

чезла, но ее доля значительно сократилась из-за транзитных потоков сырья и первой переработки продукции из других регионов, не имеющих прямого доступа в Азиатско-Тихоокеанский регион – преимущественно из Сибири. Стоимость, объем и ассортимент экспортируемых товаров значительно возросли, в том числе благодаря появлению новых категорий для региона. Однако доля нефтепродуктов в экспорте по-прежнему очень мала.

Эти импортные операции представляют собой четкую картину, но заставляют задуматься: не только потребительские товары и машиностроительная продукция, которые не производятся отечественной промышленностью, в большом количестве импортируются в регион, но и то, что регион может делать сам, но хотя бы частично: продукты питания, химические продукты и металл.

Но когда вы проходите это, куб за кубом, все, что составляет сущность приморской экономики, становится ясным: она находится на пересечении. Он сталкивается с острыми, возможно, отчаянными проблемами, некоторыми внешними, некоторыми внутренними, в результате его эволюции за четверть века как не очень успешного экономического проекта. На эти вызовы нужно ответить убедительно.

Одним из основных сдерживающих факторов экономического развития Дальневосточного федерального округа является недостаточно развитая энергетическая и транспортно-логистическая инфраструктура. Развитие транспортной инфраструктуры и инфраструктуры LOGI-TIC в округе связано с реализацией крупного российско-китайского инфраструктурного проекта «Объединение строительных проектов Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути» в рамках китайской концепции «Один пояс и одна дорога», в рамках которого планируется создать единое транспортно-логистическое пространство по всей Евразии, а также дальнейшее освоение Северного морского пути и освоение Арктики.

Изменение внутренней экономической политики, направленное на перестройку производственного сектора в Сибири и на Дальнем Востоке с целью увеличения доли инновационной продукции за счет активизации торгово-экономического и инвестиционного сотрудничества со странами Азиатско-Тихоокеанского региона, прежде всего связанного с развитием экспорта готовая продукция, позволит повысить качество внешнеэкономической деятельности России.

---

1. Башкуева Е.Ю., Атанов Н.И. Состояние правового регулирования внешнеэкономической деятельности субъектов Российской Федерации и пути его совершенствования // АНИ: педагогика и психология. – 2015. – №3 (12).

2. Обзор внешнеэкономической деятельности Дальневосточного региона за 2019 год // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. – 2020. – №1 (66).

3. Кондратюк К. В. Внешняя торговля Дальневосточного федерального округа. – Текст: непосредственный, электронный // Молодой ученый. – 2020. – №2 (136). – С. 444–447.

4. Изотов Д.А. Дальний Восток России и прогнозы конъюнктуры рынков сырьевых товаров // Регионалистика. – 2019. – №3.

**Рубрика: Экономические науки в целом**

УДК 330

## **ОЦЕНКА РЕЗУЛЬТАТИВНОСТИ ПРИМЕНЕНИЯ РЕЖИМОВ ТОР И СПВ В РАМКАХ РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИЧЕСКИХ ПРИОРИТЕТОВ РАЗВИТИЯ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА**

**С.С. Жуплева**

бакалавр

**Т.В. Варкулевич**

канд. экон. наук, доцент

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса  
Владивосток. Россия*

*Перед современной Россией, находящейся в условиях глобальных изменений, стоит цель развития стратегически важного, но малонаселенного и экономически слаборазвитого Дальнего Востока. Ключевыми для решения проблемы становятся режимы ТОР и СПВ, введенные*

*в регионе несколько лет назад, в реализацию стратегических приоритетов развития Дальневосточного региона. Цель данной статьи – дать оценку результатам реализации преференциальных режимов и выявить существующие проблемы.*

**Ключевые слова и словосочетания:** *российский Дальний Восток, территория опережающего развития, Свободный порт Владивосток.*

## EVALUATION OF THE ASEZ AND FPV REGIMES APPLICATION IN THE FRAMEWORK OF THE IMPLEMENTATION OF STRATEGIC PRIORITIES FOR THE DEVELOPMENT OF THE FAR EAST

