

Сравнение опыта создания особых экономических зон в Шэньчжэнь, Джебель-Али и в Российской Федерации

Арина Терехова¹, Елена Орлова²

¹ Российская таможенная академия,
г. Люберцы, Россия

² ФИЦ “Информатика и управление” РАН,
г. Москва, Россия

Информация о статье

Поступила в редакцию:
31.10.2022

Принята
к опубликованию:
28.12.2022

УДК 332.025

JEL G28

Ключевые слова:

особые экономические
зоны, таможенное регулиро-
вание, таможенная поли-
тика, таможенные реформы,
внешнеэкономическая дея-
тельность, экономическое
развитие, Шэньчжэнь,
Джебель-али.

Keywords:

special economic zones, cus-
toms regulation, customs pol-
icy, customs reforms, foreign
economic activity, economic
development, Shenzhen,
Jebel-ali.

Аннотация

*В статье авторами проанализирован опыт созда-
ния особых экономических зон в КНР, ОАЭ и Рос-
сийской Федерации. Дана краткая хронология
предшествующих экономических событий, обо-
значены предпосылки достижения поставленных
целей. Оценена роль таможенной службы, опи-
саны предпринятые шаги при реализации тамо-
женных реформ, соответствующие вызовам
определённого временного периода функциониро-
вания ОЭЗ. В каждом конкретном случае авто-
рами сделаны предположения по поводу того, что
в конечном счете привело ОЭЗ к положительному
или отрицательному результату.*

Comparison of Experience in Creating Special economic Zones in Shenzhen, Jebel Ali and in the Russian Federation

Arina V. Terekhova, Elena R. Orlova

Abstract

*In the article the authors analyzed the experience of
creating special economic zones in the China, United
Arab Emirates and the Russian Federation. The au-
thors gave a brief chronology of previous economic
events, indicated the prerequisites for achieving the
set goals. The role of the customs service was re-
garded in the form of customs reforms, correspond-
ing to the challenges of time period in the functioning
of the special economic zone. In each case, the au-
thors made assumptions that ultimately led the free
economic zone to a positive or negative result.*

Введение

Существует множество точек зрения относительно того, как должна выглядеть особая экономическая зона (далее — ОЭЗ). Практически в каждом конкретном случае ОЭЗ будет иметь разнообразные признаки и функции. Это может быть промышленно ориентированная территория или “рыбачья деревня” Шэньчжэнь, нарастившая за 30 лет ВВП в 100 раз, или порт Дубай — сосредоточение логистической деятельности. Тем не менее, у всех ОЭЗ есть общие черты, отличающие от других территорий. ОЭЗ — это всегда территориально обособленная область в пределах одной страны, в которой действуют льготные режимы и преференциальный доступ к инфраструктуре в целях поощрения развития предпринимательской деятельности.

Однако же панацеей для развития экономики данный механизм назвать трудно как в российской, так и в зарубежной практике. Создание ОЭЗ скорее дополнительная мера для привлечения инвестиций и их эффективного использования.

Именно желание управлять притоком инвестиций используя, в том числе, внешнюю торговлю — основная цель создания ОЭЗ. Около половины всех существующих зон находятся в Китае, в стране, демонстрирующей самые высокие темпы роста экономики за последние десятилетия [1]. Из чего можно сделать вывод, что государство, не входящее в состав ни одного таможенного союза (с АСЕАН у Китая соглашение о зоне свободной торговли с 4 ноября 2002 г), эффективно использует собственные силы — в том числе ОЭЗ — для развития и расширения экономики.

На сегодняшний день существует множество ОЭЗ и в данной статье будут рассмотрены наиболее яркие примеры успешного функционирования таких территорий. Особое внимание авторы уделяют таможенным методам, используемым при создании ОЭЗ.

Шэньчжэнь, Китайская Народная Республика

Шэньчжэнь — портовый город на юге Китая, крупный финансовый, промышленный и транспортный центр (рис. 1).

Развитие Китайской Народной Республики можно проследить по пятилетним планам [2]. В государственном планировании такого глобального развития страны и в практической реализации было выделено 3 этапа:

1. “Вэньбао” — отсутствие голода и нищеты.
2. “Сяокан” — строительство общества “среднего достатка”.
3. “Датун” — идеальное общество “великой гармонии”.

В 2020 г. на XIX пленуме было отмечено, что задача построения общества “сяокан” достигнута [2].

