

УДК 330.34

DOI: 10.26140/anie-2019-0802-0040

**ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РЕАЛИЗАЦИИ НОВОЙ МОДЕЛИ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ МАКРОРЕГИОНА НА ТЕРРИТОРИИ РОССИЙСКОГО ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА**

© 2019

**Ковальчук Оксана Владиславовна**, старший преподаватель  
кафедры менеджмента и экономики*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса филиал в г. Находка  
(602902, Россия, Находка, ул. Озерная, 2, e-mail: dmitruk77@mail.ru)*

**Аннотация.** Модель социально-экономического развития Дальневосточного региона на сегодня является приоритетной задачей на десятилетия вперед. Государство видит в этом стратегическую задачу, для чего сформировало комплексные меры поддержки и развития ряда направлений в рамках долгосрочных социальных программ, масштабных инфраструктурных проектов, выделения территорий с особыми экономическими режимами, формирующими благоприятный климат для развития предпринимательства, привлечения иностранных инвестиций, развития высокотехнологичных отраслей, что является несомненным трендом современной экономики. Целью данной статьи является анализ системы мер государственной поддержки в рамках реализации новой модели развития Дальнего Востока. При этом основными задачами было обозначить проблемы, которые существуют на современном Дальнем Востоке и проанализировать системные меры, предлагаемые государством для их решения с целью дальнейшего динамичного развития макрорегиона. Были проанализированы отчетные данные органов государственной статистики, Министерства по развитию Дальнего Востока, мнения участников Восточного экономического форума, что дало возможность выделить ряд проблем, остро стоящих перед регионом в настоящий момент. Автором были проанализированы конкретные механизмы, разработанные в рамках реализации вышеизложенных стратегических направлений социально-экономического развития Дальнего Востока и оценены некоторые результаты их применения.

**Ключевые слова:** модель социально-экономического развития макрорегиона; территория опережающего развития (ТОР); свободный порт Владивосток; конкурентоспособность региона; механизмы опережающего развития Дальнего Востока, программа «Дальневосточный гектар».

**PROBLEMS AND PROSPECTS OF IMPLEMENTATION OF NEW MODELS OF SOCIO-ECONOMIC DEVELOPMENT OF THE MACROREGION ON THE TERRITORY OF THE RUSSIAN FAR EAST**

© 2019

**Kovalchuk Oksana Vladislavovna**, senior lecturer of Chair  
of Management and Economics*Vladivostok State University of Economics and Service, branch of Nakhodka  
(602902, Russia, Nakhodka, st. Ozernaya, 2, e-mail: dmitruk77@mail.ru)*

**Abstract.** The model of social and economic development of the Far East region is a priority for decades to come. The state sees this as a strategic task, for which it has formed comprehensive measures to support and develop a number of areas within the framework of long-term social programs, large-scale infrastructure projects, the allocation of territories with special economic regimes that form a favorable climate for the development of entrepreneurship, attracting foreign investment, the development of high-tech industries, which is an undoubted trend of the modern economy. The purpose of this article is to analyze the system of measures of state support in the framework of the implementation of the new model of development of the Far East. At the same time, the main tasks were to identify the problems that exist in the modern Far East and to analyze the system measures proposed by the state for their solution in order to further the dynamic development of the macroregion. The reporting data of the state statistics bodies, the Ministry for the development of the Far East, the opinions of the participants of the Eastern economic forum were analyzed, which made it possible to highlight a number of problems facing the region at the moment. The author analyzed the specific mechanisms developed in the framework of the implementation of the above strategic directions of socio-economic development of the Far East and evaluated some of the results of their application.

**Keyword.** model of socio-economic development of the macroregion; territory of advanced development (TOR); free port of Vladivostok; competitiveness of the region; mechanisms of advanced development of the Far East, the program "Far Eastern hectare".

Дальний Восток России является непосредственной частью Азиатско-Тихоокеанского региона (далее - АТР) и ближе всех регионов страны расположен к самому большому и быстро растущему рынку. На долю АТР приходится 59% мирового ВВП и 50% прямых иностранных инвестиций. АТР является крупнейшим в мире импортером, объем импорта которого составляет более \$8 трлн. [1].

