УДК 341.1/8

ПРАВОВОЙ РЕЖИМ СВОБОДНОГО ПОРТА ВЛАДИВОСТОК

Серобян Гагик Ашотович
бакалавр юриспруденции,
г. Владивосток.
serobyan.g@bk.ru

LEGAL REGIME OF THE FREE PORT VLADIVOSTOK

Gagik A. Serobyan
Bachelor of Jurisprudence,
Vladivostok.
serobyan.g@bk.ru

АННОТАЦИЯ

Статья посвящена вопросам правового режима Свободного порта Владивосток.

ABSTRACT

The article is devoted to the legal regime of the free port of Vladivostok.

Ключевые слова: свободный порт Владивосток; правовое регулирование; инвестиции; преференции; льготы.

Key words: Vladivostok free port; legal regulation; investments; preferences; privileges.

Актуальность темы исследования обусловлена тем, что в условиях глобализации современных экономических процессов в мире, которые сопровождаются возрастанием потребности в обеспечении соответствующего их правового регулирования, вопросы правового режима инвестиционной деятельности входят в число наиболее актуальных и практически значимых, в условиях возрастания интеграционных процессов.

Социально – экономические развитие Дальневосточного региона России, обозначенное Президентом Российской Федерации – В.В. Путиным является одним из приоритетных направлений государственной политики на сегодня.

Инициатива наделить г. Владивосток статусом Свободного порта с привлекательным, облегченным таможенным режимом была озвучена Президентом России В.В. Путиным в Послании Федеральному Собранию в декабре 2014 года.

Государственной Думой Российской Федерации в последующем был принят соответствующий Федеральный закон от 3 июля 2015 года. Продуктивной работе режима свободного порта Владивосток сегодня уделяется огромное внимание как со стороны государственных органов, коммерческих организаций, инвесторов, так и общественности.

Экс – председатель Законодательного Собрания Приморского края В.В. Горчаков в своем исследовании отметил, что «интерес предпринимательского сообщества к закону о Свободном порте Владивосток находится на очень высоком уровне» **[1]**.

Основная цель, которую преследует закон о свободном порте Владивосток, как инструмента социально – экономического развития является: «установление особых мер государственной поддержки предпринимательской деятельности с целью первоочередного развития экспортно – импортных операций субъектов внешнеэкономической деятельности» **[2]**.

Одной из задач по созданию такого проекта как «свободный порт Владивосток» как отмечает В.Е. Варавенко совместно с М.В. Ниязова «это поступление налоговых отчислений в региональные бюджеты субъектов Российской Федерации, а также муниципальных образований, входящих в Дальневосточный федеральный округ» **[3]**.

В настоящее время г. Владивосток является «восточными воротами» нашей страны, и от развития последнего во многом зависит социально – экономическое благосостояние всего Дальневосточного региона. Свободный порт Владивосток является грандиозным историческим событием,

открывающим новые возможности и ставя перед собой новые цели, для достижения которых делается большая и непростая работа.

Приняты меры, которые направлены на создание в Дальневосточном регионе благоприятный «деловой климат». Одним из первых и ключевых проектов для наращивания экономических показателей стала «территория опережающего социально – экономического развития», и наряду с последним теперь уже считается и «Свободный порт Владивосток».

Режим свободного порта введен в действие на семьдесят лет с возможностью последующего продления срока **[4]**.

Режим Свободного порта Владивосток открывает следующие возможности:

– введение облегченного визового режима;

– упрощенный порядок пересечения границ;

– развитие транспортной области и производства в странах Азиатско – Тихоокеанского региона (далее – АТР) путем привлечения иностранных инвестиций;

– налоговые преференции;

– уменьшение сроков проведения административных процедур и т.п.

История создания Свободного порта или же «порта – франко», что переводится с итальянского как «свободный порт» неразрывно связано с возникновением и развитием Владивостока **[5]**.

Отмечается, что статусом свободного порта г. Владивосток уже был наделен с 1861 по 1909 гг., в итоге, в начале двадцатого столетия свободная гавань был одним из самых крупных портов мира **[5]**.

