

УДК 338.49

## КЛЮЧЕВЫЕ АСПЕКТЫ СВОБОДНОГО ПОРТА: АЗИАТСКИЙ ОПЫТ

**Лазарев В.А.**

*ГОУ ВПО «Морской государственный университет им. Г.И. Невельского», Владивосток;  
Институт экономических исследований ДВО РАН, Хабаровск, e-mail: vlad.lazarev@list.ru*

С древности порто франко, или свободный порт, последовательно доказывал присущую ему способность быть центром роста региональной экономики. Опыт быстро растущих экономик Азии показывает высокий потенциал идеи свободного порта как драйвера экономического роста. Статья выделяет ключевые этапы организации и реализации свободного порта, включая зону свободной торговли, ясные и устойчивые правила и законы, удобное географическое положение, хороший потенциал для превращения в узел глобальной логистической сети, законодательную поддержку прочного финансового основания для деятельности бизнеса в форме локальной финансовой политики. Свободные порты Сингапур, Гонконг, Инчон, Пусан, Цинхай в Шанхае имеют общий путь развития от зоны свободной торговли в главную точку роста экономики региона. Опыт порта Лабуан показывает, что ограничение на свободную торговлю может разрушить свободный порт. Свободный порт генерирует риски и угрозы для местного сообщества, такие как торговля запрещенными к свободному обороту товарами, возникновение преступных сообществ, временное уменьшение налоговых поступлений, трудности с регулированием внешнеэкономической деятельности и защитой национальной экономики. Но выгоды от деятельности свободного порта превосходят кажущиеся потери.

**Ключевые слова:** порто франко, свободный порт, экономическое развитие, свободная торговля, риски

## PORTO FRANCO HIGHLIGHTS: ASIAN EXPERIENCE

**Lazarev V.A.**

*Maritime State University n.a. G.I. Nevelskoy, Vladivostok;  
Economic Research Institute FEB RAS, Khabarovsk, e-mail: vlad.lazarev@list.ru*

From ancient times porto franco or free port consistently proves inherent ability to develop regional economy. Experience of Asian Tigers demonstrates high potential of free port idea as sustainable driver of economical growth. Article focuses on key milestones of free port organization and realization including free trade, clear and stable rules and regulations, convenient geographical position, good potential for being a node of global logistical network, legislative support of suitable financial basis in form of local financial policy. The most known Asian free ports Singapore, Hong Kong, Incheon, Busan, Qianhai area of Shanghai all have very common way of development from free trade into the core point of regional growth. Experience of Labuan shows how harmful may be the restriction on free trade for free port development. Free port generates risks and menaces to the local society like illegal traffics, rise of organized crime groups, transitional decrease of tax revenues, difficulties in regulation and protection of local economy. But final benefits from free port easily exceed quasi losses.

**Keywords:** porto franco, free port, economic development, free trade, risks

### Общие признаки свободных портов

Явление свободного порта встречается в истории развития экономических формаций с древних времен. Считается, что все формы современных свободных экономических зон представляют собой развитие идеи свободного порта древности [11]. Для обозначения свободного порта используют термины free port, porto franco, free zone, zona franco, bonded area, foreign-trade zone, что соответственно означает свободный порт (англ.), свободный порт (исп.), свободная зона (англ.), свободная зона (исп.), зона хранения на таможенном складе (англ.), зона свободной торговли (англ.). С понятием свободного порта в мировой практике неразрывно связаны следующие признаки:

- специальная таможенная зона или таможенная территория;
- упрощенные таможенные правила;

- отсутствие таможенных платежей;
- неконтролируемый транзит.

Также возможны другие признаки вследствие особенностей национального законодательства или географических особенностей места расположения. Количество свободных портов не связано ни с их успешностью, ни с их влиянием на экономическое развитие государства. Успех свободного порта обеспечивается качеством задуманной и реализованной экономической политики [10]. В мире созданы и функционируют сотни свободных экономических зон, к которым относятся и свободные порты. Они организованы и действуют в наименее развитых странах, в странах с переходной экономикой, в наиболее развитых странах. В целом в Азии насчитывается 88 свободных портов, в том числе 11 на Филиппинах и 39 в ОАЭ. Многие из них характеризуются географической обособленностью и представляют собой остров или полуостров.