В свете того, что страны Европы, являющиеся до последнего времени лидерами мировой экономики, сегодня переживают кризисные времена, а страны Юго-Восточной Азии активно наращивают темпы своего развития, становится еще более актуальной необходимость развития Дальнего Востока, так как регион обладает значительными запасами природных ресурсов, что определяет перспективы запуска рентабельных масштабных проектов и его экономическое развитие.

На Дальнем Востоке сосредоточен 81% запасов алмазов, 51% леса, 37% пресной воды, 33% водных биоресурсов и 32% золота, 27% газа и 17% нефти от запасов всего АТР, расположен ряд крупнейших месторождений

угля, урана, олова, полиметаллов мирового значения [1].

Решение о реализации новой модели развития Дальневосточного региона было одобрено 24 октября 2013 г. на первом заседании Правительственной комиссии по вопросам социально-экономического развития Дальнего Востока.

Целью данной статьи является анализ системы мер государственной поддержки в рамках реализации новой модели социально-экономического развития Дальнего Востока. При этом основными задачами было обозначить проблемы, которые существуют на современном Дальнем Востоке и проанализировать системные меры, предлагаемые государством для их решения с целью дальнейшего динамичного развития макрорегиона.

Актуальность решения о поддержке региона обусловлена тем, что российский Дальний Восток обладает весьма значительным потенциалом в силу наличия ряда конкурентных преимуществ, таких как: близость к крупнейшему в мире быстро растущему рынку Азиатско-Тихоокеанского региона, прелегающие на его территории глобальные транспортные коридоры, богатейшие

природные ресурсы и чистейшая экология, промышленный и научно-образовательный потенциал [1].

Однако, наряду с открывающимися возможностями для развития можно выделить и насущные проблемы, которые остро стоят перед регионом в настоящий момент.

1. Демографическая ситуация на Дальнем Востоке России продолжает определяться низкой рождаемостью, высокой смертностью, быстрым старением населения и более коротким, чем в среднем по России продолжительностью жизни [2].

По данным Росстата показатели численности ежегодно за последние восемь лет имели отрицательную динамику во всех административных единицах ДФО. В 2010 году показатели численности сокращались на 0,6% относительно предыдущего года, в 2017 году на 0,3%, что значительно хуже общероссийских значений в 2010 году рост составил 0,02%, в 2017 – 0,05% соответственно. Показатели рождаемости на 1000 чел. были не хуже общероссийских значений в 2010 году – 13,2 чел., в 2017 – 12,1 чел. соответственно, общероссийские в 2010 году – 12,5 чел., в 2017 – 11,5 чел. соответственно. Однако, показатели рождаемости в ДФО не превышали показателей смертности на 1000 чел. в 2010 году – 13,8 чел., в 2017 – 12,1 чел. соответственно, что свидетельствует об отсутствии естественного прироста населения [3].

2. Неразвитая социальная инфраструктура (качество и доступность услуг здравоохранения, развитие сферы образования, а именно, недостаточное материально-техническое и кадровое обеспечение региональных и муниципальных образовательных учреждений, а также дефицит их площадей, низкая доступность цен на жилье, высокая стоимость коммунальных услуг, невыгодные условия участия в программах ипотечного кредитования) и как следствие непрекращающийся отток, в том числе, большого числа трудоспособного населения в западные районы страны и за рубеж.

За четверть века численность населения Дальнего Востока сократилась в 1,3 раза (с 8,06 млн человек в 1991 г. до 6,17 в 2017 г.) и продолжает сокращаться ежегодно на 0,3-0,5% в результате миграционного оттока населения [1]. По данным рекрутинговых агентств, Владивосток и Хабаровск являются лидерами по выезду жителей на открытые вакантные должности других регионов России. Это объясняется несопоставимым уровнем доходов и расходов населения, развитием инфраструктуры и социальной защищенности [4].