Обертас В.А. отмечает, что «Владивосток, основанный в 1860 г. как русский военный пост в акватории залива Петра Великого и ставший через 10 лет военным портом – базой военно – морских сил России на Тихом океане, в первые три десятилетия своего существования оставался незначительно населенным пунктом российского Дальнего Востока, так как не имел прочной, градообразующей базы. Население г. Владивостока в те времена достигало едва

13000 жителей. С 1861 года портовая зона города, которая насчитывала в те времена несколько причалов, преобразовалась в порт с высоким трафиком грузовых и морских перевозок» **[6]**.

Более того, «превращение Владивостока в крупный торгово – промышленный центр Дальневосточного региона началось в 90 – х годах XIX века в связи со строительством Уссурийской железной дороги – начало 1891 г., Владивостокского коммерческого порта – 1890 г., Китайско – Восточной железной дороги – 1897, Владивостокской крепости с её мощной системой фортификационных сооружений – 1898. С постройкой железных дорог, коммерческого порта Владивосток становится важным транспортным узлом, позволяющим быстро перегружать с морских судов на железную дорогу грузы и товары из стран АТР и сокращать их путь к потребителям в России и Европе» **[6]**.

Рассматриваемый автор указывает на то, что «благодаря особому статусу свободной гавани в период с 1883 года по 1899 год объем оборота в порту Владивостока увеличился с 47, 8 тыс. тонн до 333,3 тыс. тонн». Проект «свободной гавани» просуществовал до 1909 года. Отмена привела весьма к ряду негативных последствий, резко упала торговая роль Владивостока в АТР, увеличение числа случаев и объема контрабанды по всей протяженности сухопутной границы с нашим ближайшим соседом – Китайской Народной Республикой **[6]**.

Вместе с тем, стоит отметить, что современный режим Свободного порта Владивосток не является аналогом режима «Porto Franco» 1861 года. Сегодня это представлено в виде предоставления права беспошлинного ввоза и вывоза товаров только определенным категориям предприятий и распространяется на конкретную категорию товаров.

Положением статьи 2 Федерального закона от 13 июля 2015 г. N 212-ФЗ "О свободном порте Владивосток", Свободный порт Владивосток определяется как «часть территории Приморского края, на которой в соответствии с настоящим Федеральным законом и иными федеральными законами

устанавливаются меры государственной поддержки предпринимательской деятельности».

География режима свободного порта весьма обширна, она охватывает 5 регионов Дальнего Востока России. В зону действия Свободного порта входят крупные международные транспортные коридоры, такие как «Приморье – 1» и «Приморье – 2». Транспортный коридор «Приморье – 1» служит для налаживания связей между пограничной китайской железной станцией Суйфэньхэ и контейнерным терминалом «Восточной стивидорной компании» в порту Восточный **[7]**.

Международный транспортный коридор «Приморье – 2» обеспечивает связь между китайской провинцией Цзилинь и приморскими портами Зарубино, Славянка и Посьет **[7]**.

Частью 1 статьи 10 Федерального закона 13.07.2015 г. №212 – ФЗ «О свободном порте Владивосток» определено, что под резидентом Свободного порта Владивосток понимается: «индивидуальный предприниматель или являющееся коммерческой организацией юридическое лицо, государственная регистрация которых осуществлена на территории свободного порта Владивосток (за исключением государственных и муниципальных унитарных предприятий), которые заключили соглашение об осуществлении деятельности и включены в реестр резидентов свободного порта Владивосток».

Постановлением Правительства РФ от 20.10.2015 N 1123 «Об утверждении критериев отбора резидентов свободного порта Владивосток» установлено, что минимальный объем капиталовложений не может быть менее 5 млн. рублей в срок, не превышающий 3 года со дня включения индивидуального предпринимателя или юридического лица в реестр резидентов свободного порта Владивосток.

При определении объемов капиталовложений в расчет берутся затраты на создание (приобретение) амортизируемого имущества, а именно затраты на новое строительство, техническое перевооружение, модернизацию основных средств, реконструкцию зданий, приобретение машин, оборудования **[8]**.

Действующие компании также имеют возможность получить статус резидента в случае, если они модернизируют свое производство или создадут новое. Им необходимо лишь обратиться в управляющую компанию, представить «бизнес – план» и заключить соглашение с минимальным объемом инвестиций.

В настоящее время статус резидента свободного порта получили уже более 700 индивидуальных предпринимателей и коммерческих юридических лиц **[9]**, вместе с тем, прослеживается высокий поток резидентов.

