

УДК 656.6(022):338.47

СОЗДАНИЕ ПОРТО-ФРАНКО ВО ВЛАДИВОСТОКЕ: СОДЕРЖАНИЕ, УСЛОВИЯ, ВОЗМОЖНЫЕ ФОРМЫ РЕАЛИЗАЦИИ

Фисенко А.И.¹, Хамаза Е.А.¹

¹ФГБОУ ВПО «Морской государственный университет имени адмирала Г.И. Невельского», Владивосток, Россия (690003, г. Владивосток, ул. Верхнепортовая, 50-а); fisenko@msun.ru

В статье рассмотрены экономическое содержание, различные аспекты формирования и направления решения перспективного социально-экономического и политического проекта России на Дальнем Востоке – создания порто-франко Владивосток. Центральное место в этом проекте занимают существующие проблемы создания порто-франко – экономические, социальные, организационные, инфраструктурные, политические, правовые и др., а также противоречия федеральных и региональных интересов и их законодательное регулирование, в частности, взаимодействие особой экономической зоны порто-франко с создаваемыми в Приморском крае «территориями опережающего развития». Важное место в статье занимает анализ существующих экономических, правовых и организационных проблем, которые необходимо решить для формирования эффективной системы порто-франко Владивосток в контексте большей ориентации экономики России на рынки стран азиатско-тихоокеанского региона и развития международного экономического сотрудничества.

Ключевые слова: порто-франко Владивосток, таможенный режим, территории опережающего развития.

MAIN DIRECTIONS OF IMPLEMENTATION CONCEPTUAL PROJECT FREE PORT VLADIVOSTOK

Fisenko A.I.¹, Khamaza E.A.¹

¹Maritime State University named after Admiral G.I. Nevelskoy, Vladivostok, Russia (690003, Vladivostok, Verkhneportovaya st., 50-a); fisenko@msun.ru

The article describes the economic content, various aspects of the formation and direction of perspective solutions social, economic and political project in the Russian Far East - the creation of a free port of Vladivostok. Central place in these project takes the existing problems of creating a free port - economic, social, organizational, infrastructural, political, legal, etc., as well as the contradictions of the federal and regional interests and their legislative regulation, in particular, the interaction of a special economic zone of porto-franco with creating in the Primorsky Krai «territories of priority development». An important part of the article examines existing economic, legal and organizational issues that must be addressed for the formation of an effective system of free port of Vladivostok in the context of a greater orientation of the Russian economy to the markets of the Asia-Pacific region's redevelopment and international economic cooperation.

Keywords: free port of Vladivostok, customs regime, the territories of priority development.

Как известно, порто-франко (porto franco, port franc, Freihafen) – это приморская гавань, пользующаяся правом беспошлинного ввоза заграничных и вывоза туземных товаров. При установлении этого права только для определенной части гавани возникает так называемый порто-франковский квартал (итал. – punto franco, port franc – в узком смысле слова, нем. – Freihafenviertel).

Необходимость платежа пошлин, сопровождаемая контролем товаров, нередко очень тормозит экономическое и торговое развитие приморских городов. Уплата таможенного сбора особенно обременительна для соответствующих компаний (продавцов) при ввозе товаров,

место сбыта которых, по различным причинам, может быть еще неизвестным. В этом случае владелец товара нуждается только в особом месте (например, складе), чтобы подвергнуть свой товар некоторым манипуляциям (по подготовке к продаже, упаковке и т. п.) и отправить его затем в пункт, выбранный на им основании собственных представлений о наиболее благоприятных условиях сбыта. В ряду различных мер, снижающих неудобства и повышающих привлекательность для торговли, концепт порто-франко в том или другом важном для международной торговли городе-порте выступает средством, подтвердившим свою сугубую эффективность и в современных условиях. Вместе с тем, по нашему мнению, порто-франко с течением времени может стать переходной фазой (формой) более развитого формата международных торгово-экономических отношений, и трансформироваться, например, в специальную экономическую зону (СЭЗ) или зону со специальным таможенным и налоговым режимом (ЗСТНР). Этот формат, очевидно, определяется стратегическими целями правительства страны, тактическими задачами, а также особенностями и условиями развития порто-франко в каждом конкретном случае и во вполне определённом населённом пункте.