Итак, политика КНР в 1980-е годы предполагала планомерное привлечение иностранных инвестиций. Для этой цели, в числе прочего, и был запущен проект создания по всей территории Китая ОЭЗ, наиболее ярким представителем которых является Шэньчжэнь. Мировое значение этой зоны можно описать следующим фактом — большинство

iPhone и iPad производятся именно здесь. Компания Хуавэй — также родом из Шэньчжэня, была создана в период “второй волны” роста 2003–2012 г.

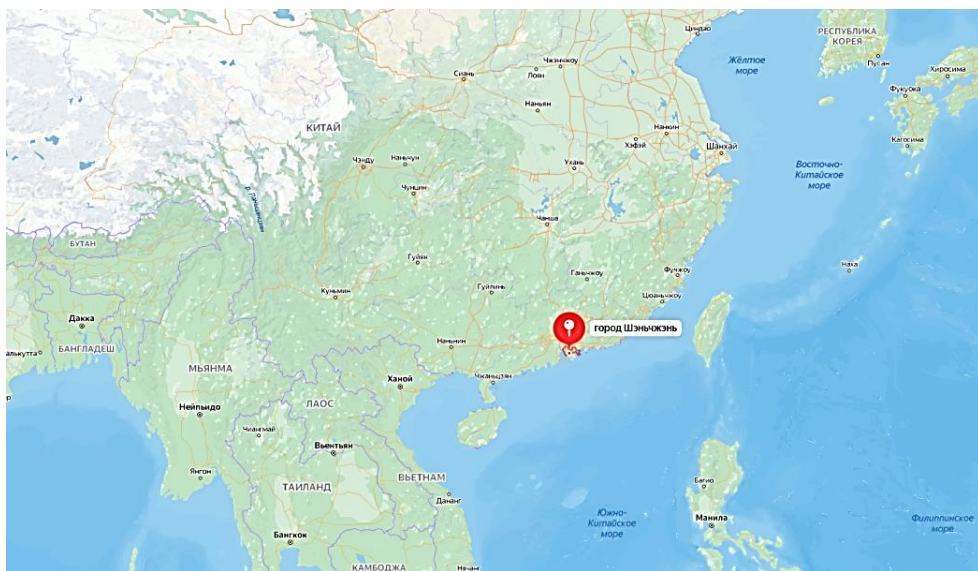


Рис. 1. Расположение ОЭЗ Шэньчжэнь, КНР

Применение таможенных инструментов для решения задач десятилетий в развитии ОЭЗ Шэньчжэнь выглядит следующим образом (рис. 2):



Источник: составлено авторами на основе [3, 4].

Рис. 2. Этапы становления ОЭЗ Шэньчжэнь и сопутствующие инструменты таможенной политики

В 2010-е годы происходит трансформация модели экономического роста, что сказывается и на ОЭЗ Шэньчжэнь. Теперь цели развития подразумевают усиление рыночных основ экономики, углубленное сотруд-

ничество с мировой экономической системой, расширение внутреннего спроса [5].

Финансовый кризис 2008 г. не мог не сказаться на экономике Китая. В 2009 г., впервые за 10 лет наблюдалось падение показателей экспорта, вследствие чего потребовалось ужесточение контроля в отношении импорта товаров [6]: временно были отменены некоторые льготные тарифы, расширен перечень товаров, нуждающихся в лицензировании.

Спасительным для 2010-х годов стало создание платформы Али-экспресс [7]. Изначально маркетплейс задумывался как путь на американский рынок, но вскоре он завоевал российскую аудиторию, которая и стала впоследствии основным местом сбыта китайских товаров.

Мы уже говорили о том, что КНР не входит ни в один таможенный союз. Однако это не мешает Китаю выстраивать прочные торговые связи, например, с Европейским союзом. Так был создан проект Smart and Secure Trade Lanes Pilot (SSTL), в рамках которого осуществляется непрерывный мониторинг и анализ времени совершения таможенных процедур и оценка безопасности цепей поставок [8].

То, что развитие Шэньчжэня осуществляется исключительно благодаря привлечённому иностранному капиталу не является абсолютной правдой: на первом этапе развития, 1980—1987 гг., доля государственных компаний значительно превышала запланированную [9]. Это свидетельствует о том, что, как бы ни хотелось, трудно создать с нуля инвестиционно привлекательный и высокотехнологичный регион. В данном случае, труд государства и госкомпаний был огромный. В 1990-е реэкспорт капитала китайских госбанков и госкорпораций через Гонконг в Шэньчжэнь в погоне за льготным налоговым режимом и уходом от государственного контроля был известным фактом.

