

УДК 656.02 : 338.4

ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ АСПЕКТЫ РЕАЛИЗАЦИИ МТОР В ДАЛЬНЕВОСТОЧНОМ РЕГИОНЕ

Янченко Анна Анатольевна¹, кандидат технических наук, доцент кафедры менеджмента и логистики
e-mail: annanyan@yandex.ru

¹ Морской государственный университет имени адмирала Г.И. Невельского, Владивосток, Россия

Аннотация. Сформулирована актуальность создания международных территорий опережающего развития. Проведен сравнительный анализ условий МТОР с предшествующими преференциальными режимами ТОР и СПВ, уже реализуемыми на Дальнем Востоке. Определены условия успешности проекта, выявлены факторы конкурентоспособности, драйверы и препятствия развития МТОР.

Ключевые слова: устойчивое развитие, особые экономические зоны, международное сотрудничество, механизмы поддержки, инвестиционные проекты.

ORGANIZATIONAL ASPECTS OF THE IMPLEMENTATION OF MTOR IN THE FAR EASTERN REGION

Anna A. Yanchenko¹, Candidate of Technical Sciences, Associate Professor of the Department of Management and Logistics
e-mail: annanyan@yandex.ru

¹ Admiral Nevelskoy Maritime State University, Vladivostok, Russia

Abstract. The urgency of creating international territories of advanced development is formulated. A comparative analysis of the MTOR conditions with the previous preferential TOR and SPV regimes already implemented in the Far East has been carried out. The conditions for the success of the project are determined, competitiveness factors, drivers and obstacles to the development of MTOR are identified

Keywords: sustainable development, special economic zones, international cooperation, support mechanisms, investment projects.

Введение

Создание института МТОР (международных территорий опережающего развития) является следующим шагом реализации программы развития Дальнего Востока посредством создания свободных экономических зон (СЭЗ) и введения преференциальных

мер государственной поддержки предпринимателей. История создания берет свое начало с декабря 2013 года, когда Владимир Путин объявил развитие Дальнего Востока национальным приоритетом XXI века. Основной вопрос – выход и устойчивое закрепление России на рынке стран АТР. Конкурентное преимущество заключается в высоком транзитном потенциале и ресурсной базе, привлекательной для стран АТР и ЮВА (29 морских портов, СМП, Транссиб, БАМ, разработка месторождений нефти, газа, угля, алмазов, золота, полиметаллов).

На первом заседании правительственной комиссии (октябрь 2014 г.) была одобрена модель развития региона, в которую вошли два основных института: территории опережающего развития (ТОР) и свободный порт Владивосток (СПВ). К 2017 году на Дальнем Востоке к двум институтам добавляются еще преференциальные режимы: ИНТЦ (Инновационные научно-технические центры), САР (специальные административные районы), АЗРФ (Арктическая зона Российской Федерации), КОРФ (Курильские острова РФ).

В исследовании представлен критический анализ реализации институтов ТОР и СПВ, как наиболее близких к введенному в действие с 01 января 2026 г. режиму МТОР [1], успешность которого во многом зависит от решения проблем предыдущих проектов.

ТОР, СПВ и МТОР - национальный приоритет развития Дальнего Востока

Функционирование ТОР и СПВ на территории ДФО осуществляется с 2015 года. Резидентам ТОР и СПВ предоставили достаточно весомые преференции: налоговые льготы; обеспечение инфраструктурой и земельными участками; таможенные преференции (создание свободной таможенной зоны (СТЗ)); привлечение иностранного персонала без учета квот; упрощенный визовый режим [2, 3]. На сегодняшний момент на Дальнем Востоке функционирует 18 ТОР, самые крупные из них: ТОР «Чукотка» (26258588,81 га), ТОР «Камчатка» (13220112, 94 га), ТОР «Южная Якутия» (1342085,45 га), ТОР «Хабаровск» (635832 га) [4]. Режим СПВ распространяется на 22 муниципальных образования Приморского, Камчатского, Хабаровского края, Чукотского Автономного округа и Сахалинской области.

Реализация институтов ТОР и СПВ дала положительные результаты. По данным Корпорации развития Дальнего Востока и Арктики (КРДВ) объем инвестиций в Приморском крае по ТОР составил 1761,64 млрд.руб, создано 49870 рабочих мест; по СПВ – 1512 млрд.руб, рабочих мест – 101368 (по состоянию на 31.05.2025 г.).