4 декабря 2014 г. Президент Российской Федерации В.В. Путин в своём ежегодном послании Федеральному Собранию заявил: «Предлагаю предоставить Владивостоку также статус свободного порта с привлекательным, облегчённым таможенным режимом. Напомню, что такая возможность предусмотрена в отношении Севастополя и других портов Крыма» [1].

Согласно сформированному перечню поручений по реализации послания президента Федеральному Собранию уже в срок до 15 июля 2015 года необходимо обеспечить внесение в законодательство Российской Федерации изменений, предусматривающих предоставление Владивостоку статуса свободного порта. Полномочный представитель Президента на Дальнем Востоке Юрий Трутнев решил максимально ускорить этот процесс: «Конфигурация будущего статуса открытого порта Владивосток будет подготовлена уже до конца января», – заявил он в ходе своей итоговой пресс-конференции в январе 2015 г. в г. Владивостоке. «Владивосток может стать зоной с отдельным таможенным режимом, где будут снижены портовые сборы, а ряд пошлин отменен... Внесены были совершенно разные предложения. Если суммировать, они сводились к тому, чтобы исключить город Владивосток из таможенного пространства, по сути дела, создать отдельный таможенный режим. Комплекующие, которые будут использоваться на территории Владивостока, не должны проходить обычную таможенную процедуру, с них не должны оплачиваться пошлины, если они перерабатываются здесь», – сказал вице-премьер, полпред Президента РФ в Дальневосточном федеральном округе Юрий Трутнев. «Не надо брать платежи с кораблей, которые встали на рейд, потому что в этом нет

никакого экономического смысла. – Отметил Ю. Трутнев. – Мы только их отпугиваем, лучше пусть они встанут на рейд бесплатно, а потом заплатят за бункеровку, продукты... Свободный порт, – отметил он, – это не порт в территориальном представлении, а территория Владивостока, включающая в себя аэропорт, может быть, несколько портов» [6]. Позже Ю. Трутнев заявил, что, возможно, все побережье Приморского края может стать свободным портом, а вся территория Владивостока – зоной, свободной от таможенных платежей, при условии, что грузы будут перерабатываться в черте города [3, 6].

Однако возникает первый из множества вопросов, например, а готов ли Владивосток к увеличению объемов грузопотока и изменению формата таможенного режима?

Ведь не только специалисты, но и жители города не понаслышке знают о том, что для этого недостаточно развита портовая инфраструктура, в частности, недостаточно железнодорожных путей (крайне низка и их пропускная способность), перевозка грузов автотранспортом уже сейчас полностью блокирует движение в столице Приморья, бухта Золотой Рог не в состоянии принять современные большегрузные суда (например, осадкой более 10-12 м), а работа таможни, мягко говоря, не в полной мере отвечает современным требованиям организации продвижения грузов через таможенную границу России. А ведь именно это, т.е., в первую очередь, преференции и упрощение процедур таможенного оформления и пограничного контроля и предполагает режим «порто-франко», или режим свободного порта.

Напомним, что порто-франко – это не что иное, как специально выделенная зона, в которую можно без пошлины провозить товары, которая стимулирует открывать на её территории новые производства и перерабатывать производимые здесь товары. Поэтому на территории порто-франко могут быстро развиваться крупные производства. Это – плюс для порта. А для города?

В связи с этим возникают следующие вопросы – где делать территорию порто-франко во Владивостоке? Если только на территории порта, тогда в чем смысл – и сейчас можно ввести на склад торгового порта товар без пошлины. А что будет за пределами зоны порто-франко? Как, например, будет регламентироваться вывоз товаров с территории порто-франко в Россию? Ведь в этом случае сам Владивосток станет закрытым. Почему?

