

ЭКОНОМИКА И ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВО

www.intereconom.com

Высшей аттестационной комиссией (ВАК) Министерства образования и науки РФ журнал включен в Перечень российских рецензируемых научных журналов, в которых должны быть опубликованы основные научные результаты диссертаций на соискание ученых степеней доктора и кандидата наук.

В номере:

Дисфункция управления: как формировать экономическую политику
О.С. Сухарев

Вопросы согласования экономических интересов банков и предприятий в механизмах государственно-частного партнерства
Н.Е. Егорова

Foreign aid and economic growth nexus in Nigeria an ardl cointegration testing approach
Amassoma Ditimi, Mbah Stella Ada

Особенности регионального развития туристическо-рекреационных услуг в Узбекистане
З. Усманова

Cluster approach to the development of construction in the republic of Yemen
A.M. Safe Aldeen

Проблемы бедности в республике Таджикистан на современном этапе
Н.У. Сафаров

Состояние и перспективы развития агропродовольственного сектора Кыргызской Республики в условиях ЕАЭС
А.М. Ташбаев, У.Н. Момунов, А. Батыр уулу

Особенности становления и развития кредитной системы Приднестровской Молдавской Республики
Е.И. Человская

Role of financial analysis in improving performance in banking industry. An empirical study on Commercial Bank of Syria
Mhd Shaker Ahmad Zeitoun, Bahaa Wiliam Mdawar

... и другие статьи на актуальные темы

16+



№ 3 (ч. 1) 2016



305	Особенности регионального развития туристическо-рекреационных услуг в Узбекистане <i>З. Усманова</i>	393
308	К вопросу учета эколого-экономического фактора в деятельности регионального АПК (на примере Волгоградской области) <i>Н.Е. Булетова, И.В. Охременко, К.В. Богданова</i>	396
313	Методы преодоления турбулентности в экономическом росте современной России <i>С.С. Носова, Р.Э. Абдулов, Ю.М. Медведева</i>	407
319	Особенности становления и развития кредитной системы Приднестровской Молдавской Республики <i>Е.И. Человская</i>	415
325	Влияние ООО «Группа Компаний «Русагро» на аграрную экономику Приморского края <i>Л.И. Мармило</i>	421
328	Австралия и Япония: приоритеты экономического взаимодействия <i>Т.Е. Мигалева</i>	424
331	Региональные особенности организации и функционирования малого бизнеса <i>Г.В. Бондаренко</i>	427
335	Приватизация государственных компаний в 2016 году: оценка стоимости активов и ожидаемый результат <i>М.Д. Абазалиев</i>	432
340	Инвестиционное сотрудничество России и Словакии в современных условиях <i>М.А. Хаматханова</i>	438
345	Совершенствование механизмов государственно-правового регулирования российского рынка ценных бумаг как фактор повышения конкурентоспособности в условиях интеграционных процессов в мировой экономике <i>С.А. Шаипова</i>	442
350	Миграционная политика в странах мира: ориентиры, подходы, условия реализации <i>Е.В. Козлова</i>	446
355	Влияние валютной политики и валютного регулирования на развитие межбанковской конкуренции в условиях кризиса <i>О.В. Никулина, Е.В. Головя</i>	451
361	Кластеризация и проектный подход как методы совершенствования управления экономикой в условиях стагнации экономической динамики <i>Н.Д. Найденов, Е.Н. Новокшонова</i>	459
370	Основные направления развития Владивостокской агломерации <i>Е.В. Султанова, А.А. Илларионов, Д.С. Колтунова</i>	463
373	Применение инструментов бизнес-системы WCM в условиях функционирования промышленных предприятий рязанского региона <i>К.В. Шипилова, О.М. Павлушина, И.П. Соловьева, Т.А. Асаева</i>	468
377	Проблемы и возможности статистической обработки макроэкономических данных (на примере оценки научно-технического потенциала региона) <i>Ю.В. Егорова, А.В. Золотухина</i>	475
380	Проблемы и перспективы развития санаторно-курортного комплекса Кавказских Минеральных Вод в условиях финансового кризиса <i>Е.С. Богомолова</i>	480
384	Управление инвестиционными процессами на перерабатывающих предприятиях регионального АПК <i>Б.-А.М. Иналов, С.А. Аслаханова</i>	483
390		