Говоря о китайском подходе к экономическому росту, стоит отметить борьбу с неравномерным развитием регионов: руководство предлагает внушительное количество льгот на отсталых территориях [10]. В целом, к середине 1990-х в Китае сформировалась целая сеть из зон, ориентированных на технологии или приграничное сотрудничество, в итоге сделав китайскую экономику экспортно-ориентированной. Поэтому “чудо Шэньчжэня” с учётом вышеупомянутого внутреннего перераспределения китайского капитала является работой не только Шэньчжэня, но и всего остального Китая.

Факторы, которые способствовали развитию ОЭЗ Шэньчжень:

- комплексное развитие всей КНР, одновременный рост экономического потенциала страны;
- своевременное выполнение стратегий и планов, составляемых в соответствии с существующими проблемами и вызовами;
- поддержка Гонконга (оффшорная зона, капитал из которой фигурирует как иностранный).

Но имеется и обратная сторона. Передовые технологии и политические решения приносят неоспоримую пользу до тех пор, пока не нарушают мировой экономической баланс. Иначе успех может стать губи-

тельным ввиду снижения покупательской способности граждан, как это случилось в период контейнерного кризиса 2020 г.

Заслуживает внимания ситуация с балансом между торговлей Китая и мировым рынком на фоне пандемии. Рост цен был результатом следующей цепочки событий. Китай быстрее других стран справился с коронавирусом и был способен производить и продавать товары, в то время как другие страны ещё не оправались от пандемии и не были готовы ни производить, ни продавать свои. В итоге контейнеры, посредством которых обеспечивается львиная доля всех грузоперевозок, покидали Китай, а обратно не возвращались. Что привело к росту цен на грузоперевозки из Китая, так как контейнеров возвращалось существенно меньше, а готовые товары скапливались в портах [11].

Вся эта ситуация иллюстрирует важность принятия своевременных мер по регулированию экспортно-импортных отношений, передовым институтом в которых являются таможенные органы. Вот для примера несколько способов, которые в своё время (в 2020 г.) смогли бы предотвратить контейнерный кризис:

- по возможности упрощённый механизм контроля грузоперевозок путями, отличными от морских. В частности, максимальное смещение на этап контроля после выпуска товаров, перемещаемых автомобильным, железнодорожным и авиационным транспортом;

- временная фиксация цен на контейнерные грузоперевозки из Китая в зависимости от уровня цен на экспортные грузоперевозки из стран — торговых партнёров;

- введение нетарифных барьеров: запрет возврата пустых или частично заполненных контейнеров.

Таким образом, экономика КНР однозначно выиграла от внедрения ОЭЗ и это стало возможным благодаря планомерному проведению ряда широких экономических и узких, таможенных, реформ. Таможенные методы воздействия на экономику КНР при создании конкурентных очагов развития, ОЭЗ, отличались протяжённостью во времени. Тогда как острые состояния мировой экономики разрешают использование радикальных технологий, восстанавливающих торговый баланс, который, в конечном счёте, влияет на каждого конкретного покупателя.

Джебель-Али, Объединённые Арабские Эмираты

Говоря о становлении ОЭЗ в Объединённых Арабских Эмиратах необходимо, во-первых, отметить уникальную федеральную структуру ОАЭ, в которой каждый из семи эмиратов может экспериментировать с экономическими и управленческими моделями. И, во-вторых, дать краткую историческую справку. После обнаружения нефтяных запасов в 1966 г. ОАЭ получили ресурс для развития региона. Однако в Дубае нефти не было (добыча нефти ведётся в Абу-Даби, а продажа — в Дубае), и эмиратом был избран путь торговли. Ведь запасы нефти могут иссякнуть к 2040 г., и необходимо озаботиться иным источником доходов.

