дни может быть не только малоэффективным, но и губительным для экономики региона. Основным примером при создании свободного порта Владивосток (СПВ) послужил зарубежный опыт. Одной из первых в мировой практике зон, специализирующихся на выпуске экспортной продукции, со дня своего основания является экспортно-производственная зона Шэннон в Ирландии, которая была образована в 1959 г. в районе одноименного аэропорта, расположенного в западной части устья реки Шэннон. Благодаря удобному транспортному сообщению, а также предоставлению целого ряда льгот для потенциальных инвесторов – в частности, беспошлинного ввоза сырья, полуфабрикатов и комплектующих, низкой арендной платы за заводские помещения и склады, упрощенных процедур капиталовложений и комфортабельных бытовых условий – зона Шэннон довольно быстро смогла добиться впечатляющих результатов. На предприятиях, расположенных в Шэнноне, производятся электронное оборудование, промышленные алмазы, оборудование для бурения скважин, товары массового потребительского спроса и многое другое. За годы существования данной особой экономической зоны резко увеличился объем экспорта. Шэннон превратился в процветающий промышленный центр западной части Ирландии. Успешное функционирование зоны в Шэнноне получило мировую известность и послужило примером для многих развивающихся стран, которые стали активно использовать данный опыт. Также подобный опыт создания особых экономических зон имеется и у США, там наибольшее количество зон появилось в 70-80-х годах, что было связано с ростом внешней торговли США и усилением конкурентной борьбы на внутреннем рынке. В этот период появилось большое количество подобных зон в городах, не имеющих выхода к океану, но при этом играющих важную роль во внешней экономике. Это объясняется рядом факторов, наиболее важные из которых – резко возросший объем торговли США, активизация деятельности иностранных корпораций на внутреннем рынке, быстрый рост различных видов экспортных операций. В дальнейшем подобная политика привела к созданию новой торговой инфраструктуры в США. Среди развивающихся стран одним из пионеров организации свободных зон стал Тайвань. Опыт Тайваня был настолько успешен и впечатляющим, что в дальнейшем его зоны явились своеобразной моделью создания свободных экономических зон для развивающихся стран. Первая подобная зона на Тайване была создана в 1966 г., а в середине 90-х годов там было зарегистрировано уже 240 предприятий с общим числом занятых 76 тысяч человек. Общий объем вложенных капиталовложений в предприятия превысил 1 млрд долларов [2, с. 94-97].

Сегодняшний законопроект свободного порта пре-

следует уже другие цели, помимо таможенных процедур он охватывает практически всю экономическую деятельность не только Владивостокского городского округа, но и всего Приморского края. Основной идеей режима является создание на территории Приморского края особой экономической зоны, предоставляющей особые льготы предприятиям, работающим на ее основе, т.е. являющихся резидентами свободного порта [4, 5]. Для возможности создания предприятия на базе свободного порта и использования специальных налоговых льгот, будущему резиденту для получения статуса необходимо подать соответствующее заявление, а также пройти отбор по специальным критериям [6, 7].

Одним из основных инструментов привлечения к работе резидентов в условиях данного режима является предоставление государством специальных льгот. Анализ текущих налоговых льгот для резидентов СПВ, проведенный на основе первоначальных нормативных актов [8], а также с учетом изменений, внесенных в законодательство приморского края [9,10], обобщен в таблице 1.

Таблица 1 - Основные финансовые льготы по налогам и сборам резидентам свободного порта Владивосток в сравнении со стандартными ставками налоговых сборов

Для резидентов свободного порта			
Размер страховых взносов в течение 10 лет	Налог на прибыль в течение первых 5 лет	Налог на имущество в течение первых 5 лет	Земельный налог течение первых 5 лет
7,6%	0% (последующие 5 лет 12%)	0% (последующие 5 лет 0,5%)	0%
Для не резидентов свободного порта			
Общий размер страховых взносов	Налог на прибыль	Налог на имущество	Земельный налог
30%	20%	2,2%	0,3-1,5%

В таблице 1 можно увидеть краткое представление основных финансовых льгот по основным налогам и сборам, которые представляются резидентам свободного порта Владивосток при осуществлении их деятельности в сравнении со стандартными ставками налоговых сборов действующими на данный момент. Данные налоговые льготы предназначены для привлечения к работе свободного порта новых резидентов и дальнейшего ускорения социально-экономического развития всего дальневосточного региона путем сокращения затрат резидентов на выплаты по налогам и сборам в начале своей деятельности [11]. Освободившиеся благодаря этому деньги могут быть использованы для улучшения состояния предприятия и создания более экономически развитой среды [3, с. 1274-1275].