*Modern Russia faced with global changes pursues a goal of Far East development, which is sparsely populated and economically underdeveloped. Key to a problem is regimes of ASEZ and FPV introduced to the region several years ago. The purpose of this article is to evaluate the results of preferential regime implementation and point out present problems.*

**Keywords:** *Russian Far east, advanced special economic zones, Vladivostok free port.*

На сегодняшний день во всем мире происходят глобальные экономические и политические изменения, страны сталкиваются с новыми проблемами в мировой экономике и внешнеэкономических связях. В таких условиях Россия с 2012 года начала создавать комплексы инновационных институтов развития отдельных регионов, выбранных ей в качестве приоритетного. Одним из таких регионов на весь XXI век стал Дальний Восток. Сегодня перед нами стоит вопрос: как развить масштабный, но мало заселенный, слабо экономически освоенный российский Дальний Восток? Важным решением этой проблемы стало создание преференциальных режимов для инвесторов, позволяющих вести хозяйственную деятельность в более выгодных условиях.

Начиная с 2012 года правительство России создает на Дальнем Востоке систему институтов развития, включающую в себя комплекс территорий опережающего развития (ТОР) и режим Свободного порта Владивосток (СПВ). Актуальность статьи обусловлена низкой степенью воздействия таких дорогостоящих комплексов на социально-экономическое состояние региона. Для определения эффективности действующих преференциальных режимов используются анализ и синтез, а также такой метод, как системный подход.

Целью статьи является изучение опыта применения режимов ТОР и СПВ на Дальнем Востоке. Статья предполагает решение следующих задач: изучение статистики в разрезе реализации программ ТОР и СПВ, анализ социально-экономического состояния региона на примере Приморского края, а также выявление возможных проблем на стадии реализации преференциальных режимов.

На Госсовете, который состоялся во Владивостоке в сентябре 2018 года, президент Российской Федерации Владимир Путин выделил основные проблемы Дальнего Востока. Одной из главных проблем региона является отсутствие необходимых условий для комфортной жизни граждан и ведения бизнеса. Она обусловлена нехваткой жилья, слабо развитой транспортной инфраструктурой, низкой степенью благоустройства территорий, недостатком качественных услуг здравоохранения и порождает еще одну немаловажную проблему – отток населения [5].

Чтобы достигнуть наиболее эффективного результата в данной статье, необходимо проанализировать деятельность АО «Корпорация развития дальнего востока» (АО «КРДВ»), на которое возложены функции по управлению ТОР и СПВ на Дальнем Востоке, являющимися основными стратегическими приоритетами его развития.

На официальном сайте АО «КРДВ» можно ознакомиться с целями и задачами, которые ставит перед собой Корпорация, и которые определены для неё уполномоченным федеральный органом – Министерством Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики. Такими целями и задачами являются:

- формирование благоприятных финансовых и административных условий для прихода и развития бизнеса;
- создание новых рабочих мест и рост населения Дальнего Востока;
- рост объемов производства и услуг с высокой добавленной стоимостью;
- рост доходов бюджетов регионов Дальнего Востока и прибыли коммерческих компаний;
- формирование и инфраструктурное обустройство площадок ТОР;

– формирования в рамках ТОР и СПВ высокотехнологичных наукоемких отраслей экономики [11].

АО «КРДВ» осуществляет следующие функции:

– рассмотрение заявок на заключение соглашений об осуществлении деятельности и оценку бизнес-планов;

– заключение соглашений об осуществлении деятельности;

– контроль за выполнением резидентами СПВ соглашений об осуществлении деятельности;

– строительство инфраструктуры для резидентов ТОР [2].

Ежегодно АО «КРДВ» публикует годовой отчет о результатах своей деятельности, в котором подробно отражает статистику по программам ТОР и СПВ.

