

УДК 334.72:656:339(5)

ПОРТО-ФРАНКО ВЛАДИВОСТОК: ИСТОРИЧЕСКИЙ ОПЫТ И СОВРЕМЕННЫЕ ЗАДАЧИ

Фисенко А.И., Хамаза Е.А.

ФБОУ ВПО «Морской государственный университет имени адмирала Г.И. Невельского», Владивосток, e-mail: fisenko@msun.ru

Проведён исторический и экономический анализ неоднозначной практики создания и функционирования 3 порто-франко в гг. Одессе и Владивостоке, а также ряде др. городов Дальнего Востока России и Сибири в XIX–XX вв. Рассмотрены условия и основные факторы (исторические, экономические, географические и политические), обеспечившие успешное развитие института порто-франко, а также негативные стороны функционирования и прекращения его деятельности в России. Важное место уделено анализу современных условий создания, а также экономического, финансового, правового и политического обеспечения функционирования и управления порто-франко. Сделан вывод о важности взвешенного и осмотрового подхода к интенсификации работы по созданию свободного порта Владивосток, учитывающего экономические и геополитические реальности сегодняшнего дня – действие санкций в отношении России, снижение темпов экономического развития, сокращение валового внутреннего продукта и вступление страны в кризисную фазу экономического цикла.

Ключевые слова: порто-франко Владивосток, «вольная гавань», таможенные пошлины, южная зона Приморского края, транспортная инфраструктура, свободная экономическая зона, международная интеграционная зона экономического сотрудничества

PORTO FRANCO VLADIVOSTOK: HISTORICAL EXPERIENCE AND MODERN TASKS

Fisenko A.I., Khamaza E.A.

Maritime State University named after Admiral G.I. Nevelskoy, Vladivostok, e-mail: fisenko@msun.ru

Conducted a historical and economic analysis of a controversial practice of creation and functioning of a free port in Odessa and Vladivostok, as well as a number of other cities of Russian Far East and Siberia in the XIX–XX centuries. The conditions and factors (historical, economic, geographic and political), to ensure the successful development of the institution of a free port, as well as the negative aspects of the operation and termination of its activities in Russia. The important place is given to the analysis of modern conditions creation, as well as economic, financial, legal and political security operation and management of a free port. The conclusion about the importance of a balanced and prudent approach to strengthen cooperation on building a free port of Vladivostok, taking into account the economic and geopolitical realities of today – sanctions against Russia, the decline in economic development, the reduction of the GDP and the country's entry into a crisis phase economical cycle.

Keywords: free port (porto franco) of Vladivostok, «free port», customs duties, the southern area of the Primorsky Krai, transport infrastructure, free economic zone, international integration area of economic cooperation

Термин «порто-франко» (free port, porto franco, free zone, zona franco, bonded area, foreign-trade zone и др.) имеет итальянские корни и обозначает «приморскую гавань, пользующуюся правом беспошлинного ввоза заграничных и туземных товаров». Сегодня под термином «порто-франко» чаще всего понимают определённую территорию, внутри которой расположены производственные или транспортно-логистические объекты, объекты производственной, транспортной, социальной и др. инфраструктуры и т.д., и которая представляет собой, как правило, специальную таможенную зону или таможенную территорию, на которой действуют упрощённые таможенные правила (или таможенные платежи полностью отсутствуют), осуществляется неконтролируемый транзит и действуют другие, оговорённые соответствующими соглашениями и государственными нормативными актами особенности экономического регулирования.

В эпоху великих географических открытий, а также по мере развития и усиления экономических и торговых связей между государствами и континентами в XV–XVII вв. торговые интересы, прежде всего, морских государств (Италии, Франции, Германии, Испании и др.) стали требовать создания не только новых городов-портов, но и специальных портовых зон с особым экономическим режимом. Так, например, уже в 1547 г. был открыт порто-франко в Ливорно (Италия), которое за короткое время приобретает значение важного места для складирования и хранения товаров для торговли с Левантом. Спустя менее двадцати лет порто-франко создаётся в Генуе (в 1595 г.), затем в Венеции (в 1661 г.), в 1664 г. в Альто-не (Италия), в 1669 г. в Марселе (Франция), в 1706 г. – в Гибралтаре, в 1718 г. в Порт-Магоне (Испания), в 1727 г. в Гамбурге, в 1824 г. в Бремене и в 1833 г. в Любеке (Германия).

