



MESTRADO
ECONOMIA INTERNACIONAL E ESTUDOS
EUROPEUS

TRABALHO FINAL DE MESTRADO
DISSERTAÇÃO

O PORTO LIVRE DE VLADIVOSTOK: RAZÕES DA
ATRIBUIÇÃO DESTE ESTATUTO EM 2015

CARINA SOFIA MARQUES MORGADO

OUTUBRO - 2019

MESTRADO EM
ECONOMIA INTERNACIONAL E ESTUDOS
EUROPEUS

TRABALHO FINAL DE MESTRADO
DISSERTAÇÃO

O PORTO LIVRE DE VLADIVOSTOK: RAZÕES DA
ATRIBUIÇÃO DESTE ESTATUTO EM 2015

CARINA SOFIA MARQUES MORGADO

ORIENTAÇÃO:

PROFESSOR DOUTOR ANTÓNIO MENDONÇA

OUTUBRO – 2019

RESUMO

A existência de portos livres e de zonas económicas especiais é uma prática antiga no cenário internacional. Contudo, este tipo de zonas tem vindo a ganhar significância nas últimas décadas. Um porto livre constitui uma zona portuária, marítima, fluvial ou aérea, na qual é aplicado um regime aduaneiro, tributário, de investimento e de regulação administrativa especial, o qual, se total ou parcialmente gerido pelo Estado, deve respeitar as obrigações internacionais a que este está comprometido. As razões que podem levar à constituição de tal zona económica são várias, mas prendem-se, essencialmente, com necessidades de desenvolvimento regionais e expansão do comércio externo. O Porto Livre de Vladivostok, criado em 2015 por um período de vigência de 70 anos, não é exceção. A premência de desenvolver o Extremo Oriente Russo, cada vez mais desértico em termos populacionais e economicamente menos desenvolvido do que a região europeia da Rússia, foi uma das motivações por detrás desta decisão, em parte igualmente relacionada com a tentativa de aproximação da zona económica da Ásia-Pacífico, fruto das movimentações geopolíticas e geoeconómicas que se têm vindo a registar nas últimas décadas, nomeadamente o elevado crescimento económico destes países e a procura, por parte da Rússia, de um contrapeso político em relação aos EUA e económico em relação à Europa, após a crise económico-financeira de 2008-2009 e o conflito com a Ucrânia sobre a Península da Crimeia, verificando-se, efetivamente, uma reorientação para Oriente.

Palavras-chave: Porto livre, Zona Económica Especial, Vladivostok, Extremo Oriente Russo, Ásia-Pacífico

ABSTRACT

Free ports and special economic zones are an old practice on the international scene. Nonetheless, this type of zone has gained significance in recent decades. A free port is a seaport, an inland port or an airport in which a customs, tax, investment and special administrative regulation regime is applied, which, if totally or partially managed by the State, must respect the international obligations to which it is committed. The reasons that can lead to the constitution of such an economic zone are several, but, essentially, they are related to regional development needs and expansion of foreign trade. Vladivostok Free Port, created in 2015 for a period of 70 years, is no exception. The urgency of developing the decreasingly populated and economically underdeveloped Russian Far East, in comparison with the European region of Russia, was one of the motivations behind this decision, partly also related to the attempt to create closer ties with the Asia-Pacific economic zone, as a result of the geopolitical and geo-economic movements that have been taking place over the last decades, namely the relevant economic growth of these countries and Russia's search for a political counterweight to the US and an economic counterweight to Europe, following the economic and financial crisis of 2008-2009 and the conflict with Ukraine over the Crimea Peninsula, which led to a real reorientation towards the East.

Keywords: Free Port, Special Economic Zone, Vladivostok, Russian Far East, Asia-Pacific

AGRADECIMENTOS

Ao Professor António Mendonça, pela orientação e conselhos.

Ao Professor Luís Mah, pela sugestão para desenvolver este tema e bibliografia recomendada.

Aos meus pais e ao meu irmão, por todo o apoio que me deram.

Ao Rui, à Aline e à Diana, pelas palavras de encorajamento.

À Karolina, por todas as traduções que me ajudou a fazer.

ÍNDICE

1. Introdução	1
2. Enquadramento teórico e conceptual: porto, zona económica especial e porto livre	2
2.1. Definição de conceitos	2
2.2. Contextualização histórica	4
2.3. Fatores de sucesso e de fracasso	6
2.4. Enquadramento legal no âmbito do Direito Internacional	8
2.5. Vantagens e desvantagens	10
2.6. Síntese e conclusões do capítulo	10
3. Estudo de caso: porto livre de Vladivostok	12
3.1. Contextualização geopolítica e geoestratégica	15
3.2. Contextualização geográfica	17
3.3. Contextualização histórica	18
3.3.1. Vladivostok: uma porta de entrada para a Ásia-Pacífico	19
3.3.2. Vladivostok: a capital do Leste Selvagem	20
3.3.3. Vladivostok: de cidade fechada a pivô russo na Ásia-Pacífico	21
3.4. Estrutura socioeconómica	23
3.5. Síntese e conclusões do capítulo	26
4. Conclusão	27
Bibliografia	30

ÍNDICE DE FIGURAS

FIGURA 1 - Vladivostok na Ásia-Pacífico	13
FIGURA 2 - Território do Porto Livre de Vladivostok.....	14

ÍNDICE DE TABELAS

TABELA I – Distinção entre ZEEA e porto livre	11
---	----

ÍNDICE DE ABREVIATURAS

- APEC - Cooperação Económica na Ásia-Pacífico
EUA – Estados Unidos da América
GATS – Acordo Geral sobre o Comércio de Serviços
GATT – Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio
IDE – Investimento Direto Estrangeiro
MERCOSUL – Mercado Comum do Sul
NATO – Organização do Tratado do Atlântico Norte
OIT – Organização Internacional do Trabalho
OMC – Organização Mundial do Comércio
ONU – Organização das Nações Unidas
SCM – Acordo sobre Subsídios e Medidas Compensatórias
TRIM – Acordo sobre Medidas de Investimento Relacionadas com o Comércio
UE – União Europeia
UNCTAD – Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento
UNIDO – Organização das Nações Unidas para o Desenvolvimento Industrial
URSS – União das Repúblicas Socialistas Soviéticas
ZEE – Zona Económica Especial
ZEEA – Zona Económica Especial Avançada

1. INTRODUÇÃO

O estabelecimento de portos livres e de zonas económicas especiais tem origem num passado longínquo, tendo, recentemente, vindo a ganhar cada vez mais destaque no cenário internacional, seja pelo seu número crescente, seja pelo aumento da interdependência entre as economias, derivado do fenómeno da Globalização. Nas últimas décadas, muitos foram os Estados que optaram pela concessão de regimes especiais a determinadas partes do seu território, com objetivos distintos, mas, na generalidade, visando um maior desenvolvimento dessas regiões e, em última instância, do país como um todo, pelo que se torna crucial perceber as suas características essenciais, bem como as razões subjacentes à sua constituição, de modo a aferir a possibilidade e as vantagens de atribuir regimes análogos a outras zonas portuárias.

Neste sentido, procurar-se-á analisar o caso da Federação Russa que, em 2015, criou o porto livre de Vladivostok, zona portuária mais oriental no seu espaço nacional e que já beneficiara de idêntico estatuto entre 1862 e 1909. A posição estratégica de Vladivostok, localizada na Ásia-Pacífico e numa região abundante em recursos naturais, porém subdesenvolvida, bem como a crescente tensão existente entre a Rússia e o Ocidente e consequente reorientação deste Estado para Oriente, numa procura de apoio político e salvaguarda económica, culminaram na escolha deste porto para a interpretação e aplicação dos conceitos em causa.

Por conseguinte, metodologicamente, pretender-se-á discutir os conceitos de *porto*, *porto livre* e *zona económica especial*, assim como as condições que se tornam essenciais para o seu sucesso e concretização, procurando, posteriormente, aplicá-los a um caso em concreto: o Porto Livre de Vladivostok, o qual, recorrendo-se a fontes primárias, secundárias e terciárias, será estudado através de uma análise de economia política, com o objetivo de compreender as razões que levaram à promulgação da Lei Federal nº212 “Sobre o Porto Livre de Vladivostok” de 13 de julho de 2015, pelo que se estabelece a seguinte pergunta de partida:

Quais as razões subjacentes à criação do Porto Livre de Vladivostok em 2015?

Deste modo, o presente trabalho encontrar-se-á estruturado em dois capítulos principais. No capítulo “2. Enquadramento teórico e conceptual: Porto, Zona Económica

Especial e Porto Livre”, procurar-se-ão definir os conceitos de *porto*, *porto livre* e *zona económica especial* (2.1.), perceber a sua génese histórica (2.2), entender os fatores que contribuem para o seu sucesso ou fracasso (2.3), analisar o seu enquadramento legal no âmbito do Direito Internacional (2.4.), bem como as possíveis vantagens e desvantagens para os envolvidos (2.5.). No capítulo seguinte: “3. Estudo de caso: Porto Livre de Vladivostok”, investigar-se-ão as estruturas geopolítica e geoestratégica (3.1.), geográfica (3.2.), histórica (3.3), e socioeconómica (3.4.) da Rússia, do Extremo Oriente e da zona portuária de Vladivostok em concreto. Relativamente à contextualização histórica, por se identificarem três fases distintas decisivas para o desenvolvimento do território em questão, o texto divide-se nos subcapítulos 3.3.1., quando Vladivostok era encarada enquanto uma porta de entrada para a Ásia-Pacífico e que coincide com os finais do século XIX e inícios do século XX, 3.3.2., quando Vladivostok era encarada enquanto a capital do Leste Selvagem e que abrange o período de governação dos Romanov, a guerra civil que se seguiu e a subsequente era da URSS, e 3.3.3., onde é analisado o fecho e posterior reabertura da cidade aos cidadãos soviéticos não-residentes e ao exterior. Posteriormente, no capítulo 4, apresentar-se-ão as principais conclusões do trabalho.

2. ENQUADRAMENTO TEÓRICO E CONCEPTUAL: PORTO, ZONA ECONÓMICA

ESPECIAL E PORTO LIVRE

2.1. DEFINIÇÃO DE CONCEITOS

Um porto é o lugar de contacto entre a terra e o espaço aquático ou aéreo, isto é, o local onde as linhas de transporte terrestre e marítimo e/ou fluvial se encontram e entrelaçam, providenciando serviços tanto ao *hinterland*, região interior adjacente ao porto e que lhe fornece atividades de negócio (United Nations ESCAP e Korea Maritime Institute, 2005), como à organização marítima (Weigend, 1958). Neste sentido, a sua função principal é a consignação e o transbordo (Anderson, 1934), ou seja, a transferência de bens e pessoas de navios de alto-mar para terra e vice-versa, pelo que uma maior capacidade de atração de tráfego indicia uma região envolvente mais rica e próspera (Weigend, 1958). Todavia, na literatura existente, alguns autores consideram a possibilidade de um porto poder ser, também, o lugar de contacto entre a terra e o espaço aéreo, incluindo-se aqui, claramente, o aeroporto (Lavissière *et al.*, 2014) e

desempenhando as mesmas funções referidas acima relativamente ao porto enquanto enquadrado no espaço aquático.