Положениями п. 1.8. статьи 284 Налогового кодекса Российской Федерации (далее – НК РФ) закреплено, что «для организаций, получивших статус резидента свободного порта Владивосток в соответствии с Федеральным законом "О свободном порте Владивосток", налоговая ставка по налогу, подлежащему зачислению в федеральный бюджет, устанавливается в размере 0 процентов».

Вышеуказанная ставка согласно п. 3 статьи 284.4 НК РФ применяется в течение пяти налоговых периодов начиная с налогового периода, в котором в соответствии с данными налогового учета была получена первая прибыль от деятельности, осуществляемой при исполнении соглашений об осуществлении деятельности на территории свободного порта Владивосток.

Относительно Приморского края следует указать, что действует Закон Приморского края от 19.12.2013 № 330 – КЗ «Об установлении пониженной ставки налога на прибыль организаций, подлежащего зачислению в краевой бюджет, для отдельных категорий организаций». Резиденты свободного порта Владивосток, зарегистрированные на территории Приморского края, вправе применять при исчислении налога на прибыль организаций ставки, определенные данным законом, который дает определенные послабления для резидентов.

В силу ст. 2 (3) Закона Приморского края от 19.12.2013 № 330 – КЗ, установлены пониженные налоговые ставки налога на прибыль организаций, подлежащего зачислению в краевой бюджет. Для организаций – резидентов свободного порта Владивосток:

– в размере 0 процентов - в течение пяти налоговых периодов начиная с налогового периода, в котором в соответствии с данными налогового учета была получена первая прибыль от деятельности при исполнении соглашений об осуществлении деятельности на территории свободного порта Владивосток, соответственно;

– в размере 10 процентов - в течение следующих пяти налоговых периодов.

Ставка налога на имущество в течение 5 лет – 0% и 0,5 в течении последующих 5 лет **[10]**.

Касательно страховых взносов, то здесь действуют «льготные условия», они представлены в виде пониженных тарифов в размере 7,6% предоставляемые на 10 лет резидентам со дня получения ими особого правового статуса.

Обобщая все вышеперечисленное, следует привести все виды налоговых послаблений для резидентов:

– 7,6% – общий размер страховых взносов на 10 лет, при получении статуса резидента в течение 3-х лет после принятия закона;

– 5% - налог на прибыль (0% в федеральный бюджет и не более 5% в региональный);

– 0% - налог на землю в течение 5 лет;

– 0% - налог на имущество в течение 5 лет и 0,5% последующие 5 лет;

– 10 дней - ускоренная процедура возмещения НДС.

Не смотря на снижение налоговой нагрузки в отношении резидентов в среднесрочной перспективе ожидается, что количество резидентов будет только возрастать, и конечно же повысится деловая активность, а также увеличится количество рабочих мест.

Дополняя данные о сопровождающих преференциях, которыми могут воспользоваться резиденты свободного порта Владивосток отметим следующее **[11]**:

– сокращенное время проведения контрольных проверок (не более 15 дней);

– сокращенные сроки получения разрешительной документации для объектов капитального строительства - менее 40 дней;

– режим единого окна при прохождении контроля на границе, круглосуточный режим работы пунктов пропуска;

– упрощенный визовый режим – получение 8 – дневной визы на границе;
Беспошлинный и безналоговый режим свободной таможенной зоны для резидентов:

— ввоз, хранение, потребление (использование) иностранных товаров;

— вывоз товаров (оборудования);

— ввоз иностранных товаров (оборудования).

Важным фактором является и то, что управляющая компания вправе представлять и защищать интересы обратившихся к ней резидентов в суде **[11]**. Государство заинтересовано в защите прав и интересов резидентов, что несомненно является хорошим бонусом для резидентов, это придает некую уверенность и поддержку.

Отметим еще одно преимущество режима свободного порта. Так, иностранные граждане, прибывающие в Российскую Федерацию через пункты пропуска Государственной границы, расположенные на территории свободного порта Владивосток, Правительством устанавливается упрощенный визовый порядок въезда в Российскую Федерацию, пребывания в Российской Федерации в течение восьми суток и выезда из России **[12]**.

Федеральным законом от 07.03.2017 № 28 – ФЗ "О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации", были внесены изменения в соответствующие нормативно – правовые акты, которые позволили применять вышеуказанные возможности. Впредь не нужно посещать консульские учреждения, беспокоиться и переживать о прохождении собеседования. За четыре дня необходимо заполнить заявление на специальном сайте Министерства иностранных дел Российской Федерации и ожидать подтверждение.

