УДК 25.00.24

РЕЖИМ ПОРТО-ФРАНКО В Г. ВЛАДИВОСТОКЕ КАК СПОСОБ ИНТЕГРАЦИИ РОССИЙСКОГО ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА В АЗИАТСКО-ТИХООКЕАНСКИЙ РЕГИОН: ПЕРСПЕКТИВЫ И ПРОБЛЕМЫ

[1]Кох Л.В., [2]Просалова В.С., [2]Смольянинова Е.Н.

[1]ФГАОУ ВО «Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого», Санкт-Петербург, e-mail:lkokh@mail.ru;
[2]ГБОУ ВПО «Тихоокеанский государственный медицинский университет» Министерства здравоохранения Российской Федерации, Владивосток, e-mail: elsmol@yandex.ru

Проведен выборочный анализ развития города Владивостока в режиме порто-франко в исторической ретроспективе. Рассмотрены цели создания режима порто-франко в Дальневосточном регионе на территории Приморского края. Выделены отличительные особенности таможенного и налогового режима на территории порто-франко Владивосток и преимущества порта Владивосток перед другими портами Дальнего Востока. Проведен анализ мнений ученых и представителей власти Российской Федерации, который показал перспективные направления развития Приморского края с введением порто-франко, а также выявил потнециальные проблемы, решение которых требует оперативного вмешательства. В настоящее время развитие Дальневосточного региона в целом и Приморского края, в частности, нуждается в разработке методических рекомендаций и планов с коккретными мероприятиями по реализации данной программы.

Ключевые слова: порто-франко, Дальневосточный регион, ускорение социально-экономического развития территории, таможенные и налоговые льготы

APPROACHES TO DETERMINING NEEDS STAFFING HEALTH SYSTEM

[1]Kokh L.V., [2]Prosalova V.S., [2]Smolyaninova E.N.

[1]Peter the Great Saint-Petersburg Polytechnic University, Saint-Petersburg, e-mail:lkokh@mail.ru;
[2]GBOU VPO «Pacific State Medical University» of the Ministry of Health of the Russian Federation, Vladivostok, e-mail: elsmol@yandex.ru

Selective analysis of Vladivostok as a free port was conducted in the historical retrospective. Goals of creating a free port in the Far East in the Primorsky Territory are described in the analysis. Distinctive features of tax and customs regime in Vladivostok free port and advantages over other ports in the Far East are highlighted. The analysis of views of scientists and public authorities shows upcoming trends in development of Primorsky Territory after the introduction of a free port, it also revealed possible problems that require quick solution. Currently, the development of the Far East region in general as well as Primorye Territory in particular is in need of developing guidelines and plans with specific measures for implementing this program.

Keywords: free port, Far East region, the acceleration of socio-economic development of the territory, customs and tax privileges

Развитие Дальневосточного региона является актуальной проблемой для интеграции России в Азиатско-Тихоокеаский регион. Перспективы развития Приморского края и г. Владивостока в статусе порто-франко и проблемы, возникающие при реализации данного проекта необходимо рассматривать одновременно.

Цель исследования

Целью данного исследования является анализ потенциальных перспектив развития г. Владивостока в режиме порто-франко.

Материалы и методы исследования

При написании статьи были использованы общенаучные методы: эмпирического исследования, теоретического познания, общелогические методы и приемы; а также методы: системного анализа, метод сравнений и аналогий, метод обобщений и др.

Результаты исследования и их обсуждение

Идея создания режима порто-франко во Владивостоке не нова. Порто-франко – историческое название свободных таможенных зон в портах. В энциклопедическом словаре Брокгауза и Ефрона дается следующее определение – «порто-франко» (porto franco, port franc, Freihafen) – приморская гавань, пользующаяся правом беспошлинных ввоза заграничных и вывоза туземых товаров [3].

Владивосток располагается на перекрестке всех транспортных магистралей тихоокеанского побережья России и является фарпостом России на Дальнем Востоке. Соседство с такими странами как Китай, Япония, США, Корея дает потенциальную возможность для реализации глобальных интересов страны и прямой контакт с государствами Азиатско-Тихоокеанского региона.

