

## Свободный порт Владивосток: условия развития, перспективы, риски



**Елена Викторовна  
КРАСОВА**

кандидат экономических наук, доцент  
Владивостокский государственный университет экономики и сервиса  
690000, г. Владивосток, ул. Гоголя, 41  
elena\_krasova@rambler.ru



**Ма Инсинь**

кандидат философских наук  
Университет Дэчжоу  
Китайская Народная Республика, провинция Шаньдун  
1477089196@qq.com

**Аннотация.** Одним из приоритетных направлений государственной политики Российской Федерации по развитию территорий является развитие Дальневосточного региона. Свободный порт Владивосток (СПВ) является одним из ключевых проектов, реализуемых в настоящее время в южном Приморье и направленных на ускоренное социально-экономическое развитие города Владивостока, Приморского края и Дальневосточного региона в целом. Цель настоящего исследования – рассмотреть концептуальные вопросы функционирования свободного порта Владивосток, обозначить условия и перспективы, а также выявить риски, связанные с его дальнейшим развитием. В статье определено современное понятие свободного порта, охарактеризован исторический опыт введения режима порто-франко во Владивостоке в конце XIX века, обоснована актуальность и стратегическая целесообразность использования свободного порта Владивосток как инструмента интенсивного экономического роста дальневосточных территорий. Раскрыта также сущность СПВ как формы поддержки свободного предпринимательства, применяемой с целью роста грузооборота через Владивостокский порт, наращивания внешнеторговых операций, привлечения новых инвестиций, создания новых производств и комплексного развития порто-

вой инфраструктуры. Дан обзор основных льгот по налогообложению и освещены перспективы развития СПВ с точки зрения формирования валового регионального продукта. Анализируя механизмы эффективного функционирования СПВ, авторы выделяют краткосрочные (средне-срочные) и долгосрочные приоритеты и риски деятельности СПВ. В статье также затронут вопрос об ответной реакции некоторых зарубежных стран на введение режима СПВ.

**Ключевые слова:** Свободный порт Владивосток; таможенный режим, портовая инфраструктура, налоговые льготы, экономика Приморского края, интеграция в АТР, поддержка предпринимательства, привлечение инвестиций, валовой региональный продукт.

С 12 октября 2015 г. вступил в силу закон № 212-ФЗ «О свободном порте Владивосток» [11], главной целью реализации которого является ускорение социально-экономического развития Дальневосточного региона. В настоящее время функционирование свободного порта Владивосток (СПВ), равно как и территорий опережающего развития, является определяющим вектором региональной социально-экономической стратегии. Географическое положение, техническая и экономическая инфраструктура современного порта Владивосток рассматривается как главный элемент осуществления Приморским краем международной транспортно-транзитной функции и используется как основа для включения России в международное экономическое пространство Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР). Владивосток вместе с другими приморскими портами служит для России воротами в Азию, поэтому не будет преувеличением сказать, что в современную эпоху экономического сближения стран и усиления международной интеграции именно южное Приморье становится главным центром освоения дальневосточных территорий. И сейчас, и в будущем Владивосток представляется как центр международного экономического, научно-инновационного и культурного сотрудничества, как очаг социально-экономической активности, как точка роста с огромным потенциалом развития, реа-

лизации которого в полной мере способствует режим свободного порта. В связи с этим особую актуальность имеет целый ряд вопросов, связанных с интенсивностью и эффективностью происходящей экономической интеграции свободного порта Владивосток в АТР, разработкой и совершенствованием механизмов эффективного функционирования СПВ, а также основными рисками, с которыми сейчас сталкиваются и будут сталкиваться резиденты свободного порта.

Понятие «свободный порт» появилось благодаря итальянскому термину «порто-франко» (*porto franco*), который исторически означал морскую гавань с правом беспошлинного ввоза иностранных товаров. Данный термин прочно вошел в экономический лексикон в связи с тем, что первые свободные порты были открыты именно в Италии в XVI веке. В настоящее время свободные порты выступают одним из видов свободных экономических зон, представляя собой специально выделенные портовые территории со льготными таможенным, налоговым, валютным режимами, которые стимулируют приток иностранного капитала, развитие совместных производств, экспортно-импортных операций и т.д. Конечной целью функционирования свободного порта является развитие экономики прилегающей к порту территории за счет реализации ее резко возрастающего внешнеторгового и инвестиционного потенциалов.

Россия имеет опыт создания и функционирования свободных портовых зон: с 1819 по 1859 г. режим порто-франко действовал в г. Одессе, с 1828 по 1838 г. — на Камчатке. В 1856 году право беспошлинной торговли было введено в Николаевске-на-Амуре, позже распространено на Владивосток, Посыет и другие порты Приморской области. В 1860—1862 годах была разрешена двусторонняя беспошлинная торговля по сухопутной границе с Китаем всеми товарами, кроме чая и хлебных вин. Фактически вплоть до начала XX века право беспошлинной торговли, установившееся на всей территории Дальнего Востока России, после некоторых колебаний было отменено в 1909 г. [7, с. 459—450].

История 150-летней давности наглядно показывает, как много статус свободного порта дал региону, освоение которого происходило в условиях оторванности от основной части страны, отсутствия капитала, низкого качества жизни, бытовой и административной неустроенности. По оценке специалистов, вторая половина XIX в. для Дальнего Востока России прошла под знаком развития иностранной торговли. Объем только американского экспорта, осуществлявшегося через порты Тихого океана, за период 1866—1881 гг. возрос с 3,3 до 207,1 тыс. долл., или в 63 раза. Общий объем грузооборота города Владивостока за период 1883—1899 гг. увеличился с 47,8 тыс. тонн до 333,3 тыс. тонн, или в 7 раз. Судя по отчетам различных должностных лиц Приамурского края, американские сельскохозяйственные машины продавались крестьянам на льготных условиях, а многие привозные изделия были дешевле и качественнее, чем производившееся на местах отечественные или, например, забайкальские. По оценке современников, «такая торгово-снабженческая деятельность приносила несомненную пользу Дальнему Вос-