Упрощенный визовый режим был введен в действие в августе 2017 года. Иностранные граждане из 18 государств получили право посещения России по электронной визе, механизм оформления которой максимально прост и доступен практически для каждого. До 1 января 2018 года въехать на территорию России с помощью нововведения можно было только через два пункта пропуска в Приморье – международный аэропорт Владивосток, а также и морской пункт пропуска Владивосток, сейчас же этот список добавился новыми пропускными пунктами, о которых будет сказано ниже **[11]**.

К списку добавилось еще семь пропускных пунктов, расположенных на территории Приморского края. Для туристов с электронными визами свои двери открывают железнодорожные пункты пропуска «Пограничный», «Хасан», «Махалино», пункты автомобильного пропуска «Полтавка» и «Турий Рог», а также морские пропускные пункты «Зарубино» и «Посьет».

Наиболее активно электронной визой, конечно, пользуются наши ближайшие соседи – Китай и Япония. Вместе с тем, наблюдается прирост и на таких необычных для Приморья направлениях, как Бахрейн, Марокко, Алжир, Иран. Электронная виза выдается на безвозмездной основе, без взимания каких – либо пошлин. При положительном ответе виза будет проставлена прямо на российской границе.

Таким образом, заинтересованные лица, желающие осуществлять свою коммерческую деятельностью в пределах действия режима свободного порта упрощенный визовый режим, является дополнительным благоприятным фактором, который создает условия для привлечения иностранного бизнеса. Появляется реальная возможность без каких – либо трудностей и не выходя из дома получить разрешение посещения страны.

Касаемо таможенных преференций, то следует отметить, что в соответствии с положениями со статьи 23 Федерального закона от 13 июля 2015 № 212 – ФЗ «О свободном порте Владивосток», на территории свободного порта Владивосток применяется таможенная процедура свободной таможенной зоны, установленная Соглашением по вопросам свободных (специальных, особых)

экономических зон на таможенной территории Таможенного союза и таможенной процедуры свободной таможенной зоны от 18 июня 2010 года.

Таможенная процедура свободной таможенной зоны осуществляется либо на портовых и логистических участках свободного порта Владивосток, или на участке резидента свободного порта Владивосток.

Т.В. Варкулевич отмечает позитивность данных нововведений, говоря о том, что «это является одним из привилегий нового режима, которая позволяет сократить затраты по перемещению груза» **[13]**.

Товары, перемещаемые под таможенную процедуру свободной зоны, подлежат декларированию. Исключением являются только лишь те товары, которые приведены в ч. 11 ст. 23 Федерального закона от 13 июля 2015 № 212 – ФЗ «О свободном порте Владивосток»:

– ввоз осуществляется на портовых и логистических участках территории государства, не являющегося членом Евразийского экономического союза, а также товары не предназначены для целей строительства, реконструкции объектов инфраструктуры морского порта или аэропорта, расположенных на портовых участках и логистических участках.

В отношении подобных товаров осуществляются только таможенные операции, связанные с их прибытием (разгрузка, перегрузка на другое транспортное средство, хранение).

По предварительной оценке, представленный на официальном сайте Восточного экономического форума (ВЭФ), в результате создания Свободного порта Владивосток ожидается существенный рост валового регионального продукта Приморского края – в 2,2 раза к 2025 году (до 1,4 трлн рублей) и в 3,4 раза к 2034 году (до 2,1 трлн рублей) **[14].**

Рост валового регионального продукта Дальневосточного федерального округа по мнению специалистов – к 2025 году может составить 1,97 трлн рублей. Количество вновь созданных рабочих мест оценивается в 84,7 тыс. человек – к 2021 году, 108 тыс. человек – к 2025 году, 468,5 тыс. человек – к 2034 году **[14]**.

В Государственную Думу Российской Федерации 9 марта 2018 внесен законопроект Правительства Российской Федерации о расширении режима свободного порта Владивосток на Советскую гавань **[11]**. Указанный проект федерального закона «разработан в целях распространения режима свободного порта Владивосток на Советско – Гаванский муниципальный район Хабаровского края, а также уточнения нормативно – правового регулирования организации местного самоуправления на территории свободного порта Владивосток», – говорится в пояснительной записке законопроекта Правительства Российской Федерации.