По определению, между территорией, на которой действует этот режим, и остальной будет проходить таможенная граница России. То есть, каждый человек или автомобиль, пересекающие границу, должен проходить таможенный контроль, а все перемещаемые грузы подлежат таможенному декларированию. Значит, придется ставить таможенные посты на

выезде из зоны (города) и проверять буквально каждый выезжающий автомобиль и или человека, но это не реально. Подобный опыт уже был в XIX в. в Одессе (с 16 апреля 1817 г. по 19 апреля 1859 г.), когда она была свободным портом, и там постоянно возникали подобные проблемы с людьми, приезжавшими на работу в порт из одесских пригородов, - они по вечерам проводили по несколько часов в очереди на таможенном посту. Помимо Одессы, необходимо отметить, что и свободный порт во Владивостоке – это «хорошо забытое старое». Напомним, что режим порто-франко, введенный во Владивостоке уже в 1862 году, сняли в 1900-м, правда, в 1904-м – вернули, но в 1909-м закрыли на совсем [2, 4].

Кроме того, для реализации проекта «порто-франко Владивосток» в полном масштабе потребуются и огромные инвестиции, на которые в условиях кризиса, рассчитывать в ближайшее время не приходится.

Собственно, идея предоставить порту Владивосток статус порто-франко принадлежит Минвостокразвития. Предполагается, что здесь, наряду с таможенными льготами, будут введены льготы для операторов порта, предоставлена возможность бестаможенного хранения грузов, также будут снижены цены на стоимость судозаходов. Однако при всем этом нет ясности о том, как, где и для чего, собственно, будет создаваться порто-франко [1, 3, 5].

Фактически, это может быть даже не весь порт, а только его часть. При этом такой режим может быть установлен для нескольких портов Приморья.

Но вопрос в том, что это нам даст? Насколько выгодно для нас создание таких складов беспошлинного хранения в духе «дьюти-фри» (ведь эти зоны в международных аэропортах тоже, по сути, являются порто-франко, хотя и называются по-другому – интернациональными или таможенными зонами).

Для того, чтобы получить реальный экономический эффект от порто-франко, необходимы серьезные расчеты, нужен определенный объем импорта и прогнозы по его дальнейшему росту, что в современных условиях сделать довольно сложно, учитывая динамику курса рубля и ограничения на ввоз ряда товаров из отдельных стран.

Можно было бы говорить, что создание свободного порта будет стимулировать транзитный поток, но сейчас транзитные товары и так не облагаются пошлинами и налогами, а рассчитывать на большой прирост только за счет снижения стоимости судозаходов вряд ли возможно. Кроме того, встает и вопрос о пропускной способности железной дороги.

Вообще, если говорить о статусе порто-франко именно для порта, то стоит признать, что Владивосток выглядит наименее привлекательно. Портовые мощности здесь ограничены самим городом, при этом подъездная транспортная инфраструктура вряд ли сможет справиться

с ростом грузопотока, а возможности ее расширения ограничены. В этом плане наиболее удобным вариантом мог бы стать строящийся сейчас порт Зарубино (проект реализует компания «Сумма»), во многом ориентированный на транзитные грузы. По замыслу, этот порт должен стать одним из крупнейших хабов для транспортных потоков между Китаем и Японией, между Китаем и Кореей, Кореей и Японией, а потенциально – еще и между западным побережьем США и Китаем. Кроме того, здесь будет формироваться и дополнительная грузовая база для Транссибирской магистрали [7, 8].