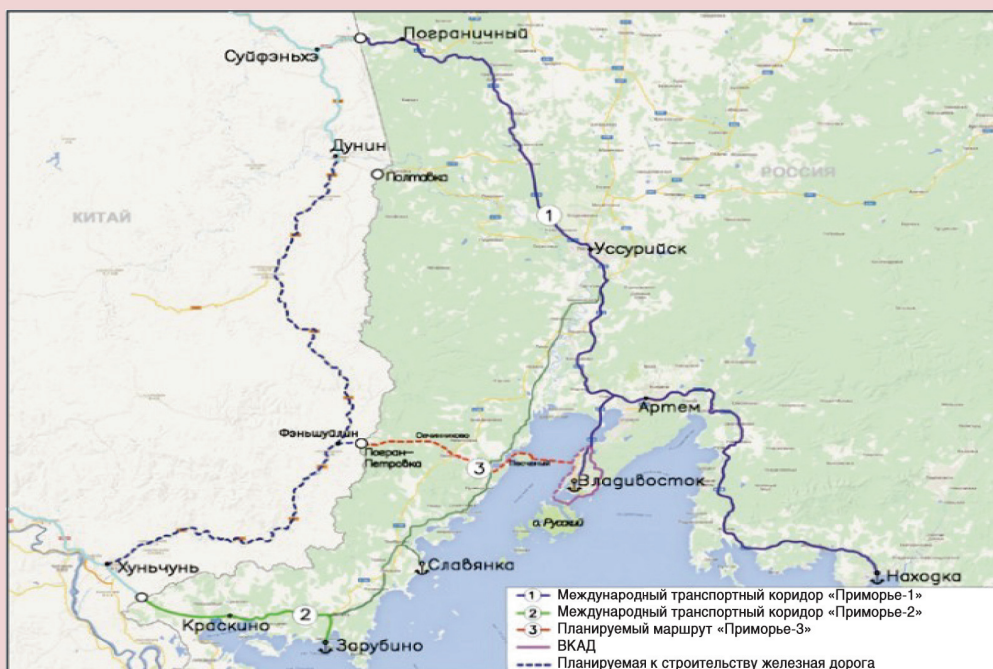
току» [4]. И в прошлом, и сейчас свободный порт Владивосток — это своеобразное окно, открывающееся в Азию навстречу большим возможностям развития свободной международной торговли. Достаточно вспомнить, что крупнейшие порты мира — Гонконг, Сингапур — стали таковыми благодаря режиму свободной беспошлинной торговли и имеют лучшие в мире практики развития портового хозяйства.

Свободный порт Владивосток сегодня — это территория с особым статусом, в которую входят пятнадцать муниципальных образований южного Приморья, расположенных вдоль границы с Китаем, Северной Кореей и вдоль берега Японского моря. Непосредственная зона действия свободного порта занимает 28,4 тыс. кв. м, на которой проживает 1,4 млн. человек, что составляет более 20% населения Дальнего Востока России.

Географически территория СПВ является центром международных транспортных коридоров «Приморье—1», «Приморье—2» и планируемого маршрута «Приморье—3», которые соединяют ключевые пункты южного Приморья и приграничный Китай (рис. 1), что дает очевидные стратегические преимущества для России.

Территория вокруг Владивостока отделяет от моря значительную часть Китая — провинции Хэйлунцзян, Цзилинь и Внутреннюю Монголию — с общим населением 90 млн. человек и объемом производства 750 млрд. долл. В настоящее время производимая в этих провинциях продукция доставляется в порты Дальнянь или Инкоу и грузится на суда в 1100—2300 км от мест производства. По мнению директора Центра исследований постиндустриального общества Владислава Иноземцева, порт в южной части Приморья, соединенный с КНР железной и автомобильной дорогами, мог бы стать крайне привлекательным для ки-

Рисунок 1. Свободный порт Владивосток и главные международные транспортные коридоры Приморского края



Источник: фотография из презентации проекта международного транспортного коридора «Приморье-3» [Эл. рес.]. – Пресс-служба администрации г. Владивостока. – Реж. дост.: <http://primamedia.ru/news/economics/28.08.2015/458123/>

тайских компаний. Отгрузив товар на заводе-изготовителе, его можно было бы доставить к судну за несколько часов и отправить на экспорт без таможенных формальностей. Спрос на такую перевалку составил бы 150–200 млн. тонн в год, или более четверти всей мощности российских портов. Расширение зоны за счет промышленных парков привело бы к локализации производства и созданию десятков тысяч рабочих мест [1]. Таким образом, транзитная обработка грузов из северо-восточного Китая в Россию и из России в северо-восточный Китай через порт Владивосток – это первый этап функционирования СПВ, результаты которого можно будет ощутить уже в краткосрочной перспективе в виде роста грузооборота и расширения деятельности российских транспортных компаний. В долгосрочном периоде это проявится в

создании в Приморье интегрированной макрорегиональной системы мультимодальных перевозок, основанной на принципиально новом – мировом – уровне развития портового хозяйства, железнодорожной и автомобильной инфраструктуры.

Развитие восточно-китайского направления транзита грузов через СПВ позволит активно развивать связи восточного Китая не только с Россией, но и с южным Китаем, и с другими азиатскими странами, прежде всего с Японией и обеими Кореями. Несмотря на наличие в Китае разветвленной сети железных и автомобильных дорог, китайские грузы можно удобно, дешево и быстро перевозить морским путем по Японскому и Восточно-Китайскому морю – из Владивостока в какой-либо из многочисленных китайских портов. Кроме того, развитие СПВ синхронизируется с разви-



тием Северного морского пути и в будущем органично свяжет торговлю стран АТР и Европы. Все это существенно расширит логистические возможности южного Приморья, часть территории которого, напоминающая неровный треугольник (см. рис. 1), является на сегодняшний день одной из самых перспективных международных торговых зон в Северо-Восточной Азии.