Управление свободным портом в соответствии с положениями статьи 7 Федерального закона от 13 июля 2015 № 212 – ФЗ «О свободном порте Владивосток» осуществляется Наблюдательным советом, главными задачами которого являются:

1) мониторинг экономических процессов на территории свободного порта;
2) устранение избыточного вмешательства контрольных (надзорных) органов в деятельность резидентов свободного порта посредством рассмотрения и принятия специального комплекса противодействующих мер;
3) координация деятельности органов государственной власти и органов местного самоуправления по вопросам развития и функционирования свободного порта Владивосток **[4]**.

Не смотря на все возможности, открывающиеся вместе с режимом свободного порта, а также создания условий комфортного пребывания бизнеса на территории свободного порта, существуют и проблемы, которые возникли на практике в пределах территории действия свободного порта.

Генеральный директор Общества с ограниченной ответственностью «Центр детского здоровья – А. Шуматов утверждает, что «минимизация проверок играет очень важную роль для резидентов, так как очень много

трудового ресурса уходит на заполнение документов и подготовку к различным проверкам» **[15]**.

Первый заместитель начальника Дальневосточного таможенного управления С.В. Федоров также высказался, указав на то, что «таможенная часть закона используется не в полной мере, работает крайне слабо» **[15]**. Отмечается неразвитость наземной инфраструктуры (например, таможенная, не обустроенность сухопутных границ). Несмотря на то, что свободный порт Владивосток функционирует непродолжительное время и не успел принести ощутимого результата, тем не менее уже сейчас заметны случаи неэффективности.

А.Н. Костюков указывает на то, что «руководство деятельностью свободного порта ведется одновременно Управляющей компанией, Наблюдательным советом, Министерством Российской Федерации по развитию Дальнего Восток, а также и Общественным советом. Общее число полномочий и прав в сфере управления всех вышеуказанных субъектов по самым скромным подсчетам 40 – 50» **[16]**. Отметим, что такое большое количество органов управления приводит к некой туманности и неслаженности в работе.

Касаемо управляющей компании, именуемая АО «Корпорация развития Дальнего Востока» следует сказать, что ее правовой статус вызывает сомнения и является сомнительным решением с точки зрения гражданского и корпоративного права, и тем самым несет противоречивые черты.

А.П. Алексеенко отмечает, что «указанная в Федеральном законе «О Свободном порте Владивосток» конструкция управляющей компании, которая совмещает в себе черты учреждения и акционерного общества, не вносит упорядоченности в российское гражданское право. Порядок корпоративного управления в АО «Корпорация развития Дальнего Востока» и в ее дочерних подразделениях чересчур расширяет права акционера в лице Министерства Российской Федерации по развитию Дальнего Востока, что по мнению рассматриваемого автора еще раз подчеркивает несостоятельность идеи управляющей компании как акционерного общества» **[16]**.

Также хотелось бы обратить внимание на то, что в Федеральном законе «О свободном порте Владивосток» отсутствуют положения об ответственности управляющей компании.

А.Н. Костюков ссылается на необходимость использования успешного зарубежного опыта в данном направлении, приводя в качестве примера наших ближайших соседей – Китайскую Народную Республику (далее – КНР).

В КНР существует Урумчинская технолого – экономическая зона (далее – ТЭЗ), которая создавалась под руководством партийного рабочего комитета и Правительства Синьцзян – Уйгурского автономного района (далее – СУАР), а также городских властей. Руководство ТЭЗ осуществляет партийный рабочий комитет.

Партийный комитет осуществляет координацию деятельности административного комитета ТЭЗ, Правительства СУАР, а также и Правительства города Урумчи. Мы видим, что указанный проект добился ощутимых результатов, показатели экономического роста региона в разы выше, чем до создания технолого – экономической зоны **[17]**. Автор отмечает, что успех достигнут во многом благодаря правильной организации административной работы.

Таким образом, режим свободного порта Владивосток является фактором привлечения иностранного капитала на территорию Дальневосточного региона и тем самым стимулирует развитие социально – экономического положения.

Обобщая все возможности, которые открываются и доступны уже сегодня в пределах действия Свободного порта Владивосток, необходимо привести следующие сведения.

Во – первых, это введение облегченного визового режима.

Во – вторых, это упрощенный порядок пересечения границ, которое дает в свою очередь большие привилегии в международной торговле.