Por sua vez, uma zona económica especial (ZEE) constitui uma área geográfica demarcada, contida nas fronteiras nacionais de um Estado, onde são aplicadas regras de negócio e comércio diferentes das do restante território nacional (Farole e Akinci, 2011; Creskoff e Walkenhorst, 2009). Estas regras estão, sobretudo, relacionadas com as condições de investimento, comércio internacional, alfândega, tributação e ambiente regulatório (Farole e Akinci, 2011). No mesmo sentido, a Organização Mundial das Alfândegas, na Convenção de Quioto revista, na qual são propostas diretrizes e normas para este tipo de zonas, define uma zona livre enquanto parte do território de um Estado signatário onde quaisquer bens introduzidos sejam considerados, no que toca a impostos e taxas de importação, como não fazendo parte do território aduaneiro, sendo que o seu objetivo principal é a promoção do comércio, garantindo que as importações são isentas de taxas e direitos aduaneiros, o mesmo podendo acontecer com os produtos exportados, sendo que a criação de emprego, a atração de investimento, o aumento e diversificação das exportações, a entrada de capital e o desenvolvimento de atividades comerciais relacionadas, assim como transferências de capital e *spill-overs* de conhecimento e demonstrações de efeitos, são benefícios adicionais, tendo em mente o desenvolvimento de regiões desfavorecidas (Creskoff e Walkenhorst, 2009; United Nations ESCAP e Korea Maritime Institute, 2005; Tiefenbrun, 2013; Torres, 2007). Todavia, diferentes países atribuem diferentes nomenclaturas para definir zonas dentro do seu próprio território com características semelhantes.

Não obstante muitas vezes se fazer distinção, enquanto ZEEs, sobretudo, entre zonas de processamento de exportação com afrouxamento de leis ou regulações, modelo tradicional adotado por muitos países em desenvolvimento em algumas regiões do seu território e que são destinadas, maioritariamente, a indústrias de manufatura e de exportação, e zonas económicas especiais de larga escala, modelo mais recente, originário na China dos anos 80 do século XX, e que combina a atividade comercial e industrial com a residencial, uma ZEE pode definir um leque muito mais alargado de situações, nas quais se podem incluir, ainda, zonas de comércio livre, zonas de comércio externo, portos livres, entre outros, cada uma com contornos específicos, mas tendo todas, normalmente, o objetivo de atrair investimento, criar emprego e aumentar as exportações (Chiu *et al.*,

2011; Farole e Akinci, 2011; Tiefenbrun, 2013). Cada um destes diferentes tipos de ZEEs pode incluir, de alguma forma, uma zona portuária na sua constituição.

De um modo geral, um porto livre tem como objetivo estimular e facilitar o comércio e pode ser considerado enquanto uma zona portuária na qual não são aplicados direitos de importação e de exportação, sendo que os navios ou aeronaves de qualquer país aí podem atracar, carregar e descarregar, pagando apenas um preço moderado (Boyce, 1914). Enquanto que é possível encontrar zonas de comércio livre, com dimensão típica inferior a 50 hectares, a compreender zonas portuárias, uma vez que se localizam, tendencialmente, em portos de entrada, procurando desenvolver atividades comerciais e de entreposto, de modo a abastecer os mercados doméstico e de reexportação, tendencialmente, um porto livre, considerado enquanto ZEE, tem uma dimensão típica superior a 1000 hectares, abrangendo o porto propriamente dito e a área envolvente (Tiefenbrun, 2013), podendo, no entanto, existir casos de dimensão inferior, nomeadamente aqueles onde não existe uma população residente (Farole e Akinci, 2011; Anderson, 1934). Para além disso, no seio de um porto livre, é desenvolvida uma multitude de atividades e serviços com fins diversificados, como *marketing* e promoção, direção da cadeia de fornecimento, otimização fiscal e tecnologias da informação, de modo a alcançar os mercados interno, doméstico e de exportação (Farole e Akinci, 2011; Lavissière *et al.*, 2014), na medida em que os bens aí podem ser armazenados, reembalados e manufaturados antes de serem reexpedidos, isentos de quaisquer direitos aduaneiros e sem intervenção de oficiais da alfândega (Anderson, 1934). Assim, tendencialmente, estas zonas constituem grandes depósitos de armazenamento de bens (Boyce, 1914). Todavia, exceções podem ocorrer e alguns produtos podem não estar abrangidos por estas isenções, como aconteceu com o ópio nos portos francos de Singapura e de Hong Kong (Idem). Neste sentido, as funções de um porto livre podem resumir-se ao armazenamento, à disponibilização de infraestruturas para manufatura e pós-manufatura e à oferta de um leque alargado de serviços (Lavissière *et al.*, 2014).

2.2. CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA

Apesar de portos com características semelhantes já existirem desde a antiguidade (Tazzara, 2014; Lavissière *et al.*, 2014), o estabelecimento de portos livres tem o seu início no século XIV, nas cidades portuárias mediterrânicas (Jordaan e Wilson, 2014),

sendo Livorno considerado como o primeiro porto livre a ser instituído, no final do século XVI (Tazzara, 2014). Nesta cidade, os procedimentos burocráticos, formais e informais, foram tão decisivos para a formação do porto livre, como a própria legislação. Neste sentido, Livorno tornou-se famosa pelo seu regime de tolerância, pelas suas comunidades estrangeiras florescentes, pela simplicidade dos seus procedimentos aduaneiros e pela sua atmosfera de liberdade penetrante (Idem). Face a isto, outras cidades europeias optaram pela adoção de políticas semelhantes, como foi o caso de Nice, Trieste, Marselha, Tanger, Dunkirk, entre outras, tendo esta tendência, no século XVIII, se espalhado, inclusivamente, para algumas colónias europeias no mar das Caraíbas (Idem), como aconteceu com a colónia dinamarquesa de São Tomás e com a colónia sueca de São Bartolomeu, na América do Norte e na Ásia Oriental, com o objetivo de facilitar o transbordo de comerciantes de todas as nacionalidades, de modo a possibilitar o abastecimento das colónias com todo o tipo de produtos necessários à sua sobrevivência, sobretudo em períodos de crise e de conflito, nos quais o tráfego regular era, claramente, comprometido (Jordaan e Wilson, 2014).

Assim, verifica-se que os portos livres tiveram o seu início na península italiana, passando, de seguida, a um fenómeno europeu, posteriormente atlântico e, finalmente, global (Tazzara, 2014). No entanto, apesar de o termo *porto livre* ser empregue para definir ambos os casos, este apresenta-se, nos diferentes cenários, com ligeiras diferenças na conotação, divergindo, também, nas próprias políticas aplicadas. Enquanto que, para os governantes de Livorno, o termo *porto livre* significava, somente, um porto com privilégios, referindo-se à possibilidade de cidadãos estrangeiros aí se estabelecerem, independentemente da sua etnia, em Marselha, a discriminação entre transporte nativo e transporte não-nativo era notória, em Tânger, o porto era livre apenas para algumas rotas comerciais, uma vez que os britânicos determinaram que o transporte de mercadorias suas a partir desse território teria de ser feito, necessariamente, através de navios britânicos, e, nas Caraíbas, apenas as mercadorias que não competiam com as indústrias domésticas da metrópole eram isentas de direitos aduaneiros (Idem). Para além disso, outros portos constituíam zonas especiais dentro de cidades que, de outro modo, permaneceriam à margem do comércio livre, como foi o caso de Génova. Neste sentido, é possível afirmar que as características regulatórias de cada porto livre estão muito dependentes da sua posição geopolítica (Idem), o que vai ao encontro do facto de, atualmente, podermos

encontrar uma enorme diversidade de portos livres e de zonas económicas especiais no mundo contemporâneo, dado que, não apenas a forma de estabelecer este tipo de zonas, como a própria interpretação do conceito diferem de país para país (United Nations ESCAP e Korea Maritime Institute, 2005; Lavissière *et al.*, 2014; Trampus, 2003).

Para além disso, apesar de a existência deste tipo de zonas ser já uma constante no comércio internacional há vários séculos, a primeira zona livre industrial moderna surgiu em Shannon, na Irlanda, em 1959. Adicionalmente, recentemente, tem-se vindo a observar o frequente recurso a ZEEs pelos países em desenvolvimento, enquanto ferramenta relevante para o seu desenvolvimento económico (Creskoff e Walkenhorst, 2009), nomeadamente após a ONU ter adotado a Resolução Económica e Social na 1506.ª sessão plenária, sugerindo que uma das principais formas de expansão das exportações passaria pela melhoria dos portos, alfândegas e infraestruturas e instalações da zona comercial nos países em desenvolvimento, tendo, pouco depois, a UNIDO elaborado um plano para uma ZEE modelo, provisões estas que foram seguidas por diversos governos (Tiefenbrun, 2013). Neste sentido, nos últimos quarenta anos, as ZEEs tornaram-se um fenómeno global em rápido desenvolvimento, afetando uma parte crescente dos fluxos de comércio internacional e empregando um número de pessoas cada vez maior (Trampus, 2003).

Atualmente, podemos encontrar inúmeras zonas económicas especiais, nas quais se enquadram os portos livres, sendo de referir, por exemplo, o porto livre de Copenhaga, na Dinamarca, o porto livre de Hanko, na Finlândia, o porto livre de Deggendorf, na Alemanha, o porto livre de Riga, na Letónia, o porto livre do Luxemburgo, o porto livre de Malta, o porto livre de Vladivostok, na Rússia, o porto livre de Génova, na Suíça, entre outros.

