

УДК 336.22

ПРЕДПОСЫЛКИ СОЗДАНИЯ РЕЖИМА СВОБОДНОГО ПОРТА ВО ВЛАДИВОСТОКЕ

Конвисарова Е.В., Литвин А.А.

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса, Владивосток,
e-mail: Elena.Konvisarova@vvsu.ru, galystuan456@mail.ru*

Владивосток является одним из крупнейших муниципальных образований Дальнего Востока, которое граничит с постоянно прогрессирующими странами Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР). Данное соседство способствует развитию и самого г. Владивостока. Одной из основ развития г. Владивостока и Приморского края соответственно является введение режима свободного порта. В связи с данным введением на территории г. Владивостока Приморского края авторами были систематизированы 3 группы предпосылок создания свободного порта Владивосток на территории г. Владивостока Приморского края. Такими предпосылками являются исторические, экономические и законодательные предпосылки. Авторы в полной мере раскрыли всю суть данных предпосылок. Рассмотрено положительное и отрицательное влияние режима свободного порта Владивосток на муниципальное образование. По результатам исследования авторами сделаны четкие выводы.

Ключевые слова: муниципальное образование, социально-экономическое развитие, Свободный порт, порто-франко, законопроект, санкции

BACKGROUND OF THE ESTABLISHMENT OF THE REGIME OF THE FREE PORT IN VLADIVOSTOK

Konvisarova E.V., Litvin A.A.

*Vladivostok State University Economics and Service, Vladivostok,
e-mail: Elena.Konvisarova@vvsu.ru, galystuan456@mail.ru*

Vladivostok is one of the largest municipalities of the Far East, which borders with the constantly progressive countries in the Asia-Pacific Region (APR). This neighborhood contributes to the development and Vladivostok. One of the foundations for the development of Vladivostok and Primorsky Krai, respectively, is the introduction of the regime of the Free port. In connection with the introduction on the territory of Vladivostok, Primorsky Krai, the authors were categorized into 3 groups prerequisites for the creation of the Free port of Vladivostok on the territory of Vladivostok, Primorsky Krai. Such conditions are historical, economic and legislative background. The authors fully reveal the essence of these assumptions. Examines the positive and negative impact of the regime of the Free port of Vladivostok on the municipality. According to the results of the study, the authors made clear conclusions.

Keywords: municipal education, socio-economic development, Free port, Porto-Franco, bill, sanctions

За полтора века Владивосток превратился из небольшого военного поста в один из крупнейших городов России, самый большой город на территории Дальнего Востока и Забайкалья с населением свыше 600 тыс. человек, в современном торговом-финансовом, транспортно-логистическом, морском, рыбохозяйственный, научно-образовательный и культурный центр России на тихоокеанском побережье.

В настоящее время как в политических кругах, так и в средствах массовой информации активно обсуждается вопрос о присвоении Владивостоку статуса порто-франко. Востребованность проекта объясняется не только его существенным влиянием на социально-экономическое развитие Приморского края, но и страны в целом; влиянием на развитие внешнеэкономических связей России со странами Азиатско-Тихоокеанского региона; а также привлечением иностранных инвестиций.

Планируется сделать свободный порт Владивосток – свободной экономической зоной, которая создается на части территории морского порта, речного порта, открытых для международного сообщения и захода иностранных водных судов, или части территории аэропорта, открытого для приема и отправки воздушных судов, выполняющих международные воздушные перевозки, и территории, прилегающей к такому морскому порту, речному порту или аэропорту, за исключением частей территорий морского порта, речного порта или аэропорта, на которых расположены имущественные комплексы, предназначенные для обслуживания пассажиров [1], что является основной идеей реализации данного проекта на территории Приморского края.

Цель – исследование предпосылок создания режима «Свободный Порт Владивосток», а также определение возможных положительных результатов, полученных

от присвоения Владивостоку статуса свободного порта.

Объектом исследования является свободный порт Владивосток, предметом – предпосылки реализации на территории Приморского края режима «Свободный порт Владивосток».