Для оценки достигнутых на сегодняшний день результатов работы режима свободного порта рассмотрены основные статистические показатели его деятельности на протяжении 2016 года из официальных источников, а именно данные, предоставляемые АО «Корпорация развития Дальнего Востока» [12], отчеты о деятельности данной организации [13], а также реестр резидентов свободного порта [14]. Результаты анализа предоставлены в таблице 2.

Следует отметить, что по итогам 2016 года большая часть статистических показателей заметно превысила плановые значения на этот период. Так, например, количество заключенных соглашений с резидентами по итогам года составило 118 шт., что говорит о проценте исполнения плана на 68,6%. Объем инвестиций заявленный в соглашениях с резидентами по итогам 2016 года составил более 180 млрд. руб., что говорит о перевыполнении плана на 34%. Превышение плановых значений в 2016 году является хорошим показателем реализации режима СПВ, однако следует отметить низкие показатели выполнения плана по количеству реально созданных рабочих мест. Данное снижение связано с замедлением темпов реализации проектов резидентов свободного порта. Именно данный показатель может говорить о наличии проблем в работе проекта СПВ, которые следует

проанализировать.

Таблица 2 - Ключевые показатели эффективности режима СПВ в 2016 году

Показатель	I квартал		II квартал		III квартал		IV квартал	
	Факт	Выполнение плана %	Факт	Выполнение плана %	Факт	Выполнение плана %	Факт	Выполнение плана %
Количество новых заявок резидентов (шт.)	56	101,8	93	143	148	185	235	156,7
Количество заключенных соглашений с резидентами (шт.)	15	100	40	100	94	188	118	168,6%
Объем инвестиций заключенных в соглашения с резидентами (млрд. руб.)	28	100	101	112,60	126	120	188	134,2
Количество созданных рабочих мест, (шт.)	0	100	200	50,00	285	59,00	-	-
Количество создаваемых рабочих мест, (шт.)	-	-	-	-	-	-	23000	124,3

Для исследования основных проблем и недостатков в работе СПВ были изучены отчеты таможенных служб о деятельности режима [15], а также мнения ряда экспертов по данному вопросу (Л.К. Пулина [16], Г.А. Кича [17], О.В. Гаврюшкова [18] и Д.Т. Павловна [19]).

Анализ мнений специалистов и экспертов позволил разделить существующие проблемы на две основные группы:

- территориальные;
- технологические.

К территориальным проблемам на сегодняшний день можно отнести такие проблемы как:

- обеспечение резидентов земельными участками;
- расширение территории свободного порта на близлежащие акватории;
- подготовка резидентами своего участка для реализации процедуры специальной таможенной зоны.

Вопрос об обеспечении резидентов земельными участками существовал с самого начала работы над созданием режима СПВ. На данный момент ведется активная работа по выдаче земельных участков, однако на практике оказалось, что выполнение данного условия является наиболее сложным при реализации проекта. Темпы получения предприятиями необходимых им земель крайне низкие. Рассмотрев имеющиеся на сегодняшний день мнения по данному вопросу, следует выделить основной причиной проблемы с выдачей земли - отсутствие необходимой информации по территориям, имеющимся в наличии. Существующие на данный момент кадастровые карты, составленные для отдаленных районов, являются не точными, а по некоторым территориям данные отсутствуют [12]. Поэтому, для решения проблемы необходимо провести ревизию имеющихся участков, по итогам которой будут получены актуальные и точные данные. Проведение подобных работ позволит ускорить работу по выдаче земельных участков и сделать данный процесс более понятным и доступным для инвесторов.

Следующей территориальной проблемой является проблема расширения территории свободного порта на близлежащие акватории. Вопрос о создании предприятий на базе использования морских биоресурсов в свободном порте Владивосток появился с самого начала создания режима СПВ. Данная отрасль является крайне актуальной, однако на данный момент создание подобных предприятий резидентами невозможно в соответствии с федеральным законом, регулирующим работу свободного порта. При его составлении не была продумана возможность включения в состав особой территории, помимо портовых акваторий, рыболовных зон за их пределами. Стоит отметить мнение заместителя директора департамента развития территорий опережающего развития и свободного порта Владивосток

АО «Корпорация развития Дальнего Востока» Л.К. Пулиной, которая отмечает, что на сегодняшний день уже ведется работа по внесению необходимых изменений в состав федерального закона, однако на данный момент вопрос требует более детального изучения [16]. На наш взгляд для более качественной работы по внесению изменений в законодательство необходимо провести тщательный анализ проблемы совместно с резидентами, заинтересованными в данном вопросе. Это позволит разработать более качественное решение проблемы, а также значительно ускорит процесс ее решения.