В России режим порто-франко был установлен Высочайшим указом Императора Александра II от 16 апреля 1817 г. в г. Одессе, как складочном месте для направления европейских товаров в Синоп. Фактически порто-франко было введено лишь в 1819 г., после устройства за чертой города таможенных пунктов, и просуществовало там (с некоторыми перерывами) до 19 апреля 1859 г. Несмотря на тот факт, что режим порто-франко сделал Одессу практически 3-м городом Российской империи, и сделал Одессу Одессой (правда, именно темпы развития экономики города в режиме порто-франко, а также недостаток земли для расширения территории порта и др. причины, на наш взгляд, и привели к необходимости его отмены), экономика страны ежегодно несла убытки в размере порядка 200–400 тыс. руб. [см. 3].

Позднее режимы порто-франко были установлены и в некоторых других городах Российской империи, а с 25 декабря 1862 г. порто-франко было учреждено в тогда ещё Приморской области, в г. Владивостоке, и просуществовало до 1 марта 1909 г. [см. 1–2, 7–9, 12–13].

Напомним, что Приамурье и Приморье Россия получила согласно Айгунскому договору 1858 года, и при этом сразу же перед тогдашним правительством России встал вопрос о хозяйственном освоении полученных территорий. Трудности колонизации региона, вызванные его оторванностью от развитых центров Российской империи, стали, на наш взгляд, одной из основных причин создания здесь режима беспошлинной торговли, тем более, что именно порты долгое время являлись главными центрами освоения территории, а таможенная и пограничная охрана практически отсутствовала (заметим, правда, что беспошлинная торговля иностранными товарами в Приморской области отменена только в отношении спирта, вин, табака и сигар) [см. 2, 5].

Система порто-франко во Владивостоке должна была обеспечить заграничными товарами промышленного и сельскохозяйственного производства жителей края при отсутствии местного производства и надёжных путей сообщения, которые позволяли бы поставлять товары из европейской России (это был, прежде всего, морской транспорт, так как железной дороги – Транссиба – пока ещё не существовало). К тому же в то время порто-франко уже действовало в Одессе, принося городу и его жителям весьма положительные результаты.

Справедливости ради нужно сказать, что создание «сети» порто-франко (с различным правовым и экономическим режи-

мом) на российском Дальнем Востоке началось 27 августа 1828 года, когда Сенатским указом о разрешении на Камчатке заграничной торговли был установлен режим порто-франко на Камчатке. Согласно этому Указу, на 10 лет было разрешено беспошлинно ввозить на Камчатку иностранные товары (кроме чая, рома, водки и других крепких напитков), а также беспошлинно вывозить российские товары (кроме монет и ассигнаций) [см. 7, с. 58–59].

1 ноября 1856 года и 4 ноября 1857 года была разрешена беспошлинная иностранная торговля в портах Приамурского края, на устьях Амура и вверх по реке. 22 декабря 1860 года режим свободной торговли иностранными товарами был распространён и на все порты Приморской области Восточной Сибири «для упрочения поселений по Уссури, для большего обеспечения потребностей жителей Охотска и Петропавловска». В 1862 году режим порто-франко был установлен и в портах Дуэ, Косунае, Де-Кастри, Владивостоке и гаванях Св. Ольги и Новгородской, а в 1869 году был разрешён беспошлинный ввоз иностранных товаров через Аянский и другие порты Охотского моря [см. 7, с. 60–61; 12, с. 45–48].