Главной задачей СПВ как инструмента эффективного развития территории является установление особых мер государственной поддержки предпринимательской деятельности с целью первоочередного развития экспортно-импортных операций субъектов внешнеэкономической деятельности (ВЭД) и наращивания товарооборота, проходящего через российские восточные порты. Это неизбежно повлечет за собой новые инвестиции как от отечественных, так и иностранных субъектов ВЭД и комплексное развитие портовой инфраструктуры: транспортной, энергетической, коммунальной, инженерной, социальной, инновационной и иной. Другими словами, СПВ является базой для привлечения дополнительных инвестиций, разработки и реализации новых экономических проектов, развития новых производств. Финансовая нагрузка по созданию портовой инфраструктуры будет распределяться между бюджетными и внебюджетными источниками с применением механизмов государственно-частного партнерства. Такой механизм выгодно отличает свободный порт от других проектов, профинансированных главным образом федеральным бюджетом, так как позволяет смягчить, оптимизировать финансовую нагрузку и эффективнее контролировать целевое использование выделяемых средств.

Особые меры государственной поддержки предоставляются резидентам СПВ – хозяйствующим субъектам, регистриру-

ющимся в установленном порядке, создающим новые производства либо реализующим новые проекты, а также готовым осуществить за три года работы инвестиции в производство и в развитие портовой инфраструктуры в размере не менее 5 млн. рублей. Следует заметить, что первым резидентом свободного порта Владивосток стала Тихоокеанская инвестиционная компания, планирующая выделить порядка 5 млрд. руб. для строительства в поселке Славянка Хасанского района Приморского края пятизвездочной гостиницы [14]. На сегодняшний день для резидентов предусмотрены в основном льготы и преференции в части налогообложения (табл. 1).

Налоговая политика государства является одним из главных факторов, оказывающих влияние на формирование благоприятной предпринимательской среды, поэтому снижение фискальной нагрузки для резидентов свободного порта Владивосток создает возможности получения дополнительных доходов [3, с. 84]. Так, снижение налоговой нагрузки на фонд оплаты труда и создание большого количества новых рабочих мест будет способствовать росту средней заработной платы и повышению общего уровня благосостояния граждан. Дополнительные налоговые поступления с доходов физических лиц увеличат доходную часть городского и краевого бюджетов и позволят реализовать проекты, связанные с развитием социальной сферы и социально-экономической инфраструктуры города.

Предприниматели свободного порта смогут использовать не только ощутимые налоговые льготы, но и преимущества свободной таможенной зоны, а также отсутствие ограничений на привлечение иностранной рабочей силы и ряд отраслевых преференций.

Таблица 1. Льготы и преференции для резидентов СПВ

Льготы и преференции	Меры государственной поддержки
Льготы по налогу на прибыль организаций	Федеральная часть – ставка – 0% на 5 лет; Региональная часть – ставка – 5% на 5 лет, последующие 5 лет – не менее 10%, федеральная часть – не менее 2%, упрощенное возмещение НДС – 10 дней
Пониженные тарифы отчислений во внебюджетные фонды	В течение 10 лет общий размер взносов 7,6%
Свободная таможенная зона	Беспошлинный и безналоговый: ввоз, хранение, потребление (использование) иностранных товаров; ввоз товаров (оборудования); ввоз иностранных товаров (оборудования); вывоз иностранных товаров (оборудования)
Наем иностранных работников	Наем иностранных работников без учета квот
Упорядоченный государственный и муниципальный контроль (надзор)	Совместные проверки, сокращенное время проведения контрольных и надзорных проверок, согласование проверок с Минвостокразвития
Упрощение и ускорение таможенного контроля	Режим единого окна при прохождении контроля на границе, круглосуточный режим работы пунктов пропуска
Особые правила для отдельных видов деятельности	Медицинская деятельность; образовательная деятельность; аквакультура (рыбоводство), рыболовство и сохранение водных биологических ресурсов

Таблица 2. Налоговая нагрузка резидентов СПВ, руб. на рубль выручки

Показатель	2015 г.	2016–2020 гг.	2021–2025 гг.	С 2026 г. и далее
Налог на прибыль организаций	0,05	0,02	0,03	0,05
НДС	0,13	0,13	0,13	0,13
Отчисления во внебюджетные фонды	0,07	0,02	0,02	0,07
Налог на имущество организации	0,01	0,00	0,00	0,00
Земельный налог	0,004	0,00	0,00	0,00
Итого налоговых платежей и платежей во внебюджетные фонды	0,26	0,16	0,17	0,24
Сумма снижения налоговой нагрузки	-	0,10	0,09	0,02

Льготы по налогу на прибыль организаций и отчислениям во внебюджетные фонды начинают действовать с 01.01.2016 г. В таблице 2 представлены ставки налогов для резидентов СПВ с учетом предоставляемых льгот в условном расчете на 1 рубль выручки. За 2015 год приведены действующие платежи, в последующих периодах представлены расчеты с учетом льгот и преференций. Как видно из данных таблицы, в первые пять лет функционирования СПВ экономия на налогах составит 10 копеек с каждого рубля полученной выручки, в последующие 5 лет – 9 копеек.

По мнению разработчиков законопроекта «О свободном порте Владивосток», в состав которых вошли эксперты администраций Владивостока и Приморского края, Минвостокразвития и представители бизнеса, в результате реализации СПВ валовой региональный продукт Приморского края может составить к 2021 г. 1,106 трлн. руб. (рост в 1,7 раза к 2015 г.), к 2025 г. – 1,402 трлн. руб. (рост в 2,2 раза к 2015 г.), к 2034 г. – 2,157 трлн. руб. (рост в 3,4 раза к 2015 г.). Количество созданных рабочих мест может достигнуть 84,7 тыс. чел. к 2021 г., 108 тыс. – к 2025 г., 468,5 тыс. чел. – к 2034 г.