2.3. FATORES DE SUCESSO E DE FRACASSO

No entanto, nem todas as ZEEs têm uma história de sucesso (Tiefenbrun, 2013). Se analisarmos todos os portos livres europeus dos finais do século XIX e inícios do século XX, é possível verificar que as zonas livres que foram estabelecidas em conjunto com os maiores portos de localização estratégica foram as que exerceram maior influência positiva no comércio e nas frotas (Anderson, 1934). Do mesmo modo, estudos mais recentes demonstram que a localização geográfica de uma ZEE é crucial para o seu

sucesso, sendo que muitas das ZEEs estabelecidas em áreas rurais, de maneira a responder à necessidade de criação de emprego e de oportunidades económicas nessas regiões, fracassaram em ser catalisadoras para a inovação e atualização tecnológica (White, 2011). Para além disso, é de realçar que a localização geográfica de um porto livre deve estar dependente, não apenas da riqueza do *hinterland* imediatamente adjacente, em termos de firmas, capital, trabalho especializado, entre outros (Idem), mas, também, da existência de países próximos ricos que considerem vantajoso comerciar através do porto, e da sua força e poder enquanto nações comerciais, uma vez que estes fatores exercem uma influência preponderante sobre o desenvolvimento do porto, ao permitirem um comércio internacional intensivo, o qual é essencial para a sua vida económica (Anderson, 1934). Isto foi evidente na criação do porto livre de Estocolmo, no início do século XX, que potenciou o rápido crescimento e desenvolvimento desta cidade (Idem).

Concomitantemente, em relação ao tipo de medidas e administração do porto, a experiência internacional sugere que a qualidade da infraestrutura, um governo assistencial, uma regulação mais leve, um forte foco na exportação, a isenção de direitos aduaneiros e de outras taxas, uma grande capacidade de armazenamento e de logística e políticas que promovam a estabilidade macroeconómica são fatores que contribuem, grandemente, para o sucesso de uma zona livre (United Nations ESCAP e Korea Maritime Institute, 2005). Neste sentido, um quadro legal e regulatório claro, transparente e devidamente implementado, assim como o seu respeito efetivo, de modo a garantir confiança aos investidores estrangeiros, é essencial para o desenvolvimento e crescimento do porto (Tiefenbrun, 2013).

Adicionalmente, a zona livre não deve ser um enclave fechado sobre si mesmo, devendo sim estar em constante interação e inserção com a restante economia e ambiente de investimento nacional (Idem). Assim, a existência de uma zona económica livre próxima de um porto, mas que se mantenha isolada deste, não incentiva o crescimento do porto, por a zona livre operar independentemente deste e de, neste sentido, as suas atividades de processamento de exportações, de entreposto comercial e de armazenamento de bens não suportarem nem serem suportadas pelo porto. Isto é visível no caso da China, tendo a United Nations ESCAP e a Korea Maritime Institute (2005) identificado que os portos marítimos continuavam a ter uma dimensão reduzida, apesar da existência de zonas livres próximas. Todavia, em 2013, a China começou a

implementar zonas económicas livres em algumas das suas cidades portuárias, investindo, inclusivamente, na infraestrutura, com o objetivo de impulsionar o crescimento regional (Notteboom e Yang, 2016), e alguns destes portos são já dos mais movimentados a nível mundial, nomeadamente Shanghai, Shenzhen e Guangzhou (Ren, 2019).

Não obstante, alguns académicos argumentam que a administração da ZEE pelo setor privado pode aumentar a sua probabilidade de sucesso, uma vez que, em comparação com o setor público, este é mais dinâmico na implementação das regulações e pode ser uma importante fonte de experiência e de gestão do risco (Tiefenbrun, 2013; Izotov, 2017).

2.4. ENQUADRAMENTO LEGAL NO ÂMBITO DO DIREITO INTERNACIONAL

As ZEEs, e os portos livres em particular, atualmente, não são internacionalmente reguladas, não existindo nenhum tratado no âmbito de uma organização internacional com carácter vinculativo que, designadamente, lhes diga respeito (Trampus, 2003). No entanto, os Estados que sejam administradores de uma ZEE têm de cumprir com as estipulações definidas nas diferentes organizações internacionais em que estejam inseridos e que possam ter impacto sobre a zona. Isto acontece com os Estados-membros, por exemplo, da OMC, da UE, ou do MERCOSUL, devendo estes se abster de tomar quaisquer medidas que possam colocar em causa os princípios e normas dessas organizações, como sejam as barreiras tarifárias, regras de origem, práticas de comércio injustas, entre outros (Idem).

Apesar de o termo não aparecer especificamente referido nos Tratados e acordos multilaterais assinados no âmbito da OMC, algumas das medidas típicas de uma ZEE são contraditórias aos princípios e preceitos desta organização: o Princípio da Nação Mais Favorecida, segundo o qual todas as nações têm de ser tratadas de modo semelhante, relativamente à aplicação de medidas comerciais, nomeadamente no que toca às transações de bens e serviços e à propriedade intelectual, sendo os acordos regionais aprovados pela OMC uma exceção à aplicação desta medida; o Princípio do Tratamento Nacional, o qual proíbe a discriminação entre produtos nacionais e produtos estrangeiros; o preceito de que as taxas e encargos relacionados com a importação e exportação devem ser limitados ao custo aproximado dos serviços prestados; a transparência relativamente à publicação e administração das regulações sobre o comércio; a eliminação das restrições

quantitativas, não sendo permitidas quotas, licenças à exportação e importação e outras medidas que proíbam ou restrinjam o comércio, com algumas exceções expressamente definidas nos artigos do GATT; o TRIMs, que é aplicado a medidas governamentais de investimento referentes ao comércio exclusivo de bens; e o GATS, que se aplica a todos os serviços, excluindo aqueles providenciados pelo Governo (Creskoff e Walkenhorst, 2009). Para além de todas estas normas e princípios, é de destacar o Acordo SCM, que estabelece um quadro multilateral em relação a subsídios e medidas de compensação unilateralmente impostas como indemnização dos danos causados por importações subsidiadas (Idem).

Neste sentido, os governos devem abster-se da aplicação de quaisquer medidas que vão contra as normas e princípios desta organização, sendo de referir os subsídios à exportação e substituição de importações ou subsídios de conteúdo doméstico, cujo objetivo seja o incentivo do consumo de bens nacionais, ao invés dos importados (Idem; Torres, 2007). No entanto, a OMC permite o tratamento especial e diferencial a países em desenvolvimento, de acordo com o seu nível de desenvolvimento, de modo a promover o seu acesso ao mercado e a lhes conferir maior flexibilidade no que toca a medidas relacionadas com o comércio, isentando-os de certas prescrições multilaterais, de modo a que estes possam desenvolver as suas indústrias, e permite a aplicação de regras de transição para países de economia centralmente planeada que se encontrem, momentaneamente, em transição para uma economia de mercado (Creskoff e Walkenhorst, 2009; United Nations ESCAP e Korea Maritime Institute, 2005). Para além disso, é de salientar que a OMC, no GATT e no Acordo SCM, exclui da definição de subsídios as medidas nacionais, ordinárias numa zona livre, que garantam a não aplicação de direitos aduaneiros a produtos exportados, devido a esta prática estar presente no costume internacional há já vários séculos (Creskoff e Walkenhorst, 2009).

Não obstante, as zonas económicas especiais, nomeadamente as zonas livres, podem ser administradas tanto de forma pública, como privada, ou um misto das duas. Assim, no caso de serem geridas por iniciativas privadas, não estão vinculadas aos tratados e acordos assinados pelos governos (Idem). O mesmo não se aplica quando a sua administração é atribuída, total ou parcialmente, ao Estado, tendo, nestas situações, de cumprir com as estipulações a que estes se comprometeram internacionalmente (Idem; United Nations ESCAP e Korea Maritime Institute, 2005), designadamente os acordos

assinados no âmbito da OMC, ou de outras organizações cujos acordos se revistam de carácter vinculativo. Mesmo assim, dado que cada Estado aplica diferentes tipos de incentivos e de benefícios nas suas zonas livres, estas devem ser analisadas caso a caso (Torres, 2007).

Entretanto, o funcionamento e regulação deste tipo de zonas é supervisionado, não só pela OMC, mas, também, pela OIT, pela UNCTAD e pela UNIDO. Contudo, as ZEEs não têm qualquer representatividade no seio destas organizações internacionais (Trampus, 2003).

2.5. VANTAGENS E DESVANTAGENS

Para além das vantagens para a generalidade do país, já referidas no ponto 2.1., aquando da definição do conceito de ZEE, este tipo de zonas traz benefícios tanto para importadores, como para exportadores, uma vez que permite poupar em impostos e taxas, reduzir os custos de transporte, evitar encargos de financiamento e, nesta medida, aumentar os seus fluxos de negócio (Tiefenbrun, 2013). Enquanto que os exportadores veem a ZEE como porta de entrada para os mercados estrangeiros, um veículo para adiar ou evitar direitos aduaneiros e uma forma de obter isenções nos impostos sobre o rendimento, os investidores estrangeiros são atraídos pelas isenções fiscais, pelo que acabam por se deslocar para o país onde esta está localizada, aumentando o IDE do mesmo (Idem). As ZEEs propiciam, ainda, terras e plantas baratas, acesso fácil a matérias-primas para uso em produção para reexportação e mercados próximos para produtos terminados (Idem). Ao mesmo tempo, a ZEE contribui para o crescimento económico do país onde está localizada, ao proporcionar o aumento da competitividade da indústria e ao atrair IDE (Idem). Ademais, atualmente, as ZEEs são, inclusivamente, vistas enquanto forma de promover o comércio bilateral e de facilitar a liberalização e modernização da economia anfitriã, sendo a integração da zona na economia doméstica uma tendência recente (Idem). Todavia, as ZEEs são, também, locais apetecíveis para o comércio ilícito, nomeadamente contrabando e lavagem de dinheiro (Idem).

2.6. SÍNTESE E CONCLUSÕES DO CAPÍTULO

De um modo geral, um porto livre distingue-se das demais zonas portuárias por, no seu espaço, serem aplicadas regulações distintas das existentes no restante território

nacional e de serem concedidos determinados benefícios, pretendendo a atração de investimento, tanto nacional, como internacional. Neste sentido, as suas principais características são o facto de desempenhar funções de armazenamento e de provisionamento de infraestruturas de manufatura e de pós-manufatura e de oferecer um leque alargado de serviços, com o objetivo de, em si, serem desenvolvidas uma multitude de atividades com vista à exportação e simultânea inserção nos mercados externos. Todavia, é de destacar que, se o porto for total ou parcialmente gerido pelo setor público, deve respeitar os acordos internacionais a que o Estado esteja vinculado.

