

УДК 338.242

DOI 10.26118/2782-4586.2026.48.88.031

Карсаков К.Б.

Владивостокский государственный университет

Динамика создания преференциальных режимов в регионах Дальнего Востока и возможные риски снижения их результативности

Аннотация. Статья посвящена комплексному анализу динамики создания и функционирования преференциальных режимов – территорий опережающего развития (ТОР) и Свободного порта Владивосток (СПВ) – в регионах Дальнего Востока России в период с 2016 по 2024 год. В ходе исследования выявлено ключевое противоречие между количественным ростом числа режимов и резидентов и их неоднозначной реальной экономической эффективностью. На основе данных официальных органов и статистики проанализированы основные показатели результативности: динамика резидентов, объём инвестиций, создание рабочих мест и налоговые поступления. Систематизированы накапливающиеся системные риски снижения результативности, разделённые на институциональные, экономические, инфраструктурные и социально-демографические. Особое внимание уделено таким проблемам, как дублирование функций управляющих структур, высокая доля неактивных резидентов, хроническое отставание в инфраструктурном обеспечении и дефицит квалифицированных кадров. В заключении обосновывается необходимость перехода от экстенсивного расширения сети преференциальных зон к их качественной оптимизации, а также предлагаются рекомендации по минимизации выявленных рисков для обеспечения устойчивого развития Дальневосточного региона.

Ключевые слова: преференциальные режимы; территория опережающего развития; Свободный порт Владивосток; инвестиционная привлекательность; системные риски; Дальний Восток

Karsakov K.B.

Vladivostok State University

Dynamics of creating preferential regimes in the Far Eastern regions and possible risks of reducing their effectiveness

Annotation. The article focuses on a comprehensive analysis of the dynamics of the establishment and functioning of preferential regimes – the Advanced Development Territories and the Free Port of Vladivostok – in the regions of the Russian Far East from 2016 to 2024. The study reveals a key contradiction between the quantitative growth in the number of regimes and residents and their ambiguous actual economic effectiveness. Based on data from official bodies and statistics, the main performance indicators are analyzed: the dynamics of residents, investment volume, job creation, and tax revenues. The accumulating systemic risks of reduced effectiveness are systematized and categorized into institutional, economic, infrastructural, and socio-demographic. Particular attention is paid to problems such as the duplication of functions among managing bodies, a high share of inactive residents, chronic delays in infrastructure provision, and a shortage of qualified personnel. In conclusion, the necessity of shifting from an extensive expansion of the network of preferential zones to their qualitative optimization is substantiated, and recommendations for minimizing the identified risks to ensure the sustainable development of the Far Eastern region are proposed.

Key words: preferential regimes; priority development areas; Vladivostok Free Port; investment attractiveness; systemic risks; the Far East

Введение

Дальний Восток Российской Федерации занимает особое место в стратегии социально-экономического развития страны. Этот макрорегион рассматривается как стратегический приоритет, призванный обеспечить экономический рост и укрепить позиции России на международной арене. В условиях современных геополитических реалий и санкционного давления значение ДВ как транспортного и экономического коридора в Азиатско-Тихоокеанский регион становится особенно актуальным [1].

Президент Российской Федерации В.В. Путин неоднократно подчеркивал, что «Дальний Восток играет центральную роль в нашей геополитической и экономической стратегии», выделив его значительный вклад в преодоление внешних барьеров и развитие международного сотрудничества [2]. Регион обладает колоссальным потенциалом благодаря своим природным ресурсам, приграничному положению с динамично развивающимися странами Азии и наличию морских портов, что создает предпосылки для формирования нового центра экономического роста.

Одним из ключевых инструментов реализации государственной политики развития Дальневосточного региона выступают преференциальные режимы, включающие территории опережающего развития (ТОР) и свободный порт Владивосток (СПВ). Эти инструменты призваны создать благоприятные условия для привлечения инвестиций, стимулирования предпринимательской активности и ускоренного развития территорий. С момента запуска программы в 2014 году преференциальные режимы стали основой для трансформации экономики региона, однако их эффективность и устойчивость требуют комплексной оценки в условиях меняющейся экономической конъюнктуры.

Несмотря на стратегическую важность особых экономико-правовых режимов для развития Дальнего Востока, на практике наблюдается существенное противоречие между активным созданием новых территорий опережающего развития и Свободного порта Владивосток с одной стороны, и неоднозначностью их экономических результатов – с другой [3]. Масштабная институциональная поддержка, выраженная в создании специальных административных органов, предоставлении налоговых льгот и гарантированном инфраструктурном обеспечении, не всегда трансформируется в устойчивый экономический рост и диверсификацию региональных экономик.

