Таким образом, население Узбекистана стареет, а существующая система социальной защиты и пенсионного обеспечения населения в недостаточной степени адаптированы к этой тенденции. В связи с вышесказанным, складывается определенный риск значительной нагрузки на пенсионный фонд и здравоохранение в долгосрочной перспективе. В этой связи на наш взгляд необходимо:

Во-первых, несмотря на высокий уровень трудоспособного населения постепенно повышать пенсионный возраст (для женщин 60 лет, для мужчин 63 года). Так как, ожидаемая продолжительность жизни в республике в 1991 году возросла с 66,4 лет, до 73,8 лет в 2016 году. Поэтому учитывая продолжительность жизни после выхода на пенсию и экономический рост, который напрямую коррелирует с повышением благосостояния населения, рано или поздно мы придём к постепенному повышению пенсионного возраста.

Во-вторых, для предотвращения нарушения устойчивости пенсионной системы в долгосрочной перспективе следует обеспечить опережающий рост численности занятых в экономике по сравнению с ростом численности пожилого населения.

В-третьих, в целях стимулирования накопления средств для обеспечения пенсионных выплат целесообразно совершенствовать рыночные механизмы, способствующие увеличению накопительной части пенсионного обеспечения населения. В частности, возможно пересмотреть систему изменения порядка перерасчета пенсий.

В четвертых, разработать и создать действенную политику планирования семьи, в которой будут применяться методы просвещения и сохранения репродуктивного здоровья молодых семей, а также создать систему страхования здоровья населения.

В-пятых для более эффективного регулирования демографических процессов и ситуации на рынке труда, провести перепись населения Республики Узбекистан.

1. Мирзиёев Ш.М. «Послание Президента Республики Узбекистан Олий Мажлису» 22.12.2017.
2. Материалы Государственного комитета по статистике Республики Узбекистан
3. Абдурахманов К.Х. Проблемы занятости в инновационной экономике// Наука и практика т.30 №2. 2018 с.15.
4. Абдурахманов К.Х., Зокирова Н.К. Обеспечение достойного труда для молодежи // Экономика и современный менеджмент: теория и практика.-2016.№11 (62) с.112-119.
5. Тула Н.Б. Взаимосвязь демографических процессов и трудового потенциала Республики Узбекистан// Экономический анализ: теория и практика, 2018, т. 17, вып. 3, с. 491.
6. <https://countrymeters.info/ru/World>

Бурханов С.Б., Кучеренко Л.В.

**Анализ развития социально - экономического проекта «Свободный порт
Владивосток»**

*Дальневосточный государственный технический рыбохозяйственный
университет
(Россия, Владивосток)*

doi 10.18411/scc-09-2018-19

idsp 000001:scc-09-2018-19

Аннотация

Авторы проанализировали реализацию проекта «Свободный порт Владивосток». Рассмотрена роль морского транспорта в решении транспортных проблем. Показана динамика расширения географии и экономических показателей проекта.

Ключевые слова: проект, морской транспорт, грузооборот, резидент, инвестиции.

Abstract

The authors analyzed the implementation of the project "Free Port Vladivostok". The role of sea transport in solving transport problems is considered. The dynamics of geography expansion and economic indicators of the project is shown.

Keywords: project, sea transport, cargo turnover, resident, investments.

Процессы развития мирового производства определяются глобализацией международной торговли, предполагающей беспрепятственное перемещение ресурсов и товаров.

В настоящее время в перевозках внешнеторговых грузов ведущая роль принадлежит морскому транспорту с использованием большегрузных контейнеровозов. Благодаря быстродействию, экономичности, безопасности и удобству этот вид транспорта со временем получил большую популярность в мире [1]. Актуальность транспортных проблем подтверждается тем, что согласно имеющимся оценкам в настоящее время в России транспортные издержки составляют 15 – 20 % стоимости производимой продукции против 7 – 8 % в развитых странах. Причём затраты на перевозные услуги морским транспортом - 2 %, воздушным - 3%, автомобильным - 7% , железнодорожным - 87% [2].

Морской транспорт Приморского края является одной из важнейших отраслей его специализации. Морские порты Приморского края являются фактически торговыми воротами России в Азиатско-Тихоокеанском регионе (АТР). Однако потенциал морских портов используется не полностью.

Цель настоящей работы состоит в анализе развития проекта «Свободный порт Владивосток» в концепции развития морского транспорта Приморского края.

Свободные порты в системе мировых хозяйственных связей рассматриваются как фактор ускоренного экономического роста за счёт мобилизации инвестиций, активизации мирового товарооборота, обмена технологиями и информацией.

В декабре 2014 года президент России В.В.Путин предложил в своем послании Федеральному Собранию предоставить Владивостоку статус Свободного порта. 13 июля 2015 года был подписан Федеральный закон № 212-ФЗ «О свободном порте Владивосток», который вступил в силу 12 октября 2015 года. Свободный порт Владивосток (СПВ) – это один из ключевых проектов, направленный на ускоренное развитие города Владивостока, Приморского края и Дальневосточного региона в социально- экономическом направлении.