Independentemente das definições académicas e científicas dos termos *porto livre* e *ZEE*, cada Estado define as políticas e atribui as características que mais lhe convierem à constituição destas zonas, não sendo estanque o seu conceito, devido à diversidade de práticas existentes. Por conseguinte, e ainda que se possa considerar que um porto livre constitui ou pode ser parte constituinte de uma ZEE, no seguinte capítulo, encarar-se-ão enquanto conceitos distintos, sendo um porto livre um porto com um regime aduaneiro, tributário, de investimento e de regulação administrativa especial e uma ZEE uma parte do território na qual é aplicado um regime legal especial com vista à execução de atividades empreendedoras, derivado da própria distinção efetuada pela política interna russa que constituiu áreas distintas (portos livres e ZEEAs) para cada uma das definições, não sendo estas confluentes, estando as diferenças mais substanciais sumarizadas no quadro seguinte:

TABELA I
DISTINÇÃO ENTRE ZEEA E PORTO LIVRE

	ZEEA	Porto Livre
Infraestrutura	Disponibilizada	Suportada autonomamente
Terreno	Disponibilizado	Deve ser recebido no município, sem leilão
Local de realização do projeto	Determinado por unidades cadastrais para cada ZEEA individualmente	Restringido pelas fronteiras de cada unidade municipal

Investimento necessário	500.000 rublos	500.000 rublos durante três anos
Convenções particulares	Responsável pelo não uso da infraestrutura solicitada	Inexistentes

Fonte: adaptado de Far East Development Corporation (s.d.b.).

3. ESTUDO DE CASO: PORTO LIVRE DE VLADIVOSTOK

Após iniciativas enquadradas no esforço de desenvolvimento do Extremo Oriente e que levaram à criação de diversas zonas económicas especiais nesta região, Vladivostok adquiriu o estatuto de porto livre, em outubro de 2015, quando entrou em vigor a Lei Federal nº212 de 13 de julho de 2015 “Sobre o Porto Livre de Vladivostok”, a qual deve vigorar por 70 anos (artigo 3º). Este esforço pretende o aproveitamento das vantagens geográficas e económicas do Krai de Primorie (enquanto entrada marítima russa mais oriental), o desenvolvimento do comércio internacional com os países da Ásia-Pacífico, a criação e desenvolvimento de infraestruturas de produção, com base na utilização de tecnologias modernas e competitivas na Ásia-Pacífico e destinada à exportação, a aceleração da ZEEA do Porto Livre de Vladivostok (são excluídos do regime de Porto Livre quaisquer territórios que constituam uma ZEEA) e a melhoria dos padrões de vida da população residente no Extremo Oriente, tudo isto potenciando a integração no espaço económico da região da Ásia-Pacífico (artigo 1º). Neste sentido, o objetivo é que este regime seja o mais atrativo possível, tanto para investidores domésticos, como externos (Far East Development Corporation, s.d.b). Desta forma, através desta lei, é criado um regime aduaneiro, tributário, de investimento e de regulação administrativa especial, o qual é aplicado aos portos mais críticos no sudeste da Rússia e que se distribuem por 22 municípios, espalhados por 5 territórios (Krai de Primorie, Krai de Khabarovsk, Oblast de Sakhalin, Krai de Kamchatka e Distrito Autónomo de Chukotka), localizando-se a maioria (16) no Krai de Primorie, e incluindo o Aeroporto Internacional de Vladivostok (Far East Economic Corporation, s.d.b; Eastern Economic Forum, s.d.a). O objetivo é que estas zonas portuárias consigam competir com os demais portos na região da Ásia-Pacífico, dos quais se destacam Shanghai, Shenzhen, Qingdao, Guangzhou, Tianjin, Hong

Kong e Busan, pelo volume de carga operada (Ren, 2019), e Macau, pelo regime fiscal oferecido (The Siberian Times, 2015). Especificamente, pretende-se que Vladivostok, ponto terminal do caminho-de-ferro transiberiano, que se inicia em Moscovo, se torne num centro que ligue a Europa à Ásia, tanto por via marítima, como por via férrea de longa distância (Portstrategy, 2012).



FIGURA 1 - Vladivostok na Ásia-Pacífico

Fonte: Infoglobe (2013).

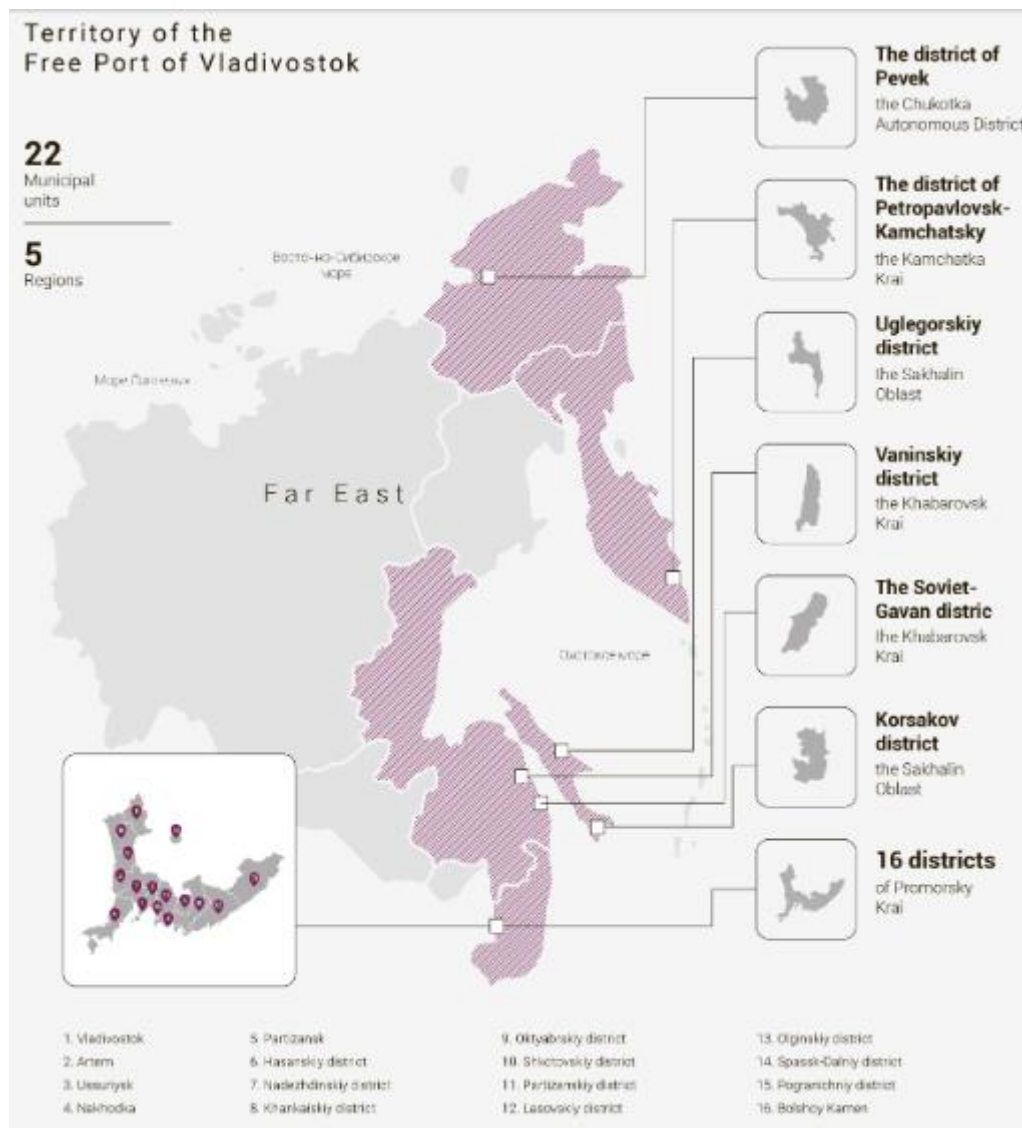


FIGURA 2 - Território do Porto Livre de Vladivostok

Fonte: Far East Development Corporation (s.d.b.).

Assim, foi criada uma zona económica com uns dos menores encargos fiscais para investidores na Ásia-Pacífico, o que contribuiu para que o Extremo Oriente recebesse, em 2017, 30% do IDE de toda a Federação (Krutakov, 2018). Para além disso, nesse mesmo ano, o crescimento industrial desta região atingiu os 2.2%, o incremento do investimento em ativos fixos foi de 17.1%, a construção aumentou em 9.2% e a produção agrícola em 8.2% (Idem). Em 2018, 680 novos projetos encontravam-se em implementação no Porto Livre de Vladivostok (Idem). Este porto livre é gerido pela Far East Development Corporation, cuja totalidade das ações é detida pelo Governo russo (Eastern Economic Forum, s.d.a.). Porém, atualmente, o porto comercial de Vladivostok é controlado pela

FESCO, uma das principais empresas russas de transporte público e logística (FESCO, s.d.). Este porto tem capacidade para 5 milhões de toneladas de carga geral e produtos petrolíferos, 150.000 veículos e mais de 600.000 contentores TEU (Idem). Este porto inclui o Terminal de Contentores e desempenha serviços de gestão e distribuição de carga, de desembarço aduaneiro e de expedição de mercadorias. Ademais, o porto de pesca marítima de Vladivostok, controlado pela *Vladivostok Sea Fishing Port S.A.*, realiza operações de carga de outros produtos para além dos pesqueiros, como a madeira, metais, fertilizantes, celulose, materiais lubrificantes, entre outros, tendo capacidade para operar mais de 5 milhões de toneladas de carga e 200.000 contentores de classe internacional por ano (Vladivostok Sea Fishing Port, s.d.). É de referir que este porto é, desde 1938, o segundo mais movimentado na Rússia, em termos de rotatividade de carga, e é o principal porto para lidar com a produção piscatória (Fiskerforum, 2019).

Especificamente, o Aeroporto Internacional de Vladivostok reveste-se de importância estratégica, por se encontrar no cruzamento das rotas aéreas do Extremo Oriente com as dos países da Ásia-Pacífico e, em 2018, encontrava-se numa das posições de liderança no Extremo Oriente russo (Vladivostok International Airport, s.d.).

3.1. CONTEXTUALIZAÇÃO GEOPOLÍTICA E GEOESTRATÉGICA

O território russo localiza-se na zona da Eurásia, no centro da grande massa continental compreendida, tanto pela Europa, como pela Ásia, e que se estende desde o Oceano Pacífico até ao Oceano Atlântico. Grande parte do território russo coincide com aquilo a que Mackinder define como *Heartland*, isto é, a zona que conferiria, a quem a controlasse, o poder político à escala global, por ser uma região com enorme quantidade e diversidade de recursos naturais e por se encontrar protegida por fronteiras naturais, nomeadamente pelo Ártico, a Norte, pelas cordilheiras montanhosas, a Sul, desde o Mar Negro ao Sudeste Asiático, e por regiões pantanosas a Nordeste, sendo, assim, de difícil acesso marítimo e funcionando como uma fortaleza autossuficiente (Almeida, 2012).