Основные направления развития Владивостокской агломерации

А.А. Султанова,
канд. социол. наук, доцент кафедры государственного и муниципального управления и права,
Владивостокский государственный университет экономики и сервиса (690014 Владивосток, ул. Гоголя, 41;
e-mail: sultanok@mail.ru)

Д.С. Илларионов,
канд. истор. наук, доцент, доцент кафедры государственного и муниципального управления и права,
Владивостокский государственный университет экономики и сервиса (690014 Владивосток, ул. Гоголя, 41;
e-mail: iullariyok@mail.ru)

Д.С. Колтунова,
кандидат, Владивостокский государственный университет экономики и сервиса (690014 Владивосток, ул.
Гоголя, 41; e-mail: koltunova_dasha_2011@mail.ru)

Аннотация. В статье рассматриваются перспективы развития южных территорий Приморского края в рамках агломерационного подхода. Авторами дается общая характеристика Владивостокского городского округа, обосновывается уникальность его статуса. Город Владивосток рассматривается авторами с точки зрения центра российского политического и экономического влияния в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Успешность дальнейшего развития города авторы связывают с гармонизацией городской среды, что в свою очередь определяется активным развитием системы общественного пространства. Необходимое для строительства промышленной базы развитие инфраструктуры проектов приведет к фактическому формированию единой территории Владивостокской агломерации, в которую помимо Владивостокского городского округа войдут Артёмовский городской округ, а также города Находка и Уссурийск. Авторы приводят перечень инвестиционных проектов, которые будут стимулировать развитие городской агломерации с условным названием Большой Владивосток.

Abstract. This article discusses the prospects for the development of the southern areas of Primorye Territory in the framework of the sintering approach. The author gives a general description of the Vladivostok city district, justified his unique status. City Vladivostok is considered by the authors in terms of the center of Russian political and economic influence in the Asia-Pacific region. The success of further development of the city of the urban associated with the harmonization of the urban environment, which in turn is determined by the active development of the system of public space. Necessary for the construction of an industrial base development of infrastructure projects will lead to the actual formation of the unified territory of Vladivostok agglomeration, which includes to the Vladivostok city district will artemovskiy district and the city of Nakhodka and Ussuriysk. The authors provide a list of investment projects that will stimulate the development of the urban agglomeration, to be called the Big Vladivostok.

Ключевые слова: агломерация, градостроительство, развитие, постиндустриальный, среда, территория, Большой Владивосток.

Keywords: agglomeration, urban planning, development of the city of Vladivostok, the formation of a post-industrial city, the Big Vladivostok.

Владивосток - город-порт на Дальнем Востоке Российской Федерации, ворота России в Азиатско-Тихоокеанский регион, так же он является административным центром Приморского края. Город расположен на побережье Японского моря на полуострове Муравьева-Амурского. Владивосток соединен с центральной частью Приморья железнодорожным, автомобильным и морскими сообщениями.

В черту города входят острова Русский, Фокино, Райков, Рикорда и группа мелких населенных островов. Пролив Босфор Восточный соединяет два залива - Амурский и Уссурийский. Численность населения на 01 января 2015 года составила 631387 человек. В рамках основных направлений развития города Владивостока организационно обсуждается вопрос о создании агломерации, в которую войдут Владивосток, Ар-

тем, Уссурийск, Находка, Большой Камень, Фокино, Хасанский, Надеждинский, Партизанский, Шкотовский и Михайловский муниципальные районы Приморского края [1].