Проблема подготовки резидентами своего участка для реализации процедуры специальной таможенной зоны (СТЗ) также оказывает большое влияние на ход реализации проекта. Она состоит в том, что некоторые предприятия, желающие использовать процедуру СТЗ не в состоянии подготовить свой участок по всем необходимым требованиям, в связи с недостаточной их проработкой. Как отмечает начальник службы организации таможенного контроля Дальневосточного таможенного управления Г.А. Кича, в существующих требованиях на данный момент есть ряд недостатков. Так, например, существующие требования не позволяют организовать и использовать подобную территорию на водных объектах, что необходимо, учитывая специфику данного проекта [17]. Необходимо обратить внимание на то, что работа над решением данной проблемы уже ведется, помимо этого законом предусмотрена минимизация требований к обустройству и оборудованию участка резидента в случае размещения и использования в соответствии с процедурой СТЗ исключительно товаров, являющихся основными производственными средствами. Однако на наш взгляд для более качественного решения проблемы необходимо также привлечение заинтересованных резидентов.

К технологическим проблемам реализации проекта свободного порта относится:

- использование комплекса программных средств «Портал Морской порт»;
- использование автоматизированной системы учета при реализации резидентом процедуры СТЗ.

Реализация проекта свободного порта подразумевает под собой значительное увеличение грузооборота. Данный факт требует наличия специальных инструментов, которые позволят значительно ускорить и упростить работу таможенным органам. Таким инструментом на сегодняшний день стал комплекс программных средств «Портал Морской порт». Этот инструмент позволяет резиденту производить необходимый ему комплекс операций по перевозке, контролю своего груза на территории СПВ с любого компьютера, имеющего доступ в интернет. Согласно мнению Л. К. Пулиной, если говорить о проводимом эксперименте в морских портах по внедрению портала, то можно отметить как положительные, так и целый ряд отрицательных замечаний к его работе, позволяющих сделать общий вывод о том, что портал на сегодняшний день не готов выполнять те функции и задачи, которые на него возлагаются и требует значительной доработки [16]. В свою очередь главный государственный таможенный инспектор отдела по внедрению перспективных таможенных технологий организации таможенного контроля Дальневосточного таможенного управления О. В. Гаврюшкова отмечает, что работа по его улучшению постоянно ведется, и данный портал продолжит работать. На данный момент ведется ряд новых исследований, направленных на выявление недочетов в его работе. В дальнейшем благодаря данному комплексу ожидается полный переход таможенных органов на использование в своей работе электронного документооборота [18]. На наш взгляд, несмотря на существующие недостатки в работе системы, а также учитывая предполагаемые объемы грузооборота свободного порта в будущем, подобный комплекс программных средств необходим для полноценной работы режима.

Проведение дополнительных испытаний программного комплекса позволит выделить и решить существующие на данный момент проблемы.

Система автоматизированного учета грузов была предложена для использования резидентами как дополнение при организации своего участка под процедуру СТЗ. Как отмечает начальник отдела Главного управления организации таможенного оформления и таможенного контроля ФТС России Т. П. Денисова, использование данной системы позволяет сократить количество требований, предъявляемых резидентам при обустройстве своих территорий. Данное сокращение позволяет упростить процедуру обустройства территории и открыть доступ к созданию подобных территорий для любого предприятия. Сегодняшняя проблема заключается в процедуре внедрения и использования данной системы некоторыми резидентами [19]. У резидентов на данный момент наблюдается нехватка опыта для создания и активного использования подобной системы. На наш взгляд, для решения данной проблемы необходимо пересмотреть процесс внедрения и реализации данной системы, это позволит обеспечить не только развитие, но и более активное ее использование, что в дальнейшем приведет к упрощению и ускорению процедуры СТЗ у большинства резидентов свободного порта.

*Выводы исследований и перспективы дальнейших изысканий данного направления.* Таким образом, большинство проблем, существующих на данный момент, являются результатом недостаточного опыта как у резидентов свободного порта, так и у контролирующих их деятельность органов. Однако это не позволяет нам оценить текущую ситуацию реализации режима с отрицательной стороны. Следует учитывать особенности реализации режима свободного порта Владивосток, а также новизну его использования для всей страны в целом, что позволяет говорить о том, что подобная ситуация является естественной. По словам директора АО «Корпорация развития Дальнего Востока» Дениса Тихонова до сих пор существуют незавершенные объекты инфраструктуры, требующие к себе внимания. Ожидаемый срок окончания работ – конец 2017 года [20]. Основываясь на озвученных мнениях экспертов, а также учитывая срок окончания инфраструктурных объектов, считаем, что именно конец 2017 года является отправной точкой для запуска проекта свободного порта в полную силу. К данному периоду ожидается решение выделенных нами проблем, в свою очередь интерес бизнеса к проекту постоянно растет, что говорит о дальнейшем его развитии и преодолении плановых показателей будущих периодов. Однако по-прежнему существует необходимость проведения подобных исследований в дальнейшем, которые позволят выявить новые проблемы и пути их решения для улучшения работы режима и ускорения социально-экономического развития региона.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Конвисарова Е.В., Литвин А.А. Предпосылки создания режима свободного порта во Владивостоке // *Фундаментальные исследования*. 2015. № 9-2. С. 352-355.
2. Бетуган И.М. Свободные экономические зоны: международный опыт // *Вестник финансового университета*. 2015. № 2. С. 88-97
3. Стихилия И.В., Кривошапова С.В. Проблемы эффективного функционирования территорий опережающего развития в Приморском крае // *Фундаментальные исследования*. 2015. № 12-6. С. 1273-1277.
4. О свободном порте Владивосток. Федеральный закон №212 от 13.07.2015 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_182596/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_182596/)
5. О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с принятием Федерального закона «О свободном порте Владивосток». Федеральный закон №213 от 13.07.2015 АНИ: экономика и управление. 2017. Т. 6. № 1(18)