### Успешные свободные порты Азии

Первым среди свободных портов Азии должен быть упомянут Сингапур. Свободный порт Сингапур существует с 1819 года, когда было установлено, что торговля в этом порту открыта для всех наций и свободна от пошлин. Сингапур не имеет минеральных ресурсов и не имел на момент создания свободного порта развитой промышленности, однако он стал очень удобной площадкой для обмена продукцией между Индокитаем, Тайландом, Малайским полуостровом и Индонезией, обеспечивая торговлю Индии, Китая и Европы. За первые пять лет существования, с 1819 по 1824 годы, свободный порт Сингапур экспортировал товаров на 6 миллионов долларов. В основе успеха однозначные, легко выполнимые и не меняющиеся правила по регистрации захода и отхода судов, а также по пересечению границы грузами и частными лицами. Одновременно были установлены такие же однозначные и постоянные правила и тарифы по стоянке и бункеровке судов в порту Сингапур. Успеху раннего развития порта Сингапур способствовало его выгодное географическое положение, нацеленность правительства на обеспечение наибольшей свободы торговли и отсутствие пошлин на все товары, кроме опиума, алкоголя, табака и нефти [7].

Свободный порт Гонконг – один из организаторов ВТО, продолжает оставаться в ее составе как «Гонконг, Китай», специальный административный район Китайской Народной Республики после 1 июля 1997 года. Торговая политика Гонконга предполагает отсутствие ограничений в торговле, отсутствие импортных и экспортных пошлин. Лицензирование удерживается на минимальном уровне – в рамках, требуемых для выполнения международных договоров. Ограничения установлены только для защиты здоровья, экологии и обеспечения внутренней безопасности [9].

Свободный порт Макао, специальный административный район Китая с 20 декабря 1999 года, сохраняет высокую автономию по крайней мере до 2049 года. Китай обеспечивает территориальную целостность и внешнюю политику, но Макао сохраняет собственную законодательную систему, полицию, денежную систему, таможенную и иммиграционную политики. Территориально САР Макао включает полуостров Макао и два острова, имея сухопутную границу длиной 310 метров с провинцией Гуандун. Экспорт на 75% составляет текстиль и одежда. 50% ВВП и 70% налогов обеспечивают туризм, игровой и гостиничный бизнес. Свободный порт Макао позиционируется как оффшорный финансо-

вый центр и свободный порт с неконтролируемым обменом валюты [3].

Особая экономическая зона Цинхай (Qianhai) со статусом свободного порта в Шанхае, КНР, в настоящее время занимает 29 кв. км на побережье, с возможным увеличением площади до 100 кв. км. Цинхай входит в зону свободной торговли Гуандун (Guangdong Free-Trade Zone). Основная цель, заявленная в развитие порта Цинхай – интернационализация юаня. В планах создание китайской Уолл-стрит, которая будет размещена в Новом районе Пудон. Для работы в ОЭЗ Цинхай привлекают профессионалов финансовых рынков обещанием подоходного налога 15%, который в Шанхае доходит до 45% [4].

Свободный порт Лабуан, Малайзия, расположен на острове в 10 км к северо-западу от побережья Борнео, вблизи оффшорных нефтегазовых месторождений. Решение о режиме свободного порта было принято в 1990 году одновременно с учреждением международного оффшорного финансового центра. В 1998 году, когда контейнерный терминал был приватизирован, началось быстрое развитие свободного порта. Лабуан – беспошлинный порт с ослабленным таможенным контролем. Налогообложение действует только для торговых компаний и составляет либо 3% прибыли, либо фиксированную сумму в 20000 малайзийских ринггитов. Выбор в качестве объекта налогообложения доли прибыли требует, по законодательству, ежегодного аудита деятельности для подтверждения суммы прибыли. Портовые тарифы для судов самые низкие в Малайзии. Имеются сведения о собственной монетарной политике зоны свободной торговли Лабуан. В 2012 году бартерная торговля в Лабуане была ограничена в связи с незаконной деятельностью и контрабандой. После этого динамика экономического роста была потеряна. Предполагается, что от трети до половины компаний, зарегистрированных в Лабуане, имеют корейское происхождение, что объясняет значительный поток инвестиций из Лабуана в Республику Корею [6].

Свободный порт Инчон, Республика Корея, представляет собой выделенную зону площадью около 132,9 кв. км с населением 259 тыс. человек, образованную в 2003 году. Порт действует в рамках национального Закона о таможене, Закона о международной торговле и Закона о размещении и деятельности свободной торговой зоны. Разрешенные виды деятельности в порту Инчон: производство для экспорта, деятельность компаний с полностью иностранным капиталом, оптовая торговля импортными

и экспортными товарами, логистика и связанные с ней области, такие как перегрузка, упаковка, транспортировка, хранение, демонстрация, ремонт, сборка, ремонт и обслуживание судов, судостроение, а также строительство и аренда логистических объектов. В соответствии с планом развития порта Инчон, за 2006–2015 годы обработка контейнеров вырастет с 1,45 миллионов до 2,84 миллиона ДФЭ, будет вновь создано 22000 рабочих мест. Только в 2011 году экономическими субъектами порта Инчон была создана добавленная стоимость 3,64 триллиона корейских вон (101 миллиард рублей на конец 2011 года) [5].