Агломерация - (от лат. agglome-rare - присоединять, накапливать) - англ. agglomeration; нем. Agglomeration. Скопление населенных пунктов, независимых с точки зрения административных ограничений, особенно городов, имеющих общность экономической жизни и инфраструктуры оснащения, представляющих собой единый экологический район [2].

Развитие агломераций - естественный процесс, поддерживаемый и стимулируемый рыночной экономикой. Социальные мотивы этого процесса связаны с предпочтениями населения в выборе качества среды проживания. Привлекательность для населения крупных городов

и зон их влияния обусловлена доступным разнообразием мест приложения труда, возможностью получения высокооплачиваемой работы, разнообразием мест обучения, высоким уровнем развития социальной инфраструктуры, качественным медицинским обслуживанием, развитой транспортной инфраструктурой и т.п. [3].

На юге Приморья целесообразно приступить к созданию Большого Владивостока – агломерации на основе Владивостока и тяготеющих к нему территорий. Владивосток является крупнейшим транспортным узлом, через который проходят морские, железнодорожные, автомобильные и авиационные транспортные потоки. При этом город Владивосток и экономически ориентированная на него южная часть Приморского края имеют значительный экономический потенциал [4]. Уникальное географическое положение Владивостока предопределяет особую роль города и всего Приморского края в реализации стратегических задач страны, позиционирует его как центр продвижения российских интересов в Азиатско-Тихоокеанском регионе (АТР).

Для обеспечения социально-экономического развития города Владивостока требуется проектирование строительства новых автомагистралей, крупных мостовых переходов, реконструкция перегруженных участков автомобильных дорог, увеличение протяженности автомобильных дорог с твердым покрытием. Быстрый рост количества автомобилей за последние годы привел к увеличению плотности транспортных потоков, росту интенсивности движения, что в свою очередь увеличило нагрузку на покрытие автомобильных дорог города Владивостока [5].

Владивосток должен выйти за существующие территориальные границы, стать единым целым с Артёмовским городским округом, с Уссурийском и Находкой. Развитие и укрепление Владивостокской агломерации будет способствовать расширению международных связей со странами АТР не только Владивостока, но и всей России.

Механизмами стимулирования агломерационных процессов являются развитие рынка жилья, транспортной, инженерной, производственной, социальной инфраструктур. На сегодняшний день идет интенсивное построение развитой транспортной сети, связывающей между собой Владивосток, Артем, Уссурийск, Находку. Существенного прогресса в развитии транспортной составляющей удалось достичь в рамках подготовки Владивостока к саммиту АТЭС. Была произведена реконструкция автомагистрали регулируемого движения на участке «станция Санаторная – мостовой переход через бухту Золотой Рог»; строительство улично-дорожной сети острова Русский; строительство низководного моста на трассе п. Новый-Де Фриз. В 2014 году было осуществлено строительство автомобильных дорог Владивосток – Находка – порт Восточный, примыканий и съездов с автомо-

бильной дороги в п. Новом, п. Шмидтовка. Введен в эксплуатацию после реконструкции участка автодороги Уссурийск – Пограничный – гостиница [5].

Одним из направлений развития Большого Владивостока нам представляется создание новых промышленных объектов с глубокой переработкой сырья. Для этого необходимо привлечение ресурсов как частного сектора, так и государства. Развитию промышленного кластера Владивостокской агломерации будет способствовать создание на юге Приморья территории опережающего развития (ТОР). Правительство РФ утвердило создание трех ТОРов в Приморье – «Михайловский», «Надеждинская» и «Большой Камень». Особый статус поможет создать судостроительный кластер на базе Дальневосточного центра судостроения и судоремонта (ДЦСС) [6].

Важным этапом в развитии города Владивостока стало принятие федерального закона «О свободном порте Владивосток» [7]. Режим свободного порта Владивосток был введен 12 октября на территории 15 муниципалитетов Приморья: во Владивостоке, Артеме, Большом Камне, Находке, Партизанске, Уссурийске, Славянском, Дальнем, Надеждинском, Шкотовском, Октябрьском, Партизанском, Пограничном, Хасанском, Ханкайском и Ольгинском районах, включая и морские акватории.