Прирост ВРП Дальневосточного федерального округа в целом к 2025 г. может составить 1,97 трлн. руб. [8]. По словам мэра Владивостока И.С. Пушкарева, вполне ожидаемо утроение ВРП Приморского края за ближайшие 10 лет, что соответствует приросту на 34% в масштабах всего Дальневосточного федерального округа [5]. Предполагается, что прирост продукции будет достигнут как за счет наращивания объема транспортно-логистических операций, так и за счет создания перерабатывающих, наукоемких производств, а также роста объема образовательных и медицинских услуг.

Анализируя закон № 212-ФЗ «О свободном порте Владивосток», можно сказать, что экономическое содержание СПВ выходит за пределы классического определения свободного порта и предусматривает формирование особой экономической зоны, характеризующейся комплексным развитием инфраструктуры региона и высокой степенью международной интеграции. Цели и задачи СПВ соответствуют концепции ускоренного развития Дальневосточного региона и укрепления экономических и геополитических позиций России в Азии и во многом перекликаются с ориентирами Стратегии развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года [9], дополняя и углубляя последнюю. Для выработки механизма эффективного функционирования СПВ целесообразно выделить краткосрочные (среднесрочные) и долгосрочные целевые ориентиры его деятельности. В частности, **к краткосрочным и среднесрочным приоритетам** деятельности СПВ следует отнести *поддержку предпринимательства и развитие международной торговли*, что включает в себя:

1. Повышение загруженности существующих мощностей порта Владивосток. В настоящее время доля его незадействованных мощностей составляет 44,4% [9].

Для эффективной деятельности порта необходимо увеличить его загрузку минимум до 80%.

2. Техничко-технологическую модернизацию портовых мощностей с целью увеличения их производительности и повышения их пропускной способности, а также увеличение мощностей основных транспортных узлов южного Приморья [12, с. 434].

3. Углубление специализации транспортных узлов Приморского портового комплекса, развитие на базе Владивостокского порта контейнерных перевозок как наиболее актуального, безопасного и экономически выгодного способа морской транспортировки грузов. Так, доля контейнерных перевозок в общем объеме мирового грузооборота занимает более 60%, а контейнеризация генеральных грузов в мировой практике достигает практически 100%. Общемировой ежегодный рост объема контейнерных перевозок составляет около 10%, и такая положительная динамика будет только нарастать [9; 12, с. 435].

4. Развитие взаимодействия порта с автомобильными и железнодорожными подходами, увеличение пропускной способности последних. Следует учитывать, что автомобильный транспорт является основным видом транспорта, которым вывозятся грузы из российских портов (более 60% грузов по отправке), и Владивосток находится в числе городов, наряду с Санкт-Петербургом и Новороссийском, для которых особенно характерна проблема взаимодействия морских портов и подходов к ним [9].

5. Обеспечение тарифной и налоговой привлекательности порта Владивосток и, как следствие, снижение стоимости перевозок и сопутствующих транспортных услуг для хозяйствующих субъектов – субъектов ВЭД.

6. Улучшение технологических характеристик портовой деятельности, а именно сокращение времени простоя судна в порту, растаможивания груза и т.д.

7. Упрощение и ускорение таможенных процедур, работа с таможенными службами в режиме «единого окна», а также либерализация визового режима для прибывающих физических лиц и особенно для предпринимателей.

8. Достижение сбалансированности темпов прироста портовых мощностей и объемов транспортировки грузов. Предполагается, что развитие инфраструктуры порта будет идти параллельно с наращиванием грузооборота и явится, по сути, адекватным ответом на возросший спрос на транспортные услуги со стороны субъектов ВЭД.

Приоритетом деятельности СПВ в **долгосрочной перспективе** является *повышение конкурентоспособности города Владивостока и всего региона за счет развития портовой зоны южного Приморья*, что включает в себя:

1) обеспечение эффективного развития портовой инфраструктуры южного Приморья, повышение конкурентоспособности порта Владивосток до уровня других ведущих портов Азиатско-Тихоокеанского региона;

2) повышение роли портов южного Приморья в обеспечении транзитного потенциала России в АТР, увеличение транзитных грузопотоков и, как следствие, переключение части внешнеторговых потоков АТР на приморские порты;

3) создание новых рабочих мест, рост доходов субъектов ВЭД, повышение уровня заработной платы;

4) рост возможностей для реализации других проектов ускоренного развития Приморского края и Дальневосточного региона, в частности развития туризма, добывающей и обрабатывающей промышлен-

ности, гостиничного бизнеса, различных видов обслуживания и т.д. и, как следствие, создания расширенных зон инновационного развития – ключевых точек роста долгосрочного развития [6];

5) применение новых организационных механизмов государственного управления портовой инфраструктурой, в том числе института государственно-частного партнерства (ПОЭЗ, концессии, управляющие компании, технологические платформы и территориальные кластеры, т.д.) и, как следствие, повышение эффективности государственного управления портовой деятельностью.

Как результаты функционирования свободного порта Владивосток на макроэкономическом уровне, которые качественно улучшат экономический облик дальневосточных территорий, можно обозначить:

1) создание в Приморье на базе Владивостокского порта современного международного транспортно-логистического комплекса [12, с. 434];

2) создание и развитие современных высокотехнологичных производств с целью выпуска в южном Приморье продукции, конкурентоспособной на рынке стран АТР как по качеству, так и по цене;

3) обеспечение устойчивого потока всех видов доходов на территорию Владивостока и Приморского края в целом;

4) ускорение социально-экономического развития Владивостока и повышение уровня жизни населения Приморья в целом, что, в свою очередь, будет способствовать закреплению постоянного населения, росту миграционной привлекательности, расширению Владивостокской агломерации и улучшению общей социально-демографической обстановки.