Порты Приморского края выходят на транспортные системы Транссибирской и Байкало-Амурской железнодорожных магистралей, пересекающих Евразию, а вдоль тихоокеанского побережья России проходит Северный морской путь, который соединя-

ет Дальневосточный регион с западной частью России. Поэтому Приморье представляет для России исключительно важное геополитическое значение.

Впервые Владивостоку был присвоен статус территории беспошлинной торговли иностранными товарами 25 декабря 1862 г. [4] и в этот же период штабс-капитан И.Ф. Черкавский, начальник поста Новгородский в заливе Посьет, сообщил владивостокским властям об условиях, на которые могут рассчитывать торговцы, желающие заняться торговлей с китайцами в г. Хуньчуне [5]. При этом Владивосток на тот момент имел статус военного поста, и только в 1880 году Владивосток был выделен в особое «военное губернаторство» и возведен в степень города [2].

С открытием порта Владивосток в него пришел иностранный капитал – такие известные торговые дома как «Кунст и Альберс», затем «Чурин И.Я. и Ко», «Иоганн Лангелитье и Ко» и др., открывали магазины Даттаны, Бриннеры, Смиты и пр. Уже в 1866 г. во Владивосток было ввезено товаров на 5,7 млн руб., из которых 3,8 млн приходилось на долю иностранных купцов [7].

Благодаря приобретенному статусу «свободной гавани» грузооборот порта Владивостока в период с 1880 года по 1910 год увеличился практически в 100 раз, с 24 тысяч пудов (384 т) до 41631,3 тысячи пудов (666 100 т) и превратился в крупнейший товарораспределительный центр для всего Дальнего Востока и, в первую очередь, районов крайнего севера (см. рис. 1).

На рис. 2 представлена динамика количества судов, посетивших Владивосток в период с 1886 г. по 1900 г.

Активность навигационного сообщения говорит о том, что за рассматриваемый период количество судов, пришедших во Владивосток увеличилось на 373 процента (с 92 шт в 1886 г. до 436 шт в 1900 г.).

Министр РФ по развитию Дальнего Востока Александр Галушка на своей пресс-конференции 28 июля 2015 прокомментировал: «Старый добрый порто-франко уже продемонстрировал свою эффективность в конце XIX – начале XX века; с его помощью сформировался самобытный, процветающий город Владивосток».

12 октября 2015 года, вступил в силу федеральный закон о Свободном порте Владивосток и 15 муниципалитетах Приморского края, граничащих с Китаем, Северной Кореей и Японией. В их числе: Артем, Владивосток, Большой Камень, Находка, Партизанск, Спасск-Дальний, Уссурийск, Надеждинский район, Шкотовский район, Октябрьский район, Ольгинский район, Партизанский район, Пограничный район, Хасанский район, Ханкайский район. В состав свободного порта входят также территории и акватории морских портов, расположенных на территориях этих муниципальных образований [1].

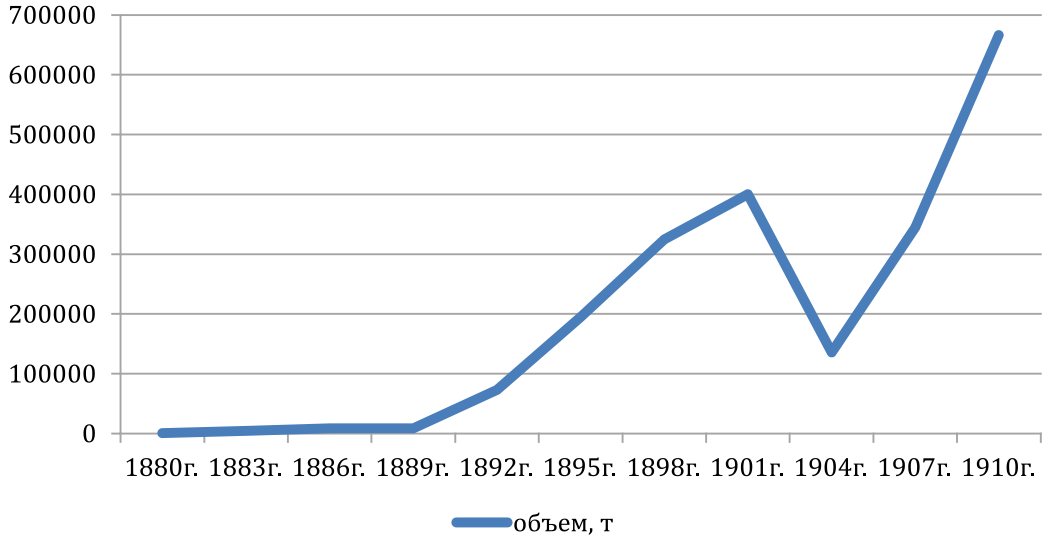

Рис. 1. Сведения о грузообороте судов заграничного и большого каботажного плавания Владивостокского порта за 1880–1910 гг. [9]