Владивосток, как город и порт зародился и сформировался, будучи «свободным портом» 153 года назад: в 1862 году режим «свободного порта» был установлен в Дуэ, Косунае, Занкастри, Владивостоке и гаванях Святой Ольги и Новгородской. Благодаря статусу свободной гавани объем грузооборота в порту Владивостока увеличивался в 5 раз каждые пять лет и к концу века достиг 330,0 тыс. тонн. Режим «свободного порта» был отменен в 1909 году. Обобщенные меры поддержки бизнеса в рамках принятого в 2015 года закона о свободном порте Владивосток заключаются в следующем:

- отмену таможенных пошлин для товаров, ввозимых на территорию свободного порта,
- снижение ставок по налогам и неналоговым платежам резидентов,
- сокращение надзорных процедур (проверок, инспекций, согласований условий строительства капитальных сооружений и т.д.).

Подразумевается также, что в дальнейшем будет определен перечень дополнительных шагов по поддержке отдельных видов деятельности - медицины и образования.

Новая инициатива Президента Российской Федерации призвана дать мощный толчок развитию экономики Дальнего Востока и России в целом, наибольший результат может быть получен, если реализовать эту инициативу в контексте столь же значительного увеличения экономических возможностей Юга Приморского края. Свободный порт Владивосток должен обеспечить:

- Создание на Юге Приморского края центра (узла) международного сотрудничества, производства, торговли, транспорта и логистики, интегрированного в российскую и мировую экономику и конкурентоспособного в масштабах России и АТР.

- Создание такого узла должно стать новой точкой (широтной вершиной) связности между трансазиатской производственной, транспортной и торговой сетью и производственными, транспортными и торговыми сетями АТР, Северной и Южной Америки, юга Китая и экономического пояса шелкового пути.

- Создание нового узла связности с сетью транспортных и стратегически важных производственных и торговых узлов Востока России, обеспечивающего рост связности всей сети.

Территория свободного порта настолько обширна, что способна обеспечить прорыв в экономическом развитии всего Дальнего Востока. Это означает, в частности, частичный возврат к советской модели развития, когда Владивосток считался главным портом Дальнего Востока, здесь базировалось крупнейшее в мире дальневосточное морское пароходство, рыбный флот, Тихоокеанский военный флот.

Владивосток - это система портов, на его территории находится морской торговый, рыбный, военно-морской порты. По результатам 2013 г. общая пропускная способность портов Владивостока составила 12 млн т. По результатам 2014 г. достигнут рекорд 15,3 млн т. Это максимум, который можно пропустить за год через систему портов Владивостока, т.к. для увеличения ее пропускной способности нет достаточного количества причальных стенок, складских помещений и пр. Крупнейший порт на юге Приморского края - это Восточный порт - 42 млн т.

Существующая портовая инфраструктура, находящаяся во Владивостоке, практически исчерпала ресурсы своего развития (прежде всего территориальные) и не имеет потенциала стратегического роста мощностей. Для осуществления экономического прорыва и необходим особый режим хозяйствования - Свободный порт Владивосток как система портов на юге Приморского края.

Рассматриваемые проекты выступают основными предпосылками для создания Владивостокской агломерации. Однако остро стоит проблема, связанная со строительством на территории агломерации. И здесь важно учитывать современные тенденции в градостроительстве. Если раньше формирование городов происходило стихийно, то современный город прогнозируется еще на этапе застройки. Современный город начинает формироваться от центрального якорного объекта, якорного смысла нескольких смыслов. Это может быть выставочный комплекс, театр, музей, университет. Результатом такого градообразования является комплексный синергитический эффект: появляются инвестиции, растет туристический поток,

приезжают новые люди, которые остаются работать, привносят в жизнь города новые идеи, получают от территории новые впечатления, возможности, при этом оставляют здесь свои деньги, которые формируют бюджет города. Вокруг этого центрального смысла появляется новая среда, возникают новые архитектурные смысловые ценности [8].