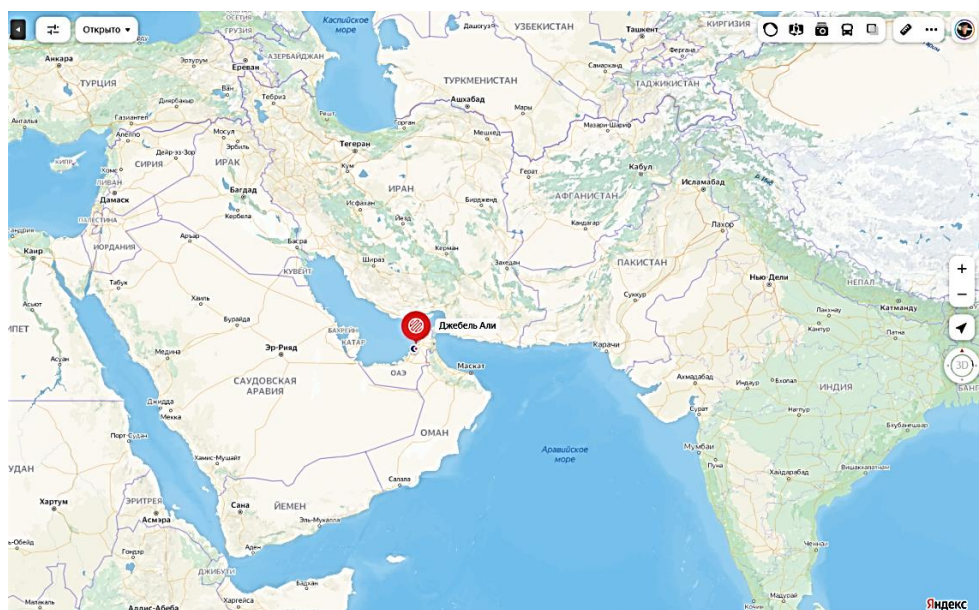


Рис. 3. Расположение ОЭЗ Джебель-Али, ОАЭ

Исследуемый эмират Дубай, в котором находится порт Джебель-Али, стал, по арабским меркам, невероятно открытым для иностранцев, что ставит его в один ряд с свободными портами Гонконга и Сингапура [12]. Большую роль здесь сыграло желание эмиров воспользоваться возникшими средствами таким образом, чтобы извлечь для себя максимальную выгоду. Поэтому они, не будучи слишком самоуверенными, сделали ставку на открытый рынок и не побоялись конкуренции. Даже авиакомпания Эмирейтс, председателем которой является член правящей семьи, шейх Ахмед бин Саид аль-Мактум, приветствовала любую авиакомпанию, желающую летать в конкуренции с Эмирейтс. А ведь эта авиакомпания сыграла решающую роль в развитии Дубая, вкупе с концепцией открытого неба, позволившей совершать беспосадочные рейсы в Америку.

Основные события в таможенной политике Дубая и конкретные шаги, позволившие Джебель Али стать крупнейшей свободной зоной в мире, приведены на рис. 4.

В 2000-х годах в ОАЭ происходили реформы, “бывшие точно в цель” [13]. Страна, у которой сложились доверительные отношения со странами Европейского союза и США, методично и эффективно претворяла в жизнь экономико-административные преобразования. Налицо успешное использование западного опыта, которое принесло свои плоды в виде создания таможенного союза и перспективной таможенной службы.

За последующие 20 лет таможенные технологии продолжали совершенствоваться. Была внедрена в практику прохождения таможенных формальностей технология “интерактивного пола” для пассажиров аэропортов, а также первое в мире радиоактивное сканирование грузов [14]. Система электронного документооборота участников ВЭД и тамо-

женных органов E-Mirsal 2, и сейчас быстра и эргономична система управления рисками — the Risk Engine — позволяет выпускать 97% деклараций на товары в автоматическом режиме [15].