Таким образом, систематизированы 3 группы предпосылок создания СПВ на территории г. Владивостока Приморского края:

1. *Исторические предпосылки.* Несмотря на то, что главным аргументом в пользу введения принципов свободной торговли на Дальнем Востоке было создание благоприятных условий для решения задач освоения и заселения региона, существование порто-франко в основных российских тихоокеанских портах свидетельствовало и о стремлении России занять определенное место в складывавшейся системе международных экономических связей. Хотя данный режим подразумевает под собой полную свободу от пошлин, во Владивостоке с самого начала существовал ряд ограничений, в основном они касались тех товаров, которые и так производились на Дальнем Востоке, а также товаров которые являлись источником большого дохода для казны. Введение порто-франко привело к тому, что в город активно стали прибывать множество судов, была открыта сухопутная граница с Китаем, в разы увеличилась добыча сырьевых и морских ресурсов. 1 января 1901 года вступил в силу закон от 10 июня 1900 года, отменивший беспошлинный ввоз товаров в порты побережья. Понимая особые местные условия, правительство оставляло ряд льгот по импорту. Приамурье потеряло рынок не только Маньчжурии и Кореи, но и Сахалина и дальневосточных «северов» — им, сохранившим льготы, оказалось проще работать напрямую с заграницей, нежели «с закрытым таможенной Владивостоком». Грянула Русско-японская война, по итогам которой мы потеряли Дальний и Порт-Артур – зато Владивосток утвердился в роли главного российского города на Тихом океане. Сюда снова пошли деньги и люди. В разгар войны городу вернули порто-франко, железную дорогу забили военные грузы, морские сообщения затруднились, а снабжать депрессивный регион товарами как-то было нужно. 1 мая 1904 года Николай II подписал указ о допуске иностранных товаров в Приамурское генерал-губернаторство как через порты, лежащие при устье Амура и к югу от него, так и по сухопутной границе с Маньчжурией, беспошлинно, не освобождая, однако, от акциза товары, которые в Империи им обложены.

16 января 1909 года порто-франко отменили. Для дальневосточного импорта ввели общий таможенный тариф по европейской торговле. У Владивостока уже не было столь мощного конкурента, как Дальний, а в Таможенном уставе 1910 года для Приморья прописали «некоторые отступления от общей протекционистской политики». Тем не менее разговоры о создании во Владивостоке «вольной гавани» продолжались. Даже был разработан особый законопроект, но карты спутала революция.

2. *Экономические предпосылки.* Анализируя причины идеи предоставления Владивостоку статуса свободного порта, необходимо отметить ряд политических событий, произошедших в 2014 году, таких как в первую очередь санкции со стороны Европейского союза и США, введенные против России после вхождения Крыма в ее состав, повлекшие за собой серьезные отрицательные экономические последствия для России, одно из таких – отток капитала из России. По информации Центрального банка Российской Федерации отток капитала в 2014 году составил \$151 миллиард. Это рекордное значение для российской экономики, для сравнения, в 2013 году данный показатель имел значение \$61 миллиард, и даже в 2008 году, на фоне финансового кризиса он был намного ниже – \$133,6 миллиарда. По мнению экспертов, отток капитала вырос на фоне падения курса рубля, а также сокращения инвестиций в Россию.

Санкции со стороны стран Европейского союза и США повлекли за собой не только такое последствие, как отток капитала, но и ответную реакцию со стороны России, как введение санкций на импорт товаров отдельных групп, что, в свою очередь, усложнило внешнеэкономические торговые отношения России с рядом западных стран.

В столь нестабильной экономической ситуации оптимальным выбором было укрепление и развитие отношений Российской Федерации со странами Азиатско-Тихоокеанского региона.