Жители такого города имеют возможность комфортно передвигаться по территории на современном наземном, подземном, водном видах транспорта; обеспечены объектами социальной инфраструктуры (детские сады, школы, спортивные-оздоровительные комплексы, медицинские центры); имеют возможность культурно обогащаться, изучать современные достижения науки, техники; проводить свободное время со своей семьей, друзьями, коллегами. Умный город экологичен, социально-ориентирован, использует в своем развитии современные технологии.

Владивосток имеет несколько таких якорных объектов. Один из них - Дальневосточный Федеральный университет, в котором обучается более 24 тысяч студентов, значительная часть которых приезжает из иных регионов России, а также из-за границы; здесь работает более полутора тысяч преподавателей, проходит обучение более 500 аспирантов. Специалисты должны иметь возможность оставаться и работать во Владивостокской агломерации, применять свои теоретические знания на практике.

Еще одним объектом, формирующим экономическую составляющую Владивостокской агломерации можно назвать игорную зону. Под строительство инфраструктуры игорной зоны отведено 620 гектаров земли в 50 км города Владивостока и в 15 км от ближайшего аэропорта - Кневичи. Развитие игорной зоны способствует привлечению иностранных туристов, развитию рекреационной зоны на берегу Уссурийского залива [9].

Сегодня всё больше и больше специалистов, молодых ученых и просто жителей города Владивостока говорят о создании «Большого Владивостока», Владивостокской агломерации, метрополии. Разработаны Концепция внесения изменений в генеральный план Владивостокского городского округа, реализуется муниципальная программа «Развитие градостроительной, землеустроительной и архитектурной деятельности на территории Владивостокского городского округа» на 2014-2018 годы, планируется реконструкция парка «Минный городок» [10].

Градостроительное развитие метрополии (Владивостокского городского округа) предполагается подчинить главной цели: созданию российского центра политического и экономического влияния в Азиатско-Тихоокеанском регионе и в связи с этим оно должно носить постиндустриальный характер, по примеру развития крупнейших мировых городов.

Для реализации этой цели необходимо обеспечить комплексное решение следующих задач:

1) формирование полноценных условий для активной жизни и работы всех поколений – доступность услуг, достойное жилье и достойные условия жизни;

2) создание креативной и интеллектуальной среды;

3) преодоление ключевых рисков безопасной жизни в пределах агломерации;

4) формирование условий для устойчивого экологического развития агломерации.

Успешное решение этих задач связано, прежде всего, с гармонизацией городской среды метрополии, что, в свою очередь, определяется активным развитием системы общественных пространств, с учетом диверсификации мест приложения труда, оптимального развития транспортной и инженерной инфраструктуры, системы зеленых насаждений, выноса с территории города наиболее опасных по условиям ЧС объектов (прежде всего, нефтебазы из района Первой речки), с четким разделением функций между основными ядрами развития агломерации.

Так метрополии необходимо уступить портовое, логистическое и промышленное развитие другим городам и поселкам агломерации, имеющим для этих целей благоприятные предпосылки и возможности. И это, прежде всего, Находка, Уссурийск и Артем, а также порты Хасанского и Шкотовского районов и резервные территории для промышленного и логистического развития Надеждинского района [11].

Огромное значение для развития Владивостокской агломерации имеет эффективное использование рекреационного потенциала южной части Приморья. Сезонный приток отдыхающих из районов Сибири и Дальнего Востока, а также из стран АТР (на о. Русский) может на порядок возрасти – до 10 млн. туристов, благодаря использованию санаторно-курортного потенциала Амурского и Уссурийского заливов Владивостокского городского округа, о. Русский и национального парка «Земля леопарда» на территории Хасанского района.