Enquanto Mackinder atribuía extrema importância à região do Leste da Europa, por ser uma zona crucial para dominar o *Heartland*, Spykman reforçava a relevância do *Rimland*, isto é, a zona imediatamente adjacente ao *Heartland* e que se estende desde a Europa Marítima até ao Extremo Oriente Russo, passando pelo Médio Oriente, pela Índia, pelo Sudeste Asiático e pela China. Neste sentido, para Spykman, seria esta a região

estrategicamente mais importante para atingir o domínio global, defendendo que quem a controlasse governava o *Heartland* e tinha, assim, os destinos do Mundo nas suas mãos (Hanks, 2011; Cohen, 2003), combinando o poder terrestre com o marítimo. De facto, grandes conflitos se deram pelo domínio desta região, pelo que, inclusivamente, Brzezinski (1997) lhe confere enorme importância, comparando-a a um tabuleiro de xadrez, no qual se dispute a dominação do mundo, o que é perceptível através dos sucessivos alargamentos da UE para os países de leste, adesão de vários destes Estados à NATO e implantação de bases militares norte-americanas na Ásia Central (Liik, 2014), ações que a Rússia tem percecionado enquanto ameaça, por removerem estes países da sua esfera de influência, colocando em causa o seu espaço vital. Aqui, a Ucrânia, Estado tampão e possível zona de confluência (*gateway*) entre duas superpotências, a UE e a Rússia (Cohen, 2015), surge com extrema importância, pelo que a sua aproximação à UE culminou na anexação da Península da Crimeia pela Federação Russa em março de 2014, ato condenado pela generalidade da Comunidade Internacional (General Assembly, 2014) e que provocou a aplicação de sanções a este Estado por parte, tanto da UE, como dos EUA.

A esta conjuntura internacional acrescentou-se o desapontamento das elites russas em relação ao Ocidente (Liik, 2014) e a crise económico-financeira de 2008-2009, que levou à diminuição das exportações russas de energia para a Europa, decréscimo este também relacionado com o maior foco dado às fontes renováveis na UE, ao mesmo tempo em que a China continuava a crescer economicamente de forma considerável (Gabuev, 2014, Kashin, 2014).

Até então, a Rússia tinha sido, historicamente, um país exportador de recursos para a Europa Ocidental, tendo a necessidade de controlar os canais de exportação para o ocidente definido as suas alianças, guerras, política externa e organização militar (Kashin, 2014; Maeda, 2014). Porém, face a tal conjuntura económica e internacional, a Federação Russa começou a reajustar a sua postura que, até então, se caracterizara pelo destaque atribuído à Europa e, por última instância, ao Ocidente (Milhazes, 2016), virando-se, agora, para o Oriente, nomeadamente para a Ásia-Pacífico, onde está a encontrar, pela primeira vez em séculos, um mercado de exportação de energia alternativo (Kashin, 2014), beneficiando, deste modo, do rápido desenvolvimento e crescimento desta região (Maeda, 2014; Izotov, 2017). Esta viragem dos fluxos de exportação levou,

inclusivamente, à reorientação dos fluxos de investimento e, no futuro, poderá conduzir a uma deslocalização da população para leste (Kashin, 2014).

O principal ponto de contacto na Ásia-Pacífico tem sido a China. Contudo, para evitar criar uma relação demasiado dependente neste país, considerado politicamente instável, a Rússia tem procurado fortalecer as suas relações, sobretudo económicas, com outros países, especificamente o Japão, a Coreia do Sul, o Vietname e a Índia (Kashin, 2014; Sahai, 2019). Não obstante, o pensamento russo de política externa continua centrado no Ocidente, apoiando-se na Ásia, sobretudo na China, enquanto contrapeso político em relação aos EUA e enquanto contrapeso económico em relação à UE (Liik, 2014; Gabuev, 2014).

Face a esta viragem para a zona da Ásia-Pacífico, a necessidade de preservação e desenvolvimento do Extremo Oriente Russo surge com extrema relevância, não só por esta região ser uma porta de entrada para aquela zona, como, também, por se encontrar incrivelmente fragilizada, devido ao fraco desenvolvimento económico e à forte emigração que se tem vindo a registar, constituindo a imigração chinesa uma ameaça, tendo os dirigentes russos receio de, no futuro, nesta área, habitarem mais estrangeiros do que russos, isto é, que o domínio russo aí já não seja efetivo (Sahai, 2019; Maeda, 2014). Assim, o desenvolvimento do Extremo Oriente, onde a ausência de infraestrutura é notória, torna-se duplamente imperativo: para fortalecer as relações com os países vizinhos e para atrair e reter população nacional (Kashin, 2014).

3.2. CONTEXTUALIZAÇÃO GEOGRÁFICA

Vladivostok, maior porto oriental russo (Hudgins, 2003), é a capital do Krai de Primorie (literalmente, Província do Litoral, ou Província Marítima) e, desde dezembro de 2018, centro administrativo do Distrito Federal do Extremo Oriente, maior distrito da Federação Russa, compreendendo, aproximadamente, 36% do território russo e, ao mesmo tempo, o menos povoado, com uma densidade populacional de cerca de uma pessoa por quilómetro quadrado e detendo à volta de 4% da população total da Rússia (Wood, 2011; Far East Economic Corporation, s.d.a). Dada a sua localização estratégica na península de Muravyov-Amursky, junto ao Bósforo Oriental, que liga as Baías Amur e Ussuri, banhada pelo Mar do Japão e situada na confluência das fronteiras russa, chinesa e norte-coreana, e a menos de uma hora de voo do Japão (Hudgins, 2003; Eastern

Economic Forum, s.d.b.), Vladivostok é a principal porta de entrada da Rússia para a região da Ásia-Pacífico (Troyakova, 2007), estando muito mais próxima de quaisquer dos países desta zona, do que da própria capital russa, localizando-se a cerca de 9000 quilómetros de Moscovo, viajando através da via férrea transiberiana (Wood, 2011). Esta enorme distância sobre terreno acidentado entre as duas cidades acarreta problemas de transporte, comunicação e fornecimento, que ainda são visíveis apesar das mais recentes inovações tecnológicas, o que se reflete na distribuição da população e na exploração económica da região (Idem).

Este isolamento histórico de grandes segmentos da população, resultado de sistemas de comunicação e transporte pobremente desenvolvidos numa terra tão vasta, assim como de obstáculos sociais e políticos à mobilidade pessoal e profissional, proporcionou a génese de um sentimento de pertença local, pelo que o Extremo Oriente deixa de ser unicamente uma localização geográfica para ser, também, um estado de espírito, no sentido em que as pessoas que aí habitam se sentem separadas da Rússia europeia (Hudgins, 2003).

Vladivostok, cidade portuária mais extremo-oriental russa, edificada sobre terreno acidentado junto ao mar, situa-se, aproximadamente, à mesma latitude de Marselha e Roma e possui um microclima único, influenciado pelas montanhas e pelo mar, aí crescendo, lado a lado, tanto vegetação subtropical, como plantas árticas (Idem). Em termos climatéricos, as diferenças entre as temperaturas estivais e as inverniais são elevadas. Nesta cidade, o Verão é agradável e o calor estende-se até outubro, podendo a população aproveitar a época balnear até inícios desse mês (Wood, 2011). Em média, Vladivostok experiencia apenas 80 dias de neve por ano. O clima é de tal modo atrativo que, após o fim da URSS e com a diminuição dos custos das viagens internas de longa distância, o turismo aumentou consideravelmente no Krai de Primorie (Idem).

3.3. CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA

Ao longo do seu período de existência, Vladivostok desempenhou diversos papéis, tanto no contexto nacional, como internacional, sendo, inicialmente, uma porta de entrada para a Ásia-Pacífico, posteriormente uma cidade fechada, voltando, nas últimas décadas, a ganhar o destaque que, outrora, lhe fora atribuído.

3.3.1. VLADIVOSTOK: UMA PORTA DE ENTRADA PARA A ÁSIA-PACÍFICO

Ao longo dos séculos, a Rússia tendeu a focar-se, maioritariamente, na Europa, bebendo, primeiramente, da influência desta e, posteriormente, tentando servir-lhe de exemplo (Milhazes, 2016). Ainda assim, este país não deixou de procurar a sua expansão para o oriente, numa “busca de fronteiras naturais seguras e (...) de terras de povoamento” (Rego, 1999:124), enviando, no século XIX, expedições para leste, ocupando e estabelecendo fortes nas principais zonas de contacto com o Império Celestial e anexando partes deste território (Stanoyevich, 1916). Neste sentido, por as fronteiras russas no Extremo Oriente terem sido definidas através da assinatura de tratados desiguais, nos quais os interesses dos restantes povos asiáticos foram subjugados, esta zona tem sido, ao longo dos anos, fonte de tensão entre a Rússia e os seus vizinhos, nomeadamente a China e o Japão (Sahai, 2019).

Na década de sessenta do século XIX, a Rússia expandiu-se de forma pacífica para leste e, em 1860, Vladivostok (literalmente, “Dominador do Leste”) foi estabelecida na região do Krai de Primorie (Stanoyevich, 1916; Wood, 2011), ganhando o estatuto de cidade em 1880 (Hudgins, 2003). Deste modo, este território foi fortificado enquanto bastião militar contra invasores externos, servindo como base naval e entreposto militar para as forças russas na parte oriental do país (Kirkow, 1997; Hudgins, 2003). Durante grande parte da sua história, as suas funções primárias foram providenciar um porto para as forças navais russas no Oceano Pacífico, um centro administrativo às forças armadas russas no Extremo Oriente e um balanço de poder em relação aos restantes Estados na zona, com especial destaque para a China e para o Japão (Hudgins, 2003).

Em 1862, a Vladivostok foi atribuído o estatuto de porto livre (*porto franco*), o qual se manteve até 1909, o que permitiu a esta cidade tornar-se, inclusivamente, num dos portos marítimos russos mais importantes (Avdeev, 2017).

Destarte, durante o final do século XIX e o início do século XX, Vladivostok serviu como principal porto de entrada da Rússia para a Ásia-Pacífico (Hudgins, 2003). Antes da Revolução Bolchevique de 1917, Vladivostok era uma cidade cosmopolita, multicultural e poliglota, anfitriã de consulados de diversos Estados (Idem).

A expansão para o Oriente foi vista como um triunfo para o Império Russo. Não obstante, apesar da euforia inicial e das visões grandiosas de muitos entusiastas, o desenvolvimento deste território não alcançou as expetativas, tendo sido apenas no século

XX que a presença russa no Extremo Oriente e no Pacífico se tornou notória (Wood, 2011). A partir da década de sessenta do século XX, na sequência das disputas fronteiriças com a China, esta região tornou-se numa das áreas mais militarizadas do mundo, sendo Vladivostok a base para a Frota do Pacífico (Kirkow, 1997) e a maior base militar e comercial no Extremo Oriente Russo (Wood, 2011).