Счетная палата Российской Федерации в своих проверках неоднократно указывала на недостаточную эффективность преференциальных режимов Дальнего Востока, отмечая, что они «пока недостаточно эффективны и не в полной мере достигают целей, ради которых были созданы» [3]. Данная проблема приобретает особую остроту в условиях ограниченных бюджетных ресурсов и необходимости обеспечения окупаемости государственных инвестиций в инфраструктуру территорий опережающего развития. Отчёт о результатах оценки действия рассматриваемых режимов ДФО показывает, что существуют ограничения в реализации мер по улучшению конкурентных преимуществ для привлечения крупных международных компаний [4].

Важным аспектом проблемы является накопление системных рисков, которые могут привести к снижению результативности преференциальных режимов в среднесрочной перспективе. К ним относятся дублирование функций управляющих структур, высокая зависимость проектов от государственной поддержки, а также недостаточная проработка механизмов выхода из режимов для неэффективных резидентов. Анализ дискуссий на площадках Восточного экономического форума свидетельствует о растущем внимании к вопросам снижения рисков и выстраивания эффективной защиты позиций резидентов ТОР и СПВ [5]. Таким образом, актуальной задачей становится комплексная оценка накопленных рисков и разработка мер по их минимизации для обеспечения устойчивого развития преференциальных режимов в регионах Дальнего Востока.

Учитывая стратегическую значимость ДФО для национальной экономики и выявленное противоречие между интенсивным созданием преференциальных режимов и их нестабильными экономическими результатами, цель данного исследования заключается

в проведении комплексного анализа динамики формирования преференциальных режимов в регионах ДВ и выявлении системных рисков, способных привести к снижению их результативности. Такая цель обусловлена необходимостью перехода от количественного расширения инструментов государственной поддержки к качественной оценке их эффективности и устойчивости в условиях меняющейся экономики.

Методология

Основу методологического подхода составил статистический анализ динамических рядов, позволивший проследить хронологию создания территорий опережающего развития и Свободного порта Владивосток в период с 2016 по 2024 годы. Сравнительный анализ межрегиональных показателей эффективности выявил территориальную дифференциацию результатов, а контент-анализ нормативно-правовой базы помог идентифицировать институциональные барьеры в функционировании преференциальных режимов.

Информационную основу исследования составили официальные данные Министерства Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики, Корпорации развития Дальнего Востока, Росстата, а также материалы проверок Счетной палаты РФ.

Оценка результативности осуществлялась по четырем ключевым показателям: динамика количества созданных режимов и резидентов; объём заявленных и фактически реализованных инвестиций; число созданных рабочих мест; налоговые поступления в региональные бюджеты.

Хронология создания преференциальных режимов

Формирование системы преференциальных режимов на Дальнем Востоке Российской Федерации прошло несколько последовательных этапов, каждый из которых характеризовался определенными особенностями в развитии институциональных механизмов государственной поддержки. Первый этап (2014...2015 гг.) был связан с созданием правовых основ и запуском пилотных проектов территорий опережающего развития. «За 2014 год рассмотрено более 380 инвестиционных проектов, готовых к реализации на Дальнем Востоке» [6]. В этот же период началась работа по формированию нормативной базы, которая должна была обеспечить эффективное функционирование преференциальных режимов.

Второй этап (2015...2017 гг.) ознаменовался расширением географии особых экономико-правовых режимов и созданием дополнительного инструмента – Свободного порта Владивосток. 13 июля 2015 года вступил в силу Федеральный закон «О свободном порте Владивосток» N 212-ФЗ, который стал центром для развития внешней торговли со странами Азиатско-Тихоокеанского региона. Этот этап характеризовался интенсивным созданием новых ТОР в различных субъектах ДФО, что позволило охватить ключевые территории с высоким экспортно-импортным потенциалом. К 2017 году география ТОР расширилась до 14 территорий, которые действовали в 8 субъектах ДВ [7], что свидетельствовало о переходе от экспериментального этапа к системному внедрению механизмов преференциальной поддержки.

Третий этап (2018...2024 гг.) характеризовался оптимизацией существующих режимов и дальнейшим количественным наращиванием. К началу 2024 года на территории Дальневосточного федерального округа функционировало 18 ТОР [7], что стало результатом постепенного расширения сети преференциальных зон. Особое внимание на этом этапе уделялось совершенствованию механизмов администрирования и повышению эффективности уже созданных режимов. В 2024 году продолжилось создание новых особых экономико-правовых зон, включая такие проекты, как территория опережающего развития «Столица Севера», что подтверждает устойчивый интерес государства к развитию инструментов преференциальной поддержки.