3. Снижение уровня номинальных, а в еще большей степени реальных доходов населения в сравнении со среднероссийскими, рост потребительских цен на Дальнем Востоке традиционно выше среднероссийских в силу высокого дефицита продовольствия и товаров массового потребления местного производства. Это оборачивается снижением реальных доходов населения. Покупательная способность среднестатистических доходов населения Дальнего Востока оказывается ниже, чем в среднем по России.

Как следствие, регион отличается повышенной долей населения с доходами ниже прожиточного минимума – 15,3% (по России – 13,2%), наиболее высокие показатели отмечаются в Еврейской автономной области – 24,3% и Республике Саха (Якутия) – 18,9% [3].

4. Отсутствие развитой транспортной инфраструктуры. ДФО занимает порядка 36% всей территории России, но при этом обладает транспортной системой с плотностью путевых сообщений ниже среднероссийских показателей: по автомобильным дорогам в 5,9 раза, по железнодорожным в 3,8 раза. Для многих районов региона свойственна либо сезонная транспортная доступность, либо полная недостижимость для наземного транспорта. При этом более половины от общего объема транспортировок приходится на долю автомобильного транспорта. Но нужно отметить, что нормативное транспортно-эксплуатационное состояние дорожного

полотна не соответствует ГОСТ почти на половине протяженности федеральных и региональных автодорог, а особое беспокойство вызывают многочисленные мосты, которые имеют практически полный износ и требуют реконструкции [3]. Важное значение имеет и авиационный транспорт, особенно в свете того, что многие районы ДФО труднодоступны, однако большинство небольших аэродромов, расположенных в пределах региона имеют грунтовые взлетно-посадочные полосы, что делает их невозможными для использования в межсезонье. Железнодорожный транспорт – ключевой вид транспорта, используемый в межрегиональных грузоперевозках имеет практически максимальную нагрузку на важных направлениях Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей, проблема обостряется при приближении к морским портам.

5. Высокие тарифы на грузоперевозки тормозят развитие бизнеса. Так, в себестоимости продукции добывающих предприятий, которые на сегодняшний день составляют основу экономики Дальнего Востока, расходы на железнодорожный транспорт могут достигать 50%.

По словам одного из участников Восточного экономического форума 2018, президента Группы компаний «ТехноНИКОЛЬ» Сергея Колесникова: «На Дальнем Востоке удельные тарифы на один километр перевозки выше, чем в центральной части России, примерно на 25-30%» [3].

6. Низкая инвестиционная привлекательность региона и недостаточное развитие высокотехнологичных производств как ключевого фактора развития современной экономики и мощного стимула притока инвестиций.

Доля услуг по кредитованию юридических лиц на Дальнем Востоке составляет 19% (по России в среднем – 46%), услуг по страхованию юридических лиц – 18% (по России в среднем – 36%). Финансовый рынок Дальнего Востока по сути имеет олигополистическую модель, так как 70% кредитных услуг приходится на 3 из 18 банков, работающих на Дальнем Востоке (Сбербанк России, ВТБ и Россельхозбанк), таким образом конкуренция на рынке слабо развита.

Средняя стоимость заемного финансирования для инвесторов составляет 11,5%, что значительно выше, чем в соседних странах АТР (Япония – 1%, Республика Корея – 3,4%, КНР – 4,4%). В структуре ВРП макрорегиона доля высокотехнологичной продукции составляет менее 15%. По оценкам Института статистических исследований и экономики знаний НИУ ВШЭ, по уровню инновационного развития Дальневосточный федеральный округ находится на 5-м месте среди федеральных округов. Как следствие, макрорегион теряет инвестиции в высокотехнологичные проекты, поступающие от фондов прямых инвестиций и венчурных фондов. По данным Российской венчурной компании, в 2012-2016 гг. Дальний Восток получил всего 9 из 1124 таких инвестиций [1].

Проблемы, сформулированные выше являются ключевыми в контексте необходимости социально-экономического развития территории, а тем более, достижения конкурентоспособного положения на рынке АТР.