Механизмом реализации приоритетных направлений развития СПВ является использование географических и экономи-

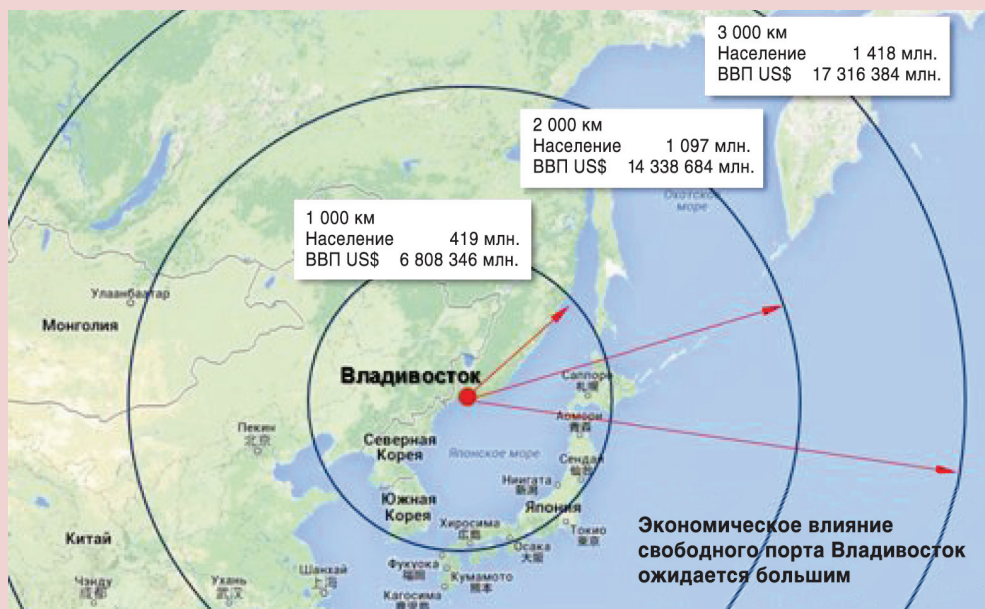


ческих преимуществ Приморского края для интеграции в азиатское экономическое пространство за счет развития международной торговли со странами АТР и органичного встраивания СПВ в азиатский рынок. *Рисунок 2* наглядно показывает, что в радиусе 1000 км от Владивостока живет более 400 миллионов человек, а реализуемый производственный потенциал указанной территории составляет около 7 трлн. долл. Для того чтобы определить, много это или мало, достаточно заметить, что в радиусе 1000 км от Москвы проживает менее 100 миллионов человек. В радиусе 2000 км от Владивостока проживает 1,1 миллиарда человек, а производственный потенциал равен 14,3 трлн. долл. В радиусе 3000 км производственный потенциал достигает значения в 17,3 трлн. долл., что составляет 16% от мирового значения ВВП в 2014 г. Геоэкономическую роль порта Владивосток трудно переоценить: при-

лежащие территории – это колоссальный рынок сбыта для собственной продукции, огромные возможности развития транспортно-логистического комплекса и создания комплексной инновационной экономики на базе привлечения отечественных и иностранных инвестиций.

Преимущества экономического развития, которые дает СПВ, а также проблемы, возникающие в результате его функционирования, активно обсуждаемые в научных и политических кругах различного уровня, являются сегодня едва ли не самой популярной темой для дискуссий. Страны-соседи России по АТР уже выразили свою реакцию на введение режима свободного порта на юге Дальнего Востока России. Среди ответных шагов есть как контрмеры с целью усилить конкуренцию, так и глубокая заинтересованность в развитии партнерства и сотрудничества. В частности, первым ответным шагом Китая ста-

Рисунок 2. Географические зоны экономического влияния свободного порта Владивосток



Источник: фотография из материалов делового еженедельника «Конкурент» [Эл. рес.]. – Реж. дост.: <http://konkurent.ru/ekonomika/690-sotvorenie-porta.html>

ло введение с 1 мая 2015 г. упрощенного таможенного режима на приграничных с Россией территориях, включающих Харбин, Дялян, Шэньян, Чанчунь, Хух-Хото и Маньчжурию, а также предоставление дополнительных прав занятым во внешнеэкономической деятельности компаниям. Далее от китайской стороны последовал ряд предложений по развитию партнерства в рамках свободного порта, в частности по формированию логистического хаба интернет-торговли, строительства скоростной железной дороги между Суйфэньхэ и Владивостоком, созданию совместных предприятий по переработке сельскохозяйственной продукции, развитию инновационных технологий, горнорудной промышленности, медицины, туризма и некоторых других областей. Китайское правительство и бизнес заявляют о продолжении проводимой в настоящее время политики выхода на российские рынки и поиска новых источников дефицитных сырья и материалов [13, с. 19].

Достаточно позитивно отметили факт создания свободного порта Владивосток в Республике Корея и Республике Вьетнам. Корейская сторона готова поделиться с Россией опытом формирования и развития свободных экономических зон, которые существуют в каждой из восьми южнокорейских провинций. В качестве первых проектов на основе СПВ, заявленных корейской стороной, можно отметить строительство завода по переработке водных биологических ресурсов с минимальным объемом инвестиций 10 млн. долл., открытие медицинских центров на территории Владивостока для оказания высокотехнологичных медицинских услуг. О социальной значимости российско-корейских медицинских проектов упомянул в своем интервью мэр Владивостока И.С. Пушкарев: «Если мы позволим качественным и ультрасовремен-

ным технологиям прийти во Владивосток, мы не только в два раза снизим стоимость этих услуг (на цену перелета и проживания в Корее), но и дадим нашему населению выбор: лечиться по страховому полису по нашим стандартам или за совсем другие деньги, но по южнокорейским стандартам... Подобным решением мы не нанесем вреда отечественной медицине, наоборот, мы создадим условия для обмена технологиями, для повышения квалификации наших врачей» [5].