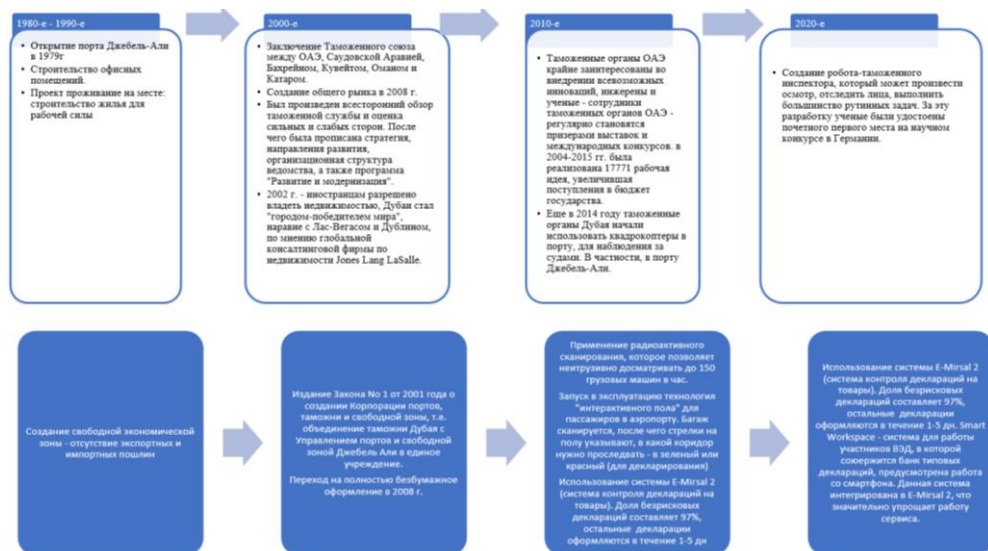


Рис. 4. Этапы становления ОЭЗ Джебель-Али (ДЖАФЗА)

Динамика использования ОЭЗ ДЖАФЗА обусловлена внешней политикой. Поскольку в последнее время стали модными санкции против Российской Федерации и грузы из США и Европы напрямую попасть в Россию не могут. А поскольку спрос на продукцию есть, то ищется способ отправки груза. И в качестве такого способа используется закрытие доставки из США или Европы в ДЖАФЗА и перегрузка в контейнер до Новороссийска или на автотранспорт в Москву.

Итак, среди факторов, способствовавших развитию ОЭЗ Джебель-Али, можно выделить следующие:

- ограниченность ресурсов и территории: арабы понимали, что доходы от нефти закончатся, и, пока есть возможность, их нужно инвестировать в экономику будущего;

- международное сотрудничество было использовано с максимальной выгодой: был создан таможенный союз стран Персидского залива, по аналогии с Европейским союзом, для дальнейшего комфортного существования бизнеса на территории ОЭЗ было предусмотрено применение английского права;

- внимание к передовым технологиям, вложения в которые уже оправдали себя. Время совершения таможенных операций действительно сокращено до необходимого минимума, что оценено как физическими, так и юридическими лицами;

- рост и развитие происходили равномерно в ОАЭ. Джебель-Али — далеко не единственный пример успешной внутривластной работы в стране, эмираты работали сообща и планомерно достигали целей процветания.

Особые экономические зоны в Российской Федерации

В Российской Федерации создание ОЭЗ и территорий опережающего развития относится к инструментам развития территорий. Стратегическим документом в этой области является Стратегия пространственного развития Российской Федерации до 2024 г.

В законодательстве Российской Федерации [16] регламентировано создание 4 типов особых экономических зон:

- промышленно-производственные;
- технико-внедренческие;
- туристско-рекреационные;
- портовые.

Описанные выше ОЭЗ Шэньчжэнь и Джебель-Али относятся к портово-логистическому типу. В России на данный момент обозначены две портовые ОЭЗ: Ульяновск и Оля, расположение приведено на рис. 5.