Однако, стратегическая цель по привлечению иностранного капитала не была достигнута. Преференциальные режимы решают внутреннюю национальную задачу повышения продовольственной и экономической безопасности страны, роста российских предприятий и производств за счет внутренней налоговой оптимизации. Выход на международные рынки резиденты осуществляют в большей степени в традиционном сегменте сырьевого экспорта. По данным Корпорации развития Дальнего Востока в 2019 году из 1416 резидентов ТОР и СПВ – около 6% имеют иностранное участие, доля инвестиций 7,4 от общего объема. Думаю, эта цифра существенно не изменилась ввиду геополитической обстановки последующего периода.

Для привлечения иностранных инвестиций необходимо совершенствование института преференциальных режимов. Стратегическая задача МТОР – привлечение иностранных инвестиций для создания совместных проектов – производство высокотехнологичных товаров с высокой добавленной стоимостью. В Федеральный закон от 29 декабря 2014 года N 473-ФЗ «О территориях опережающего развития в Российской Федерации» были внесены дополнения и изменения, в частности, в статье 2 закреплено определение МТОР – «международная территория опережающего развития - территория опережающего



развития, которая создается для реализации на территории Дальневосточного федерального округа совместных с иностранными партнерами инвестиционных проектов...» [1].

Особенности преференциального режима МТОР представлены на таблице 1.

Таблица 1 Особенности преференциального режима МТОР

№ п/п	Особенности и преференции	Характеристики
1	Целевая аудитория (резиденты МТОР)	Новая российская коммерческая организация (в том числе созданная с участием иностранного капитала), зарегистрированная на территории МТОР
2	Территория действия режима	Пять приграничных регионов Дальнего Востока: Амурская область, Еврейская автономная область, Приморский, Забайкальский и Хабаровский край
2	Минимальный порог инвестиций для входа (вложение в свой бизнес)	не менее 500 млн.руб.
3	Целевая ориентация	Международная кооперация: производство продукции и оказание услуг с высокой добавленной стоимостью. Перечень продукции утверждается Правительством РФ
4	Особенности ведения реестра резидентов МТОР	закрытый реестр в электронном виде (конфиденциальность сведений о собственниках зарегистрированных компаний)

Источник: составлено автором по данным: [1, 4, 5]

Изменился подход к реализации МТОР - не массовый вход резидентов (как предыдущие институты), а *единичные проекты*, законодательно закрепленные решениями Правительства РФ или межправительственными соглашениями: с 2026 по 2039 гг. планируется привлечь около 20 компаний-резидентов под конкретные масштабные инвестиционные задачи, с высокой долей финансовых средств (стоимость проекта должна составлять не менее 500 млн. рублей).

При этом предполагаются территориальные ограничения (не более 20 кв. км) для размещения промышленных комплексов, что подтверждает *цель привлечения высокотехнологичных иностранных производств для выпуска продукции или оказания услуг с высокой добавленной стоимостью*.

Улучшились условия и уровень преференций для резидентов МТОР. В таблице 2 представлен сравнительный анализ преференций, предоставляемых резидентам ТОР, СПВ и МТОР.

Таблица 2 Сравнительный анализ преференций резидентам ТОР, СПВ, МТОР

Критерий	МТОР	ТОР	СПВ	СТАНДАРТНЫЕ УСЛОВИЯ
Налог на прибыль организаций	0 % сроком на 10 лет	0 % на первые 5 лет, 10-18% - последующие 5 лет в зависимости от субъекта РФ	0 % на первые 5 лет, 10-18% - последующие 5 лет в зависимости от субъекта РФ	25 %

Страховые взносы	7,6 % могут применяться без ограничения срока действия	7,6 % на 10 лет	7,6 % на 10 лет	30 %
Налог на землю	0 % в течение 20 лет	0 % на первые 3-5 лет в зависимости от МО	0 % на первые 3 года в зависимости от МО	от 0 до 1,5 % в зависимости от МО
Налог на имущество	0 % в течение 20 лет	0-0,3 % на первые 5 лет, 0,5-2,2 % - на последующие 5 лет в зависимости от субъекта РФ	0 % на первые 5 лет, не более 0,5 % на последующие 5 лет в зависимости от субъекта РФ	до 2,2 % в зависимости от субъекта РФ