Этот режим привлекал как зарубежный товар, так и иностранные инвестиции. Так, например, только за период с 1883 года по 1899 год объём грузооборота Владивостока увеличился с 47,8 тыс. т. до 333,3 тыс. т., или почти в 7(!) раз. Современники отмечали, что во Владивостоке «всякая вообще американская вещь стоит втрое дешевле, чем в Америке» [1]. Именно тогда Приамурье стало эффективным сельскохозяйственным регионом, чему немало способствовал режим порто-франко. Увеличились темпы освоения региона и снабжения российской армии, в особенности, военно-морского флота. К тому же Россия утвердилась в дальневосточном регионе. Благодаря режиму порто-франко экономика региона была создана с нуля: до этого, по сути, не было ни рынка, ни капитала, ни рабочей силы.

Одной из главных особенностей дальневосточного порто-франко было распространение режима беспошлинной торговли на огромную территорию Восточной Сибири. Административно вошедшее в 60-е годы XIX в. в состав Российской империи, Приамурье многие десятилетия существовало вне ее таможенной границы, которая вплоть до 1900 г. проходила в районе оз. Байкал. Именно здесь была устроена так называемая таможенная линия, обозначившая на долгие годы самую восточную таможенную черту России [см. 4–5].

Коренной поворот во всей приамурской торговле произошел с открытием весной 1880 г. регулярного пароходного сообщения между Одессой и Владивостоком. Везённые морем во Владивосток товары стали теперь проникать по Амуру вплоть до Благовещенска, а сухопутный привоз их почти прекратился. Главным преимуществом нового торгового пути, несомненно, было сокращение сроков доставки товаров из Европейской России. Морской путь давал выигрыш во времени по сравнению с сухопутной доставкой через Сибирь: до Владивостока – 255 дн., Николаевска – 211, Хабаровска – 176 и Благовещенска – 159 дн. При этом если доставка одного пуда груза из Москвы до Владивостока через Сибирь обходилась 10 руб., то стоимость морской доставки этого же пуда из Одессы во Владивосток составляла всего 2 руб. 27 коп. Как следствие – все привозимые отечественные товары подешевели на 30%, что благотворно сказалось на общей структуре цен, вызвав и удешевление иностранных товаров, которые доставлялись всегда исключительно морем и выигрывали в цене с отечественными аналогами именно благодаря низким фрахтам [см. 2].

К этому времени также стало очевидным, что, стимулируя импорт, порто-франко не давало развиваться местному производству и не приносило таможенных доходов. С введением в эксплуатацию морского сообщения Одесса – Владивосток и Великого сибирского железнодорожного пути (Транссиба), по которому теперь можно было доставлять отечественный товар, порто-франко не только потеряло свою актуальность, но и стало тормозить развитие отечественного производства и торговли. Если изначально этот режим устанавливался в целях скорейшего освоения территорий, улучшения качества жизни населения, то теперь этот вопрос перешел в плоскость государственных фискальных интересов. Промышленники европейской части России проявляли все большую заинтересованность к Дальнему Востоку как рынку сбыта своих товаров, а фискальные органы были заинтересованы в получении таможенных платежей. В частности, за отмену порто-франко выступил и министр финансов С.Ю. Витте, отметив: «В первое время по присоединении к России Приамурский край, лишенный всякого общения с остальной Россией при отсутствии путей сообщения, естественно, был на положении вольной колонии, так как необходимо было облегчить местным жителям снабжение всеми необходимыми предметами потребления. Но с постройкой Сибирской железной дороги условия эти

совершенно изменились: стал возможен подвоз товаров сухим путем, и, таким образом, уединенная прежде окраина вошла в экономическое общение с остальной империей» [цит. по: 2].

В итоге, 15 мая 1900 года постановлением «Об устройстве таможенного надзора в Приамурском крае» здесь были созданы таможенные учреждения, 10 июня 1900 года был принят закон об обложении таможенной пошлиной иностранных товаров, привозимых в Приамурский край, что само по себе стало отменой режима порто-франко в Приамурье [см. 4].