Количественная динамика развития льготных режимов демонстрирует устойчивый тренд роста (рисунок 1). По состоянию на конец 2024 года в рамках ТОР было зарегистрировано 829 резидентов, а в Свободном порту Владивосток – 1986 резидентов.

Общее количество резидентов на Дальнем Востоке превысило 2,8 тыс., при этом некоторая доля из них имеет иностранное участие, что указывает на определённый интерес зарубежных инвесторов к региональным преференциальным режимам. Суммарный объём заявленных инвестиций в проекты СПВ достиг 1866 млрд. рублей (рисунок 2), что свидетельствует о значительном инвестиционном потенциале данного инструмента [7].

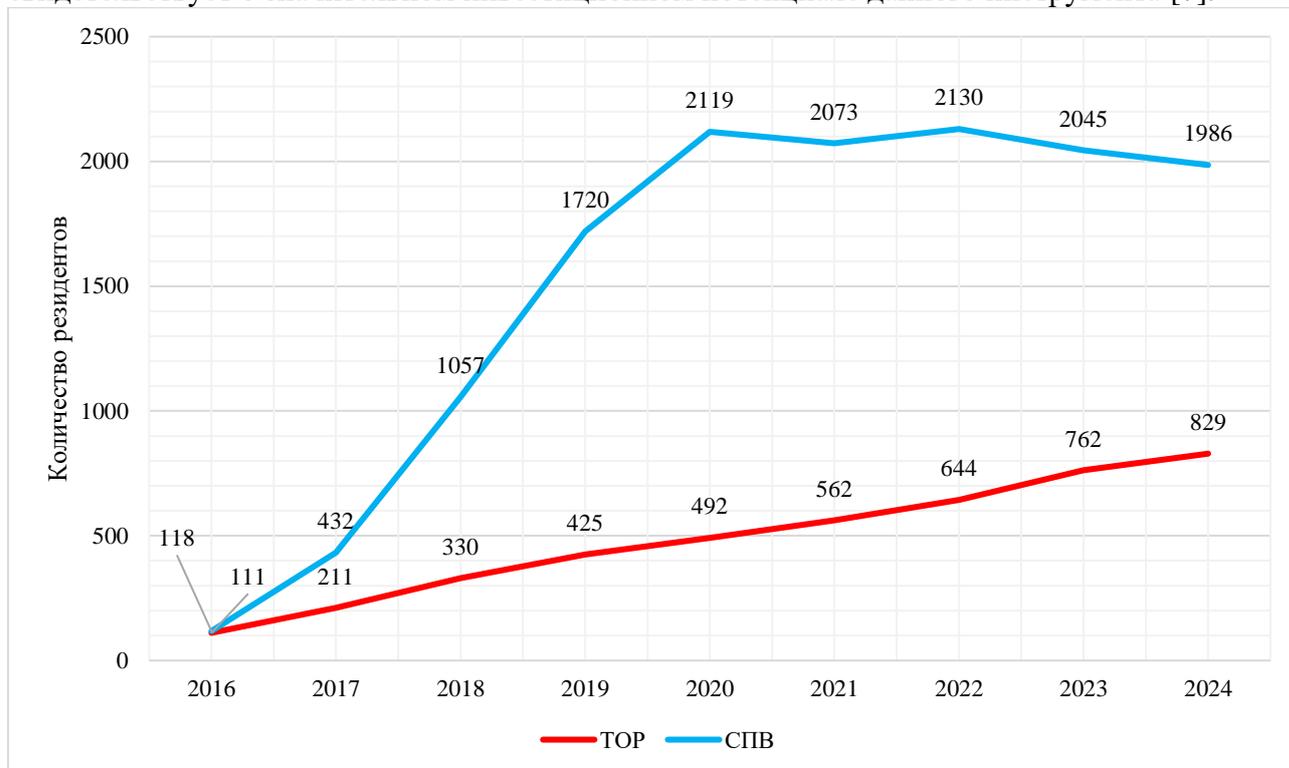


Рисунок 1 – Динамика изменения количества резидентов в преференциальных режимах
 Источник: составлено автором по [7]