На Дальнем Востоке режим Свободного порта Владивосток начал функционировать в октябре 2015 года. С этого момента АО «КРДВ» получила около 1300 заявок от инвесторов, более 1000 из которых получили статус резидента СПВ. 50 резидентов СПВ (4,7%) – иностранные компании. Заявленный объем инвестиций более 580 млрд. руб. По факту к 2019 году осуществлено без малого 100 проектов с вложениями 54 млрд. руб., создано 6 590 рабочих мест (из 60 тыс. заявленных): планы по реализации осуществлены примерно на 10% [1].

Режим СПВ предназначен для привлечения российских и зарубежных инвестиций на Дальний Восток, для развития торговли со странами АТР, для повышения социально-экономического уровня региона, улучшения качества жизни населения, для создания и развития производств, ориентированных на выпуск в СПВ конкурентоспособной в государствах АТР продукции, внедрения высоких технологий в производство [10].

Для привлечения инвесторов в СПВ установлен особый правовой режим предпринимательской и инвестиционной деятельности, предполагающий преференции, среди которых:

– налоговые льготы (в т.ч. ускоренная процедура возмещения НДС);

– свободная таможенная зона (СТЗ), предполагающая беспошлинный и безналоговый ввоз, вывоз и хранение товаров и оборудования;

– привлечение иностранных работников вне квот;

– упрощенный визовый режим: виза на 8 дней на границе;

– государственная протекция;

– режим единого окна при прохождении контроля на границе [8].

Территория опережающего социально-экономического развития (ТОР) – часть территории субъекта Российской Федерации, на которой установлен особый правовой режим осуществления предпринимательской деятельности. Всего на территории ДВ создано 20 таких зон [8]. Для каждого региона разработаны определенные налоговые льготы и преференции, соответственно для отдельных ТОР они могут различаться в зависимости от региона. В частности, налоговые льготы для ТОР Приморье выглядят следующим образом:

– налог на прибыль 0% на 5 лет и 2% в течение следующих 5 лет (обычная ставка налога – 20%);

– налог на землю 0% от 3 до 5 лет в зависимости от муниципального образования;

– налог на имущество 0% на 5 лет, 0,5% на последующие 5 лет;

– 7,6% страховые взносы в течение 10 лет (вместо 30%).

Режим ТОР предполагает предоставление земельного участка для реализации проекта, предоставление инфраструктуры, привлечение иностранных работников вне квот, возможность применения процедуры СТЗ, а также режим одного окна для инвестора [4].

С момента начала функционирования ТОР, к началу 2019 года АО «КРДВ» получено 447 заявок от инвесторов, 330 из которых получили статус резидента. Заявлено 2337 млрд. руб. инвестиций, планируется создание 56,8 тыс. рабочих мест. Реализовано 79 проектов с общим объемом инвестиций 272 млрд. руб., создано 13 тысяч рабочих мест.

Требования для желающих стать резидентами ТОР и СПВ простые и прозрачные, все необходимые условия размещены на сайте АО «КРДВ». Основные критерии оценки заявки и документов следующие: заявитель является ИП или коммерческой организацией, не имеет крупных долгов перед налоговыми органами, не находится на стадии банкротства, осуществляет виды деятельности, соответствующие постановлениям Правительства. Объем капитальных вложений для резидента ТОР – не менее 5 млн. руб., для резидента СПВ – не менее 500 тыс. рублей [6].

Пакет документов, необходимых для предоставления заявителем:

1. Заявка (Приказ Минвостокразвития России № 42 для ТОР, № 170 для СПВ)

2. Бизнес-план (Приказ Минвостокразвития России № 42 для ТОР, № 170 для СПВ)
3. Учредительные документы (для юридических лиц)
4. Свидетельство о государственной регистрации / лист записи ЕГРЮЛ
5. Свидетельство о постановке на учет в налоговом органе

Если ранее статус резидента получали практически все заявители, то сейчас разница между количеством заявок и фактически выданных свидетельств о статусе резидентов растет с каждым годом: всё больше пакетов документов отправляется на доработку, сотрудники АО «КРДВ» отбирают проекты более тщательно. Корпорация выделяет типовые ошибки, которые чаще всего совершают заявители:

1. Несоответствие и противоречивость данных в документах
2. Неверно рассчитаны суммы налоговых поступлений и взносов в течении 10 лет, показатели финансово-экономической эффективности проекта
3. Заявители неверно трактуют понятия «капитальные вложения», «инвестиции», «стоимость проекта»
4. Бизнес-план не соответствует требованиям, указанным в Приказах Минвостокразвития России [7].