Однако уже в 1902 году появился проект создания «вольной гавани» во Владивостоке. Согласно этому проекту, «вольная гавань» устанавливалась: «1) для *беспошлинного* склада и хранения (с разбивкой, сортировкой и перекупоркой мест) всякого рода иностранных товаров, привозимых к Владивостокскому порту: а) *специально-транзитных*, направляемых через Владивосток из местностей заграничных или же внутренних, но лежащих вне черты таможенного обложения Приамурского края, безразлично как в районы заграничные, так и внутренние, но изъятые из пошлинного обложения; б) складочных, получаемых во Владивостоке в виде запасов на случай сбыта на внутренних или заграничных рынках; и 2) для склада русских товаров, вывозимых за границу, с возвратом акциза или пошлины за употребленный на выделку их материал» [7, с. 63], а также для беспошлинного складирования и хранения иностранных товаров: специально-транзитных, проходящих через Владивосток из местностей, находящихся вне черты таможенного обложения Приамурского края, и складочных, а также для склада отечественных товаров, вывозимых за границу, с возвратом пошлины на сырье [см. там же, с. 63–66]. Согласно п. 13 «Проекта учреждения вольной гавани Владивостока 1902 г.»: «Вольная гавань остается закрытой с захода солнца до его восхода. Рабочие в этот промежуток времени не впускаются и не выпускаются, а пакгаузы запираются. Работы в Вольной гавани на воде производятся только специально приписанными к Вольной гавани баржами и шлюпками; посторонние плавающие средства, без специального разрешения таможни, в Вольную гавань вообще не допускаются; равным же образом никаким баржам, катерам и шлюпкам выходить из Вольной гавани без специального пропуска таможенного управления не разрешается. Выпуск товаров из Вольной гавани производится только в установленное таможенным уставом время.

Примечание: Ночная нагрузка и разгрузка на судах могут производиться не иначе, как каждый раз с предварительным письменным объявлением об этом таможене» [7, с. 66]. Однако реализовать данный проект так и не было суждено.

Окончательно вопрос был закрыт 1 марта 1909 года, когда вступил в силу Закон Государственной Думы о закрытии порто-франко по привозу иностранных товаров в Приамурское генерал-губернаторство и Забайкальскую область Иркутского генерал-губернаторства [см. 7, с. 67–70; 13, с. 73–74].

К этому времени, несмотря на действительно мощный экономический подъём территории порто-франко и вокруг неё, стали проявляться и негативные тенденции существования порто-франко во Владивостоке. Такими стали, в частности, сдерживающие факторы экономического развития Приморской области и Приамурья, необходимость таможенного досмотра любого товара (даже небольшой партии) как местного, так и иностранного производства, увеличение численности и расходов на содержание таможенной службы для борьбы с контрабандой и контрабандистами, и, конечно, практически полное отсутствие таможенных сборов для пополнения государственного бюджета [см. 1–2, 5].

Новая страница для продолжения истории (а говоря прямо – для возрождения идеи свободного порта) порто-франко во Владивостоке была открыта выступлением Президента России В.В. Путина 4 декабря 2014 г. в его ежегодном послании Федеральному Собранию, на котором он заявил: «Предлагаю предоставить Владивостоку также статус свободного порта с привлекательным, облегчённым таможенным режимом. Напомню, что такая возможность предусмотрена в отношении Севастополя и других портов Крыма» [6].

Вместе с тем, несмотря на проведённую Минвостокразвития РФ более, чем 6-месячную трудоёмкую и тяжёлую работу, до сих пор остаются без ответа наиболее важные, так сказать, фундаментальные, вопросы: что, собственно, представляет собой свободный порт, и отличается ли его организационно-экономическое и правовое содержание от понятия «порто-франко» (в данном контексте мы понимаем их как синонимы)? В чём всё-таки заключается сверхзадача (а также задачи) его создания? Для кого и/или для чего он создаётся? И – наиболее важное (и, возможно, крамольное по отношению к сегодняшнему «одобряемскому» и «мэйн-стримовскому», так сказать, пропортофранковскому движению) – а нужен ли нам сво-