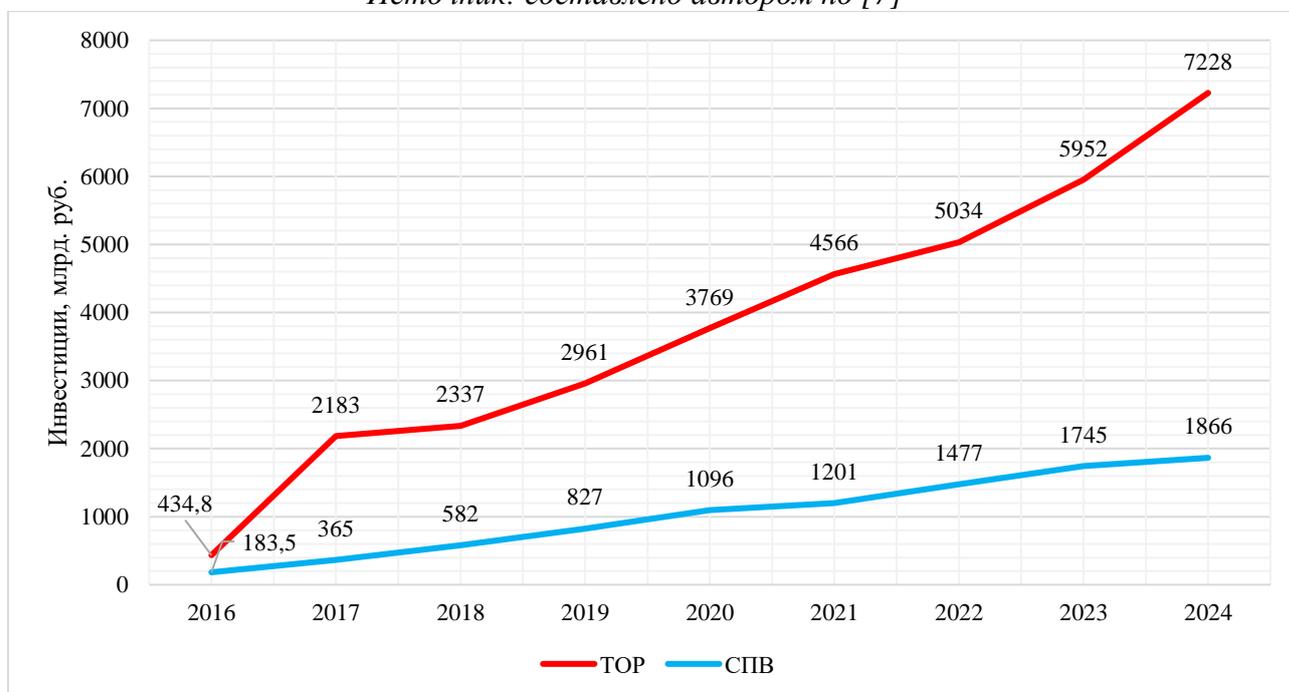


Рисунок 2 – Динамика изменения инвестиций в преференциальных режимах ДФО
 Источник: составлено автором по [7]

Несмотря на то, что в Свободном порту Владивосток зарегистрировано значительно больше предприятий (1986 против 829 в ТОРах), объём инвестиций на территориях опережающего развития на Дальнем Востоке превышает инвестиции в СПВ почти в 4 раза (7228 млрд. руб. против 1866 млрд. руб.). Это свидетельствует о различной специфике и

направленности этих двух институтов развития региона.

ТОРЫ ориентированы преимущественно на реализацию крупных капиталоемких проектов в таких отраслях, как промышленность, горнодобывающая сфера и инфраструктурное строительство, что требует значительных первоначальных инвестиций. В то же время Свободный порт Владивосток представляет собой более гибкий инструмент, привлекающий большее количество предприятий, но с меньшим средним объемом инвестиций на проект.

Такое соотношение показывает, что ТОРЫ эффективно выполняют свою задачу по привлечению крупных инвестиций в стратегически важные для региона проекты, тогда как СПВ способствует созданию более широкого предпринимательского поля с акцентом на разнообразие бизнесов и их количество. Оба механизма взаимно дополняют друг друга в комплексной стратегии развития Дальнего Востока.

Географическое распределение преференциальных режимов по регионам ДФО носит неравномерный характер, что продемонстрировано на рисунке 3. Наибольшее количество территорий опережающего развития сосредоточено в Приморском крае, Сахалинской области и Хабаровском крае, что объясняется их приграничным положением и развитой транспортной инфраструктурой. Например, ТОР «Хабаровск» была создана с целью повышения инвестиционной привлекательности Хабаровского края и участия в перспективных направлениях экономического развития. Особое внимание уделяется созданию особых экономико-правовых режимов в Арктической зоне, таких как «Столица Севера» (промышленность, девелопмент), что отражает стратегический фокус на освоении северных территорий.