Таким образом, можно отметить, что развитие Сибири и Дальнего Востока является мощным инструментом для привлечения иностранного капитала, открывающим в свою очередь возможности экономического роста как России, так и стран Азиатско-Тихоокеанского региона. В настоящее время Владивосток является пятым по грузообороту морским портом Дальневосточного бассейна, важным грузовым и пассажирским портом, а также одним из крупнейших в Российской Федерации международным транспортно-логистическим узлом. Все вышеперечисленное дает нам

понять, что экономическое развитие Владивостока особенно важно в данный момент, и одним из методов, которые могут помочь осуществить заданную цель, является предоставление городу статуса порто-франко.

3. *Законодательные предпосылки.* Президент России Владимир Владимирович Путин в Послании Федеральному собранию 4 декабря 2014 года озвучил предложение предоставить Владивостоку статус свободного порта с привлекательным, облегченным таможенным режимом.

Соответствующий законопроект был подготовлен Минвостокразвития уже в конце февраля, в настоящее время он находится на стадии общественного обсуждения. Министерство уже получило множество конструктивных предложений к тексту законопроекта, собранных администрацией Приморского края на муниципальном и краевом уровнях, а также в результате многочисленных экспертных слушаний. С учетом мнений экспертного сообщества Минвостокразвития неоднократно обновляло текст законопроекта.

Законопроект в последней редакции предполагает распространение статуса свободного порта Владивосток сразу на 12 районов и городских округов Приморья. Резидентами новой зоны смогут стать не только порты, но и аэропорт, предприятия и компании, работающие в туристической отрасли. Шансы стать резидентами свободного порта Владивосток могут появиться и у уже работающего в Приморье бизнеса при выполнении ряда требований, установленных законом. Особое экономическое положение для данных территорий создается сроком на 70 лет, при этом срок существования свободного порта может быть продлен законом [2]. В процессе работы над законопроектом были выбраны наилучшие показатели по миру, которые должны стать ориентирами для порта Владивосток, такие как время простоя судна в порту, растаможивание судна, стоимость электроэнергии и другие.

На сегодняшний день Владивосток имеет ряд характерных особенностей, которые отличают его от других портовых городов дальневосточного региона и России. Данные особенности позволят максимизировать эффект от использования режима свободного порта и определяют Владивосток в качестве главного претендента на этот режим.

Одной из основных особенностей является возможность использования транзитных возможностей территории. Выгодное положение Владивостока относительно ключевых грузоотправителей и грузополу-

чателей дает возможность России использовать его для транзитных операций со странами тихоокеанского региона, режим свободного порта позволит использовать этот факт, как конкурентное преимущество для возвращения России в число лидеров мирового транспортно-логистического комплекса [3].

Социально-экономическая ситуация во Владивостокском городском округе по итогам оценивается как стабильная, об этом свидетельствует положительная динамика основных экономических и социальных показателей: темп роста объема отгруженных товаров, индекс промышленного производства, темп роста оборота розничной торговли, увеличение ввода в действие жилых домов, увеличение среднемесячной начисленной заработной платы, снижение безработицы.

Еще одной важной особенностью Владивостока является возможность осуществления на его базе глобальных инновационных проектов в интересах всего человечества на основе международного сотрудничества.

Ключевые возможности в этом направлении:

1. Рациональное (оптимальное) использование возможностей океана (шельф (углеводороды), биоресурсы, приливные электростанции, испаритель (пресная вода), глобоководные течения, прочие (штормы, ураганы, цунами, стоячие волны и т.д.)).

2. Использование возможностей вулканов (добыча полезных ископаемых (газа, магмы), испаритель (получение пресной воды), разность температур (электроэнергия, тепловая энергия и т.д.)).

3. Комплексная система эксплуатации и регенерации природы (лесных массивов, рек и озер, горных систем).

4. Возможности глубоких слоев земли, воздушных потоков, геотермальных источников.

5. Возможность добычи полезных ископаемых из легкодоступного сырья с малым содержанием ресурса – например, разработка платиновых песков.

6. Масштабное выращивание и переработка технических культур для получения биотоплива.