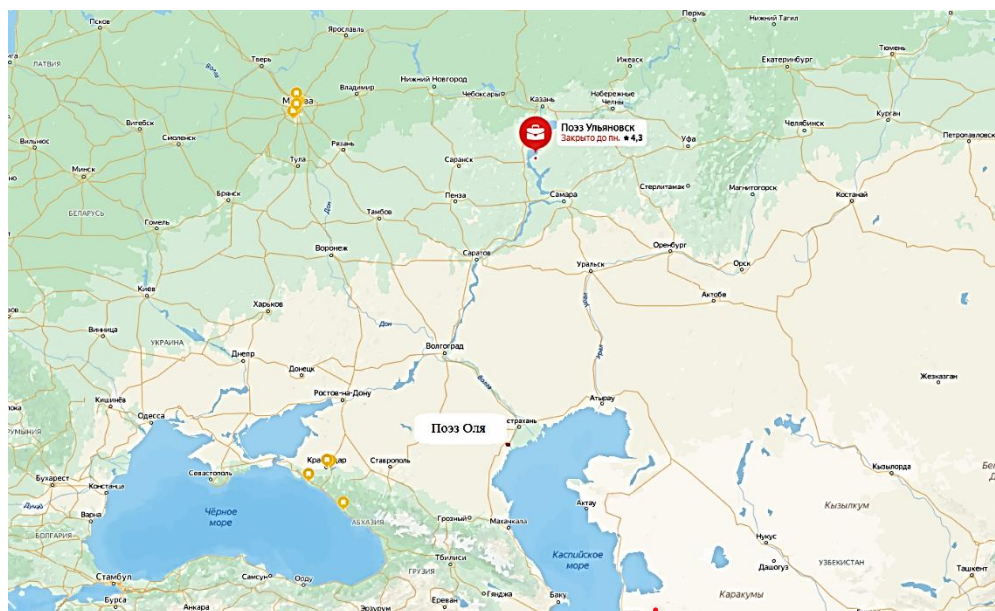


Рис. 5. Расположение портовых особых экономических зон Российской Федерации

По результатам оценки эффективности 2021 г. можно сказать, что у Астраханской портовой ОЭЗ “Оля” есть резервы для развития. Эффективность ОЭЗ Ульяновск составила 96,7% (за период с начала функционирования зоны — также 96,7%), эффективность портовой ОЭЗ “Оля” — 19,4% (за период с начала функционирования зоны — 14%), [17].

В работе [18] заостряется внимание на отличиях мировой и российской дефиниции ОЭЗ: в мировой практике ОЭЗ призваны решить широкий спектр задач, таких как “увеличение прямых иностранных инвестиций, занятости, экспорта, передачи технологий”. В то же время главным условием является свобода внешнеэкономических, торговых

связей. В то время как российское правовое поле решительно избегает понятия “торговля”. Возможно, в такой обделённости понятийного аппарата российского законодательства, а также в попытке решения глобальных экономических проблем только лишь созданием ОЭЗ, и кроется причина негативного российского опыта?

Ведь на данный момент фактически функционирует только одна портовая ОЭЗ в Ульяновске, хотя ранее существовали зона в Хабаровском крае (Советская гавань) и портовая зона в Мурманской области. Причем зона в Хабаровске была создана в 2009 г. и досрочно ликвидирована в 2016 г. без объяснения причин, несмотря на оговоренный в №116–ФЗ срок существования ОЭЗ в 49 лет.

Среди причин, не позволяющих раскрыть в полной мере потенциал использования ОЭЗ в российских реалиях, можно назвать следующие:

- передача подведомственности по созданию, функционированию, анализу и ликвидации ОЭЗ (например, в США с этой целью еще со времен Великой депрессии существует специальное ведомство — US Foreign Trade Zones Board [19]);

- недостаточное аналитическое обоснование создания ОЭЗ именно в этом месте и, следовательно, внезапное наступление негативных последствий, невозможность получения положительного тренда развития ОЭЗ;

- некачественный инструментарий по обновлению и использованию инфраструктуры;

- непоследовательное выполнение целей правительства ввиду частой смены приоритетов развития.

С другой стороны, в России существует свободный порт Владивосток, относительно успешно функционирующий вот уже 7 лет, рис. 6.

Первое, что стоит отметить, глядя на расположение свободного порта Владивосток (далее — СПВ), это протяжённость данной зоны. К сожалению, на практике протяжённость береговой линии лишь усложнила задачу в освоении территорий. Напомним, что в ОАЭ напротив, искусственно увеличили полезную площадь земли создавая знаменитые искусственные острова и гавани (Palm Island).

Дальневосточный регион на протяжении десятилетий аккумулирует в себе опыт по развитию в различных форматах [21]:

- создание свободных экономических зон – с 1990 г.;

- создание особых экономических зон — с 2005 г.;

- создание зон территориального развития — с 2011 г.;

- создание территорий опережающего развития — с 2014 г.;

- создание СПВ — с 2015 г.;

- создание специального административного района, острова Русский (оффшор) – с 2018 г.

Можно констатировать факт неудачного опыта в случае со свободными, особыми зонами и зонами территориального развития ввиду масштабности территорий и ограниченности ресурсов для их инфраструктурной модернизации, слабости законодательного сопровождения, пре-

валирования фискальной функции над созданием благоприятного инвестиционного климата.



Рис. 6. Расположение режима свободного порта Владивосток, Российская Федерация [20]

Территории опережающего развития показали себя состоятельными, однако, как отмечает С.Н. Леонов, наблюдалась “не конкуренция резидентов за возможность оказаться на той или иной площадке, а борьба преференциальных режимов за резидентов” [21].