3.3.2. VLADIVOSTOK: A CAPITAL DO LESTE SELVAGEM

No século XIX, o governo czarista incentivou massivamente a migração de camponeses russos e ucranianos para a área a leste dos Montes Urais, num processo de russificação, com o objetivo de diluir as etnias locais com outras etnias (Rego, 1999). Adicionalmente, durante o período de reinado dos Romanov, a Sibéria e o Extremo Oriente tornaram-se zonas de exílio e as suas populações nativas foram largamente negligenciadas e perseguidas, sendo a violência endémica e continuada (Wood, 2011). Neste sentido, Vladivostok era tanto um ponto de trânsito, como um local de destino para prisioneiros e exilados (Hudgins, 2003).

Aquando da guerra civil russa (1917-1922), o Extremo Oriente foi uma das regiões que mais sofreram com a selvageria, sendo comum a interrupção do fornecimento de produtos vitais e a chacina do gado por grupos de soldados, bandidos e belicistas de todos os lados políticos (Wood, 2011). Durante este caos, no seguimento da Revolução Bolchevique, onze Estados enviaram forças expedicionárias para o Extremo Oriente Russo com finalidades diversificadas e, por vezes, conflitantes, algumas políticas, outras económicas e/ou militares (Hudgins, 2003). Após os soviets terem consolidado o seu poder na região, e depois de todas as tropas terem partido, os primeiros continuaram a denunciar esta intervenção externa, enquanto indicativo de que os restantes países mantinham desígnios para este território (Idem).

Durante os anos vinte e trinta do século XX, devido à sua localização remota em relação às agências centrais do governo, os líderes políticos e militares do Extremo Oriente conseguiram atuar com alguma autonomia, o que não teria sido tolerado mais perto do centro do poder (Wood, 2011). Neste sentido, no periférico Krai de Primorie, foram introduzidas políticas sociais, económicas, culturais, comerciais e educacionais independentes relativamente à direção de Moscovo, especificamente desenhadas para potenciar a prosperidade, segurança e prestígio desta região (Idem). Ao mesmo tempo,

registou-se uma nova vaga de imigração de indivíduos oriundos da parte europeia da Rússia (Idem).

Contudo, durante o governo de Stalin, a Sibéria e o Extremo Oriente foram, à semelhança do sistema de exílio czarista, localização principal para os campos de trabalho forçado, conhecidos como *gulag*, que, na realidade, eram campos de tormento, miséria e morte (Idem), Vladivostok voltando a ser, uma vez mais, local de trânsito para prisioneiros de toda a parte (Hudgins, 2003). Face a todo este historial, não é de estranhar que, no Extremo Oriente, predominem organizações de larga escala de crime organizado. Nesta região, eram comuns as guerras territoriais entre grupos rivais, assassinatos brutais, corrupção desenfreada, muitas vezes envolvendo funcionários do governo, entre outras atividades criminosas similares, pelo que Vladivostok era conhecida como a capital do Leste Selvagem, por ser uma cidade assolada pelo crime organizado, governo corrupto e por consequentes falhas nos serviços sociais e municipais, tendo registado, durante o período de existência da URSS, a maior taxa de crime numa área urbana (Wood, 2011; Hudgins, 2003).

Estes problemas foram acentuados com o fim da URSS, tendo, em 1993, o Krai de Primorie quase duplicado a taxa de crime anual da Rússia num todo (Hudgins, 2003). A maioria da atividade criminal era perpetrada por grupos organizados, com interesses de negócio no transporte comercial, no tráfico de droga, na negociação de armas, na prostituição e em esquemas de proteção, sendo os grupos organizados mais notórios e financeiramente bem-sucedidos os que operavam nas zonas portuárias comerciais e militares (Idem). A continuação deste tipo de atividades ilegais indicia um problema social, económico e humanitário contínuo que coloca entraves e dificulta o desenvolvimento da região (Wood, 2011).

3.3.3. VLADIVOSTOK: DE CIDADE FECHADA A PIVÔ RUSSO NA ÁSIA-PACÍFICO

Entre 1948 e 1992, Vladivostok foi uma cidade militar fechada à maioria dos estrangeiros, particularmente àqueles de países não-comunistas, e, diversas vezes, a cidadãos soviéticos não-residentes, pela sua localização estratégica, instalações militares e função enquanto centro nevrálgico dos serviços de informação militares e civis da Rússia Oriental (Hudgins, 2003). O facto de esta região se ter mantido fechada durante

várias décadas fez com que a população se habituasse a uma ordem militar e a um poder hierarquicamente estruturado (Kirkow, 1997).

Na sequência das políticas da *perestroika* e da *glasnost* e do novo pensamento político por si promovidos, Mikhail Gorbachov anunciou, em 1986, em Vladivostok, a intenção de tornar esta cidade numa janela para as trocas com a Ásia-Pacífico (Maeda, 2014). Em 1988, Vladivostok foi aberta aos cidadãos residentes no restante território soviético, os quais deixaram de necessitar de obter uma autorização especial para aí entrarem (Hudgins, 2003). Adicionalmente, bancos comerciais e uma bolsa de ações e *commodities* foram instituídos em Vladivostok, sendo, ainda, estabelecidas ZEEs no Extremo Oriente, caracterizadas por incentivos fiscais para encorajar o investimento externo, aqui ultrapassando as diretivas de Moscovo, e promovidas relações comerciais bilaterais entre empresas da região e empresas estrangeiras (Wood, 2011).

A 1 de janeiro de 1992, Vladivostok foi, oficialmente, aberta ao exterior. Nos anos que se seguiram, vários foram os investidores de outros Estados asiáticos que buscaram fortuna nesta cidade, tanto de forma legal, como ilegal, para além de missionários e de educadores que procuraram converter e transmitir os métodos de negócio ocidentais à população local (Hudgins, 2003). A estes se juntaram a Agência Norte-Americana para o Desenvolvimento Internacional e diversas organizações não governamentais sem fins lucrativos, que aí se dirigiram para auxiliarem na transição para a democracia e para a economia de mercado, pelo que Vladivostok se tornou, rapidamente, numa cidade de oportunidade, de instabilidade, de excitação e energia, de corrupção e de crime, não sendo, de certa forma, muito diferente de Vladivostok durante a guerra civil russa (Idem). Vladivostok dos anos noventa era, similarmente, uma cidade de contrastes, na qual a vida de luxo coabitava com a criminalidade e pobreza, para além de ser uma cidade atormentada pela poluição, derivada da ênfase da produção industrial e agrícola promovida pela economia centralmente planeada, sem consideração pelos efeitos perniciosos, tanto para os humanos, como para o meio ambiente, tendo sido sujeita, especialmente, à poluição do solo e da água por materiais tóxicos, advindos dos seus portos pesqueiros, comerciais e militares massivos e dos seus arsenais, tanques de armazenamento de combustível e depósitos de resíduos químicos, sendo, frequentemente, despejados nas suas baías efluentes industriais e resíduos médicos não tratados (Idem).

No presente século, com a subida ao poder de Vladimir Putin e com a viragem da Rússia para a Ásia-Pacífico, questão abordada no ponto 3.1., o Extremo Oriente voltou a ganhar alguma da importância que detinha aquando da governação czarista e novas iniciativas foram levadas a cabo para reavivar esta região, porta de entrada na orla do Pacífico que, não muito antes, era caracterizada por uma governança intransigente, sendo os grupos da máfia quem detinha maior força na região (Gabuev, 2014). Assim, para além da adesão a diversas organizações multilaterais asiáticas, juntamente com a escolha, em 2000, do Leste Asiático como destino da primeira viagem diplomática de Putin (Maeda, 2014), são de destacar a criação de diversas ZEEs e do porto livre de Vladivostok, a atribuição de terras a indivíduos que decidam investir na região, de modo a atrair população e reter mão-de-obra, e a implementação de uma série de programas de desenvolvimento, com o objetivo de realização de projetos de investimento (Izotov, 2017). Neste sentido, a realização, em 2012, da Conferência da APEC, em Vladivostok, juntamente com a criação do Ministério para o Desenvolvimento do Extremo Oriente, foram marcos destas iniciativas (Gabuev, 2014).

3.4. ESTRUTURA SOCIOECONÓMICA

A Rússia, um dos maiores produtores mundiais de combustíveis fósseis, nomeadamente de carvão, petróleo e gás natural, encontra-se enormemente dependente da exploração dos recursos naturais, tanto energéticos, como minerais e outros, dado daí advir uma proporção elevada do seu rendimento (Izotov, 2017; Wood, 2011). Todavia, enquanto que a maioria da população habita na sua parte europeia, a ocidente dos Montes Urais, estima-se que 80% das suas reservas potenciais de petróleo e 90% das de gás natural e das de carvão estejam na Sibéria e no Extremo Oriente, encontrando-se muitas em locais extremamente remotos e de difícil acesso, pelo que é provável que muitos dos depósitos não estejam, ainda, a ser explorados ao seu potencial máximo (Wood, 2011). Não obstante, a Sibéria e o Extremo Oriente satisfazem a maior parte da procura doméstica de combustíveis fósseis, bem como das exportações (Idem).

A dependência deste Estado na exportação de recursos naturais faz com que quaisquer flutuações nos preços destes produtos, especialmente nos do petróleo, influenciem sincronicamente as exportações dos demais produtos, uma vez que o

fornecimento dos primeiros constitui a principal fonte de capital para financiar a restante produção (Izotov, 2017).

Ademais, é de referir que o mercado de bens e serviços russo se encontra excessivamente regulado, o que, juntamente com os apoios do governo que são dados como garantidos, dificulta a competição, a inovação, a redução dos custos e a melhoria da produtividade (Idem). Neste sentido, as pequenas e médias empresas russas estão insuficientemente desenvolvidas, refletindo a existência de barreiras formais e informais ao empreendedorismo, o que inibe o desenvolvimento do setor privado (Idem). Em contraste, as empresas públicas detêm uma importância significativa na economia, uma vez que o Estado tem procurado, constantemente, aumentar a sua participação nas firmas com maior quota de mercado, ao passo que a participação de investidores privados é estritamente controlada (Idem).

De um modo geral, a economia russa enfrenta problemas estruturais graves, especificamente, uma estreita procura interna, uma estrutura económica rígida e dependência em setores especializados em mercados externos, assim como no governo federal e nas empresas públicas para o desenvolvimento económico (Idem). Desta forma, é, ainda, de concluir que a Rússia é um país de elevado risco económico, derivado da sua reduzida liberdade económica, o que se reflete na dificuldade de captação de IDE (Idem).