Отсутствие необходимых для реализации данных проектов трудовых ресурсов диктует необходимость как стимулирования миграционного притока, так и кардинального повышения производительности труда. Режим свободного порта поможет в привлечении трудовых ресурсов на новые конкурентоспособные рабочие места за счет создания условий жизнедеятельности, отвечающих современным стандартам.

Существуют противоположные мнения о неготовности Владивостока к реализации режима «Свободный порт Владивосток». Критики считают, что Владивосток не готов к увеличению объемов грузопотока. Для этого недостаточно развита портовая инфраструктура: мало железнодорожных путей, перевозка грузов автотранспортом уже сейчас полностью блокирует движение в столице Приморья, бухта Золотой Рог не в состоянии принять современные большегрузные суда [4]. Минэкономразвития РФ также подготовило замечания к законопроектам, нивелирующие ключевые законодательные новеллы, предложенные разработчиками [5].

Таким образом взвесив все положительные и отрицательные стороны, можно сделать вывод, что создание свободного порта Владивосток на территории Приморского края реально, но для этого нужно обратить внимание на факторы, препятствующие его развитию, и постараться в кратчайшие сроки решить поставленные проблемы.

Список литературы

1. Давайте примем, а потом разберемся: «Порто-франко» для Владивостока гонят к финишу [Электронный ресурс] // PrimaMedia. – Режим доступа: <http://primamedia.ru/news/society/15.04.2015/432554/davayte-primem-a-potom-razberemysya-porto-franko-dlya-vladivostoka-go.html>.
2. Законопроект «О Свободном порте Владивосток» [Электронный ресурс] // http://www.zspk.gov.ru/upload/medialibrary/PFZ_SPV.pdf.
3. Латкин А. Свободный порт Владивосток: реальные возможности и перспективы [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://www.vvsu.ru/analytic/article/10798218/professor_vgues_aleksandr_latkin.

4. Минэкономразвития порезало Свободный порт Владивостока по живому [Электронный ресурс] // PrimaMedia. – Режим доступа: <http://primamedia.ru/news/politics/20.05.2015/438749/minekonomrazvitiya-porezalo-svobodny-port-vladivostoka-po-zhivomu.html>.

5. Стратегия и стратегический план развития Владивостока до 2020 года [Электронный ресурс] // <http://old.vlc.ru/economy/2011/strategy.pdf>.

References

1. Davajte primem, a potom razberemysja: «Porto-franko» dlja Vladivostoka gonjat k finishu [Jelektronnyj resurs] // PrimaMedia. Rezhim dostupa: <http://primamedia.ru/news/society/15.04.2015/432554/davayte-primem-a-potom-razberemysya-porto-franko-dlya-vladivostoka-go.html>.
2. Zakonoproekt «O Svobodnom porte Vladivostok» [Jelektronnyj resurs] // http://www.zspk.gov.ru/upload/medialibrary/PFZ_SPV.pdf.
3. Latkin A. Svobodnyj port Vladivostok: realnye vozmozhnosti i perspektivy [Jelektronnyj resurs] Rezhim dostupa: http://www.vvsu.ru/analytic/article/10798218/professor_vgues_aleksandr_latkin.
4. Minjekonomrazvitija porezalo Svobodnyj port Vladivostoka po zhivomu [Jelektronnyj resurs] // PrimaMedia. Rezhim dostupa: <http://primamedia.ru/news/politics/20.05.2015/438749/minekonomrazvitiya-porezalo-svobodny-port-vladivostoka-po-zhivomu.html>.
5. Strategija i strategicheskij plan razvitija Vladivostoka do 2020 goda [Jelektronnyj resurs] // <http://old.vlc.ru/economy/2011/strategy.pdf>.

Рецензенты:

Терентьева Т.В., д.э.н., доцент, проректор по научной и международной деятельности, Владивостокский государственный университет экономики и сервиса, г. Владивосток;

Латкин А.П., д.э.н., профессор, кафедра экономики и менеджмента, Владивостокский государственный университет экономики и сервиса, г. Владивосток.