Социалистическая Республика Вьетнам является давним партнером России, и в частности Приморского края, во многих отраслях экономической деятельности. По словам заместителя генерального консула Вьетнама по экономическим вопросам г-на Чинь Суан Хиеу, вьетнамский бизнес и вьетнамская общественность с интересом изучают возможности, связанные с появлением свободного порта Владивосток. Вьетнамская сторона считает, что принятый закон о СПВ вместе с договорами о Зоне свободной торговли между Вьетнамом и странами ЕАЭС создают благоприятные условия для развития отношений между Вьетнамом и Россией в целом и на Дальнем Востоке в частности. Планируемый объем товарооборота в 2020 г. составляет 10 млрд. долл., т.е. по сравнению с 2014 и 2015 гг. предполагается рост в 2–2,5 раза. Значительная доля прироста двусторонней торговли придется на внешнеторговые проекты в рамках свободного порта. Наиболее перспективными отраслями для российско-вьетнамского сотрудничества являются энергетика, деревообработка и текстильная промышленность. Большой потенциал имеют также совместное производство продуктов питания, строительство и ремонт, операции с недвижимостью, транспорт [2].

Если преимущества свободного порта очевидны и связаны с большими надеждами на долгосрочное развитие города и края, то недостатки проекта обусловлены в первую очередь сомнениями в реалистичности развития свободной торговли в России. Согласно результатам анализа общественного мнения, наиболее слабыми звеньями в цепи развитии СПВ будут являться следующие.

Во-первых, консерватизм органов государственной власти, высокая степень бюрократизированности системы управления, ставшее традиционным в российской практике административное давление на бизнес. Опыт работы крупнейших портов мира показывает, что основным конкурентным преимуществом любого порта является не столько финансовая доступность его услуг, сколько организационная простота таможенных процедур и операций, небольшое время простоя в порту и т.д. Следует отметить, что нынешнее российское руководство отличается смелостью принимаемых экономических решений и сильной политической волей, однако механизмы реализации этих решений наталкиваются на жесткость, неповоротливость сложившейся административной структуры, несогласованность мнений по поводу тех и иных вопросов, систему запретов, барьеров и чисто российских стандартов в международной деятельности. Для того чтобы преодолеть консерватизм власти, потребуются выработка принципиально новых подходов к управлению, обеспечение высокой динамичности деятельности контролирующих органов за счет новой кадровой политики и политики в области подготовки кадров.

Во-вторых, несоответствие существующей транспортно-логистической инфраструктуры Владивостока и Приморского края требованиям и запросам свободного

порта, отсутствие должным образом подготовленных кадров. Действительно, несмотря на свою важную геополитическую роль, Владивосток и другие российские порты заметно отстают по уровню развития экономической и портовой инфраструктуры от других портов Азии. Но одна из целей свободного порта – привлечение новых инвестиций и формирование на этой основе экономической инфраструктуры продвинутого уровня как локомотива дальнейшего развития территории. В классических случаях создания порто-франко наращивание объемов транспортных операций идет параллельно с развитием портовой инфраструктуры. В этом случае можно ожидать постепенного, но устойчивого результата от функционирования свободного порта.

В-третьих, коррупционные и криминальные риски. К сожалению, Приморье относится к регионам с очень неутешительной статистикой по уровню преступности в экономической сфере. Так, в 2014 г. число коррупционных правонарушений в экономике возросло по сравнению с 2013 г. на 34,4%, из них наибольшую долю занимают нарушения в таких сферах, как государственные закупки, осуществление госконтроля, использование государственного (муниципального) имущества, землепользование и бюджетное законодательство. Данные за текущий, 2015 год также подтверждают рост числа правонарушений, связанных со взяточничеством, подкупами и служебными подлогами, в том числе в таможенной сфере и сфере внешнеэкономической деятельности. По мнению специалистов, в процессе развития свободного порта органам власти всех уровней необходимо консолидировать усилия для минимизации криминально-коррупционных рисков, которые могут снизить макроэкономический эффект СПВ [10, с. 84-85].

В-четвертых, угроза неконтролируемого вывоза ресурсов с территории России. Дальнейшее развитие и законодательного, и организационного механизма функционирования свободного порта должно предусматривать не только и не столько развитие экспортоориентированной сырьевой деятельности, сколько условий и возможностей для создания перерабатывающих производств, выпускающих продукцию высокой степени готовности, в том числе наукоемкую.

Таким образом, свободный порт, являющийся на сегодняшний день главным фактором повышения конкурентоспособности южных дальневосточных территорий и привлечения новых инвестиций, не лишен воздействия чисто российских проблем. Для успешной реализации закона «О свободном порте Владивосток» в дальнейшем необходимы совершенствование российской нормативно-правовой базы в области таможенной, налоговой, бюджетной, ценовой, тарифной полити-

ки, улучшение и упрощение организационного механизма работы с резидентами и иностранными партнерами и, что немаловажно, наращивание опыта, оттачивание повседневной практики работы порта в новых условиях, будь то работа с резидентами и иностранными партнерами либо с инвесторами и заказчиками. Время сомнений и обещаний прошло, для города и всего Приморского края наступило время действовать на основе конструктивного диалога власти, бизнеса и общественности. Наиболее актуальная задача в ближайшей перспективе – качественный и подробный мониторинг экономических процессов, происходящих на территории свободного порта Владивосток, рассмотрение и принятие мер по координации работы всех участников СПВ, с тем чтобы в сравнительно короткие сроки сделать свободный порт Владивосток беспрецедентным в истории страны успешным социально-экономическим проектом.