Главной задачей СПВ является установление особых мер государственной поддержки предпринимательской деятельности с целью первоочередного развития экспортно-импортных операций субъектов внешнеэкономической деятельности и наращивания товарооборота, проходящего через восточные порты России. Это повлечет за собой новые инвестиции на развитие портовой инфраструктуры [3].

В 2015 году СПВ занимал четвертую часть территории Приморского края. Площадь территории составляла 38 тыс. квадратных километров. Новый экономичный режим был создан на территории 16 муниципальных образований Приморского края. В СПВ вошли: городские округа (Артёмовский, Владивостокский, Большой камень, Находкинский, Партизанский, Спасск - Дальний, Уссурийский), а также муниципальные районы (Надежденский, Лазовский, Октябрьский, Ольгинский, Партизанский, Пограничный, Хасанский, Ханкайский, Шкотовский).

К территории СПВ относятся морские порты международного значения и аэропорт «Кневичи». В зону действия СПВ входят два международных транспортных коридора: «Приморье - 1» (Харбин – Суйфень хе - Гродеково, морские порты Владивосток, Находка, Восточный – морские порты стран АТР) и «Приморье - 2» (Чаньчунь – Цилинь – Хунчунь – Махалино, морские порты Посъет, Зарубино – морские порты АТР).

Транзит грузов из северо-восточных провинций Китая в порты Приморья, с последующей отгрузкой на морские суда в страны АТР, позволил получить значительный экономический эффект.

В 2016 году по поручению президента В.В.Путина режим порто-франко был распространён на ключевые гавани Дальнего Востока: Ванинский муниципальный район, Корсаковский городской округ, Петропавловск - Камчатский, Певек, Лазовский муниципальный район. В 2018 году режим свободного порта распространён на Советско- Гаванский муниципальный район [4].

Анализ грузооборота морских портов Дальневосточного бассейна показал его умеренный рост с 2015 года по 2017 года 1.12 раза (с 171.0 до 191.7 млн. тонн). Согласно статистике Ассоциации морских торговых портов по итогам 2017 года грузооборот порта Владивосток составил 17 млн. тонн, что выше показателей прошлого года на 18.2 %. На долю Владивостокского морского порта приходится 44% от всего грузооборота порта Владивосток и его грузооборот вырос на 33 % и достиг 7.5 млн. тонн. Это рекорд за 120 лет работы порта. Это удалось достичь за счёт модернизации портовой инфраструктуры [5]. Тенденция увеличения грузопотока очевидна, при этом увеличивается объём контейнерных перевозок. Явную заинтересованность показывает круизный флот потому, что растёт поток туристов, желающих посетить нашу страну и город Владивосток.

После опубликования Федерального закона «О свободном порте Владивосток» правительство РФ издало постановление от 20 октября 2015 года № 1123 «Об утверждении критериев отбора резидентов свободного порта Владивосток». На конец ноября 2015 года было всего лишь около двух десятков заявок на получение статуса резидента СПВ [6].

Анализ развития проекта показал динамику числа резидентов и инвестиций (таблица).

Таблица

Данные по изменению условий осуществления проекта СПВ

Год	Число резидентов	Инвестиции, млрд. руб.
2016	118	183
2017	217	300
2018	814	463

В настоящее время во всех морских портах края ведутся работы по модернизации и расширению производственных мощностей. Первоочередными задачами региона по развитию морского транспорта являются: реконструкция старых и строительство новых причалов, развитие портов, создание единой автоматизированной системы управления движения судов, приобретение транспортных средств. Одной из задач, рассмотренных на Восточном экономическом форуме во Владивостоке в сентябре 2018 года, была всесторонняя экспертная оценка экономического потенциала российского Дальнего Востока, а также повышение конкурентоспособности и инвестиционной привлекательности региона, как на российском, так и на международном уровне.

1. Управление грузовыми потоками в транспортно-логистических системах / Л.Б.Миротин, В.А.Гудков, В.В.Зырянов и др. Под ред. Л.Б.Миротина. - М.: Горячая линия – Телеком, 2010. 704 с.
2. Транспортные издержки: понятия и классификация [Электронный ресурс] - Режим доступа: [http://www/helpiks.org/9-19951.html](http://www.helpiks.org/9-19951.html) (Дата обращения 20.09.2018)
3. Красова Е.В., Ма Инсинь Свободный порт Владивосток: условия развития, перспективы, риски // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции прогноз, 2015. № 6(42). С.108-122.
4. Свободный порт Владивосток [Электронный ресурс] - Режим доступа: [http://www/minvr.ru/activity/svobodnyy-port-vladivostok/](http://www.minvr.ru/activity/svobodnyy-port-vladivostok/) (Дата обращения 22.09.2018)
5. Грузооборот морских портов России за 2017 год [Электронный ресурс] - Режим доступа: [http://www/rzd-partner.ru/wate-transport/reviews/obzor-gruzooborota-morskikh-portov-rossii-itogi-2017-goda/](http://www.rzd-partner.ru/wate-transport/reviews/obzor-gruzooborota-morskikh-portov-rossii-itogi-2017-goda/) (Дата обращения 20.09.2018)
6. Фисенко А.И., Хакмаза Е.А. Интересы и критерии отбора резидентов свободного порта Владивосток // Транспортное дело России, 2015. №5. С. 167-169.