Реализация рассматриваемых мероприятий возможна, при выполнении одной из задач государственного регулирования – привлечения инвестиций в градостроительство территории развития, а также при формировании активной гражданской позиции у населения.

Достижение инвестиционной привлекательности представляет собой сложную управленческую задачу, не сводимую только к подготовке точечных строительных площадок. В качестве инвестиционной привлекательности региона или территории, как правило, выделяются такие факторы, как социальная стабильность в регионе, географическое положение, наличие основных ресурсов (природные ресурсы, недвижимость, работоспособное население, капитал), развитость транспортной инфраструктуры, наличие стабильных и внятных правовых условий инвестиционной деятельности [12].

Открытость и доступность информации о деятельности органов местного самоуправления способствуют росту доверия населения к власти, позитивному настрою в обществе, предотвращению фактов коррупции, активизации участия граждан в общественной и экономической жизни, росту ответственности людей. Это в целом является основой и обязательным условием реализации приоритетов социально-экономического развития Владивостокского городского округа как агломерации. Местные власти должны пропагандировать гражданскую активность среди населения, особенно среди молодежи. Необходимо устраивать он-лайн и смс-голосование, проводить публичные слушания проектов, новых архитектурных решений, проводить конкурсы, направленные на улучшение внешнего облика города, его перспективного развития. Активное участие необходимо всемерно поощрять и стимулировать.

Активное экономическое развитие Приморского края и всего Дальнего Востока России, выбранное сейчас одним из приоритетных направлений развития всей страны (принят ряд федеральных законов и государственных программ, отражающих данное стремление; создано министерство, нацеленное на развитие именно Дальнего Востока; начата реализация целой серии проектов), и постепенная переориентация российских политических, экономических и гуманитарных контактов на страны АТР, ведёт к тому, что Владивосток становится международным центром проведения данной политики, оставаясь при этом опорной сервисной базой для Приморского края, Дальнего Востока и АТР, предоставляющей им квалифицированные кадры, научные разработки, бизнес-сервисы, финансовые, культурные и прочие услуги, а также выполняя производственные и транспортно-логистические функции.

Находясь в густонаселенном АТР, являемся привлекательным рынком сбыта, обладая выгодным транспортным положением на пересечении транзитных путей сообщения и имея в наличии крупный порт, способный принимать суда практически любого водоизмещения. Владивосток является крупным транспортно-логистическим и торговым центром. Инициативы федеральных властей о создании свободного порта Владивосток лишь усиливает такое позиционирование города.

Более того, реализация проекта свободного порта в некотором роде возвращает городу его старый, ещё дореволюционный статус «porto-франко» при котором Владивосток фактически был центром европейской культуры в АТР, что можно ожидать и сейчас.

Хорошо развитая инфраструктура образования (в первую очередь высшего) города, представленность в нём прикладной науки (как в рамках научно-исследовательской деятельности вузов, так и в научных и проектных институтах) создаёт предпосылки для занятия городом места

инновационно-промышленного центра. Обладая город (особенно его островная часть) и потенциалом для привлечения существенного туристического потока.

В стратегии развития Приморского края городу Владивостоку отведена важная роль, которая нацелена на:

Формирование на базе г. Владивостока крупного российского политического, экономического и культурного центра в АТР, развитие «кластерной зоны» (коммуникативной площадки России и стран АТР, выполнение управленческих, транспортно-логистической, инновационно-образовательной, туристической и производственной функций.

Формирование Владивостокской городской агломерации, обеспечивающей инвестиционную и миграционную привлекательность и условия для развития инновационной деятельности и высококвалифицированного рынка труда в Приморском крае; появление новых видов деятельности, способных аккумулировать инновационный ресурс; синхронизация развития Владивостокского транспортного узла и г. Владивостока.