бодный порт Владивосток (порто-франко Владивосток) «здесь и сейчас»? Именно от того, как будут ставиться и решаться (или уже решаются?) эти вопросы, выражающие чьи-либо конкретные (в т.ч. скрытые) интересы, будут решаться (быстрее, «проще», прозрачнее, эффективнее, понятнее и т.д.) и другие, обеспечивающие их исполнение. Аргументы в пользу и того, или другого подхода, представляемые различными сторонами, очевидно, не убеждают ни тех, ни других. Что же в итоге – опять «практика – критерий истины»? Но как она реализуется (и чего стоит) в условиях России мы с Вами могли уже убедиться также, как и в том, что, возможно, мы уже опоздали с созданием порто-франко и теперь пытаемся «успеть», «впрыгнуть в последний вагон», «догнать и перегнать» наиболее продвинутые в этом отношении страны. Вспомним в связи с этим, что история учит нас тому, что её не учат, или, всё-таки, как говорил Наполеон Бонапарт, «On s'engage, et puis... on voit (Сначала надо ввязаться в серьёзный бой, а там уже видно будет)»? [11].

Наиболее важными проблемами, которые необходимо решить при создании свободного порта (порто-франко) Владивосток, на наш взгляд, являются создание и встраивание, прежде всего, в интересы России, этой подсистемы региональной экономики в действующий механизм регионального производства товаров и услуг и его интеграция в международную систему разделения и кооперации труда и движения товарных потоков. Основными и наиболее сложными задачами при этом, по нашему мнению, станут следующие: разработка организационно-административного механизма (регламента) функционирования свободного порта (порто-франко); создание финансово-экономического и социального механизма свободного порта; проработка правовых норм и положений, обеспечивающих функционирование порто-франко и защиту интересов инвесторов и резидентов; создание привлекательного таможенного и налогового режима; решение стратегических социально-политических и гуманитарных задач развития российского Дальнего Востока и Сибири.

Формирование такой зоны – не только тактический ход, связанный с санкциями, но и попытка в современных условиях не оказаться «за бортом» перспектив и основных трендов развития зарубежной экономики Северо-Восточной Азии (прежде всего, КНР, Республики Корея, Японии, Сингапура, Гонконга и др.) и всего АТР, тяготеющего ко всему Евразийскому экономическому сообществу.

Если говорить об экономическом содержании и экономической природе свободного порта, то, очевидно, нужно признать, что он в своё время явился одной из самых первых, и (что вполне понятно) наиболее простых форм свободных экономических зон (СЭЗ), которые в данном случае выступают как базовые, коренные понятия, включающие в себя в качестве основного признака определения категорию (особая) «зона» или «территория».

В современной мировой экономике, особенно в последние десятилетия, активно начали развиваться интеграционные процессы, которые привели к тому, что СЭЗ стали превращаться из по существу экономических систем производственно-распределительного типа, международной кооперации и разделения труда в экономические системы интеграционной направленности. Это привело к тому, что последние стали последовательно принимать формы зон международной свободной торговли, таможенных союзов, общего рынка и полноценных экономических союзов. Движение факторов производства в таких СЭЗ, как известно, подчиняется общим экономическим законам: капитал переливается туда, где дешевле рабочая сила, выше уровень технологии, ниже издержки и т.п., т.е. туда, где они могут быть использованы более эффективно. Результатом такого обмена стали выравнивание качества и цен факторов производства сначала внутри самих СЭЗ, а затем через международный обмен товарами и услугами и в масштабах региональной и мировой экономики.

Учитывая современные тенденции в создании и развитии СЭЗ, находящихся на территории большинства стран мира, было бы, на наш взгляд, правильным дополнить действующую классификацию СЭЗ мононациональными (международными) интеграционными СЭЗ, расположенными на территории одного государства и действующими по его законам, а также и международными (приграничными) СЭЗ, охватывающие территорию группы государств и действующие по общим для них правилам с целью совместной деятельности, освоения и использования имеющихся ресурсов и (общей) инфраструктуры. Развитие таких зон стало, по нашему мнению, следствием глобализации и интернационализации мировой экономики. Поэтому, с нашей точки зрения, можно говорить ещё об одном виде СЭЗ – международных интеграционных зонах экономического сотрудничества – МИЗЭС (приграничных, трансграничных, интеграционных международных зонах и зонах международного экономического сотрудничества).

Примером таких зон, в частности, может служить проект МИЗЭС Туманцзян на границе Китая, КНДР и России, а также приграничные МИЗЭС на границе Китая и Вьетнама.

