

УДК 330 332 338

DOI: 10.52531/1682-1696-2023-23-4-38-42

Научная статья

ОСОБЕННОСТИ СВОБОДНОГО ПОРТА ВЛАДИВОСТОК КАК ПРЕФЕРЕНЦИАЛЬНОГО РЕЖИМА-ТЕРРИТОРИИ

А.В. ВиленскийФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ
БЮДЖЕТНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ НАУКИ
ИНСТИТУТА ЭКОНОМИКИ РАН

В статье представлен анализ особенностей Свободного порта Владивосток. Он относится к небольшому числу относительно успешных российских преференциальных режимов-территорий и уже этим привлекает к себе особое внимание. Он не только вносит должный вклад в остро необходимый в условиях западных санкций «поворот на Восток» через транспортное обслуживание сотрудничества с дружескими странами Тихоокеанского региона, но и реально обеспечивает восстановление, дальнейшее социально-экономическое развитие российского Дальнего Востока, рост уровня и качества жизни его населения.

Ключевые слова: порт, преференциальные режимы-территории, Азиатско-Тихоокеанский регион, Дальний Восток, свободный таможенный режим

АКТУАЛЬНОСТЬ

Развитие комплекса преференциальных режимов-территорий (ПРТ) приобретает дополнительную актуальность в условиях не просто введенной, но неуклонно усиливающейся экономической блокады нашей страны со стороны стран НАТО во главе с США и их сателлитов типа Японии и Южной Кореи. Порты обладают особой значимостью в обеспечении не просто сохранения, но и наращивания внешней торговли, морских коммуникаций с дружескими странами. Огромные размеры нашей страны обуславливают острую потребность в эффективном функционировании всех видов портов. Тем более важно их дальнейшее развитие в должных масштабах, причем в постоянном взимодополнении морских портов-транспортных узлов железнодорожными дорогами и узлами, авиахабами, речными транспортными путями.

Original article

THE FEATURES OF THE FREE PORT OF VLADIVOSTOK AS A PREFERENTIAL REGIME-TERRITORY

A.V. VILENSKIYFEDERAL STATE BUDGETARY INSTITUTION
OF SCIENCE INSTITUTE OF ECONOMICS
OF THE RUSSIAN ACADEMY OF SCIENCES

The article presents an analysis of the features of the Free Port of Vladivostok. It belongs to a small number of relatively successful Russian preferential regimes-territories and this alone attracts special attention. It not only makes a due contribution to the urgently needed “turn to the East” under Western sanctions through transport services for cooperation with friendly countries of the Pacific region, but also actually ensures the restoration and further socio-economic development of the Russian Far East, the growth of the level and quality of life of its population.

KEYWORDS: port, preferential regimes-territories, Asia-Pacific region, Far East, free customs regime

Очевидным инструментом достижения такого развития как раз являются ПРТ портового типа с особыми льготными режимами хозяйствования их субъектов. Нужно отметить, что первые российские эксперименты с такими портами оказались не очень удачными. Они осуществлялись на базе создаваемых особых экономических зон (ОЭЗ) портового типа. В 2016 г. из-за отсутствия резидентов и инвестиций были упразднены две из трех тогда имевшихся ОЭЗ портового типа: Мурманская и Хабаровская. Нужно было найти новые подходы к созданию и работе ПРТ портового типа. Эти подходы стали активно вырабатываться в созданном в 2015 г. Свободном порту Владивосток (а также в свободной экономической зоне Крым – Севастополь). К настоящему времени можно констатировать, что результаты применения этих подходов имеют чрезвычайную актуальность как в научном, так и практическом плане.

МЕТОДЫ ИССЛЕДОВАНИЯ

Для раскрытия темы исследования использовалась стандартная институциональная методика с упором

на нормативные приемы. Применен системный анализ элементов объекта исследования.

СОДЕРЖАНИЕ ИССЛЕДОВАНИЯ

Вскоре после запуска в конце 2014 г. программы создания на Дальнем Востоке нашей страны большого количества территорий опережающего социально-экономического развития (ТОР) в целях обеспечения перелома в лучшую сторону сложившейся тогда общей негативной ситуации (пробуксовка промышленности, а главное – серьезный отток населения из региона) к ОЭЗ и ТОРам решено было добавить преференциальную зону Свободный порт Владивосток (СПВ). Решение о его создании не было спонтанным. СПВ дополнял собою ТОРы в рамках общей программы стимулирования развития Дальневосточного региона. Ведь этот регион выражено относится к числу стратегических территорий нашей страны. Его геополитическая важность для страны сочеталась и сочетается с его территориальной удаленностью от центра России и низкими темпами развития, в 2020 г. – даже отрицательными. До 2015 г. шел выраженный отток населения в сочетании с увеличением численности китайской диаспоры.