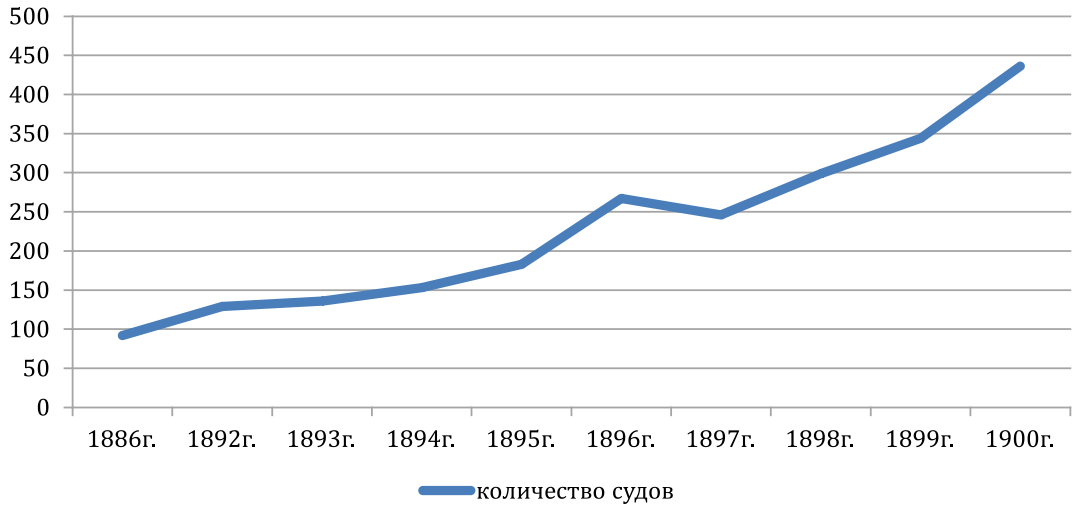

Рис. 2. Сведения о приходе судов во Владивосток с 1886 по 1900 гг. [10]

Необходимость и своевременность принятия этого закона подтверждается в Послании Президента к Федеральному собранию в 2014 г., где отмечается, что в последние десятилетия стремительно продвигается вперед Азиатско-Тихоокеанский регион. Россия, как тихоокеанская держава, должна всесторонне использовать свой потенциал, для чего необходимо развивать дальневосточный регион, о масштабных планах развития которого объявило Правительство РФ. «Предлагаю предоставить Владивостоку также статус свободного порта с привлекательным, облегченным таможенным режимом...Также нам необходим комплексный проект современного конкурентного развития Северного морского пути. Он должен работать не только как эффективный транзитный маршрут, но и стимулировать деловую активность на российском Тихоокеанском побережье и освоение арктических территорий», – заявил Президент РФ [8].

Одной из целей создания режима порто-франко является «...ускорение социально-экономического развития территории свободного порта Владивосток и повышение уровня жизни населения, проживающего на территории Дальнего Востока» [1].

Преимуществом порта Владивосток перед другими портами Дальнего Востока является наличие закрытого рейда и глубоких бухт, пригодных для стоянки судов с большой осадкой. Порт имеет развитую железнодорожную сеть, он является конечным пунктом Транссибирской железнодорожной магистрали. В порту перерабатываются как каботажные, так и экспортно-импортные генеральные грузы широкой номенклатуры.

