

Литература

1. Армишев, А.А. Роль Китая в современном развитии Африки: механизмы влияния и противоречия сотрудничества // Географическое изучение территориальных систем: материалы IX регион. науч.-практ. конф. - Пермь, 2014. - С. 174-177.
2. Ковальчук, А.П. Как мир помогает Африке // Азия и Африка сегодня. - 2013. - №5. - С.9-17.
3. Рошин, Г.Е. Международные корпорации в Африке /// Азия и Африка сегодня. - 2013. -№12. - С.30-33.
4. Global 2000 [электронный ресурс]. URL: www.forbes.com/global2000/list / (дата обращения: 25.03.2015).
5. The Mutual Review of Development Effectiveness in Africa: Promise & Performance. 2014 [электронный ресурс]. URL: http://unctad.org/en/PublicationChapters/wir2014ch2_en.pdf (дата обращения: 5.04.2015).
6. World Investment Report. 2014 [электронный ресурс]. URL: <http://unctad.org/en/pages/DIAE/World%20Investment%20Report/WIR-Series.aspx> (дата обращения: 5.04.2015).

ПЕРСПЕКТИВЫ СОЗДАНИЯ ТЕРРИТОРИЙ ОПЕРЕЖАЮЩЕГО РАЗВИТИЯ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ РОССИИ

Бабоченков А.С.

Саратовский государственный университет, г. Саратов

E-mail: ababochenkov@yandex.ru

Дальний Восток России – регион, требующий особого внимания федеральных властей, как в сфере демографической, так и экономической политики. Значительное сокращение населения в 1990-2010 гг. затронуло все субъекты этого региона. Так, за данный период с Чукотки выехали 75% населения, из Магаданской области – 60%, Камчатский край потерял 33% жителей в результате миграции, Сахалинская область и Якутия – по 25% [1]. В последние пять лет ситуация несколько улучшилась, но все равно в регионе наблюдается миграционная убыль населения, пусть и при естественном приросте населения. Происходит концентрация населения в крупных и средних городах Дальнего Востока за счет средних и малых городов. Во многом эти процессы обусловлены экономическими причинами, недостатком региональных «точек роста», особенно связанных с обрабатывающими, высокотехнологичными производствами. Безусловно, развитие промышленности в регионе сдерживается более высокими транспорт-

ными издержками в структуре себестоимости продукции по сравнению с другими регионами России. Это ставит перед федеральными и региональными властями задачу создания более гибких механизмов формирования эффективной экономики в субъектах Дальнего Востоке, создания производств с высокой добавленной стоимостью, повышения уровня доходов населения вследствие этого и создания условий высокого качества жизни, способного как повысить естественный прирост, так и привлечь специалистов из других регионов страны и, возможно, азиатских стран-соседей.

Одним из таких механизмов является создание территорий опережающего развития (ТОР) на Дальнем Востоке страны. В Федеральном законе, принятом в конце 2014 года, под территорией опережающего социально-экономического развития понимается часть территории субъекта РФ, включая закрытое административно-территориальное образование, на которой установлен особый правовой режим осуществления предпринимательской и иной деятельности в целях формирования благоприятной среды для привлечения инвестиций, обеспечения ускоренного развития экономики и создания комфортных условий для обеспечения жизнедеятельности населения.

К настоящему времени одобрено создание трех ТОР, двух – в Хабаровском крае и одной – в Приморском. Специализация ТОР «Хабаровск» - промышленная, транспортно-логистическая, пищевая; ТОР «Комсомольск» (г. Комсомольск-на-Амуре) – промышленная; ТОР «Наеждинское» (г. Артем) - транспортная, легкая и пищевая промышленность. Для создания инфраструктуры первых ТОР потребуется бюджетное финансирование в размере 6,2 млрд. рублей. Частные инвестиции (на начальном этапе) составят 50,48 млрд. рублей. Это позволит создать порядка 7 тысяч новых высокопроизводительных рабочих мест, получить до 2025 года дополнительно 16 млрд. рублей налогов и взносов [2]. Объем и соотношение бюджетных и частных инвестиций можно видеть на рисунке 1.

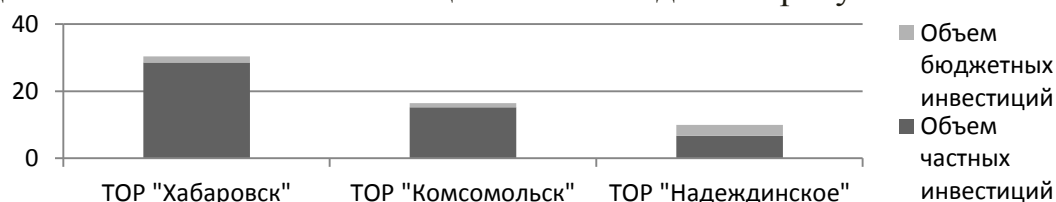


Рисунок 1. Инвестиции в создание ТОР Дальнего Востока России, млрд. рублей

Если грамотно подойти к созданию благоприятного инвестиционного климата в ТОРах, они, несомненно, станут локомотивами для развития Дальнего Востока как привлекательного региона России не только с экономической, но и с социально-демографической точки зрения.

Создание ТОР вместо ОЭЗ должно означать сущностный, а не только формальный переход к новому этапу развития. Для этого необходим учет интересов властных структур, хозяйствующих субъектов (в том числе не только крупного, но и среднего и малого бизнеса), зарубежных компаний и инвесторов, а также населения. Несомненно, ТОР как институт региональной политики способны показать высокую отдачу и эффективность в условиях крайне малой реализации природно-ресурсного, экономического потенциалов Дальнего Востока.

Литература

1. Мкртчян Н.В. Города востока России "под натиском" демографического сжатия и западного дрейфа / Переселенческое общество Азиатской России: миграции, пространства, сообщества. Рубежи XIX-XX и XX-XXI вв. Иркутск, "Оттиск", 2013. с. 41-61.
2. Хабаровск, далее везде/ «Российская газета» - Столичный выпуск №6601 (30).

МИРОВОЙ ОПЫТ РАЗВИТИЯ БЮДЖЕТНЫХ ПАССАЖИРСКИХ АВИАПЕРЕВОЗОК И ПЕРСПЕКТИВЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОТРАСЛИ В РОССИИ

Бурмистров Г. В.

Санкт-Петербургский государственный университет,

г. Санкт-Петербург,

E-mail: g.burmistrov@hotmail.com

Исследуя развитие бюджетной авиации, становится понятным, что для традиционных авиакомпаний она является серьезным конкурентом. Свобода ее деятельности постоянно ущемляется. Тем не менее за более чем полувековой период конкурирования с традиционными авиакомпаниями в США и чуть позднее в Европе бюджетные перевозчики нашли свою нишу в территориальной авиатранспортной системе.

Хотя бюджетные авиаперевозчики в США возникли довольно давно, их рост был невероятно медленным на внутреннем рынке первое время. До отмены госконтроля в 1978 году, существовали только три бюджетных перевозчика в Соединенных Штатах.