### Литература

1. Иноземцев, В. Зачем делать Владивосток свободным портом [Эл. рес.] / В. Иноземцев // Ведомости. – 2015. – 7 мая (№ 3826). – Реж. дост.: <https://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2015/05/07/zachem-delat-vladivostok-svobodnim-portom>.
2. Все трудности – временные, у отношений Приморья и Вьетнама большие перспективы : интервью с зам. генконсула по экономическим вопросам г-ном Чинь Суан Хиеу [Эл. рес.] // Информационное агентство «Ежедневные новости Владивостока». – Реж. дост.: <http://novostivl.ru/msg/20405.htm> (дата обращения: 20.08.2015).
3. Ворожбит, Я.А. Предпринимательская среда и налоговая политика в 2012 году: перспективы и ожидания / Я.А. Ворожбит, О.Ю. Ворожбит // Территория новых возможностей : вестник Владивостокского государственного университета экономики и сервиса. – 2012. – № 1. – С. 84-90.
4. Гарусова, Л.Н. Российско-американские региональные отношения на Дальнем Востоке: история и современность: монография [Эл. рес.] / Л.Н. Гарусова. – Реж. дост.: [http://abc.vvsu.ru/Books/m\\_rosamo/page0005.asp#xex5](http://abc.vvsu.ru/Books/m_rosamo/page0005.asp#xex5)
5. Пушкарёв, И. Свободный порт – исторический шанс Владивостока [Эл. рес.] / И. Пушкарёв // Информационно-аналитическое агентство «Восток России». – Реж. дост.: <http://www.vlc.ru/mayor/articles/121372/>
6. Латкин, А.П. Инновационная составляющая как ключевой фактор стратегии развития российского Дальнего Востока и интеграции в экономическую систему АТР / А.П. Латкин, Р.И. Гриванов // Экономика и менеджмент систем управления. – 2014. – Т. 14. – № 4. – С. 79-86.



7. Матвеев, Н.П. Краткий исторический очерк г. Владивостока / Н.П. Матвеев. – 2-е изд., доп. – Владивосток : Тихоокеанское изд-во «Рубеж», 2012. – 512 с.
8. Президент подписал закон «О свободном порте Владивосток» // Официальный сайт Администрации Приморского края: архив новостей. – Реж. дост.: <http://primorsky.ru/news/main/91161/>
9. Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года (проект) [Эл. рес.] // Официальный сайт ФГУП «Росморпорт». – Реж. дост.: [http://www.rosmorport.ru/media/File/State-Private\\_Partnership/strategy\\_2030.pdf](http://www.rosmorport.ru/media/File/State-Private_Partnership/strategy_2030.pdf)
10. Сухаренко, А.Н. Создание свободного порта Владивосток через призму криминально-коррупционных рисков / А.Н. Сухаренко // Региональные проблемы. – 2015. – Т. 18. – №2. – С. 82-85.
11. Федеральный закон от 13.07.2015 № 212-ФЗ «О свободном порте Владивосток» [Эл. рес.]. // Консультант Плюс. – Реж. дост.: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_182596/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_182596/)
12. Фисенко, А.И. Роль морских портов Приморского края в развитии транзитной функции региона в условиях создания свободного порта Владивосток / А.И. Фисенко // Фундаментальные исследования. – 2015. – №8–2. – С. 432-439.
13. Чи Сюй. Политика и стратегии КНР в отношении вывоза капитала / Чи Сюй, Л.Н. Жилина // Территория новых возможностей : вестник Владивостокского государственного университета экономики и сервиса. – 2012. – №1. – С. 14-21.
14. Первый проект свободного порта Владивосток – пятизвездочная гостиница в Славянке // Информационный портал «Новости Владивостока». – Реж. дост.: [www.news.vl.ru/vlad/2015/10/21/140409/#ixzz3peVxutkF](http://www.news.vl.ru/vlad/2015/10/21/140409/#ixzz3peVxutkF)

### Сведения об авторах

Елена Викторовна Красова – кандидат экономических наук, научный сотрудник, доцент кафедры международного бизнеса и финансов, Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Владивостокский государственный университет экономики и сервиса» (690000, г. Владивосток, ул. Гоголя, 41, [elena\\_krasova@rambler.ru](mailto:elena_krasova@rambler.ru))

Ма Инсинь – кандидат философских наук, руководитель, преподаватель, научный сотрудник, направление «История и философия», Университет Дэчжоу (Китайская Народная Республика, провинция Шаньдун, 1477089196@qq.com)

Krasova E.V., Ma Yingxin

### Free Port of Vladivostok: Development Conditions, Prospects, Risks

Elena Viktorovna Krasova – Ph.D. in Economics, Lecturer, Research Associate, Associate Professor of the Chair of International Business and Finance, Federal State-Financed Educational Institution of Higher Professional Education “Vladivostok State University of Economics and Service” (41, Gogol Street, Vladivostok, 690000, Russian Federation, [elena\\_krasova@rambler.ru](mailto:elena_krasova@rambler.ru))

Ma Yingxin – Ph.D. in Philosophy, Research Associate, Lecturer, Dezhou University, (566 University Rd. West, Dezhou, Shandong, China, 1477089196@qq.com)

**Abstract.** One of the priority directions of Russia’s state policy with regard to territories’ development is the development of the Far Eastern region. The free port of Vladivostok is one of the key projects that are currently being implemented in the southern part of Primorsky Krai and they focus on boosting the socio-economic development of Vladivostok city, Primorsky Krai and the Far Eastern region as a whole. The goal of this research is to consider the conceptual issues of the free port of Vladivostok, to outline the conditions and prospects of its operation and identify risks associated with its future development. The

article defines the modern concept of “free port”, characterizes historical experience of the “free port” regime in Vladivostok in the end of the 19th century, substantiates the strategic importance of using the free port of Vladivostok as a tool of intensive growth of Russian Far Eastern territories. The article also discloses the essence of the free port of Vladivostok as a means to promote free entrepreneurship, which is used to increase freight traffic through the port of Vladivostok, increase foreign trade, attract new investments, create new industries and develop the port’s infrastructure. The article provides a review of the main tax benefits and perspectives of the free port of Vladivostok in terms of the gross regional product formation. Analyzing the mechanisms of effective functioning of the free port of Vladivostok, the authors identify the short-term (mid-term) and long-term priorities and operational risks for the free port of Vladivostok. The article also touches upon some issues concerning the response of some foreign countries to the creation of the free port of Vladivostok.

**Key words:** free port of Vladivostok; customs regime, port infrastructure, tax privileges, economy of Primorsky Krai, integration into the Asia-Pacific region, support for entrepreneurship, attraction of investments, gross regional product.