Рисунок 3 – Географическое распределение преференциальных режимов по регионам ДФО

Источник: Годовой отчет о деятельности КРДВ за 2024 [7]

Таким образом, хронология создания преференциальных режимов на Дальнем Востоке демонстрирует эволюцию от отдельных пилотных проектов к комплексной системе инструментов государственной поддержки, охватывающей практически все субъекты федерального округа. Однако такая динамика создания новых территорий требует тщательной оценки их реальной результативности и выявления потенциальных рисков снижения эффективности в условиях нарастающего количества администрируемых режимов.

Показатели результативности и выявленные проблемные зоны

Анализ эффективности преференциальных режимов Дальнего Востока демонстрирует значительные различия между декларируемыми и фактическими показателями по ключевым параметрам. По официальным данным Минвостокразвития

России, на конец 2024 года в рамках территорий опережающего развития и свободного порта Владивосток было создано более 150 тысяч новых рабочих мест, что представляет собой важный социальный эффект реализации данных инструментов. Однако при детальном анализе выявляется неравномерность выполнения обязательств: по состоянию на 31 декабря 2024 года в 18 действующих ТОР и СПВ зарегистрировано более 2,8 тыс. резидентов, но фактическое создание рабочих мест происходит с отставанием от заявленных планов.

На фоне количественных показателей по созданию рабочих мест особое внимание заслуживает отраслевая структура реализуемых проектов. Согласно данным Корпорации развития Дальнего Востока и Арктики, основная масса инвестиционных проектов приходится на обрабатывающую промышленность, лесной комплекс и сельское хозяйство, что не способствует технологической модернизации региона. «В 2024 году было зафиксировано увеличение количества территорий опережающего развития на 8%, при этом механизмом поддержки воспользовались 833 инвестора» [8], однако большинство из них предпочитают вкладывать средства в ресурсодобывающие и сырьевые отрасли, а не в высокотехнологичные производства.

Наряду с отраслевой структурой серьёзную проблему функционирования преференциальных режимов представляет высокая доля неактивных резидентов. По результатам проверки, проведенной Счетной палатой РФ в период с 29 мая по 26 декабря 2024 года, были выявлены системные недостатки в организации работы с резидентами, включая отсутствие эффективных механизмов мониторинга и прекращения соглашений с неактивными участниками. Практика показывает, что значительное число компаний получает статус резидента ТОР или Свободного порта Владивосток, но в течение нескольких лет не приступает к реализации инвестиционных проектов, что приводит к неэффективному использованию административных ресурсов и искажению статистических показателей.

Помимо проблем с неактивными резидентами, географическое распределение проектов по регионам Дальневосточного федерального округа остается крайне неравномерным. Так, в Хабаровском крае за 9 месяцев 2024 года было привлечено 398,5 миллиарда рублей инвестиций, что на 46,4% больше по сравнению с 2023 годом, в то время как многие субъекты региона демонстрируют значительно более скромные результаты [9]. Такая концентрация в отдельных ареалах снижает комплексный характер развития Дальнего Востока и не решает проблем депрессивных территорий.

Важным фактором, влияющим на эффективность преференциальных режимов, выступает инфраструктурное обеспечение территорий опережающего развития. По состоянию на 31 декабря 2024 года по всем плановым показателям идёт невыполнение плана, что показано таблице 1.

Таблица 1 – Плановые и действительные показатели развития инфраструктуры в ТОР ДФО и СПВ

Создаваемая инфраструктура	План	Введено в эксплуатацию
Электроэнергия	1 013,8 МВт	301,98 МВт
Водоснабжение	121,7 тыс. м ³ /сут.	25,2 тыс. м ³ /сут.
Водоотведение	79,4 тыс. м ³ /сут.	16,5 тыс. м ³ /сут.
Газоснабжение	155,7 тыс. м ³ /час	38,5 тыс. м ³ /час
Теплоснабжение	123,4 Гкал/час	62,8 Гкал/час
Автомобильные дороги	121,4 км	79,9 км
Термальное водоснабжение	22,3 л/с	20,0 л/с

Источник: Годовой отчет о деятельности КРДВ за 2024 [7]

Проведенный анализ динамики развития преференциальных режимов на Дальнем Востоке позволяет констатировать, что формальные показатели демонстрируют

положительную динамику, однако требуют критической оценки в контексте реальных экономических эффектов. По данным официальной статистики, на конец 2024 года в ДФО функционировало 18 территорий опережающего развития с более чем 800 зарегистрированными резидентами, которые создали свыше 170 тысяч рабочих мест. Однако, как указывает Счетная палата РФ в своих проверках, преференциальные режимы «пока недостаточно эффективны и не в полной мере достигают целей, ради которых были созданы» [10]. Это противоречие свидетельствует о необходимости перехода от количественных показателей к качественной оценке результативности.