г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_182598/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_182598/)

6. Об утверждении критериев отбора резидентов свободного порта Владивосток. Постановление Правительства №1123 от 20.10.2015 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_187746/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_187746/)
7. Об утверждении формы и порядка выдачи свидетельства о выполнении резидентом свободного порта Владивосток условий соглашения об осуществлении деятельности. Приказ Минвостокразвития России №169 от 01.09.2016 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_188195/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_188195/)
8. О внесении изменений в часть вторую Налогового кодекса Российской Федерации в связи с принятием Федерального закона «О свободном порте Владивосток». Федеральный закон №214 от 13.07.2015 г. [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_182597/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_182597/)
9. О внесении изменения в статью 2 закона приморского края «О налоге на имущество организаций». Закон Приморского края №718 от 01.12.2015 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://erdc.ru/upload/docs/718\\_%D0%9A%D0%97.docx](http://erdc.ru/upload/docs/718_%D0%9A%D0%97.docx)
10. О внесении изменения в закон приморского края «об установлении пониженной ставки налога на прибыль организаций, подлежащего зачислению в краевую бюджет, для отдельных категорий организаций» Закон Приморского края №719 от 1.12.2015 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://erdc.ru/upload/docs/719\\_%D0%9A%D0%97.docx](http://erdc.ru/upload/docs/719_%D0%9A%D0%97.docx)
11. Корнейко О.В., Воровжит О.Ю. Перспективы развития рыбохозяйственной деятельности Приморья в условиях свободного порта Владивостока: монография // Издательский дом «Библио-Глобус». 2015
12. Официальный сайт Акционерного Общества «Корпорация развития Дальнего Востока» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://erdc.ru>
13. Реестр резидентов свободного порта Владивосток [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://erdc.ru/upload/iblock/2f6/2f6c2b97664598e92bf835fa1bba29af.pdf>
14. Отчет о деятельности АО «Корпорация развития Дальнего Востока» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://erdc.ru/local/tpl/docs/otchet9.pdf>
15. Официальный сайт Федеральной таможенной службы. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.customs.ru/index.php>
16. Пулина Л.К. Актуальные вопросы реализации федеральных законов от 13.07.2015 г. № 212-ФЗ «О свободном порте Владивосток» и от 29.12.2014 г. № 473-ФЗ «О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации», в том числе вопросы применения таможенной процедуры свободной таможенной зоны. // *Материалы заседания Консультативного совета по работе с участниками внешнеэкономической деятельности при Дальневосточном таможенном управлении*. 2016 г.
17. Кича Г.А. Актуальные вопросы реализации федеральных законов от 13.07.2015 г. № 212-ФЗ «О свободном порте Владивосток» и от 29.12.2014 г. № 473-ФЗ «О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации», в том числе вопросы применения таможенной процедуры свободной таможенной зоны. // *Материалы заседания Консультативного совета по работе с участниками внешнеэкономической деятельности при Дальневосточном таможенном управлении*. 2016 г.
18. Гаврюшкова О.В. Актуальные вопросы реализации федеральных законов от 13.07.2015 г. № 212-ФЗ «О свободном порте Владивосток» и от 29.12.2014 г. № 473-ФЗ «О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации», в том числе вопросы применения таможенной процедуры свободной таможенной зоны. // *Материалы заседания*

---

Консультативного совета по работе с участниками внешнеэкономической деятельности при Дальневосточном таможенном управлении. 2016г.

19. Павловна Д.Т. Актуальные вопросы реализации федеральных законов от 13.07.2015 г. № 212-ФЗ «О свободном порте Владивосток» и от 29.12.2014 г. № 473-ФЗ «О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации», в том числе вопросы применения таможенной процедуры свободной таможенной зоны. // Материалы заседания Консультативного совета по работе с участниками внешнеэкономической деятельности при Дальневосточном таможенном управлении. 2016 г.

20. Данные мониторинга строительства инфраструктуры АО «Корпорация развития Дальнего Востока» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://erdc.ru/personal/tor\\_info/](http://erdc.ru/personal/tor_info/)