Очевидно, что для того, чтобы пройти непростой и небыстрый путь от свободного порта до МИЗЭС, нужны «выходы», т.н. «окна» и «двери», первое из которых на западе «прорубил» в XVIII в. Пётр I, а в XIX в. – на востоке – Александр II. Закрытая в XX в. императорская «дверь» порто-франко во Владивостоке может быть открыта новой демократической Россией как «президентская дверь» в новый XXI век – век Азии, век Арктики, век Океана, век России.

Список литературы

1. Гарусова Л.Н. Российско-Американские региональные отношения на Дальнем Востоке: история и современность: монография. URL: http://abc.vvsu.ru/Books/m_rosamo/default.asp (дата обращения 27.05.2015).
2. Данилов А. Порто-франко во Владивостоке: история повторяется? URL: <http://www.sluzhuotechestvu.info/index.php/gazeta-sluzhu-otechestvu/2014/dekabr-2014/item/1396-porto-franko-vo-vladivostoke-istoriya-povtoryaetsya.html> (дата обращения 02.06.2015).
3. Левицкая Н. Статус порто-франко. При каких обстоятельствах Одесса лишилась его? URL: <http://www.bolshoyvopros.ru/questions/804101-status-porto-franko-pri-kakih-obstojatelstvah-odessa-lishilas-ego.html> (дата обращения 28.05.2015).
4. Об устройстве таможенного надзора в Приамурском крае. Высочайше утвержденное мнение Государственного Совета об устройстве таможенного надзора в Приамурском крае. Дело об устройстве таможенного надзора в Приамурском крае: 21 октября 1899 года – 15 мая 1900 года. – СПб, Государственный Совет. 1900. – 214 с. URL: <http://geoamur.pf/sources/history/docs/docs-x=1900S001.php> (дата обращения 27.05.2015).
5. Печерица В.Ф. Некоторые аспекты становления таможенной службы на Дальнем Востоке в начале XX века // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. – 1997. – № 1. – С. 120–125.
6. Послание Президента РФ Федеральному Собранию (04 декабря 2014 г.). URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_171774/ (дата обращения 26.04.2015).
7. Тихоокеанская Россия: опыт прошлого – взгляд в будущее: Сборник материалов международной научно-практической конференции, посвященной 100-летию отмены порто-франко на Дальнем Востоке (2–4 марта 2009 г.) / сост. и предисл. Д.А. Литошенко, общ. ред. Н.А. Беляева, Д.А. Литошенко. – Владивосток: Мор. гос. ун-т, 2009. – 73 с.
8. Троицкая Н.А. Тоска по порто-франко // Россия и АТР. – 1995. – № 4. – С. 48–53.
9. Троицкая Н.А. «Порто-франко» на Дальнем Востоке // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. – 1998. – № 2. – С. 154–160.
10. Фисенко А.И., Хамаза Е.А. Создание порто-франко во Владивостоке: содержание, условия, возможные формы реализации // Современные проблемы науки и образования. – 2015. – № 1; URL: <http://www.science-education.ru/121-19402> (дата обращения: 29.05.2015).
11. Цитаты. URL: <http://citaty.info/quote/man/12761> (дата обращения 30.05.2015).
12. Щеглов В.В. Из истории порто-франко на Северном Сахалине // Сахалинская молодежь и наука: (Материалы 1-й межвузовской научно-практической конференции сту-

дентов и молодых ученых Сахалинской области. 11–12 марта 1997 г.). Вып. 1. – Южно-Сахалинск, 1997. – С. 45–48.

13. Яковлева О.А. Вопрос о закрытии порто-франко на Дальнем Востоке в законодательной деятельности Государственной Думы в начале XX века // Вестник Новгородского государственного университета им. Ярослава Мудрого. – 2006. – № 39. – С. 72–74.

References

1. Garusova L.N. Rossijsko-Amerikanske regionalnye ot-nosheniya na Dalnem Vostoke: istoriya i sovremennost: mono-grafija. URL: http://abc.vvsu.ru/Books/m_rosamo/default.asp (data obrashhenija 27.05.2015).