К особенностям развития СПВ относится нехватка земельных участков в 2020 г. во Владивостоке, планировавшаяся к передаче в собственность резидентам без торгов. Концентрация резидентов СПВ наибольшая именно в этом городе, где градостроение уже устоялось. После этого правительством было принято решение вернуться к процедуре аукциона, так как 70% резидентов оставались без земли при поданных документах на участки. Данный факт доказывает отсутствие достаточной подготовки и анализа возможного развития событий перед запуском проекта СПВ.

Любопытным представляется и структура резидентов, лидирующие позиции среди которых принадлежат сферам недвижимости, услуг, затем — логистики. В отличие от рассмотренного зарубежного опыта

освоения особых экономических зон Китая и ОАЭ, в которых заявлены схожие преференции для резидентов, СПВ непривлекателен для сфер промышленности и торговли. Да и доля логистических предприятий составляет всего 15,2% резидентов против 29,8% предприятий по недвижимости и 28,7% предприятий из сферы услуг [21].

Янь Вэньбинь, Генеральный консул КНР во Владивостоке, назвал практические причины, делающие непривлекательной зону СПВ для китайских инвесторов, которыми можно подытожить описание СПВ. Низкое и медленное экономическое развитие региона, административные барьеры, незащищённость бизнеса от проверок силовыми структурами и, в целом, разный подход к ведению бизнеса. Китай настроен инвестировать в готовый продукт, а Россия настроена на получение инвестиций для будущего продукта [22].

Заключение

Примеры создания ОЭЗ в Китае и ОАЭ доказывают результативность такого инструмента регионального развития, как функционирование ОЭЗ. Однако для этого требуется ряд условий для открытия рынка, а также решительность в защите привлечённых инвесторов, доступное и понятное правовое поле и, желательно, финансовая автономия. Будущее принадлежит технологическому развитию, а современные производства легче обустроить на территории, освобождённой от налогового бремени, что и продемонстрировала ОЭЗ Шэньчжэнь.

Опыт создания ОЭЗ обнажает тесную связь с экономико-политическим климатом в стране. Институциональная незрелость не позволяет особым зонам нарастить эффективность по отношению к другим регионам, тогда как прозрачные и последовательные действия правительства напротив, залог успеха в достижении вновь поставленных целей.

Список источников

1. Квашнина И.А. Особые экономические зоны как инструмент привлечения иностранных инвестиций // Вестник Института экономики Российской академии наук. 2021. № 3. С. 121–132.
2. Степанова А. Китайская экономическая политика на современном этапе. — URL: <https://ru.valdaiclub.com/a/highlights/kitayskaya-ekonomicheskaya-politika/?ysclid=16156k86a2811409960> (дата обращения: 20.09.2022).
3. Портяков В.Я. Шэньчжэнь: история успеха // Проблемы Дальнего Востока. 2011. № 6. С. 45–61.
4. Вэй Вэй. Этапы развития внешнеторговой политики КНР // XVI Международ. науч. конф., посвященная 96-летию образования Белорусского государственного университета: сб. материалов. — Минск: БГУ, 2017. — С. 146–147.
5. Русских П.И. Специальная экономическая зона Шэньчжэнь на современном этапе развития // Скиф. Вопросы студенческой науки. 2020. № 7. С. 278–281.
6. Карпова О.М. Сравнительный анализ таможенных процедур в России и Китае // Вестник Российской таможенной академии. 2017. № 3. С. 129–136.