### References

1. Inozemtsev V. Zachem delat' Vladivostok svobodnym portom [Why Make Vladivostok a Free Port]. *Vedomosti* [News], 2015, no. 3826, May 7. Available at: <https://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2015/05/07/zachem-delat-vladivostok-svobodnim-portom>.
2. Vse trudnosti – vremennye, u otnoshenii Primor'ya i V'etnama bol'shie perspektivy: interv'yu s zam. genkonsula po ekonomicheskim voprosam g-nom Chin' Suan Khieu [All the Difficulties Are Temporary, the Relations Between Primorye and Vietnam Have Great Prospects: an Interview with Deputy Consulate General in Charge of Economic and Trade Affairs Mr. Trinh Xuan Hieu]. *Informatsionnoe agentstvo “Ezhednevnye novosti Vladivostoka”* [News Agency “Daily News of Vladivostok”]. Available at: <http://novostivl.ru/msg/20405.htm> (accessed August 20, 2015).
3. Vorozhbit Ya.A., Vorozhbit O.Yu. Predprinimatel'skaya sreda i nalogovaya politika v 2012 godu: perspektivy i ozhidaniya [Business Environment and Tax Policy in 2012: Prospects and Expectations]. *Territoriya novykh vozmozhnostei: vestnik Vladivostokskogo gosudarstvennogo universiteta ekonomiki i servisa* [Territory of New Opportunities: Vladivostok State University of Economics and Service Bulletin], 2012, no. 1, pp. 84-90.
4. Garusova L.N. *Rossiisko-amerikanskije regional'nye otnosheniya na Dal'nem Vostoke: istoriya i sovremennost': monografiya* [Russian-American Regional Relations in the Far East: the History and Modernity: a Monograph]. Available at: [http://abc.vvsu.ru/Books/m\\_rosamo/page0005.asp#xex5](http://abc.vvsu.ru/Books/m_rosamo/page0005.asp#xex5)
5. Pushkarev I. Svobodnyi port – istoricheskii shans Vladivostoka [Free Port – a Historic Opportunity for Vladivostok]. *Informatsionno-analiticheskoe agentstvo “Vostok Rossii”* [Information-Analytical Agency “Russia’s East”]. Available at: <http://www.vlc.ru/mayor/articles/121372/>
6. Latkin A.P., Grivanov R.I. Innovatsionnaya sostavlyayushchaya kak klyuchevoi faktor strategii razvitiya rossiiskogo Dal'nego Vostoka i integratsii v ekonomicheskuyu sistemu ATR [Innovative Component as a Key Factor in the Strategy for Development of the Russian Far East and Integration in the Economic System of the Asia-Pacific Region]. *Ekonomika i menedzhment sistem upravleniya* [Economics and Management of Control Systems], 2014, vol. 14, no. 4, pp. 79-86.
7. Matveev N.P. *Kratkii istoricheskii ocherk g. Vladivostoka* [A Brief Historical Overview of Vladivostok]. Second edition, supplemented. Vladivostok: Tikhookeanskoe izd-vo “Rubezh”, 2012. 512 p.
8. Prezident podpisal zakon “O svobodnom porte Vladivostok” [The President Signed the Law “On the Free Port of Vladivostok”]. *Ofitsial'nyi sait Administratsii Primorskogo kraja: arkhiv novostei* [Official Website of Primorsky Krai Administration: News Archive]. Available at: <http://primorsky.ru/news/main/91161/>
9. Strategiya razvitiya morskoi portovoi infrastruktury Rossii do 2030 goda (proekt) [Strategy for Development of Sea Port Infrastructure of Russia till 2030 (Draft)]. *Ofitsial'nyi sait FGUP “Rosmorport”* [Official Website of FSUE “Rosmorport”]. Available at: [http://www.rosmorport.ru/media/File/State-Private\\_Partnership/strategy\\_2030.pdf](http://www.rosmorport.ru/media/File/State-Private_Partnership/strategy_2030.pdf)

10. Sukharenko A.N. Sozdanie svobodnogo porta Vladivostok cherez prizmu kriminal'no-korrupcionnykh riskov [Establishment of the Free Port of Vladivostok through the Prism of Criminal and Corruption Risks]. *Regional'nye problemy* [Regional Problems], 2015, vol. 18, no. 2, pp. 82-85.
11. Federal'nyi zakon ot 13.07.2015 № 212-FZ "O svobodnom porte Vladivostok" [Federal Law of July 13, 2015 No. 212-FZ "On the Free Port of Vladivostok"]. *Konsul'tant Plyus* [Reference and Search System ConsultantPlus]. Available at: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_182596/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_182596/)
12. Fisenko A.I. Rol' morskikh portov Primorskogo kraja v razvitii tranzitnoi funktsii regiona v usloviyakh sozdaniya svobodnogo porta Vladivostok [The Role of Sea Ports of Primorsky Krai in the Development of Transit Function of the Region in Terms of Creating the Free Port of Vladivostok]. *Fundamental'nye issledovaniya* [Fundamental Research], 2015, no. 8–2, pp. 432-439.
13. Chi S., Zhilina L.N. Politika i strategii KNR v otnoshenii vyvoza kapitala [Policy and Strategy of the PRC Regarding the Export of Capital]. *Territoriya novykh vozmozhnostei: vestnik Vladivostokskogo gosudarstvennogo universiteta ekonomiki i servisa* [Territory of New Opportunities: Vladivostok State University of Economics and Service Bulletin], 2012, no. 1, pp. 14-21.
14. Pervyi proekt svobodnogo porta Vladivostok – pyatizvezdochnaya gostinitsa v Slavyanke [A Five-Star Hotel in Slavyanka – the First Project of the Free Port of Vladivostok]. *Informatsionnyi portal "Novosti Vladivostoka"* [Information Portal "News of Vladivostok"]. Available at: [www.news.vl.ru/vlad/2015/10/21/140409/#ixzz3peVxutkF](http://www.news.vl.ru/vlad/2015/10/21/140409/#ixzz3peVxutkF)