Свободный порт Пусан-Джинхе (Busan-Jinhae), Республика Корея, включает объединенную зону площадью 52,9 кв. км с населением 159 тыс. человек. Свободный порт Пусан-Джинхе реализует принцип развития, основанный на географическом зонировании видов деятельности: Новый порт Пусан (логистика, распределение, иностранный бизнес), Мёнгджи (Myeongji) (иностранный бизнес, медицина, образование), Джиса (Jisa) (передовые исследования, научные центры, разработка технологий), Дудонг (Dudong) (передовые исследования, жилые районы и их обслуживание), Ундонг (Ungdong) (логистика, распределение, зона отдыха, курорт) [8].

#### **Общие принципы создания свободного порта**

Опыт успешных свободных портов Азии позволяет сформулировать общий подход к созданию свободного порта.

1. Свободный порт – зона свободной торговли.

Все свободные порты начинались с беспошлинной торговли, бартерной торговли при отсутствии валютного регулирования. Свободная торговля привлекает предпринимателей, в результате появляется источник будущих инвестиций [1]. Несвоевременные ограничения свободной торговли – например, правительство решает бороться с контрабандой или желает получить дополнительный доход от налогообложения – приводят к остановке развития и последующему развалу свободного порта, что показывает опыт порта Лабуан. Вероятно, ограничения на свободную торговлю можно устанавливать только тогда, когда генерируемая ей доля добавленной стоимости станет не очень значительной – менее 10%.

Важная составляющая свободной торговли – возможность безвизового въезда на территорию свободного порта. В целом практика свободных портов не содержит ограничений на срок пребывания иностран-

ного гражданина на территории свободного порта, поскольку это условие может стать препятствием для свободной торговли.

2. Свободный порт – узел глобальной логистической сети.

Свободный порт должен разрешать и поощрять все виды, формы и проявления логистического бизнеса, а также инфраструктурную деятельность по его поддержке: транспорт, включая ремонт и производство транспортных средств, все виды транспортного и логистического сервиса, включая строительство логистических объектов, информационные технологии, страхование, выставочную деятельность.

3. Свободный порт должен иметь локальную финансовую политику.

Локальная финансовая политика свободного порта должна включать локальную таможенную, монетарную и бюджетно-налоговую политику, а также локальное регулирование финансового рынка [2]. Должны быть установлены: нулевые таможенные пошлины, снижение банковских резервов под операции в свободном порту, привлечение средств за счет размещения облигаций или акций свободного порта, низкая ставка рефинансирования для проектов свободного порта, льготное налогообложение компаний и физических лиц.

4. Свободный порт должен реализовать комплекс проектов обеспечения комфортной жизни на собственной территории.

#### **Риски и угрозы свободного порта**

Являясь мощным драйвером развития экономики и формирования экономического пространства специфического типа, свободный порт одновременно создает характерную группу проблем, которые при отсутствии должного внимания могут стать угрозой экономической безопасности региона.

1. Минимальный таможенный контроль делает свободный порт привлекательным узлом для трафика наркотиков, оружия и прочей незаконной деятельности, вокруг которой начинается усиленное развитие преступных группировок, в том числе подавляющих законопослушный бизнес в свободном порту.

2. Реализация принципов свободного порта на первых этапах приводит к уменьшению налоговых поступлений. Правительству приходится мириться с временным сокращением доходов в регионе свободного порта.

3. Коренной принцип свободного порта – свободная торговля при почти полном отключении механизмов защиты национального экономического пространства путем регулирования внешнеэкономической деятельности. Правительству приходится мириться с практически нерегулируемой

внешнеэкономической деятельностью в рамках свободного порта, если оно желает получить от свободного порта максимальную пользу. В мировой практике существуют две группы методов регулирования внешнеэкономической деятельности. Первая группа – экономические методы – включает таможенно-тарифное регулирование и нетарифное регулирование. Эта группа методов противоречит принципам свободного порта. Вторая группа – меры, не носящие экономического характера, – применяется для соблюдения общественной морали и правопорядка, для охраны жизни или здоровья граждан, окружающей среды, жизни или здоровья животных и растений, ограничивает импорт или экспорт отдельных товаров, применяется для защиты культурных ценностей или защиты интеллектуальной собственности, соблюдения международных договоров. Эти методы регулирования не противоречат принципам свободного порта и в разной степени реализуются во всех свободных портах мира.

4. Резиденты свободного порта оказываются в более выгодных экономических условиях в сравнении с конкурентами за пределами свободного порта. Локальная финансовая политика, реализуемая в свободном порту, открывает возможность арбитража для резидентов свободного порта на территориях, не входящих в свободный порт.

