

УДК 33:332.14

В.В. Глухов,

канд. экон. наук, доцент Дальневосточного федерального университета

(г.Владивосток)

Н.В. Белоусова

ИМПУЛЬС К РАЗВИТИЮ ЭКОНОМИКИ ДВФО

Рассматриваются проблемы, связанные с экономическим развитием ДВФО. В частности, раскрыта значимость использования режимов свободной экономической зоны, территории опережающего развития, свободного порта Владивосток. Поставлена проблема оптимизации бюджета Приморского края России.

Ключевые слова: свободная экономическая зона, свободный порт, территории опережающего развития, инвестиции, капиталовложения, экономика.

Problems associated with economic development of the Far Eastern Federal District are examined in this article. The importance of using the regulations of free economic zone, territories of priority development and free port of Vladivostok is considered. The problem of optimization for the budget of Primorsky Krai is defined.

Keywords: free economic zone, free port, territories of priority development, investments, capital investments, economy.

В настоящее время принята новая законодательная база, позволяющая бизнесу Дальневосточного федерального округа использовать режимы свободной экономической зоны, территорий опережающего развития, свободного порта. Субъекты рынка получили от государства привилегии и послабления в области ведения бизнеса и налогообложения. Данные законы направлены на ускорение социально-экономического развития региона, привлечение населения, обеспечение масштабных инвестиций в разработку его ресурсов, интегрирование России в экономическое пространство Азиатско-Тихоокеанского региона.

Поэтому нами поставлена цель сделать обзор законодательства, направленного на развитие Дальневосточного федерального

округа, в частности, посредством создания свободного порта Владивосток.

Свободные экономические зоны (СЭЗ) – это специально выделенные территории со льготным налоговым, таможенным, валютным режимами для привлечения иностранного капитала в промышленность и услуги, производственную торговлю и другие виды предпринимательской деятельности, развитие капитала, в том числе на экспорт.

СЭЗ являются активным средством государственной политики. Впервые в истории России зоны появились в 1990 г., и в дальнейшие 15 лет процесс их создания и жизнедеятельности происходил хаотично. Это было связано как с недостатком законодательных фундаментов, так и с постоянными разногласиями между реги-

онами России при получении льгот для свободных зон и осуществлении права контроля над ними.

Новый этап по развитию свободных экономических зон начался с принятием Федерального закона от 22 июля 2005 г. «Об особых экономических зонах в РФ». Законом заложено единое правовое основание создания экономических зон и их функционирования на территории России. Предусмотрено разделение особых экономических зон на четыре типа: промышленно-производственные, туристско-рекреационные, технико-внедренческие, портовые. На территории зоны должен вестись только тот вид деятельности, который предусмотрен данным Законом, а также постановлением Правительства РФ.

Участникам экономических зон предоставляются федеральные налоговые льготы, которые могут быть дополнены местными привилегиями по налогам субъектами Российской Федерации.

Территории опережающего социально-экономического развития (ТОР) – часть территории субъекта Российской Федерации с установленным особым правовым режимом осуществления предпринимательской и других видов деятельности. На данных территориях предусмотрены льготные налоговые условия и упрощение административных процедур.

В отличие от существующих особых экономических зон, территории опережающего развития создаются под известных инвесторов, которые заключили предварительные соглашения с уполномоченным федеральным органом, определяющим вид будущей экономической деятельности, необходимый объём инве-

стиций и количество созданных рабочих мест. Вступление в силу Федерального закона «О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации» позволило оперативно приступить к созданию на Дальнем Востоке первых площадок, на которых уже отрабатываются административные процедуры.

Свободный порт Владивосток – часть территории Приморского края, на которой предусмотрены меры государственной поддержки предпринимательской деятельности. На территориях свободного порта устанавливается: современный режим пересечения границы, который способствует развитию международной торговли, упрощенный визовый режим, меры государства для поддержания предпринимательской деятельности для привлечения инвестиций в создание и развитие производств с применением новых технологий, направленных на выпуск конкурентоспособной продукции с государствами АТР, развитие транспортной инфраструктуры, повышения уровня жизни населения, проживающего на Дальнем Востоке.

По указанному Закону, резиденты свободного порта Владивосток дополнительно защищены назначенной управляющей компанией. Кроме этого, в данном Законе приняты необходимые нормы, которые позволяют создать зону Freeport. Там будет создана свободная таможенная территория для хранения произведений искусства, антиквариата, предметов роскоши и осуществление их предпродажной подготовки с демонстрацией товаров перед потенциальными покупателями.

В июле 2015 г. был подписан Закон

«О свободном порте Владивосток», который вступил в силу 12 октября 2015 г. [1]. После многочисленных обсуждений закон распространён на пятнадцать муниципальных образований в Приморском крае и на порты южной части Дальнего Востока. Выбор территорий был выполнен с учётом необходимых критериев, один из которых – минимальная транспортная доступность к российско-китайской границе. Такой подход очень важен с точки зрения геополитических и геофинансовых отношений с КНР [2].

Стимулируя инвестиционную активность данного региона, Правительство Российской Федерации принимает участие в инфраструктурных проектах. 1 января 2016 г. вступил в силу Федеральный закон «О государственно-частном и муниципально-частном партнёрстве в Российской Федерации». Данный законодательный акт должен помочь упрощённо создавать инфраструктуру для проектов в рамках свободного порта Владивосток и ТОР. Основной принцип этого Закона заключается в том, что инфраструктура должна на полшага опережать инвесторов. Предприниматели хотят видеть подготовленные участки, а не «чистое поле».

Ещё одним важным решением является Постановление № 692 от 9 июля 2015 г., в котором Правительство РФ снижает пороговые требования по отбору инвестиционных проектов, претендующих на господдержку.

В настоящее время актуальным становится вопрос об оптимизации бюджета, принимает особое значение проектный подход поддержки и развития реального сектора экономики. Необходимо более эффективно применять бюджетные сред-

ства, вкладывая инвестиции, например, в транспортный комплекс. Государство должно спрогнозировать, что в итоге получит от этого население и достаточны ли направленные вложения для достижения поставленных целей. Тем самым государство должно принимать взвешенные и более правильные решения в тарифной политике, а также совершенствовать нормативно-правовую базу на федеральном и региональном уровнях, делая более значительными рычаги своего влияния на отрасль и регионы.

Список использованных источников

1. О свободном порте Владивосток»: федер. закон от 13.07.2015 г. № 212-ФЗ // URL : http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_182596.
2. Рожков Ю. В. Новые вызовы российско-китайского сотрудничества : геофинансовые аспекты развития / Ю. В. Рожков, И. П. Чёрная // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2014. № 3. С. 100–107.