СПВ изначально не ограничивался портом Владивостока. Его значимость распространилась на все южное Приморье и частично на весь Дальневосточный регион. К свободному порту Владивосток относятся территории расположенных в Приморском крае шестнадцати муниципальных образований, включая Находкинский городской округ. Все порты этих территорий, а не только порт Владивостока, входят в СПВ.

Закон № 212-ФЗ «О свободном порте Владивосток» был введен в действие 12 октября 2015 г. Под свободным портом Владивосток понимается часть территории страны, на которой в соответствии с этим Федеральным законом и иными федеральными законами устанавливаются меры государственной поддержки предпринимательской деятельности [8].

То есть главное для СПВ – это преференции (льготы) для предпринимателей.

Хотя СПВ в своей организационной структуре и в предназначении имеет немало общего с особыми экономическими зонами портового типа, он тесно связан с вопросами внешнеэкономической деятельности, с привлечением иностранных инвестиций и перспективных новых технологий, более того, в ФЗ «О свободном порте Владивосток» [8] он по ряду позиций приравнивается к ОЭЗ, но у него имеются серьезные отличия. Главное из них – конкретная нацеленность на максимально возможное вхождение нашей страны в Азиатско-Тихоокеанский регион (АТР) посредством развития инфраструктуры портов разных типов, как морских, так и внутренних, развития транспортной инфраструктуры, а также по-

средством развития международной торговли в этом регионе через наращивание российского экспорта и импорта. Это вхождение предполагает выход за рамки чисто экономического сотрудничества АТР через превращение СПВ в конгломерат, сочетающий помимо экономического еще и научное, технологическое, культурное сотрудничество, сотрудничество в сфере охраны окружающей среды. Вхождение обеспечивает укрепление экономических и геополитических интересов нашей страны в Азии. СПВ призван максимально задействовать имеющиеся и потенциальные ресурсы, возможности Дальнего Востока как для наиболее рационального вхождения нашей страны в АТР, так и для ускоренного развития самого этого российского региона, повышения уровня и качества жизни населения Дальнего Востока, для наращивания и выпуска, в том числе на экспорт в страны АТР, высокотехнологичной, конкурентоспособной продукции. То есть помимо внешнеэкономического сотрудничества в АТР преференциальный режим СПВ предназначен для активизации производства продукции, нужной стране и зарубежным партнерам.

Обратим внимание на то, что важнейшей целью положений ФЗ «О свободном порте Владивосток» является координация, взаимодействие государственных органов разного уровня субъектов РФ Дальневосточного федерального округа, входящих в них органов местного самоуправления. Одновременно предполагается координация и взаимодействие каждого из них с населением, предпринимательским сообществом, с каждым потенциальным и реальным инвестором для реализации целей развития СВП во всем их многообразии. То есть изначально предполагается, что весь процесс функционирования СПВ должен опираться на координацию и взаимодействие органов власти всех уровней, общественности, предпринимателей и инвесторов для достижения максимально возможных результатов.

Сам СВП создан на 70 лет (как ТОРы) и как у ТОРов этот срок может быть продлен дополнительным федеральным законом.

Статус порта – свободный, предполагает наличие в нем особых льгот для его резидентов, особо преференциального предпринимательского климата, среды. Как и положено порту, среди них центральное место отведено таможенному режиму.

Но именно в таможенном режиме СВП по степени его льготности практически не отличим от ОЭЗ портового типа. Как и в случае со Свободной экономической зоной Крым–Севастополь льготный таможенный режим на территории нашей страны всегда ограничен рамками Таможенного кодекса Евразийского экономического союза [7].

В СВП применяется особый правовой режим для инвестиционных и предпринимательских процедур. Наряду с вышеупомянутыми налоговыми и общими

таможенными льготами для резидентов применяется облегчение визовых процедур, снимаются, облегчаются административные барьеры [1].