Интересным в этом плане может предметный анализ реализации проекта по строительству специализированного зернового терминала в морском порте Зарубино на 33,5 млн. тонн зерна в год с капитальными вложениями порядка 55 млрд. руб. (с НДС, в т.ч. бюджетное финансирование – 6,1 млрд. руб.) и сроком окупаемости около 11 лет и специализированного контейнерного терминала в бухте Троицы с объёмом капитальных вложений в 43,6 млрд. руб., рассчитанного на обработку 2,5 млн. ДФЭ в год (период строительства – 5 лет, дисконтированный срок окупаемости по ставке 8,5% - 6,5 лет).

Если же говорить о долгосрочных интересах развития региона, то, возможно, наиболее эффективным могло бы стать предоставление статуса порто-франко не отдельным портам, а всей прибрежной территории залива Петра Великого, чтобы свободными стали все порты Приморского края, включая Зарубино, Восточный и Владивосток. Это позволит обеспечить не только льготный таможенный режим, но также дополнительный сервис – например, бункеровку иностранных судов, тем более, что топливо для судов в России дешевле, чем в других странах региона. Кроме того, это даст возможность организовать не только беспошлинное хранение грузов, но и их переработку, в том числе для последующей отправки на экспорт продукции с высокой добавленной стоимостью [1, 3, 6].

Подводя предварительные итоги анализа проблемы, очевидно, можно отметить следующее.

1. Создание «порто-франко Владивосток» представляет собой перспективный и многообещающий проект формирования в южной зоне Приморского края своеобразного кластера (территориально протяжённого) – от (оценка) г. Находка (порт Восточный) и до границы России с КНР и КНДР, включая в т.ч. порты Владивосток, Зарубино и др. объекты, которые будут ориентированы на развитие внешнеэкономической и внутриэкономической активности, как Приморья, так и всего Дальнего Востока, и страны в целом. Однако важнейшей задачей разработки проекта на этом этапе становится более точное и обоснованное определение самого содержания понятия (в настоящее время в российском законодательстве вообще

отсутствует понятие – «свободный порт») и соответствующей территории порто-франко, на которой он может быть реализован.

2. Основная цель создания «порто-франко Владивосток», как следует из заявлений руководства страны и имеющихся проектных документов, заключается в предоставлении на этой территории наиболее благоприятных условий для осуществления предпринимательской и иной деятельности для привлечения инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры, создания и развития производств, основанных на новых технологиях, туризма, а также повышения качества жизни на территориях Приморского края. Вместе с тем, с нашей точки зрения, эти цели не исчерпывают всего перечня целей и задач, и должны будут уточнены (или поставлены новые) по мере дальнейшей работы над проектом. Полезным в этом смысле может оказаться аккуратное использование процедур ОРВ.

3. Опыт формирования и развития порто-франко в нашей стране (г. Владивосток – 1860-1909 гг., Одесса и др.) и за рубежом (Малайзия, КНР, Республика Корея, Сингапур и др. страны) свидетельствует о том, что крайне важно учитывать особенности, т.е. специфические условия развития военно-политической, экономической и социальной жизни соответствующего региона и страны с тем, а также сильнейший субъективный фактор для того, чтобы создание порто-франко оказалось бы эффективным. Здесь возникает серьёзный конфликт интересов федерального центра, территории и потенциальных инвесторов, который должен быть разрешён необходимыми рамочными (или общими) нормативными актами – как в экономической, так и в правовой сфере, включая (что особенно важно) таможенный режим.

4. Формирование порто-франко должно, по нашему мнению, обязательно учитывать создание на Дальнем Востоке ТОРов (тоже пока – структура законодательно не очерченная), причём, таким образом, чтобы они дополняли друг друга, а не мешали один другому. Задача это – непростая как в правовом, так и в экономическом планах. Тем более, что она затрагивает интересы военной и экономической безопасности территорий. Простое решение задачи упрощения таможенных процедур в данном контексте – это необходимое, но недостаточное условие. Если остановиться только на этом, то ни первое, ни второе не будут эффективны. Отсюда задача – разграничить (или наоборот – концептуально объединить) порто-франко и ТОРы по правовому регулированию, возможно, дополнить один другим. В связи с этим нужно критически осмыслить и признать ошибки при создании в своё время СЭЗ, в частности, СЭЗ «Находка» и др.