Источник: составлено автором по данным: [4]

Таким образом, в части налогообложения резиденты МТОР получают превышающий уровень преференций резидентов ТОР и СПВ: увеличенный период льготной нулевой ставки налога на прибыль, освобождение от налога на имущество, землю, транспорт, пониженный тариф страховых взносов. Привлекательными для иностранных инвесторов в существующих сложных санкционных условиях ведения международного бизнеса могут стать: режим конфиденциальности (реестр закрытый, сведения о резидентах публично не оглашаются), «стабилизационная оговорка» (налоговые условия и правовое регулирование не будет изменяться в течение 15 лет с момента включения в реестр резидентов); возможность присутствия иностранных банков (открытие дополнительного филиала для иностранных банков). Также предполагается определенная финансовая поддержка: субсидирование процентных ставок по кредитам (до 100%); приоритет при участии в госзакупках; упрощенный режим привлечения иностранных специалистов.

В настоящее время Правительством РФ утверждены первые четыре из пяти пилотные площадки МТОР в Дальневосточном регионе каждая из которых имеет свою специализацию и приоритет развития: МТОР «Западная» в Приморском крае со специализацией в области логистики, IT и высоких технологий; МТОР «Ровная» в Амурской области со специализацией в области энергетики и газохимии; МТОР «Нижнеленинское» в Еврейской автономной области со специализацией в области сельского хозяйства; МТОР «Остров Большой Уссурийский» в Хабаровском крае со специализацией в области развития транспортной инфраструктуры и промышленности.

Немаловажное значения для развития института МТОР имеет развитие транспортной инфраструктуры, международных транспортных коридоров (МТК) и крупных транспортных узлов. При этом на начальном этапе в качестве основной страны-партнера рассматривается Китайская Народная Республика. Так, осенью 2025 года Минвостокразвития России на Российско-Китайском форуме в Шэньяне представило китайской стороне, разработанный Фондом «Кристалл Роста» проект межправительственного соглашения о создании МТОР в Приморье, которая включает Восточную биржу (привлечение капитала из дружественных стран и выхода компаний на азиатские финансовые рынки), международный агропромышленный парк в бухте Суходол (совместно с Beidahuang Group (Бэйдахуан Групп) и Международные транспортные коридоры «Приморье-1» и «Приморье-2» (логистика грузов через порты Дальнего Востока). Объединение МТК предполагает строительство на юге Приморья современного



технологичного мультимодального порта-хаба, через который будут проходить сухопутные и морские магистральные и фидерные маршруты движения грузов. Для китайской стороны участие в проекте интересно с точки зрения экономической эффективности перевалки грузов, доставляемых из провинций Цзилинь, Хэйлунцзян на юг Приморья по транспортным коридорам с последующей транспортировкой в южные провинции КНР [7].

Выводы и результаты

Обзор научных работ по формированию нового преференциального института МТОР [7-11] а также критический анализ выступлений спикеров Восточного экономического форума-2025 на сессии «Международные ТОР и транспортные коридоры на Дальнем Востоке: что дальше?» позволил сделать выводы и расставить определенные акценты успешной реализации государственного проекта:

1) Развитие института МТОР – важная стратегическая задача государства по выходу на международные рынки с технологиями и продукцией высокой добавленной стоимости. Предметный охват инвестиционной деятельности, возможность реализации проектов не только в сфере высокотехнологичного производства, но и выполнении работ и услуг расширяет возможности привлечения иностранных инвесторов.

2) Основная идея появления МТОР – активное развитие экономических взаимосвязей с дружественными странами, особенно странами Азии и Ближнего Востока. В настоящее время потенциальными партнерами в реализации проектов могут стать инвесторы северо-востока Китая. При этом следует учесть, что не всегда производители рассматриваемой региона Китая (провинции Хэйлунцзян, Дилинь, Ляонин) являются инвесторами, а чаще покупателями и продавцами.

3) Институт МТОР должен учитывать суверенитет и национальные интересы государства. Вопрос стоит о технологическом суверенитете страны. Необходимо оценить риски и выгоду от международного партнерства и инвестиций, а крайне важным вопросом становится – обеспечение национальной безопасности.