5. Управление свободным портом – очень точный и выверенный процесс. Существенные экономические различия регионов мира и значительная волатильность экономической среды делают невозможным использование управленческих шаблонов либо лучших практик в управлении свободным портом. От правительства страны и от администрации свободного порта требуется глубокая проработка особых законодательных актов о деятельности свободного порта и их точное соблюдение для обеспечения равенства возможностей для резидентов свободного порта.

### Выводы

Свободный порт, являясь одной из древнейших локальных экономических формаций, демонстрирует мощный потенциал развития. Реализация свободного порта влечет характерный набор рисков и угроз, одновременно демонстрируя мгновенный положительный экономический эффект. Если мгновенный эффект не получен, стратегия и тактика свободного порта ошибочны. Дальнейшее развитие такого порта не принесет ожидаемой пользы, если параметры его развития не будут коренным образом изменены.

### Список литературы

1. Воронов В.И., Воронов А.В. Международные товаро-проводящие сети // Маркетинг. – 2013. – № 6 (133). – С. 20–28.

2. Кривелевич М.Е., Останин В.А. Монетарная экономика. – Владивосток: Российская таможенная академия, Владивостокский филиал, 2015. – 152 с. – ISBN: 978-5-9590-0632-7.

3. Новостной сервис порта Макао. URL: <http://www.macaub.com.mo> (дата обращения 01.07.2015).

4. Официальный сайт администрации ОЭЗ Цинхай. – URL: <http://www.szqh.com.cn> (дата обращения 03.07.2015).

5. Официальный сайт администрации порта Инчон. – URL: <http://www.portincheon.go.kr/> (дата обращения 08.07.2015).

6. Официальный сайт администрации порта Лабуан. – URL: <http://www.lipm.com.my/> (дата обращения 12.07.2015).

7. Официальный сайт администрации порта Сингапур. – URL: <http://www.globalpsa.com> (дата обращения 02.07.2015).

8. Официальный сайт администрации СЭЗ Пусан-Джинхе. – URL: <http://www.bjfez.go.kr/main/> (дата обращения 03.07.2015).

9. Официальный сайт Департамента торговли и промышленности правительства САР Гонконг. – URL: <http://www.tid.gov.hk> (дата обращения 01.07.2015).

10. Фисенко А.И. Развитие транспортно-логистического комплекса Приморского края и основные направления реализации концептуального проекта «Портофранко Владивосток» // Транспортное дело России. – 2015. – № 1. – С. 42–45.

11. An Evaluation of Export Processing Zones in Selected Asian Countries. – New York, United Nations, ESCAP/UNCTC Publication Series B, № 8, 1985.

### References

1. Voronov V.I., Voronov A.V. Mezhdunarodnye tovaroprodjashhie seti // Marketing. 2013. no. 6 (133). pp. 20–28.

2. Krivelevich M.E., Ostanin V.A. Monetarnaja jekonomika. Vladivostok: Rossijskaja tamozhennaja akademija, Vladivostokskij filial, 2015. 152 p. ISBN: 978-5-9590-0632-7.

3. Novostnoj servis porta Makao. URL: <http://www.macaub.com.mo> (data obrashhenija 01.07.2015).

4. Oficialnyj sajt administracii OJeZ Cinhaj. URL: <http://www.szqh.com.cn> (data obrashhenija 03.07.2015).

5. Oficialnyj sajt administracii porta Inchon. URL: <http://www.portincheon.go.kr/> (data obrashhenija 08.07.2015).

6. Oficialnyj sajt administracii porta Labuan. URL: <http://www.lipm.com.my/> (data obrashhenija 12.07.2015).

7. Oficialnyj sajt administracii porta Singapur. URL: <http://www.globalpsa.com> (data obrashhenija 02.07.2015).

8. Oficialnyj sajt administracii SJeZ Pusan-Dzhinhe. URL: <http://www.bjfez.go.kr/main/> (data obrashhenija 03.07.2015).

9. Oficialnyj sajt Departamenta trgovli i promyshlennosti pravitelstva SAR Gonkong. URL: <http://www.tid.gov.hk> (data obrashhenija 01.07.2015).

10. Fisenko A.I. Razvitie transportno-logisticheskogo kompleksa Primorskogo kraja i osnovnye napravlenija realizacii konceptualnogo proekta «Portofranko Vladivostok» // Transportnoe delo Rossii. 2015. no. 1. pp. 42–45.

11. An Evaluation of Export Processing Zones in Selected Asian Countries. New York, United Nations, ESCAP/UNCTC Publication Series B, no. 8, 1985.

### Рецензенты:

Останин В.А., д.э.н., профессор, кафедра «Финансы и кредит», Школа экономики и менеджмента, Дальневосточный федеральный университет, г. Владивосток;

Фисенко А.И., д.э.н., профессор, директор Института экономики и управления на транспорте, Морской государственный университет им. Г.И. Невельского, г. Владивосток.