2. Danilov A. Porto-franko vo Vladivostoke: istoriya pov-torjaetsja? URL: <http://www.sluzhuotechestvu.info/index.php/gazeta-sluzhu-otechestvu/2014/dekabr-2014/item/1396-porto-franko-vo-vladivostoke-istoriya-povtoryaetsya.html> (data obrashhenija 02.06.2015).

3. Levickaja N. Status porto-franko. Pri kakih obstojatelstvah Odessa lishilas ego? URL:<http://www.bolshoyvopros.ru/questions/804101-status-porto-franko-pri-kakih-obstojatelstvah-odessa-lishilas-ego.html> (data obrashhenija 28.05.2015).

4. Ob ustrojstve tamozhennogo nadzora v Priamurskom krae. Vyschajshe utverzhdennoe mnenie Gosudarstvennogo Soveta ob ustrojstve tamozhennogo nadzora v Priamurskom krae. Delo ob ustrojstve tamozhennogo nadzora v Priamurskom krae: 21 oktjabrja 1899 goda – 15 maja 1900 goda. SPb, Gosudarstvennyj Sovet. 1900. 214 p. URL: [http://geoamur.rf/sources/history/docs/docs-x=1900\\$001.php](http://geoamur.rf/sources/history/docs/docs-x=1900$001.php) (data obrashhenija 27.05.2015).

5. Pecherica V.F. Nekotorye aspekty stanovlenija tamozhennoj sluzhby na Dalnem Vostoke v nachale HH veka // Tamozhennaja politika Rossii na Dalnem Vostoke. 1997. no. 1. pp. 120–125.

6. Poslanie Prezidenta RF Federalnomu Sobraniju (04 dekabrja 2014 g.). URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_171774/ (data obrashhenija 26.04.2015).

7. Tihookeanskaja Rossija: opyt proshlogo vzgljad v budshhee: Sbornik materialov mezhdunarodnoj nauchno-prak-

ticheskoj konferencii, posvjashhennoj 100-letiju otmeny porto-franko na Dalnem Vostoke (2–4 marta 2009 g.) / sost. i predisl. D.A. Litoshenko, obshh. red. N.A. Beljaeva, D.A. Litoshenko. Vladivostok: Mor. gos. un-t, 2009. 73 p.

8. Troickaja N.A. Toska po porto-franko // Rossija i ATR. 1995. no. 4. pp. 48–53.

9. Troickaja N.A. «Porto-franko» na Dalnem Vostoke // Tamozhennaja politika Rossii na Dalnem Vostoke. 1998. no. 2. pp. 154–160.

10. Fisenko A.I., Hamaza E.A. Sozdanie porto-franko vo Vladivostoke: sodержanie, uslo-vija, vozmozhnye formy realizacii // Sovremennye problemy nauki i obrazovanija. 2015. no. 1; URL: <http://www.science-education.ru/121-19402> (data obrashhenija: 29.05.2015).

11. Citaty. URL: <http://citaty.info/quote/man/12761> (data obrashhenija 30.05.2015).

12. Shheglov V.V. Iz istorii porto-franko na Severnom Sahaline // Sahalinskaja molodezh i nauka: (Materialy 1-j mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoj konferencii studentov i molodyh uchennyh Sahalinskoj oblasti. 11–12 marta 1997 g.). Вып. 1. Juzhno-Sahalinsk, 1997. pp. 45–48.

13. Jakovleva O.A. Vopros o zakrytii porto-franko na Dalnem Vostoke v zakonodatelnoj dejatelnosti Gosudarstvennoj Dumy v nachale XX veka // Vestnik Novgorodskogo gosudarstvennogo universiteta im. Jaroslava Mudrogo. 2006. no. 39. pp. 72–74.

Рецензенты:

Останин В.А., д.э.н., профессор кафедры экономической теории Владивостокского филиала Российской таможенной академии, г. Владивосток;

Зеленцов В.В., д.и.н., профессор кафедры управления морским транспортом Морского государственного университета им. адм. Г.И. Невельского, г. Владивосток.