5. Другим вопросом, требующим своего решения, является вопрос о том, как может развиваться свободный порт и какие у него будут конкурентные преимущества по сравнению с

др. портами этой части Азиатско-тихоокеанского бассейна, в частности с портами КНР, КНДР и Японии. Одни из ключевых вопросов здесь – грузовая база, взаимодействие с железной дорогой, авиа- и атоперевозчиками, привлекательность перевалки грузов и бункеровки судов. Как он будет решаться – пока неясно. Другой вопрос того же порядка – время на разработку концепции и на принятие решений. Как за такое короткое время решить весь комплекс вопросов – пока не ясно. Усугубляет проблему и нынешняя политическая и экономическая обстановка в стране и мире, в т.ч. и действие санкций против России.

6. В заключение хотелось бы отметить, что, по нашему мнению, для реализации концепции порто-франко необходима мобилизация всего научного методического и практического потенциала не только центральных федеральных органов, но и привлечение специалистов, работающих в Приморье. Поспешность и неосновательность решений, которые, возможно, последуют в ближайшее время, или уже приняты, могут скомпрометировать саму идею порто-франко, которая в этом случае и останется только «голубой мечтой». Более того, существует достаточно много замечаний, сомнений, а то и прямых заявлений о том (в противовес общему «мейнстриму» создания порто-франко), что мы пока ещё не готовы к созданию порто-франко. Отсюда – важность сугубо исследовательской, теоретической, поисковой, профессиональной работы, её открытость, доступность необходимой информации, не допускающей келейности и запрет на обмен и высказывание различных точек зрения.

Список литературы

1. Авченко А. Открыть закрытый порт Владивосток. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://expert.ru/siberia/2015/06/otkryit-zakryityij-port-vladivostok> (дата вхождения: 20.02.2015).
2. Беляева Н.А. Порто-франко в системе российской таможенной политики (К 150-летию введения порто-франко во Владивостоке) // Вестник Дальневосточного отделения Российской академии наук. – 2013. - № 1 (167). – С. 55-64.
3. Крайнева Е. Концепцию порто-франко во Владивостоке продумают до конца января. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.kp.ru/online/news/1934970/> (дата вхождения: 19.4.2015).
4. Левицкая Н. Статус порто-франко. При каких обстоятельствах Одесса лишилась его? [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [Большой вопрос: ru](http://biv.vopros.ru) (дата вхождения: 19.04.2015).
5. Порто-франко Владивосток: в Приморье не поняли Путина. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.regnum.ru/news/economy/1881560.html> (дата вхождения: 20.04.2015).

6. Трутнев Ю. Свободный порт – не дыра в заборе. URL: <http://expert.ru/siberia/2015/06/otkryit-zakryityij-port-vladivostok/> (дата вхождения 10.05.2015 г.).
7. Фисенко А.И., Кулешова Е.А. Состояние и проблемы развития морских портов и формирования их грузовой базы в южной зоне Дальнего Востока России// Современные проблемы науки и образования. – 2013. – № 6 (Электронный журнал). [Электронный ресурс]. – Режим доступа: www.science-education.ru/113-11010 (дата обращения: 06.05.2014).
8. Fisenko A.I. Transport aspects of the development of the cargo base in Southern Zone of Pacific Russia// European Science Review (Vienna). – 2014. - № 1 (January-February). – P. 234-242.

Рецензенты:

Останин В.А., д.э.н., профессор кафедры экономической теории Владивостокского филиала Российской таможенной академии, г. Владивосток;

Зеленцов В.В., д.и.н., профессор кафедры экономики и финансов Морского государственного университета им. адм. Г.И. Невельского, г. Владивосток.