Но даже после получения статуса резидента, компании сталкиваются с проблемами, препятствующими их нормальному функционированию. Одной из преференций для резидентов ТОР и СПВ является возможность использования режима свободной таможенной зоны, однако, эта возможность ограничена сложной процедурой оборудования зоны таможенного контроля: стоимость оборудования для таможенных постов очень высока и может быть сравнима со стоимостью налоговых льгот для резидентов. Другим ограничителем потенциала ТОР и СПВ является неразвитость социальной инфраструктуры региона, которая создает проблемы на этапе привлечения квалифицированных специалистов[7].

Из-за неразвитости таможенной системы, вероятно, большое количество экспортоориентированных компаний не проявляют желание получить статус резидента. Большое количество резидентов ТОР и СПВ – это компании по оказанию услуг (345), логистические и транспортные компании(211), осуществляющие сделки с недвижимостью (326), компании по производству строительных материалов (88), пищевых продуктов (77) [1]. То есть в большинстве своем это компании, которые не ориентированы на экспорт. Их цель для получения статуса резидента – оптимизация налоговой нагрузки.

Также одной из проблем резидентов является вопрос привлечения финансирования. На Дальнем Востоке достаточно высокие ставки по кредитам, которые многие из компаний, особенно малые и средние, не могут себе позволить. Однако эта проблема уже находится в процессе решения: с 2020 года резиденты ТОР и СПВ смогут получить льготные кредиты [9].

Что касается зарубежных инвестиций, иностранцы не торопятся получать статус резидента ТОР или СПВ. На начало 2019 года из полутора тысяч резидентов 31 компания – иностранные резиденты ТОР, 1/3 из которых (11) – из Китая, и еще 7 из Японии, количество иностранных резидентов СПВ составило 50 компаний, 33 из которых – Китай, 6 – Южная Корея [1].

Развитие Дальнего Востока несет в себе цель улучшения качества жизни населения и создания благоприятного климата для бизнеса в регионе. Рассмотрим показатели социально-экономического развития на примере Приморского края.

Численность населения края равномерно снижается на протяжении последних лет. Так, в 2012 году в Приморье проживало 1947 тыс. человек, а в конце 2019 этот показатель составил 1869 тыс. человек. Последние несколько лет цифры миграционной убыли населения превосходят естественную убыль, за 2019 год Приморье покинули 30 тыс. человек. Что касается количества компаний в ПК, их количество имеет убывающую тенденцию: в 2012 общее количество юридических лиц и индивидуальных предпринимателей составляло 120 тыс., а на начало 2020 года их зарегистрировано 113 тыс., также с 2016 года прослеживается явная тенденция уменьшения количества юридических лиц и рост числа индивидуальных предпринимателей. Наиболее распространёнными видами деятельности в Приморье является оптовая и розничная торговля, ремонт машин и мотоциклов – около 30-35% юридических лиц и 45–50% ИП осуществляют этот вид деятельности, следующий по популярности вид деятельности – транспортировка и хранение: 12% компаний и 10% ИП. Наиболее малочисленный вид деятельности – финансовая и страховая: 1,3% компаний и 0,5-0,7% ИП [3].