4) Драйверами развития института МТОР могут стать *не столько* предоставляемые преференции, существующие в режимах ТОР и СПВ, *сколько* иные инструменты международного взаимодействия с инвесторами: возможность создания ТОР на основе Международного договора; возможность открытия иностранных банков на территории МТОР; конфиденциальность (закрытый реестр резидентов) как инструмент минимизации рисков вторичных санкций для иностранных партнеров.

5) Необходимо учесть практику применения уже действующих режимов: иностранные инвестиции. Профессор ДВФУ А.Л. Лукин отмечает одну существенную проблему ТОР для иностранных инвесторов: нестабильность и неустойчивость управления в экономических зонах, бюрократизм и отсутствии инфраструктуры.

6) Драйвер реализации МТОР - современная транспортно-логистическая инфраструктура. Важную роль здесь играет формирование МТК (международных транспортных коридоров), «привязка ТОРов к транспортным маршрутам, правильная архитектура транспортных логистических потоков, четкое определение баланса транспортно-логистической и опорной сети, которая должна быть заброшена на территорию России в интересах развития всей территории», - отметил в своем выступлении на ВЭФ-2025 Сергей Вахрушев, начальник Управления Президента Российской Федерации по вопросам национальной морской политики.

7) Развитие института МТОР на Дальнем Востоке требует комплексного подхода. Конфигурация нового преференциального режима в Приморье должна включать три основные элементы: первый – фондовый центр (финансирование); второй – развитие транспортной инфраструктуры (международные транспортные коридоры МТК-1 и МТК-2;



третий – промышленно-логистическая составляющая (создание продукции высокой добавленной стоимости).

Список литературы:

1. Федеральный закон от 31.07.2025 №285-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О территориях опережающего развития в Российской Федерации» и отдельные законодательные акты Российской Федерации». – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_511065/?ysclid=mq7spakgw1306908309 (дата обращения: 05.04.2026)
2. Федеральный закон от 29.12.2014 N 473-ФЗ «О территориях опережающего развития в Российской Федерации». – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_172962/?ysclid=mq7sqamc3x796303593 (дата обращения: 05.04.2026)
3. Федеральный закон от 13.07.2015 №212-ФЗ «О свободном порте Владивосток». – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_182596/ (дата обращения: 01.04.2026)
4. Корпорация развития Дальнего Востока и Арктики. – URL: <https://erdc.ru/> (дата обращения: 01.04.2026)
5. Кашеев В.С. От ТОР к МТОР: новые возможности для инвестиций на Дальнем Востоке / В.С. Кашеев //Международный научный журнал, 2024 - № 5(98). – С.30-42.
6. Тарантул Р.В. Международные территории опережающего развития: реальность, возможности, риски
7. Проекты МТОР в Приморском крае. – URL: <http://www.logistika-prim.ru/press-releases/fond-kristall-rosta-predstavil-pervuyu-mezhdunarodnuyu-tor-mtor-v-primorskom-krae-na> (дата обращения: 01.04.2026)
8. Капитонова Н.В. МТОР как катализатор экономического развития / Н.В.Капитонова, П.В. Мельник // Сборник трудов I Международной научно-практической конференции «Современные вызовы в сфере международного торгового сотрудничества» (Чита, 11 апреля 2025 года). - URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=82434674> (дата обращения: 15.04.2026)
9. Кальянов В.А. Международное межрегиональное сотрудничество как фактор развития региональной экономики России: современные формы и перспективы / В.А. Кальянов //Сборник статей XIX международной научно-практической конференции INTERNRTIONAL SCIENTIFIC CONFERENCE: Экономика предприятий, регионов, стран. – Пенза: МЦНС Наука и просвещение, 2026. - URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=89093701> (дата обращения: 15.04.2026)
10. Вороненко А.К. Интеграционные процессы в транспортной системе Северо-Восточной Азии: реалии и прогнозы / А.К. Вороненко, С.М. Смирнов, М.В. Холоша // Тихоокеанская география. 2024. № 1. С. 34–45.
11. Маслов А. Китайским инвесторам в российских ТОР нужна инфраструктура. - URL: <https://www.eastrussia.ru/material/kitayskim-investoram-v-rossiyskikh-tor-nuzhna-infrastruktura-/> (дата обращения: 15.04.2026)