Факторами успешной реализации инвестиционных проектов в рамках преференциальных режимов выступают комплексный подход к инфраструктурному обеспечению и учет региональной специфики. На момент февраля 2025 года «резиденты ТОР и СПВ реализуют более 2,8 тыс. проектов с объемом инвестиций около 9 трлн. рублей, создается 285 тыс. рабочих мест. Бизнес ввёл в работу 880 проектов, вложил в экономику более 4 трлн. рублей и создал свыше 140 тыс. рабочих мест» [11]. Эти результаты подтверждают, что устойчивое развитие преференциальных режимов возможно только при условии сбалансированного сочетания государственной поддержки с рыночными механизмами и адаптации инструментов к конкретным территориальным условиям.

Систематизация рисков снижения результативности

Важнейшим институциональным вызовом остаётся сложность и изменчивость нормативного регулирования. Несмотря на создание обширной правовой базы для ТОР и СПВ (включая Федеральный закон № 212-ФЗ «О свободном порте Владивосток» и Федеральный закон № 473-ФЗ «О территориях опережающего социально-экономического развития»), резиденты сталкиваются с необходимостью постоянной адаптации к коррективам и подзаконным актам [6]. Это повышает транзакционные издержки и снижает предсказуемость ведения бизнеса. Кроме того, как отмечала Счетная палата РФ, существуют проблемы, связанные с дублированием функций управляющих структур – Министерства по развитию Дальнего Востока и Арктики, Корпорации развития Дальнего Востока и Арктики и региональных органов власти [3]. Такое дублирование создаёт почву для межведомственных противоречий, замедляет принятие решений.

Ещё одним барьером выступают сохраняющиеся бюрократические процедуры, особенно на этапе подключения к инфраструктуре и получения разрешительной документации. Даже в рамках упрощённых режимов СПВ и ТОР резиденты сообщают о длительных согласованиях, что противоречит заявленным принципам «быстрого старта» [4]. Отсутствие эффективных механизмов принудительного выхода «спящих резидентов», выявленное проверкой Счетной палаты [3], также является институциональным пробелом, ведущим к «засорению» реестров и искажению статистики эффективности.

Все эти недостатки приводят к целому ряду возможных рисков.

Ключевым экономическим риском является снижение относительной инвестиционной привлекательности российского ДВ по сравнению с юрисдикциями стран АТР. Конкуренты, такие как особые экономические зоны Китая, Вьетнама или Индонезии, предлагают не только налоговые льготы, но и более развитую инфраструктуру, доступ к крупным рынкам и часто – более стабильные макроэкономические условия. В условиях санкционного давления и ограничения доступа к западным технологиям и финансам, способность ДФО конкурировать за качественные инвестиции из Азии подвергается серьёзному испытанию.

Волатильность внешнеэкономической конъюнктуры, зависимость от цен на сырьевые товары (которые составляют основу многих проектов в ТОР) делают финансовые модели резидентов уязвимыми. Кроме того, существует риск снижения фискальной эффективности режимов. Масштабные налоговые льготы, особенно по налогу на прибыль и налогу на имущество, ведут к значительным бюджетным потерям на этапе реализации проекта. Эти потери могут не окупаться в долгосрочной перспективе, если проекты не выйдут на запланированные мощности или не создадут устойчивых налоговых баз в

будущем, что частично подтверждается данными о неполном выполнении инвестиционных обязательств.

Как показано в таблице 1, систематическое невыполнение планов по инфраструктурному обеспечению является одним из наиболее острых ограничений. Многие ТОР создаются в районах с низким уровнем базового развития, где необходимы масштабные вложения в энергетику, транспорт и коммуникации. Дефицит энергетических мощностей и логистические ограничения (удаленность от основных рынков, недостаточная пропускная способность портов и железных дорог, сезонность северного завоза) значительно увеличивают капитальные и операционные затраты резидентов.