По замыслу разработчиков опережающие темпы социально-экономического развития территории Дальнего Востока будут достигаться посредством реализации комплексных мер поддержки и развития ряда направлений:

Первое – создание благоприятных социальных условий. Оно включает меры, способствующие формированию условий для роста численности населения, снижению оттока населения региона посредством реализации специальных демографических программ, мер развития социальной сферы центров экономического роста, повышения качества жизни населения Дальнего Востока выше среднероссийского, совершенствование транспортной инфраструктуры.

Второе – формирование и развитие благоприятной

бизнес-среды. Ориентировано на создание благоприятных условий для привлечения инвестиций путем запуска ряда механизмов, которые направлены на снижение административных барьеров для бизнеса, развитие трансграничной и финансовой инфраструктуры, поддержку высокотехнологичных отраслей, развитие цифровой экономики.

Автором были проанализированы конкретные механизмы, разработанные в рамках реализации вышеизложенных стратегических направлений социально-экономического развития Дальнего Востока и оценены некоторые результаты их применения.

Создание территории опережающего развития (далее – ТОР) для экономического развития региона – особенной территории, на которой государство за свой счет создает необходимую инвесторам инфраструктуру, предоставляет им налоговые льготы и необходимые государственные услуги в упрощенном порядке. Для регулирования деятельности ТОР в конце 2014 года был принят Федеральный закон «О территориях опережающего социально-экономического развития».

Основная концепция территорий опережающего развития заключается в предоставлении резидентам ТОР следующих преференций на ведение предпринимательской деятельности:

- снижение налога на прибыль организации до 0 процентов в федеральный бюджет и не более 5 процентов в региональный бюджет в течение первых пяти лет с момента получения первой прибыли;
- снижение до 0 процентов налога на имущество организаций и землю в течение первых пяти лет;
- применение пониженных тарифов страховых взносов в государственные внебюджетные фонды (7,6% вместо 30%);
- применение понижающего коэффициента к ставке налога на добычу полезных ископаемых, принимающего значение от 0 до 1 в течение 10 лет с начала применения ставки налога на прибыль организаций в размере 0 процентов;
- применение таможенной процедуры свободной таможенной зоны;
- ускоренный порядок выдачи разрешений на строительство и ввод объектов в эксплуатацию;
- сокращенный срок проведения государственной экологической экспертизы;
- упрощенный порядок привлечения к трудовой деятельности иностранных граждан;
- специальные механизмы защиты от необоснованных проверок со стороны контрольно-надзорных органов [7].

На конец 2018 года было создано 18 ТОР на 8 территориях Дальнего Востока, в них на основании юридических обязывающих соглашений реализуется 267 проектов с объемом частных инвестиций 2267 млрд рублей и созданием 49 тыс. рабочих мест [1].

Однако, у ряда экспертов существуют опасения в успешности реализации данного механизма. Это обусловлено тем, что на территории России начиная с 90-х годов вводились различные специальные экономические режимы: «особые экономические зоны», «зоны территориального развития».

Одними из первых такие «особые» зоны появились в Калининградской области в 1999 г., в Магаданской области сроком до 31 декабря 2014 г., но особых успехов они так и не принесли. Так же был разработан законопроект «Об особой экономической зоне в районе Байкало-Амурской железнодорожной магистрали», но его судьба по сей день остаётся неизвестной. Другой механизм ускорения и выравнивания территориального развития в России: в период президентства Дмитрия Медведева в 2011 г. был принят закон «О зонах территориального развития в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». ЗТР созданы на территории 20 регионов

России, однако, и об этом Федеральным законом нельзя говорить, как об «удачном» на все 100% [8].

Необходимо отметить, что существующий закон «О территориях опережающего социально-экономического развития» имеет ряд преимуществ перед предыдущими вариантами аналогичных механизмов, а именно, главной особенностью ТОР является то, что законом подразумевается их совершенно особый статус по сравнению с зонами территориального развития и особыми экономическими зонами и не допускает создания той и (или) другой на одной ТОР. Также особенным является срок функционирования сравниваемых территорий: ЗТР – 12 лет, ОЭЗ – 20 лет, ТОР – 70 лет.