Формирование устойчивой среды и инфраструктурное развитие агломерации, предполагающей реализацию масштабных проектов.

За последние 10 лет в городе Владивостоке произошли колоссальные изменения в лучшую сторону, он стал комфортнее для проживания, привлекательнее для туристов, стремительно развиваются научные и промышленные среды. Отчётливо проявляются возможные «точки роста» Большого Владивостока: перерабатывающие производства и логистика, туристический и образовательный векторы развития. Именно сегодня нельзя упускать возможность формирования Владивостокской агломерации, и несмотря на наличие большого количества проблем, связанных с оттоком населения, низким уровнем жилья, высокой стоимостью перелетов в Россию, остро стоит необходимость дальнейшего развития города. Основной причиной этого является тот факт, что именно развитие среды стимулирует дальнейшее развитие территории, в конечном счёте в выигрыше окажется население большей части Приморья, жители названных городов и районов приобретут новое качество жизни. Проект Большого Владивостока может стать новой историей успеха, а в этом случае свои дивиденды (имиджевые, а не только экономические) получит и Российская Федерация в целом.

Библиографический список:

- 1) Официальный сайт администрации Владивостокского городского округа : URL : <http://www.vic.ru/>
- 2) Социологический словарь / [авт.: Г. А. Аванесов и др.]; Академ. учебно-науч. центр РАН-МГУ им. М. В. Ломоносова. - М. : Норма : ИНФРА-М, 2014. - 608 с.
- 3) Герцберг Л.Я. Агломерации как объект экономической политики, государственного регулирования и территориального планирования [Текст] / Герцберг

Л.Я // Архитектура и строительство. 2015. № 4. С. 98-106;

4) Султанова Е.В. Стратегии развития «транспортных коридоров» в Приморском крае [Текст] / Султанова Е.В., Скомской А.И. // Научная перспектива. 2015. №7. С.12-14

5) Отчет о деятельности департамента дорожного хозяйства Приморского края за январь-декабрь 2014 года : URL : <http://www.primorsky.ru/upload/iblock/d34/d34697d3f3ac792e57c6f3f846e42cc9.pdf>

6) Официальный сайт Министерства Российской Федерации по развитию Дальнего Востока : URL : <http://minvostokrazvitia.ru/>

7) О свободном порте Владивосток: Федеральный закон от 13.07.2015 № 212-ФЗ [Электронный ресурс] URL : http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_182596/

8) Приоритетные направления и стратегические ориентиры социально-экономического развития Владивостокского городского округа до 2030 года : URL : http://www.vic.ru/city/social_economic_development/

9) Более 100 компаний планируют стать резидентами дальневосточных TOP : URL : http://www.primorsky.ru/news/common/106555/?sphrase_id=2465296;

10) Муниципальная программа «Развитие градостроительной, землеустроительной и архитектурной деятельности на территории Владивостокского городского округа» на 2014-2018 годы: Постановление Администрации города Владивосток №2708 от 20.09.2013 : URL : <http://www.vic.ru/docs/npa/79065/>

11) Об утверждении Стратегии и стратегического плана развития города Владивостока до 2020 года: Решение Думы города Владивостока №728 от 08.07.2011 : URL : <http://dumavlad.ru/files/documents/728.pdf>

12) Галиновская Е. Инвестиционная деятельность в градостроительстве - проблемы законодательного регулирования [Текст] / Галиновская Е. // Хозяйство и право. 2012. № 9. С. 18-25.

Экономика и предпринимательство – это международный научный журнал независимых экономистов. Главная цель журнала – качественное освещение различных точек зрения по актуальным проблемам экономики и предпринимательства. Статьи проходят рецензирование.

Подписаться на журнал можно с любого номера. Подписной индекс в каталоге Роспечать «Газеты. Журналы» 48663.

Перепечатка материалов и использование их в любой форме, в том числе и в электронных СМИ, возможны только с письменного разрешения редакции. При перепечатке материалов ссылка на журнал «Экономика и предпринимательство» обязательна.