Данные КРДВ указывают на хроническое отставание ввода инфраструктурных объектов от графика, что напрямую сдерживает запуск и расширение производств резидентов. Это создает порочный круг: задержки инфраструктуры откладывают реализацию проектов → нереализованные проекты не генерируют экономическую активность и налоги → бюджетные ограничения усугубляют проблему финансирования инфраструктуры.

Успех преференциальных режимов в конечном итоге зависит от человеческого капитала. Однако Дальний Восток продолжает сталкиваться с устойчивым оттоком населения, особенно трудоспособного возраста. Создание новых рабочих мест в ТОР и СПВ не всегда компенсирует общую демографическую убыль, а привлекаемые вахтовым методом работники не способствуют формированию постоянных сообществ [12].

Параллельно нарастает дефицит квалифицированных кадров среднего и высшего звена, необходимых для работы на современных производствах и в управленческих структурах. Региональная система профессионального образования и переподготовки зачастую не успевает реагировать на меняющиеся запросы новых резидентов, что вынуждает компании нести дополнительные издержки на привлечение специалистов из других регионов.

Рекомендации по минимизации рисков и ограничения исследования

Выявленная система рисков диктует необходимость корректировки подходов к управлению преференциальными режимами. Основные усилия должны быть направлены не на количественное расширение, а на повышение качества их функционирования и устойчивости.

Рекомендации по минимизации рисков носят комплексный характер. В институциональной сфере необходима оптимизация управления, включая чёткое разграничение полномочий между всеми участниками и внедрение жёстких автоматизированных процедур мониторинга выполнения обязательств резидентами. Это позволит снизить административные барьеры и повысить ответственность [3, 6, 7].

В экономической и инфраструктурной плоскостях ключевым становится переход от оценки по формальным показателям к управлению на основе реального экономического эффекта. Требуется обеспечить безусловную синхронизацию создания инфраструктуры с графиками инвестиционных проектов, возможно, за счёт привлечения частного софинансирования. Одновременно важно стимулировать диверсификацию проектов в сторону высокотехнологичных производств и глубокой переработки сырья.

Социально-демографические риски невозможно нивелировать без интеграции преференциальных режимов в общую стратегию развития человеческого капитала Дальнего Востока. Создание рабочих мест должно напрямую увязываться с программами подготовки кадров и мерами по улучшению качества жизни, включая развитие социальной инфраструктуры в муниципалитетах, прилегающих к ТОР и СПВ.

Ограничения данного исследования связаны, прежде всего, с зависимостью от официальной отчётности, которая может не в полной мере отражать актуальное положение дел из-за временных лагов и ограниченной открытости данных по неудачным проектам. Кроме того, анализ был сосредоточен на прямых количественных показателях, что затрудняет оценку косвенных и мультипликативных эффектов от деятельности резидентов.

Эти ограничения определяют перспективы для дальнейшего исследования, которое может быть нацелено на углублённый анализ отдельных кейсов или применение методов, позволяющих учесть качественное влияние преференциальных режимов на экономику территорий.

Заключение

Проведённый анализ позволил проследить динамику формирования системы преференциальных режимов на Дальнем Востоке России, оценить ключевые показатели их результативности и выявить накапливающиеся системные риски.

Исследование подтвердило, что за период с 2016 по 2024 год был создан масштабный институциональный каркас в виде территорий опережающего развития и Свободного порта Владивосток, который охватил большинство субъектов ДФО. Количественные показатели, такие как число резидентов и объём заявленных инвестиций, демонстрируют устойчивый рост, свидетельствуя о значительном формальном интересе бизнеса к этим инструментам.

Однако выявлено существенное противоречие между масштабом институциональных усилий и неоднозначностью экономических результатов. Анализ показал разрыв между плановыми и фактическими показателями по созданию рабочих мест и освоению инвестиций, высокую долю нереализованных проектов, а также сильную географическую и отраслевую концентрацию деятельности [3, 7, 8]. Это указывает на переход от этапа экстенсивного расширения режимов к необходимости глубокой качественной оптимизации.

Систематизация рисков позволила выделить ключевые угрозы результативности: институциональные (дублирование функций, бюрократические барьеры) [13], экономические (снижение конкурентоспособности, волатильность конъюнктуры), инфраструктурные (хроническое невыполнение планов) и социально-демографические (отток населения, дефицит кадров). Их взаимосвязь формирует комплексный вызов устойчивости всей системы преференций.