Только на ТОР разрешено вести разработку месторождений полезных ископаемых и производить подакцизные товары, что практически полностью запрещено в ОЭЗ (за исключением производства легковых автомобилей и мотоциклов) и частично – в зонах территориального развития (запрет на производство подакцизных товаров, за исключением легковых автомобилей и мотоциклов, добычу сырой нефти, природного газа, драгоценных металлов, драгоценных и полудрагоценных камней) [6].

Также необходимо отметить, что ряд преференций, предоставляемых резидентам ТОР недостаточно конкурентоспособны по сравнению с ключевыми игроками рынка на территории АТР. Исследование, проведенное в 2017 г. международными экспертами с участием Агентства Дальнего Востока по привлечению инвестиций и поддержке экспорта, в территориях опережающего развития и свободном порту Владивосток сформирован один из самых низких в АТР уровней налоговой нагрузки на инвесторов. На входе в преференциальный режим он составляет не более 4,5%, а в среднем в течение 13 лет реализации проекта – 16,76%. Однако в этом показателе Дальний Восток уступает Малайзии, где на входе в преференциальный режим уровень налоговой нагрузки составляет 3,3%, а за 13 лет в среднем – 7,47-9,4%. Также Дальний Восток уступает Сингапуру по уровню налоговой нагрузки на деятельность компаний в области транспортной инфраструктуры и услуг (8% в среднем в течение 13 лет), где действует специальный пакет соответствующих преференций [1].

Важное значение в ряду мер поддержки при создании условий, способствующих развитию предпринимательства, имеет принятый 13 июля 2015 г. Федеральный закон №212-ФЗ «О свободном порте Владивосток». Согласно настоящему закону под свободным портом Владивосток понимается часть территории Приморского края, на которой устанавливаются меры государственной поддержки предпринимательской деятельности, так же к территории свободного порта Владивосток приравниваются территории муниципальных образований иных субъектов Российской Федерации.

К свободному порту Владивосток относятся территории муниципальных образований Приморского края. С 2016 г. по 2018 г. в закон вносились поправки в связи с расширением территорий со статусом свободный порт Владивосток. Сейчас к ним также относятся территории муниципальных образований (включая территории и акватории морских портов, расположенных на территориях этих муниципальных образований): Камчатского, Хабаровского края, Сахалинской области, Чукотского автономного округа [9].

Всего режим свободного порта Владивосток охватывает территорию 21 муниципального образования, расположенных вблизи акваторий морских портов Японского и Охотского морей.

Для резидентов свободного порта Владивосток закон предусматривает: режим «одного окна», круглосуточный режим работы пунктов пограничного пропуска, электронное декларирование грузов, сокращение сроков таможенного оформления, предоставление специальных услуг по хранению предметов роскоши, антиквариата,



произведений искусства.

В остальном резиденты свободного порта Владивосток пользуются теми же льготами налогового характера, что и резиденты ТОР. Основной особенностью для данного режима является то, что финансовое обеспечение создания (модернизации) на территории свободного порта Владивосток объектов инфраструктуры осуществляется за счет средств внебюджетных источников с применением механизмов государственно-частного партнерства [9].

На сегодня, уже можно дать оценку трехлетнего периода действия законов исходя, в том числе, из мнений представителей реального бизнеса, которые высказывались на Восточном экономическом форуме 2018, являющихся резидентами ТОР и свободного порта Владивосток. По словам Колесникова Сергея, президента группы компаний «ТехноНИКОЛЬ»: «Введение этих законов, с действующими налоговыми режимами, позволяет для нас снизить сроки окупаемости инвестиций на 3 года» [5].