С введением режима порто-франко во Владивостоке предполагается, что кроме таможенных льгот будут введены налоговые льготы для операторов порта и предоставлена возможность бестаможенного хранения грузов, также будут снижены цены на стоимость судозаходов. По мнению многих экспертов, статус свободного порта позволит привлекать большее количество иностранных и российских судов, что в конечном итоге благоприятно отразится на экономике всего Приморского края. Очевидно, что в новом формате Владивосток и Приморский край заинтересуют государства Азиатско-Тихоокеанского региона, т.к. создание свободного порта будет способствовать увеличению транзитных потоков и укреплению международных отношений с Китаем, Кореей и Японией.

Предполагается, что благодаря льготному налогообложению резиденты свободного порта Владивосток в течение первых 10 лет будут активно развиваться, а по истечении этого срока часть их уйдет с рынка, но большая часть останется, т.к. многие компании выйдут на проектную мощность и достигнут определенных показателей. Более того, учитывая, что данный режим формируется сроком на 70 лет, резидент по истечении первых 10 лет в рамках одного проекта, может вступить в другой проект по модернизации и совершенствовании производства и т.д.

Еще одно потенциально перспективное направление развития для города и края – это въездной туризм, который даст дополнительные рабочие места, развитие туристической инфрастуктуры.

Однако, наряду с несомненными достоинствами, необходимо отметить и явные проблемы, которые существуют и во Владивостоке и в Приморье в целом, и первая – это транспортная. Прежде всего, это отсутствие в достаточном количестве подъездных железнодорожных путей, а если говорить о автомагистралях, то на сегодняшний день во Владивостоке в часы пик организуются многокилометровые пробки и неоднократно поднимался вопрос о запрете движения грузового транспорта в дневное время. Данную проблему предполагается решить за счет строительства Владивостокской кольцевой автодороги (ВКАД), но для этого также требуются инвестиции.

Еще одна проблема – это сам порт Владивосток. Возникает необходимость увеличения глубины причальных стенок и их количества, т.к. сегодняшняя емкость бухты Золотой Рог недостаточна для большого количества судов.

Таким образом, обе эти проблемы связаны с транспортно-логистическим комплексом Владивостока, который необходимо развивать уже сейчас, параллельно с введением режима порто-франко, привлекая иностранных инвесторов для развития транспортной сети г.Владивостока.

Выводы

В заключении хочется отметить, что режим порто-франко даст толчок к развитию Приморского края и Дальневосточного региона в целом, как территории Тихоокеанского побережья. Однако реализация данного проекта возможна только при параллельном развитии транспортной инфраструктуры.

Список литературы

1. Федеральный закон Российской Федерации от 13 июля 2015 г. N 212-ФЗ «О свободном порте Владивосток».

2. Приказ ген.-адмирала Константина от 7 июня 1880 г. № 62 «О реорганизации управления Приморской областью, возведении Владивостока в степень города и образовании Владивостокского особого военного генерал-губернаторства».

3. Брокгауз Ф.А. Энциклопедический словарь / Ф.А. Брокгауз, и И.А.Ефрон. – СПб., 1898. – Т. XXIY. – С. 604–605.

4. Владивосток. Штрихи к портрету / отв. редактор В.А. Дудко. – Владивосток: Дальневосточное книжное издательство, 1985. – 304 с.

5. Матвеев Н.П. Краткий исторический очерк г. Владивостока. – Владивосток: Альманах «Рубеж», 2010. – 480 с.

6. Путин В. Выступление на заседании Президиума Госсовета по вопросам развития Дальнего востока и Забайкалья. Москва, 29 ноября 2012. URL: http://www.kremlin.ru/news/16990 (дата обращения: 27.10.2015).

7. Путник Е. Владивосток на перекрестке торговых путей // Конкурент. – 2002. – N 23. – С. 31.

8. Послание Президента РФ Федеральному Собранию от 04.12.2014 «Послание Президента РФ Федеральному Собранию».

9. Отчет начальника Владивостокского торгового порта: Владивосток, 1911 г., стр. 89. Владивосток. Сборник исторических документов 1860–1907 гг. Архивный отдел УВД Приморского Крайисполкома. Государственный архив Приморского края. Партийный архив Приморского Крайкома КПСС.

10. Листок Приморского областного статистического комитета, № 7, июль 1901 г. Владивосток, 1901, стр. 5. Владивосток. Сборник исторических документов 1860–1907 гг. Архивный отдел УВД Приморского Крайисполкома. Государственный архив Приморского края. Партийный архив Приморского Крайкома КПСС.