В – третьих, это развитие транспортной сферы и производства в странах Азиатско – Тихоокеанского региона путем привлечения иностранного капитала.

В – четвертых, это уменьшение сроков проведения различного рода административных процедур и т.п.

Вместе с тем, не смотря на все доступные привилегии, существуют и проблемы, которые сложились на практике в пределах действия территории свободного порта, например – высокая административная нагрузка.

Руководство деятельностью свободного порта ведется наряду так называемой Управляющей компанией, Наблюдательным совет и Министерством РФ по развитию Дальнего Востока, а также общественным советом. Следует также данный список дополнить тем, что решение касательно управляющей компании, в частности ее правового статуса является крайне сомнительным.

Думается, что необходимо перенять позитивный зарубежный опыт в данном направлении, организовать более понятную и прозрачную организационно – управленческую деятельность для достижения более высоких и позитивных показателей социально – экономического развития.

Но не стоит думать, что именно сейчас Дальний Восток «оживится» и сразу станет крупной экономической единицей, способной конкурировать со странами АТР. Необходимо сформировать более эффективную правовую основу, привести к высокому качеству и использовать потенциал Дальнего Востока России для достижения поставленных задач.

Список литературы

1. Горчаков В.В. Свободный порт Владивосток: проблемы становления и перспективы развития // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2015. №4 (73). С. 26.
2. Гараш Е.С., Овчинникова А.В. Свободный порт Владивосток: планы, проекты, развитие // Аллея науки. 2017. №10. С. 22.
3. Ниязова М.В., Варавенко В.Е. Функционирование территорий опережающего развития и свободного порта Владивосток в Приморье // Российский внешнеэкономический вестник. 2017. №12. С. 13.

4. Федеральный закон "О свободном порте Владивосток" от 13.07.2015 № 212. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.consultant.ru/ (дата обращения: 12.03.18).
5. Сергутина Е.А. Свободный порт Владивосток // Евразийское научное объединение. 2016. №1 (13). С. 98.
6. Обертас В.А. Особенности промышленно-экономического развития Владивостока в начале XX века // Вологдинские чтения. 2008. №70. С. 165.
7. Заостровских Е.А. Свободный порт Владивосток в концепции развития международных транспортных коридоров Приморского края // Регионалистика. 2016. №4. С. 44.
8. Об утверждении критериев отбора резидентов свободного порта Владивосток: Постановление Правительства от 20.10.2015 № 1123. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.consultant.ru/ (дата обращения: 13.03.18).
9. Реестр резидентов свободного порта Владивосток [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://erdc.ru/upload/reestr-spv.pdf (дата обращения: 12.05.18).
10. Закон Приморского края от 28.11.2003 № 82 – КЗ «О налоге на имущество организаций» [Электронный ресурс] – Режим доступа: https://www.nalog.ru/rn25/about_fts/docs/4470811/ (дата обращения: 12.03.18).
11. Свободный порт Владивосток // Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока [Электронный ресурс] URL: https://minvr.ru/activity/svobodnyy-port-vladivostok (дата обращения: 16.03.18).
12. Об установлении особенностей оформления виз в форме электронного документа и въезда в Российскую Федерацию на основании виз в форме электронного документа граждан иностранных государств, прибывающих в Российскую Федерацию через пункты пропуска через государственную границу Российской Федерации, расположенные на территории

свободного порта Владивосток, и о внесении изменений в Положение о государственной системе миграционного и регистрационного учета, а также изготовления, оформления и контроля обращения документов, удостоверяющих личность Постановление Правительства РФ от 30.05.2017 N 667 // Собрание законодательства. 2017. №24. ст. 3525.

13. Варкулевич Т.В. Свободный порт Владивосток: перспективы развития и проблемы // Азимут научных исследований: экономика и управление. 2016. №2 (15). С. 82.
14. Экономический прогноз [Электронный ресурс] – Режим доступа: https://forumvostok.ru (дата обращения: 16.03.18).
15. Паршин П.А., Салтыков М.А. Свободный порт Владивосток: проблемы, перспективы развития // Наука сегодня: вызовы и решения. 2018. №1. С. 140.
16. Алексеенко А.П. Управляющая компания территории опережающего развития: особенности правового положения // Юрист. 2015. № 21. С. 28.
17. Костюков А.Н. Управление территориями опережающего развития и свободными портами Российской Федерации // Правоприменение. 2017. №2. С. 46.