Всего на территориях ТОР на основании юридических обязывающих соглашений реализуется 267 проектов с объемом частных инвестиций 2267 млрд рублей и созданием 49 тыс. рабочих мест. По состоянию на май 2018 г. на территории свободного порта Владивосток на основании юридических обязывающих соглашений осуществлялось 680 проектов с объемом частных инвестиций 414 млрд рублей и созданием 45 тыс. новых рабочих мест [1].

Однако, по словам все тех же представителей бизнеса и чиновников, существуют и проблемы в рамках функционирования в этих экономических режимах:

- отсутствие системного подхода к развитию Дальнего Востока;
- большие затраты на экспортную логистику;
- отсутствие необходимого количества таможенных пунктов;
- сложности с получением налоговых преференций;
- проблемы с подключением к инфраструктуре [5].

Еще один механизм инфраструктурной поддержки инвестиционных проектов - бесплатное предоставление земельных участков гражданам Российской Федерации по программе «Дальневосточный гектар». Программа «Дальневосточный гектар» является дополнительным стимулом для переезжающих на Дальний Восток и для само занятости граждан. Согласно программе, с 01.10.2016 года жители Дальнего Востока имели право на получение одного гектара бесплатной земли, а с 01.02. 2017 года это право получили уже все граждане России. Федеральный закон от 1 мая 2016 г. № 119-ФЗ предполагает максимальную свободу самореализации граждан при выборе участка и ведении на нем любой деятельности, разрешенной российским законодательством. Закон действует до 2040 года, заявку на получение участка можно подать до 2035 года включительно. Оформление «дальневосточного гектара» проводится бесплатно, без контакта с чиновниками, через интернет из любой точки мира с помощью Федеральной информационной системы «НаДальнийВосток.РФ».

С 1 июля 2019 года программа «Дальневосточный гектар» стартует в Забайкальском крае и Республике Бурятия. С 28 марта 2019 года вступают в силу поправки в закон о «дальневосточном гектаре», принятые в 2017 году. Землю смогут получить соотечественники и оформить землю в собственность можно будет досрочно, построив дом [10].

Сама идея предоставления земель крестьянам на территории Сибири и Дальнего Востока в царской России уже была апробирована в начале двадцатого столетия с 1906 по 1914 год. За этот период реформа премьер-министра России Петра Столыпина доказала свою состоятельность, так как на эти территории переселились несколько миллионов человек.

После двух лет реализации программы можно под-

вести некоторые промежуточные итоги, так согласно исследованию Агентства по развитию человеческого капитала на Дальнем Востоке на сегодняшний день 117 тысяч граждан подали заявления на «дальневосточный гектар». Порядка 40,3 тысяч участков предоставлены гражданам. Выдача ещё около 8 тысяч участков одобрена и находится на стадии оформления договора.

Наибольшим спросом у участников программы «Дальневосточный гектар» пользуется земля в Приморье, чтобы получить землю в этом регионе подано более 46,6 тысяч заявок (38,3%). На втором месте – Республика Саха (Якутия), где насчитывается 20,3 тысяч заявлений (23,5%). На третьем месте – Хабаровский край с 17,1 тысячами заявок (14%). Далее в рейтинге Амурская область – 17,2 тысяч заявлений (13,2%) Сахалинская область – 15,2 тысяч заявлений (10,3%). Менее пяти процентов земель востребованы в Камчатском крае (4,1%), Еврейской автономной области (3,4%), Магаданской области (2,1%) и Чукотском автономном округе (0,1%).

Также определены направления использования земельных участков, востребованных по программе «Дальневосточный гектар», данные представлены на рисунке 1.



Рисунок 1 - Направления использования земельных участков участниками программы «Дальневосточный гектар» по состоянию на 2018 год (по данным источника [10])

Так же, по материалам агентства следует, что в рамках программы мерами поддержки воспользовались 1569 граждан на сумму около 257 млн рублей. Среди участников программы «Дальневосточный гектар» пользуются спросом такие меры поддержки, как гранты на поддержку создания крестьянских (фермерских) хозяйств, гранты «Начинающий фермер», гранты на развитие семейной животноводческой фермы, субсидии на содержание коров молочных и мясных пород, гранты начинающим предпринимателям, а также единовременная финансовая помощь безработным гражданам при их регистрации в качестве юридических лиц, индивидуальных предпринимателей или крестьянских (фермерских) хозяйств.