Список источников

1. Итоговый аналитический доклад ВЭФ 2024 [Электронный ресурс] // Восточный экономический форум. – URL: <https://forumvostok.ru/news/itogovyj-analiticheskij-doklad-vef-2024/> (дата обращения: 04.12.2025).
2. ВЭФ-2024: Владимир Путин объявил Дальний Восток приоритетом для развития туризма [Электронный ресурс] // Официальный сайт Чукотского автономного округа. – URL: <https://чукотка.рф/press-tsentr/novosti-chao/vef-2024--vladimir-putin-obyavil-dalniy-vostok-prioritetom-dlya-razvitiya-turizma---/> (дата обращения: 04.12.2025).
3. Счётная палата выявила недостатки в режимах ТОР и СПВ – они не достигают поставленных целей, а их льготы дублируют друг друга [Электронный ресурс] // VL.ru. – URL: <https://www.newsvl.ru/vlad/2025/02/25/230065/> (дата обращения: 04.12.2025).
4. Проверка результативности использования бюджетных средств, направленных на социально-экономическое развитие Дальневосточного федерального округа : отчет Счетной палаты Российской Федерации за 2022 г. [Электронный ресурс]. – URL: <https://ach.gov.ru/upload/iblock/6f5/ywra3fjrkuqqg4e8k4mvtatzst6tkvmz3.pdf> (дата обращения: 05.12.2025).
5. Во Владивостоке резидентам ТОР и СПВ представили инструменты снижения налоговых рисков [Электронный ресурс] // Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики. – URL: https://minvr.gov.ru/press-center/news/vo_vladivostoke_rezidentam_tor_i_spv_predstavili_instrumenty_snizheniya_nalogo_vykh_riskov/ (дата обращения: 07.12.2025).
6. Итоги развития Дальнего Востока в 2014 году [Электронный ресурс] // Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики. – URL: <https://minvr.gov.ru/press-center/news/itogi-razvitiya-dalnego-vostoka-v-2014-godu-1294/> (дата

обращения: 05.12.2025).

7. Годовые отчеты [Электронный ресурс] // АО «Корпорация развития Дальнего Востока и Арктики». – URL: <https://erdc.ru/about/reports/> (дата обращения: 04.12.2025).

8. Механизмы ТОР и СПВ позволят привлечь более 1 трлн рублей в проекты ДФО и Арктики [Электронный ресурс] // ТАСС. – URL: <https://tass.ru/ekonomika/23242981> (дата обращения: 10.12.2025).

9. Бычков, А. А. Дальневосточные территории опережающего развития: как повысить комплексность оценки финансовых ресурсов? / А. А. Бычков // Вестник Алтайской академии экономики и права. – 2024. – № 11-3. – С. 328-338. – DOI 10.17513/vaael.3885. – EDN FPWCWC.

10. Шестакова, М. Н. Преференциальные режимы в Дальневосточном регионе как стратегический инструмент государства при «повороте на Восток» / М. Н. Шестакова // Южно-российский журнал социальных наук. – 2024. – Т. 25, № 3. – С. 6-24. – DOI 10.31429/26190567-25-3-6-24. – EDN MEZDRC.

11. ТОР и СПВ как меры господдержки укрепляют экономику Дальнего Востока: оценка бизнеса и власти [Электронный ресурс] // АО «Корпорация развития Дальнего Востока и Арктики». – URL: <https://erdc.ru/news/tor-i-spv-kak-mery-gospodderzhki-ukreplyayut-ekonomiku-dalnego-vostoka-otsenki-biznesa-i-vlasti/> (дата обращения: 09.12.2025).

12. Российский статистический ежегодник. 2024: Стат. сб. / Росстат. – М., 2024. – 630 с.

13. Карсаков, К. Б. Новые вызовы риск-менеджмента: совместные проекты в преференциальной среде / К. Б. Карсаков // Наука, технологии, общество: Экологический инжиниринг в интересах устойчивого развития территорий (НТО-VI-2025) : сборник научных статей по материалам VI Всероссийской (национальной) научной конференции, Красноярск, 06-07 ноября 2025 года. – Красноярск: Общественное учреждение «Красноярский краевой Дом науки и техники Российского союза научных и инженерных общественных объединений», 2025. – С. 356-366. – DOI 10.47813/nto.6.2025.3019. – EDN SVMZKC.

Сведения об авторе

Карсаков К.Б., ассистент, кафедры транспортных процессов и технологий, ФГБОУ ВО «Владивостокский государственный университет», Владивосток, Россия

Information about the author

Karsakov K.B., assistant professor, Department of Transport Processes and Technologies, FSBEI HE “VVSU”, Vladivostok, Russia