Редакция заинтересована в расширении круга авторов и публикации исследований различных научных школ. Приглашаются к сотрудничеству специалисты и ученые, интересующиеся проблемами экономики и предпринимательства. В журнал принимаются статьи как на русском, так и на английском языке.

Точка зрения редакции может не совпадать с мнением авторов. За точность фактов и достоверность информации ответственность несут авторы. За достоверность сведений, указанных в рекламных объявлениях, ответственность несут рекламодатели.

ISSN 1999-2300

Журнал зарегистрирован в Федеральной службе по надзору в сфере массовых коммуникаций, связи и охраны культурного наследия. Свидетельство о регистрации ПИ № ФС77-30661.

Экономика и предпринимательство, № 3 ч. 1 (68-1), 2016 г.

© Редакция журнала «Экономика и предпринимательство», 2016.

Над номером работали: главный редактор – Горин С.В., заместители главного редактора – Бегучев Н.И., Карпунина Е.В., Тиньков С.В.

Учредитель и издатель – Горин С.В. Тел./Факс редакции: +7 (499) 502-10-04. Адрес редакции и учредителя: 129366, Россия, г. Москва, Ярославская ул., д. 10, корп. 5. Юр. адрес: 391960, Россия, Рязанская обл., г. Рязань, ул. Высотная, 15-71. Почтовый адрес: 105275, Россия, г. Москва, а/я 2 ООО РусПост (37).

E-mail: intereconom@intereconom.com, intereconom@mail.ru
Адрес в Интернете: <http://www.intereconom.com>

Подписано в печать 08 апреля 2016 г. Формат 60x90 1/8. Бумага обычная. Тираж 1000 экз. Цена свободная.

Отпечатано в типографии «Onebook.ru» ООО «Сам Полиграфист» 129090 г. Москва, Протопоповский переулок д.6. E-mail: info@onebook.ru Сайт: www.onebook.ru

Тираж изготовлен с оригинал-макета заказчика в типографии издательства. Заказ №

Journal of Economy and entrepreneurship is international scientific journal of independent economists.

To subscribe for journal it is possible from any number having sent the application for the address of edition.

Reprint of materials and their use in any form including in electronic, are possible only from the written sanction of edition. At a reprint of materials the reference to Journal of Economy and entrepreneurship It is obligatory.

Edition is interested in expansion of a circle of authors and the publication of researches of various scientific schools. Experts and the scientists, economy were interested by problems and businesses are invited to cooperation. In journal clauses as in Russian, and in English are accepted.

The point of view of edition can not coincide with opinion of authors. For accuracy of the facts and reliability of the information the responsibility is born by authors. For reliability of the data specified in advertisements, the responsibility advertisers bear.

ISSN 1999-2300

The journal is registered in Federal service on supervision in sphere of mass communications, communication and protection of a cultural heritage of the Russian Federation. The certificate on registration ПИ № ФС77-30661.

Journal of Economy and entrepreneurship (Икономика и предпринимательство) № 3-1 (68-1) Vol. 10, Nom. 3-1.

© Journal of Economy and entrepreneurship (Икономика и предпринимательство), 2016.

Above number worked: the editor-in-chief – Sergey V Gorin. Assistants to the editor-in-chief: Beguchev N.I., Karpunina E.V., Tinkov S.V.

The founder and the publisher Prof. Sergey V Gorin (INTERECONOM Publishing).

Tel./Fax of edition: +7 (499) 502-10-04. The address of edition and the founder: Yaroslavskaia st., 10, k. 5, Moscow, Russia, 129366.

Post address: 119619, Box 562, Moscow, Russia
E-mail: intereconom@intereconom.com, intereconom@mail.ru

Web: <http://www.intereconom.com>

It is signed in a press on April, 8st, 2016. The format 60x90 1/8. A paper usual. Circulation 1000 copy. The price free.