Средняя заработная плата жителей края растет сопоставимо с индексами цен, по предварительным данным в 2019 году составила 45,4 тыс. руб. Следует обратить внимание, что наи-

большие зарплаты получают работники в сфере финансовой и страховой деятельности: средняя зарплата составила в 2018 году более 72 тыс. руб., второй по популярности вид деятельности (транспортировка и хранение) приносил работниками по 54 тыс. в месяц, а вот самый популярный вид деятельности среди жителей Приморья (торговля и ремонт а/м) является одним из самых менее оплачиваемых – средняя зарплата в 2018 составила 26 тыс. рублей. Индекс потребительских цен края сопоставим с размерами инфляции в стране: цены растут на 3–5% в год, покупательная способность продовольственных и непродовольственных товаров жителей Приморья остается неизменной на протяжении нескольких последних лет: доходы населения граждан растут соразмерно ценам на товары и услуги [3]. Приморский край не показывает высоких темпов социально-экономического развития, его темпы роста сравнимы с общероссийскими.

Таким образом, в процессе реализации режимов ТОР и СПВ возникают проблемы. На этапе получения статуса резидента заявители сталкиваются с недостатком информации, процесс получения статуса резидента многоступенчатый и сложный, несмотря на все усилия по его упрощению со стороны АО «КРДВ». Более того, многие компании региона не проинформированы о правах и возможностях, которые они могут приобрести вместе со статусом резидента. Но даже после получения статуса резидента ТОР или СПВ компании испытывают трудности: ограничение применения процедуры СТЗ, недоступность финансирования, неразвитость социальной инфраструктуры.

На данный момент существует ряд проблем, не позволяющих инвесторам полноценно функционировать. За 5 лет применения законов о ТОР и СПВ реализованы не все правовые и технические аспекты, позволяющие компаниям свободно развиваться, на данный момент инновационные институты развития на Дальнем Востоке не работают до такой степени, чтобы вывести регион на лидирующие по стране темпы роста, их мощности хватает только для поддержки экономики Дальнего Востока на уровне среднего по стране. Подробный анализ, выявление проблем и предложение способов их решения является отличным вектором для будущих научных изысканий.

---

1. Итоги 2018 года [Электронный ресурс] // Корпорация развития Дальнего Востока. – URL: <https://erdc.ru/upload/krdv-report-2018.pdf>

2. Наши функции [Электронный ресурс] // Корпорация развития Дальнего Востока. – URL: <https://erdc.ru/about/functions/>

3. Официальная статистика [Электронный ресурс] // Территориальный орган ФСГС по Приморскому краю. – URL: <https://primstat.gks.ru/ofstatistics>

4. О ТОР [Электронный ресурс] // Корпорация развития Дальнего Востока. – URL: <https://erdc.ru/about-tor/>

5. Президент России Владимир Путин на проходящем во Владивостоке Госсовете перечислил основные трудности, затрагивающие Дальний Восток [Электронный ресурс] // Восток медиа. – URL: <https://vostokmedia.com/news/society/10-09-2018/putin-oboznachil-samye-aktualnye-problemy-dalnego-vostoka>

6. Процесс получения статуса резидента ТОР/СПВ [Электронный ресурс] // Корпорация развития Дальнего Востока. – URL: <https://erdc.ru/about-tor/>

7. Салков А. Пустырь для инвестора // Золотой Рог. 18 сентября 2018. [Электронный ресурс]. – URL: [http://www.zrpress.ru/business/primorje\\_18.09.2018\\_91062\\_pustyr-dlja-investora.html](http://www.zrpress.ru/business/primorje_18.09.2018_91062_pustyr-dlja-investora.html)

8. Свободный порт Владивосток [Электронный ресурс] // Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики. – URL: <https://minvr.ru/activity/svobodnyu-port-vladivostok/>

9. С 2020 года резидентам ТОР и СПВ будут предоставлять льготные кредиты [Электронный ресурс] // Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики. – URL: <https://minvr.ru/press-center/news/24153/>

10. Федеральный закон «О свободном порте Владивосток» от 13.07.2015 №212-ФЗ (последняя редакция) [Электронный ресурс] // Консультант Плюс. – URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_182596/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_182596/)

11. Цели и задачи АО «КРДВ» [Электронный ресурс] // Корпорация развития Дальнего Востока. – URL: <https://erdc.ru/about/goals-and-objectives/>