

For most of the leading scientists and politicians is obvious that the XXI century is a century of the Pacific Rim. Numerous attempts of activization of economic development of the Far East of Russia and its involvement into an orbit of the international cooperation didn't lead to qualitatively new results so far. Now there is an active discussion at all levels of the power of the law on introduction in the territory of Vladivostok of the mode of «free port» (or so-called «porto-free) which also has the old story. Porto-franko is the specially allocated zone. This status allows to take duty-free goods, stimulates to open new productions for their processing.

Keywords: *international relations, transport, liberalization, socio-economic processes, region.*

В далеком 1862 г. в рамках режима порто-франко в городе была введена беспошлинная торговля товарами, ввозимых из-за рубежа. Во многом, благодаря ему, Владивосток в свое время стал крупнейшим портом планеты наряду с Гамбургом и Лондоном. В период с 1883 по 1899 гг. объем грузооборота Владивостока увеличился с 47,8 тыс. т. до 333,3 тыс. т. Происходило снижение цен, повышалась техническая оснащенность сельского хозяйства и снабжение армии. В определенной мере, экономика региона была создана с нуля: до этого, по сути, не было ни рынка, ни капитала, ни рабочей силы. Режим был снят в 1909 году. Однако согласно соответствующему закону без пошлин продолжали ввозиться чай, зерно, домашний скот [3, с. 367].

В советский период внешнеэкономические контакты в силу идеологического противостояния носили весьма ограниченный характер. До середины 1980-х гг. на страны Азиатско-Тихоокеанского региона приходилось всего около 10% внешнеторгового оборота СССР. Центробежные тенденции, охватившие страну к началу 1990-х гг. привели к ослаблению административно-командных методов осуществления внешнеэкономической политики в СССР и попытке перейти к максимально открытым формам регионального международного сотрудничества. Изучение опыта развивающихся стран привело к идее создания на территории страны Свободных экономических зон (СЭЗ). Вместе с тем, процесс их создания в советском государстве имел во многом стихийный и в отличие от зарубежных стран массовый характер. Условия для успешного привлечения иностранного капитала и осуществления задуманных проектов изначально были недостаточными. Ведущие экономисты региона, анализируя зарубежный опыт, обращали внимание на массу противоречий, которые делали призрачными перспективы свободного предпринимательства на Дальнем Востоке. Основными из них назывались: неопределенность полномочий местных советских органов и администраций свободных зон (предусматривалось осуществление их совместного руководства на совпадающих территориях); отсутствие четкой перспективы погашения выдававшихся кредитов; появление в РСФСР новых законов, направленных на либерализацию предпринимательства, которые уравнивали и снижали привлекательность дальневосточных проектов [2, с. 122].

Обозначившиеся к началу XXI в. снижение темпов хозяйственного кризиса и выравнивание внутривнутриполитического курса развития страны привели к усилению внешнеэкономической составляющей государственных программ. Попытки изменений наметились в правовом регулировании региональных международных связей. На федеральном уровне существенно изменилось общее отношение к Дальнему Востоку. В Концепции внешней политики России, официально представленной в июне 2000 г., предусматривалась активизация деятельности в интеграционных структурах Азиатско-Тихоокеанского региона: в форуме АТЭС (Азиатско-Тихоокеанское экономическое сотрудничество), региональном форуме Ассоциации стран Юго-Восточной Азии (АСЕАН), «Шанхайской пятёрке» (с 2001 г. Шанхайской организации сотрудничества). Особое место в разделе «Региональные приоритеты» заняли вопросы совершенствования отношений и урегулирования существовавших проблем с КНР, США и Японией.

Учитывая отечественный исторический опыт и практику ведущих стран АТР, Президент России В.В. Путин в конце 2014 г. предложил предоставить Владивостоку привлекательный, облегчённый таможенным режим. Такая возможность предусмотрена в отношении Севастополя и других портов Крыма. В ходе разработки законопроекта экспертами предложено включить в свободный порт Владивостока 12 муниципалитетов Приморского края. В каждом будет введён ослабленный налоговый режим, будет пересмотрено таможенное регулирование и миграционная политика. Особое экономическое положение для данных территорий создается сроком на 70 лет, при этом статус существования свободного порта может быть продлен законом. Планируется, что за первый 15 лет свободный порт Владивостока создаст 350 тысяч рабочих мест, увеличение бюджетных доходов составит 500 миллиардов рублей [1].