Однако, существует ряд недостатков, с которыми столкнулись граждане, желающие поучаствовать в программе. Так по мнению экспертов в области земельных отношений запуск данной программы в отношении качества, представленных картографических материалов для определения границ участками не выдерживал критики, так как, зачастую границы участков проходили по территориям болот, кладбищ, автомобильных дорог и т.д. Помимо этого качество раздаваемой земли и отсутствие инфраструктуры снижают серьезную заинтересованность в этой земле начинающих предпринимателей. Еще одним недостатком программы является то, что, пойдя на серьезные революционные меры при раздаче земельных участков государство никак не упростило процедуру получения разрешения на строительство, что сопряжено с длительной бюрократической волокитой, особенно в сельских администрациях. Так же многие граждане при получении участков столкнулись с запре-

том на строительство индивидуального жилья на многих участках [11].

Таким образом, можно сделать вывод, что государство сегодня проделало значительную работу в целях создания условий для развития социально-экономического состояния Дальнего Востока, однако многие механизмы требуют серьезной доработки и совершенствования, дальнейшего последовательного и полноформатного применения особого подхода, связанного с обеспечением глобальной конкурентоспособности условий инвестирования и ведения бизнеса, достижения показателей качества жизни населения Дальнего Востока выше среднероссийского уровня, увеличение численности населения макрорегиона, роста объема экспорта несырьевых товаров, произведенных на Дальнем, увеличение доли высокотехнологичного сектора в экономике Дальнего Востока, своевременной реализации инфраструктурных проектов, что требует высокой координации деятельности и ответственности чиновников всех уровней.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Ежегодный национальный доклад о развитии Дальнего Востока [Электронный ресурс] // МинВостокРазвития: официальный раздел сайта. Режим доступа: <http://www.nadальнийвосток.рф>.
2. А.П. Латкин, А.В. Кравец. Основные проблемы сохранения и развития трудового потенциала российского Приморья. // Вектор науки ТГУ. Серия: Экономика и управление. 2017. № 1 (28) С. 23
3. Социально-экономические показатели. Регионы России 2018 [Электронный ресурс] // Федеральная служба государственной статистики Российской Федерации. Режим доступа: <http://www.gks.ru>.
4. Латкин А.П. Российский Дальний Восток: ретроспектива и перспектива социально-экономического развития // Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета экономики и сервиса. 2012. № 3. С. 120–128.
5. Восточный экономический форум 2018. Территории опережающего социально-экономического развития и свободный порт Владивосток: настоящее и будущее. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://www.roscongress.org/materials/ekonomika-dalnego-vostoka/>
6. Беляков Р.С. Текущее состояние и перспективы модернизации транспортной системы Дальнего Востока [Электронный ресурс] // Universum: Экономика и юриспруденция: электрон. научн. журн. 2018 №6 (51). С. 35.
7. Федеральный закон от 29.12.2015 N 473-ФЗ (ред. от 03.07.2018) «О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации». [Электронный ресурс] // <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online> (дата обращения: 25.02.2019).
8. О территориях опережающего развития (ТОР). [Электронный ресурс] // Верное решение. 2015. <http://www.решение-верное.рф/tor> (дата обращения: 02.02.2019).
9. Федеральный закон от 13.07.2015 N 212-ФЗ (ред. от 03.07.2018) «О свободном порте Владивосток». URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online> (дата обращения: 25.02.2019).
10. Два года реализации программы «Дальневосточный гектар». [Электронный ресурс] // <https://hcfе.ru/news>
11. Ненужный гектар: почему россияне не едут за бесплатной землей на Дальний Восток [Электронный ресурс] // <https://www.newsvl.ru/vlad/2018/10/29/175003/>

Статья поступила в редакцию 27.02.2019

Статья принята к публикации 27.05.2019