7. Погодин С.Н., Ягъя Т.С. К вопросу о развитии китайского рынка электронной коммерции // Евразийская интеграция: экономика, право, политика. 2022. Т. 16. № 2. С. 60–69.
8. Пилотный проект по интеллектуальным и безопасным цепям поставок // Официальный сайт Европейского союза. — URL: https://taxation-customs.ec.europa.eu/customs-4/customs-security/smart-and-secure-trade-lanes-pilot-sst1_en (дата обращения: 25.09.2022).
9. Иванов С.А. Особые экономические зоны в Китае: уроки для дальневосточной политики // Россия и АТР. 2014. № 4 (86). С. 129–141.
10. Чжу Жунцзи да цзичжэ взнь = Интервью Чжу Жунцзи. — Пекин: Жэньминь чубань-шэ, 2009. С. 69.
11. Киевская А.С., Ананичева Е.П. Организационно-экономический механизм образования территория опережающего развития в Китайской Народной Республике // Московский экономический журнал. 2018. № 5-2. С. 10.
12. Техника дорожает прямо в пути. Названа причина дальнейшего увеличения стоимости электроники в России. — URL: <https://www.ixbt.com/news/2022/08/29/tehnika-dorozhaet-prjamo-v-puti-nazvana-prichina-dalnejshego-uvelichenija-stoimosti-jelektroniki-v-rossii.html?ysclid=18plr15xb3291370192> (дата обращения: 27.09.2022).
13. The Economist. Arabia's field of dreams, 2004. — URL: <https://www.economist.com/business/2004/05/27/arabias-field-of-dreams> (дата обращения: 30.09.2022).
14. Официальный сайт таможенной службы Дубая. Таможня в ОАЭ, Таможенные требования Дубая. — URL: <https://fca.gov.ae/Ar/UAE-Customs/Pages/DubaiCustoms.aspx> (дата обращения: 01.10.2022).
15. Быркова Е. Инновации, дроны и роботы: как работают в таможе Дубая? — URL: <http://xn--b1ae2adf4f.xn--p1ai/custom-house/national/45018-innovatsii-drony-i-roboty-kak-rabotayut-v-tamozhne-dubaya.html> (дата обращения: 02.10.2022).
16. Федеральный закон от 22.07.2005 № 116–ФЗ “Об особых экономических зонах в Российской Федерации” // СПС “Гарант”.
17. Министерство экономического развития Российской Федерации. Отчёт о результатах функционирования особых экономических зон за 2021 год и за период с начала функционирования особых экономических зон. — URL: https://www.economy.gov.ru/material/file/5f4c2b52d2fdc85c120f5d1de493c0d2/otchet_oez_2021.pdf (accessed 04.10.2022).
18. Ткаченко А.А. Регионы России в Стратегии российского правительства по созданию зон свободной торговли // Россия: тенденции и перспективы развития. Ежегодник: материалы XIII Международ. науч.-практич. конф. (г. Курск, 3–4 июня 2022 г.) / Отв. Ред. В.И. Герасимов. Вып. 17. Ч. 2. — М.: ИНИОН РАН, 2022. С. 180–183.
19. Зименков Р.И. Опыт США в создании и функционировании свободных экономических зон // Российский внешнеэкономический вестник. 2005. № 11. С. 12–23.
20. Официальный сайт Корпорации развития Дальнего Востока и Арктики. — URL: <https://erdc.ru/about-spv/?ysclid=191p9o281u765707173> (дата обращения: 07.10.2022).
21. Леонов С.Н. Преференциальные режимы созданных локальных точек роста и их влияние на экономику Дальнего Востока // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. 2020. № 3. С. 28–45.

22. Аналитический доклад национального исследовательского университета Высшая школа экономики // Свободный порт Владивосток: вызовы и решения. С. 26. — URL: <https://we.hse.ru/mirror/pubs/share/343696640?ysclid=191pacty3k646892803> (дата обращения: 11.10.2022).
23. Википедия — свободная энциклопедия. Теория полюсов роста Ф. Перру. — URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A2%D0%B5%D0%BE%D1%80%D0%B8%D1%8F_%D0%BF%D0%BE%D0%BB%D1%8E%D1%81%D0%BE%D0%B2_%D1%80%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%B0 (дата обращения: 11.10.2022).

Сведения об авторах / About authors

Терехова Арина Владимировна, аспирант, главный государственный таможенный инспектор отдела внедрения перспективных таможенных технологий Московский областной таможенный пост (Центр электронного декларирования). 124617 Россия, Москва, г. Зеленоград, Георгиевский проспект, д.9. E-mail: vladary96@mail.ru.

Arina V. Terehova, PhD student, chief State Customs Inspector of the Department for the Introduction of Advanced Customs Technologies of the Moscow Regional Customs Post (Electronic Declaration Center). E-mail: vladary96@mail.ru.

Орлова Елена Роальдовна, доктор экономических наук, профессор, заведующий отделом Федерального исследовательский центр «Информатика и управление» РАН. 119333, г. Москва, ул. Вавилова, д. 44, корп. 2. E-mail: Orlova@isa.ru.

Elena R. Orlova, Dr.of Economics, Professor, Head of the Department of the Federal Research Center Computer Science and Control of the RAS. 44/2, Vavilova street, Moscow, 119333. E-mail: Orlova@isa.ru.