Согласно документу, в порто-франко будут созданы специализированные (особые) территории: портовая, промышленная, научно-внедренческая и туристско-рекреационная. Размещение объектов инфраструктуры на этих территориях предлагается финансировать за счет внебюджетных источников, бюджета края и муниципального образования, а также с применением различных форм государственно-частного партнерства.

Меры государственной поддержки предпринимательской и иной деятельности на территории свободного порта Владивосток подразделяются на общие и специальные. Общие включают, в частности, особенности въезда на территорию Приморского края и выезда за ее пределы иностранных граждан; установление резидентам свободного порта льготных ставок арендной платы за пользование объектами недвижимости, принадлежа-

щими управляющей компании; приоритетное подключение специализированных территорий к объектам инфраструктуры; освобождение резидентов от уплаты налогов на имущество организаций и земельного.

Специальные меры применяются в зависимости от типов специализированных территорий, видов экономической деятельности, ее характера и условий осуществления. Они предполагают следующее: предоставление резидентам льгот по федеральным налогам или специального налогового режима; применение пониженных тарифов страховых взносов, на процедуры свободной таможенной зоны.

Одним из ключевых положений является введение безвизового режима сроком на семь дней для граждан других стран. Резидентами новой зоны смогут стать не только порты, но и аэропорт, предприятия и компании, работающие в туристической отрасли.

При всей привлекательности проекта следует обратить внимание на возможные сопутствующие риски введения порто-франко. К ним можно отнести:

1. Экономические. Снижение налоговой нагрузки, облегчение таможенных режимов - могут привести к резкому уменьшению поступлений в региональную казну, что скажется на реализации социальных программ;

2. Технические. Недостаточные портовые мощности Владивостока, инфраструктурное несоответствие современным и будущим вызовам могут нарушать логистику сообщений, повышать временные и материальные затраты транспортировки;

3. Социально-правовые. В связи с открытостью границ увеличиваются риски усиления попыток транспортировки наркотиков в регион; повышению общей криминогенной обстановки (об этом отчасти свидетельствует опыт далекого прошлого). Поэтому уже сейчас в структуре региональной таможни создан отдел по борьбе с контрабандой наркотиков, куда отбирается квалифицированный состав. Это сотрудники, которые прошли подготовку в правоохранительных структурах, таких как МВД, ФСКН и ФСБ.

Для того, чтобы получить реальный экономический эффект от порто-франко, потребуются серьезные расчеты. Важно учитывать определенный объем импорта и прогнозы по его дальнейшему росту, что в современных условиях сделать довольно сложно, принимая во внимание динамику курса рубля и ограничения на ввоз ряда товаров из отдельных стран. Необходимо постепенное введение ослабленных режимов налогообложения и таможни при ускоренной технической модернизации портовой инфраструктуры

Для реализации долгосрочных интересов развития региона наиболее эффективным могло бы стать предоставление статуса порто-франко не отдельным портам, а всей прибрежной территории залива Петра Великого, чтобы «свободными» стали все южные порты Приморского края, включая Зарубино, Восточный и Владивосток. Это позволит обеспечить не только льготный таможенный режим, но также дополнительный сервис. Необходимо создание механизма управления, который должен давать возможность всем общественным силам, представителям всех предпринимательских структур принимать участие в выборе решений и их успешной реализации. Государственным службам следует наладить системное взаимодействие с кадровыми агентствами края для подбора квалифицированного российского персонала, ориентированного на длительное проживание на территории Приморья.

1. Галкина М. «Каждый станет богаче». [Электронный ресурс]. – Режим доступа URL: <http://www.kommersant.ru/doc/2702828>

2. Лаврентьев А.В. Изменение внешнеэкономической политики государства на Дальнем Востоке СССР (вторая половина 1980-х -1991 гг.): основные результаты и противоречия. // Гуманитарные науки в Сибири. 2009. №2. С. 119-123.

3. Приморский край: Краткий энциклопедический справочник. Владивосток: Изд-во Дальневост. ун-та, 1997. 596 с.

УДК: 314.72

Миграционные потоки Приморского края. Анализ и выявление причин оттока населения

Гессе Инна Николаевна,

бакалавр 3 курса, кафедра математики и моделирования,

Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Россия. Владивосток

E-mail: igesse@inbox.ru; тел.: 89146627596

ул. Гоголя, 41, г. Владивосток, Приморский край, Россия, 690014

Черкасова Эльвира Зульфугаровна,

бакалавр 3 курса, кафедра математики и моделирования,

Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Россия. Владивосток

E-mail: ellisha25sheri@gmail.com; тел.: 89146867214

ул. Гоголя, 41, г. Владивосток, Приморский край, Россия, 690014