A economia russa, devido aos fatores supramencionados e evidenciando o problema estrutural e institucional que tinge o desenvolvimento económico deste país, sofreu, consideravelmente, com a crise económico-financeira global de 2008-2009, a qual trouxe uma redução significativa das receitas provenientes dos recursos naturais, tendo a economia recuperado subsequentemente (Izotov, 2017; Maeda, 2014).

Todas estas questões são aplicáveis, especialmente, ao Extremo Oriente russo, o qual sempre se encontrou menos desenvolvido do que a parte europeia do país, devido às suas características geográficas, à baixa densidade populacional e à fraca atenção dirigida por Moscovo, ao que se acrescenta a ineficiência do investimento na região, por causa da vastidão do território e das condições naturais adversas (Maeda, 2014). Para além disso, nesta região, o rendimento *per capita* é baixo, comparativamente ao elevado rendimento que advém da exploração dos recursos naturais, o que dificulta a utilização do potencial da zona (Izotov, 2017). A adicionar a este fator, o caos económico subsequente ao fim da URSS e a abolição de diversas medidas preferenciais relativamente aos residentes no

Extremo Oriente fez com que a população se tendesse a deslocar para a parte ocidental do país, onde o clima é mais ameno e onde a infraestrutura está relativamente mais desenvolvida, ou para o estrangeiro (Maeda, 2014). Em proporção inversa à perda de população russa, o número de trabalhadores estrangeiros tem vindo a aumentar. A estes problemas, acrescenta-se o facto de grandes empresas russas absorverem as empresas locais cotadas em bolsa e as tornarem em estruturas dependentes, muitas vezes tirando os ativos da jurisdição regional (Izotov, 2017). Neste sentido, nas condições de mercado e institucionais atuais, as possibilidades de conduzir negócio no Extremo Oriente são muito limitadas (Idem).

Apesar de o desenvolvimento económico da região do Extremo Oriente ter sido, frequentemente, negligenciado, esta zona foi-se desenvolvendo enquanto base exportadora de recursos (Maeda, 2014). Com a viragem para o século XXI e com a mudança de Governo, o desenvolvimento desta zona voltou a ganhar destaque, devido às disparidades económicas e sociais existentes entre a população europeia e a ocidental, as quais exigiam uma correção urgente, através da melhoria da qualidade de vida das populações das zonas mais remotas, com vista à atração e manutenção de residentes, por o despovoamento destas regiões abrandar o crescimento económico e alargar as disparidades regionais (Maeda, 2014; Izotov, 2017). Por sua vez, a crise económico-financeira de 2008-2009 e a consequente reorientação estratégica para o Oriente, relacionada com a procura de novos mercados, por a Rússia ser, tendencial e historicamente, exportadora de recursos naturais, não estando, atualmente, as suas indústrias, à exceção da produção de armas e defesa, modernizadas e competitivas (Kashin, 2014), atribuíram ainda mais destaque a estes objetivos.

O ponto central da visão estratégica para o desenvolvimento do Extremo Oriente tem sido torná-lo numa porta de entrada para a zona da Ásia-Pacífico, pelo que se torna essencial fortalecer o seu poder económico (Maeda, 2014). Deste modo, em dezembro de 2009, o governo federal aprovou a “Estratégia para o Desenvolvimento Socioeconómico do Extremo Oriente e da Região Baikal até 2025”, tendo sido, em 2013, aprovado um outro programa ainda mais ambicioso: “Desenvolvimento Socioeconómico do Extremo Oriente e da Região Baikal até 2025” (Idem). Estes programas definem planos de desenvolvimento de longo prazo para os distritos federais, com o objetivo de, ao aproveitar o potencial regional, os aproximar do nível médio de desenvolvimento

nacional e de, assim, promover o seu povoamento, estimando-se e esperando-se que 40% do financiamento provenha do setor público e 60% do setor privado (Maeda, 2014; Izotov, 2017), estando, inclusivamente, definido na Lei Federal sobre o Porto Livre de Vladivostok, no artigo 5º, que o apoio financeiro para a construção e modernização das infraestruturas deve provir de fontes extraorçamentais, recorrendo a mecanismos de parcerias público-privadas. O novo programa de 2013 coloca, ainda, ênfase no desenvolvimento da infraestrutura de transporte e de energia elétrica, para potenciar um melhor acesso à Ásia-Pacífico e retirar maior vantagem da abundância de recursos naturais (Maeda, 2014), assim como no reforço da segurança ambiental e na promoção do turismo na região. Como o investimento no desenvolvimento deste tipo de infraestrutura é considerado de elevado risco para o setor privado, e como é fulcral para o aumento das relações económicas com os países vizinhos, o Estado optou por tomar a iniciativa de financiamento (Idem). Todavia, uma vez que a Rússia é um país de rendimento *per capita* médio, apesar de a qualidade infraestrutural da sua economia se encontrar significativamente abaixo das economias mais avançadas, a despesa pública em infraestrutura tem um impacto limitado no crescimento económico, constituindo apenas uma forma de redistribuição do rendimento proveniente dos recursos naturais (Izotov, 2017).

De um modo geral, a atribuição do estatuto de Porto Livre a Vladivostok procura o desenvolvimento do Extremo Oriente, cujas principais direções da economia são a mineração, a pesca, a indústria florestal, a metalurgia não ferrosa e a construção naval, através do aproveitamento das vantagens competitivas desta região, nomeadamente a boa logística, o potencial de turismo, a proximidade aos mercados globais da Ásia-Pacífico, os incentivos tributários e administrativos das ZEEs e o suporte infraestrutural e o sistema institucional para a implementação de projetos de investimento (Far East Economic Corporation, s.d.a).

3.5. SÍNTESE E CONCLUSÕES DO CAPÍTULO

Face à viragem da Rússia para o Oriente, o desenvolvimento do Extremo Oriente Russo torna-se crucial para atrair e reter população na região e para fortalecer as relações políticas e económicas com os Estados da Ásia-Pacífico, de modo a encontrar um contrapeso em relação ao Ocidente e a diminuir a dependência económica que a Rússia

tem vindo a sentir em relação à UE, nomeadamente na exportação de produtos energéticos. A estes problemas acrescenta-se a excessiva dependência económica na exportação de recursos naturais e as grandes disparidades regionais dos padrões de vida das populações locais. Para além disso, o mercado doméstico de bens e serviços encontra-se excessivamente regulado, dificultando o desenvolvimento do setor privado, a competitividade, o empreendedorismo e a melhoria da produtividade, para além de o Estado deter uma participação significativa nas empresas mais relevantes do mercado, controlando estritamente o investimento privado nestas companhias. Esta situação é exacerbada pelo elevado grau de risco económico do país, o qual é refletido na dificuldade de captação de IDE.

Perante tal conjuntura, a atribuição de um regime tributário, aduaneiro, de investimento e de regulação administrativa especial a certos locais, especificamente a zonas portuárias, devido à sua forte interação com o exterior, torna-se vantajoso para a captação de investimento. Neste cenário, Vladivostok ganha destaque por ser a cidade mais extremo-oriental russa, estando estrategicamente localizada na confluência das fronteiras russa, chinesa e norte-coreana, e a uma curta distância do Japão. A esta localização estratégica acrescenta-se o seu historial enquanto porta de entrada para a Ásia-Pacífico, tendo sido um porto livre entre 1862 e 1909, e enquanto uma das cidades mais importantes da região, tanto em termos militares, como económicos.

Assim, a criação do Porto Livre de Vladivostok em 2015 pretende, não só o crescimento económico do Extremo Oriente, cronicamente subdesenvolvido, e a aproximação dos padrões de vida da população local dos níveis da Rússia europeia, mas, também, a inserção deste país na área económica da Ásia-Pacífico, de modo a assegurar canais alternativos de exportação e a captar investimento que possa fomentar o desenvolvimento económico.

4. CONCLUSÃO

As definições de *porto livre* e de *ZEE* não são estanques, variando não só com a literatura, mas, sobretudo, de Estado para Estado, em função da diversidade de políticas aplicadas e do tipo de cenários que podemos encontrar. Usualmente, é possível considerar que um porto livre e uma *ZEE* são situações coincidentes, no sentido em que constituem

áreas geográficas demarcadas onde são aplicadas regras de negócio e comércio especiais. Todavia, no presente trabalho, estes foram encarados enquanto conceitos distintos, devido à separação efetuada pela própria política interna russa, a qual marca o estudo de caso em apreço. Neste sentido, um porto livre foi definido enquanto uma zona portuária, marítima, fluvial ou aérea, na qual é aplicado um regime tributário, aduaneiro, de investimento e de regulação administrativa diferente do do restante território nacional, aqui se encontrando a distinção essencial em relação a um porto *normal*. Deste tipo de zona económica decorrem vantagens para a generalidade do país, tais como o desenvolvimento das regiões desfavorecidas, a criação de emprego, a atração de investimento, o aumento e diversificação das exportações, a entrada de capital, o desenvolvimento de atividades comerciais relacionadas, transferências de capital, *spill-overs* de conhecimento e demonstrações de efeitos, ao mesmo tempo em que proporciona aos demais investidores uma porta de entrada para os mercados estrangeiros, benefícios fiscais, redução dos custos de transporte e aumento dos fluxos de negócio.

Por conseguinte, fatores como a localização geográfica, o tipo de políticas e medidas aplicadas, a administração e qualidade da infraestrutura, assim como a própria inserção nos mercados doméstico e internacional são cruciais para o sucesso do porto livre, pelo que se torna essencial proceder a uma análise aprofundada das características estruturais e conjunturais não só da região em questão, mas, também, do país como um todo, de modo a avaliar as potenciais vantagens, ou desvantagens, que possam advir da constituição de um porto livre em determinada zona portuária.

Relativamente ao porto livre de Vladivostok, e respondendo à pergunta de partida, é possível concluir que algumas das motivações que contribuíram para a atribuição deste estatuto em 2015 se prendem com as alterações verificadas no cenário internacional, nomeadamente a crise económico-financeira de 2008-2009, que evidenciou a dependência económica que a Rússia sentia em relação à Europa em termos de exportação de recursos naturais, assim como a crescente relevância económica dos países da Ásia-Pacífico, ao mesmo tempo em que se verifica um aumento da tensão vivida entre a Rússia e o Ocidente, relacionada com a expansão da NATO para os países que, outrora, constituíam a esfera de influência da URSS e com a anexação da Crimeia pela Federação Russa, como resposta à aproximação da Ucrânia à UE e que teve como consequência a aplicação de sanções por parte de diversos Estados Ocidentais. Neste sentido, a

reorientação para o Oriente não é apenas vista enquanto uma necessidade económica, sendo, simultaneamente, uma premência política e securitária. Para além disso, questões referentes ao próprio desenvolvimento interno russo, nomeadamente ao subdesenvolvimento da região do Extremo Oriente, bem como a perda de população local e as preocupantes disparidades regionais em termos de condições e padrões de vida, influenciaram decisivamente a constituição deste porto livre, cujo objetivo passa por potenciar o investimento, a captação de residentes e o aproveitamento das vantagens competitivas de toda a região, de modo a aproximar o seu desenvolvimento do nível médio nacional. Assim, a escolha da zona portuária de Vladivostok, historicamente um dos portos mais importantes na orla do Pacífico, prende-se, essencialmente, com a sua localização estratégica no Extremo Oriente, muito próxima dos países da Ásia-Pacífico, zona em constante crescimento económico e que proporciona um mercado de exportação alternativo à Europa, ao mesmo tempo em que serve de contrapeso político ao Ocidente, principalmente aos EUA.

BIBLIOGRAFIA

- Almeida, P. (2012). *Do Poder do Pequeno Estado*, Lisboa: Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas.
- Anderson, S. (1934). Location Factor in the Choice of Free Port Sites. *Economic Geography* 10 (2), Taylor & Francis, Ltd, 147-159.
- Avdeev, I. (2017). The Free Port of Vladivostok: Pros and Cons. *Problems of Economic Transition* 59 (10), Taylor & Francis Group, 707-726.
- Boyce, W. (1914). Advantages of Making the Canal Zone a Free City and Free Port. *The Journal of Race Development* 5 (1), 68-83.
- Brzezinski, Z. (1997), *The grand chessboard: American primacy and its geostrategic imperatives*, Nova Iorque: Basic Books.
- Chiu, R., Lirn, T., Li, C., Lu, B. e Shang, K. (2011). An Evaluation of Free Trade Port Zone in Taiwan. *The Asian Journal of Shipping and Logistics* 27 (3), 423-446.
- Cohen, S. (2003). *Geopolitics of the World System*, Lanham: Rowman & Littlefield Publishers.
- Cohen, S. (2015). *Geopolitics: The geography of international relations*, 3ª ed. Lanham: Rowman & Littlefield.
- Creskoff, S. e Walkenhorst, P. (2009). *Implications of WTO Disciplines for Special Economic Zones in Developing Countries*. Policy Research Working Paper 4892, The World Bank, Poverty Reduction and Economic Management Network, International Trade Department.
- Eastern Economic Forum (s.d.a). About free port. *Eastern Economic Forum* [online]. Disponível em: <https://forumvostok.ru/en/about/free-port/> [Acesso em: 21/08/2019].
- Eastern Economic Forum (s.d.b.). About Vladivostok. *Eastern Economic Forum* [online]. Disponível em: <https://forumvostok.ru/en/about/vladivostok/> [Acesso em: 21/09/2019].
- Far East Development Corporation (s.d.a). About Far East. *Far East Development Corporation* [online]. Disponível em: <https://erdc.ru/en/about-far-east/> [Acesso em: 30/08/2019].

- Far East Development Corporation (s.d.b). FVP (Free Port of Vladivostok). *Far East Development Corporation* [online]. Disponível em: <https://erdc.ru/en/about-spv/> [Acesso em: 19/09/2019].
- Farole, T. e Akinci, G. (2011). Chapter 1: Introduction. In: Farole, T. e Akinci, G. (eds.) *Special Economic Zones: Progress, emerging challenges, and future directions*, Washington D.C.: BIRD (Banco Internacional para a Reconstrução e Desenvolvimento)/Banco Mundial, pp. 1-22.
- FESCO (s.d.). About FESCO. *FESCO* [online]. Disponível em: <https://www.fesco.ru/en/about/> [Acesso em: 29/09/2019].
- Fiskerforum (2019). Vladivostok in the lead as Russia's Top Fish Port. *Fiskerforum* [online]. Disponível em: <https://fiskerforum.com/vladivostok-in-the-lead-as-russias-top-fish-port/> [Acesso em: 29/09/2019].
- Gabuev, A. (2014). The development of the Russian Far East. In: Liik, K. (ed.) *Russia's "Pivot" to Eurasia*. Londres: European Council on Foreign Relations, pp. 80-85.
- General Assembly (2014). Resolution adopted by the General Assembly on 27 March 2014 [online]. Disponível em: http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=A%20RES%2068%202062 [Acesso em: 10/08/2019].
- Hanks, R. (2011). *Encyclopedia of geography terms, themes, and concepts*, Santa Bárbara: ABC-CLIO.
- Hudgins, S. (2003). *The other side of Russia: A slice of life in Siberia and the Russian Far East*, College Station: Texas A&M University Press.
- Infoglobe (2013). Russia: Vladivostok – At the End of a Long Journey I. *Infoglobe* [online]. Disponível em: <https://en.infoglobe.cz/topics-of-interest/russia-vladivostok-at-the-end-of-a-long-journey-i/> [Acesso em: 05/10/2019].
- Izotov, D. (2017). The Far East. *Problems of Economic Transition* 59 (10), 799-813.
- Jordaan, H. e Wilson, V. (2014). The Eighteenth-Century Danish, Dutch, and Swedish Free Ports in the Northeastern Caribbean: Continuity and Change. In: Oostindie, G. e Roitman, J. (eds.) *Dutch Atlantic Connections, 1680-1800: Linking Empires, Bridging Borders*, Leiden e Boston: Brill, pp. 273-308.
- Kashin, V. (2014). Russia turns to Asia. In: Liik, K. (ed.) *Russia's "Pivot" to Eurasia*, Londres: European Council on Foreign Relations, pp. 95-101.

- Kirkow, P. (1997). Transition in Russia's Principal Coastal Gateways. *Post-Soviet Geography and Economics* 38 (5), 296-314.
- Krutakov, L. (2018). Advanced special economic zones in the Russian Far East: a secret resource for Asian market growth. *Roscongress* [online]. Disponível em: <https://roscongress.org/en/materials/tor-rossiyskogo-dalnego-vostoka-sekretnyy-resurs-rosta-rynka-azii/> [Acesso em: 29/09/2019].
- Lavissière, A., Fedi, L. e Cheaitou, A. (2014). A Modern Concept of Free Ports in the 21st Century: A Definition towards a Supply Chain Added Value. *An International Journal* 15 (3), Supply Chain Forum, 22-28.
- Lei Federal nº 212 de 13 de julho de 2015. Sobre o Porto Livre de Vladivostok* (2015) [online]. Disponível em: <https://erdc.ru/en/about-spv/> [Acesso em: 19/09/2015].
- Liik, K. (2014). Introduction: Russia's pivot to (Eur)asia. In: Liik, K. (ed.) *Russia's "Pivot" to Eurasia*, Londres: European Council on Foreign Relations, pp. 5-16.
- Maeda, T. (2014). Infrastructure Development and Financing in the Russian Far East. *The Northeast Asian Economic Review* 2 (1), 19-38.
- Milhazes, J. (2016). *Rússia e Europa: uma parte do todo*, Lisboa: Fundação Francisco Manuel dos Santos.
- Notteboom, T. e Yang, Z. (2016). Port governance in China since 2004: Institutional layering and the growing impact of broader policies. *Research in Transportation Business & Management* 22 (2017), 184-200.
- Portstrategy (2012). Russia looks East for trading tips. *Portstrategy* [online]. Disponível em: <https://www.portstrategy.com/news101/world/europe/russia-looks-east> [Acesso em: 05/10/2019].
- Rego, H. (1999). *A Nova Rússia*, Lisboa: Universidade Técnica de Lisboa - Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas.
- Ren, D. (2019). China has six of the world's 10 busiest container ports, spurred by booming trade and a state coffer that invests in public works. *South China Morning Post* [online]. Disponível em: <https://www.scmp.com/business/companies/article/3005945/china-has-six-worlds-10-busiest-container-ports-spurred-booming> [Acesso em: 16/07/2016].
- Sahai, D. (2019). Russian far east and Central Asia: Impediments to Sino-Russian partnership. *ORF Issue Brief* 280, Observer Research Foundation.

- Stanoyevich, M. (1916). *Russian Foreign Policy in the East*, Oakland e São Francisco: Liberty Publishing Company.
- Tazzara, C. (2014). Managing Free Trade in Early Modern Europe: Institutions, Information, and the Free Port of Livorno. *The Journal of Modern History* 86 (3), The University of Chicago Press, 493-529.
- Tiefenbrun, S. (2013). U.S. Foreign Trade Zones of the United States, Free-Trade Zones of the World, and their Impact on the Economy. *Journal of International Business and Law* 12 (2), article 11, 149-222.
- The Siberian Times (2015). Putin signs law establishing Vladivostok as a free port. *The Siberian Times* [online]. Disponível em: <https://siberiantimes.com/business/investment/news/n0306-putin-signs-law-establishing-vladivostok-as-a-free-port/> [Acesso em: 29/09/2019].
- Torres, R. (2007). Free Zones and the World Trade Organization Agreement on Subsidies and Countervailing Measures. *Global Trade and Customs Journal* 2 (5), Kluwer Law International, Alphen aan den Rijn, 217-223.
- Trampus, F. (2003). Challenges, Threats and New Opportunities for the World's Free Zones. *Transport-diritto, economia, politica* 2003 (89), 87-105.
- Troyakova, T. (2007). The Russian Far East: Isolation or Integration?. *Problems of Post-Communism* 54 (2), 61-71.
- United Nations ESCAP e Korea Maritime Institute (2005). *Free trade zone and port hinterland development*, Tailândia: United Nations Publication.
- Vladivostok International Airport (s.d.). Об аэропорте. *владивосток международный аэропорт* [online]. Disponível em: <http://vvo.aero/about/> [Acesso em: 06/10/2019].
- Vladivostok Sea Fishing Port (s.d.). Universal reloading complex. *Vladivostok Sea Fishing Port* [online]. Disponível em: <https://fishport.ru/en> [Acesso em: 29/09/2019].
- Weigend, G. (1958). Some Elements in the Study of Port Geography. *Geographical Review* 48 (2), American Geographical Society, 185-200.
- White, J. (2011). Fostering Innovation in Developing Economies through SEZs. In: Farole, T. e Akinci, G. (eds.) *Special Economic Zones: Progress, emerging*

challenges, and future directions, Washington D.C.: BIRD (Banco Internacional para a Reconstrução e Desenvolvimento)/Banco Mundial, pp. 183-205.

Wood, A. (2011). *Russia's Frozen Frontier: A History of Siberia and the Russian Far East 1581-1991*, Nova Iorque: Bloomsbury Academic.