Резиденты СПВ могут осуществлять любую, не запрещенную законами РФ, хозяйственную деятельность. Какие-то виды деятельности могут быть ограничены специальными решениями Наблюдательного совета СПВ как коллегиального органа его управления, функционирующего на территории свободного порта. Отметим, что в состав Наблюдательного совета входят не только «представители уполномоченного федерального органа; руководитель высшего исполнительного органа государственной власти субъекта Российской Федерации; председатель законодательного (представительного) органа государственной власти субъекта Российской Федерации; главы муниципальных образований, территории которых входят в состав субъекта Российской Федерации и свободного порта Владивосток; представители территориального органа федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по контролю и надзору в области таможенного дела; представители федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по контролю и надзору за соблюдением законодательства о налогах и сборах; представители управляющей компании, но и представители территориальных объединений (ассоциаций) организаций профсоюзов и территориальных объединений работодателей» [8]. То есть именно через Наблюдательный совет осуществляется, как выше отмечалось, координация между государственными, муниципальными органами власти, с одной стороны, и предпринимательской общественностью, профсоюзами, по сути, населением территории СВП – с другой.

Для резидентов СПВ, помимо таможенных льгот, установленных в Таможенном кодексе Евразийского экономического союза, предусмотрены льготы на прибыль организаций и по страховым выплатам.

В части налога на прибыль организаций применяются следующие льготы: а) «в части зачисления в федеральный бюджет – обнуление ставки налога на прибыль в течение пяти налоговых периодов начиная с налогового периода, в котором в соответствии с данными налогового учета была получена первая прибыль от деятельности, осуществляемой при исполнении соглашения об осуществлении деятельности на территории свободного порта Владивосток. Ставка 0% применяется при условии установления субъектами РФ в отношении прибыли, полученной от деятельности, осуществляемой налогоплательщиком при исполнении соглашения об осуществлении деятельности на территории свободного порта Владивосток, пониженных ставок налога, подлежащего зачислению в бюджеты субъектов РФ, по месту нахождения налогоплательщика, а также по месту нахождения каждого из

его обособленных подразделений; в части зачисления в региональный бюджет законом субъекта РФ может устанавливаться пониженная налоговая ставка налога на прибыль организаций; при этом она не может превышать 5% в течение пяти налоговых периодов начиная с налогового периода, в котором в соответствии с данными налогового учета была получена первая прибыль от деятельности, осуществляемой при исполнении соглашения об осуществлении деятельности на территории свободного порта Владивосток, и не может быть менее 10% в течение следующих пяти налоговых периодов» [3].

Что касается льгот по страховым взносам, то речь идет, во-первых, о пониженных тарифах страховых взносов, которые можно использовать в течение 10 лет со дня получения статуса резидента (с учетом ряда дополнительных условий, включая обязательность создания новых рабочих мест). «Применяются следующие пониженные тарифы страховых взносов: на обязательное пенсионное страхование – 6%, на обязательное социальное страхование на случай временной нетрудоспособности и в связи с материнством – 1,5%, на обязательное медицинское страхование – 0,1%» [6, п. 5 п. 2 ст. 427].

Резидентам СПВ, реализующим новые проекты, особенно в производственной сфере, и вкладывающим не менее 5 млн рублей в развитие инфраструктуры порта даются дополнительные меры государственной поддержки [4].

Важную роль в обеспечении успешного функционирования СПВ играют применяемые здесь механизмы государственно-частного партнерства. В Приморье действует 28 концессионных соглашений на 49 млрд руб., в работе более 50 проектов [2].

Результаты функционирования свободного порта Владивосток вполне можно оценить как в целом положительные. Число резидентов СПВ за пять лет выросло почти в два раза, превысив две тысячи. Общая сумма заявленных инвестиций достигла полутора триллионов рублей и продолжает расти. Создано более 100 тысяч новых рабочих мест [5]. Активно, при государственном содействии, развивается малый и средний бизнес. Активно растут объемы перевозки торговых грузов и, соответственно, грузооборота в СПВ, исчисляемого десятками миллионов тонн.

ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ

Свободный порт Владивосток успешно вписался в политику нашей страны «поворота на Восток» в условиях введения западных санкций. Поворот на Восток так или иначе затрагивает экономическое сотрудничество большинства стран АТР. Важнейшим торговым партнером Приморья является Китайская Народная Республика. За последние годы торговый оборот с ней существенно увеличился, и СПВ играет в этом увеличении очень важную роль.

Происходит быстрое развитие транспортной и производственной инфраструктуры как в самом СПВ, так и рядом с его территорией. Ведется проектирование и начато строительство новых морских портов с совокупным грузооборотом в 100 млн т: Аврора, Вера, Коулстар, Суходол. Начато строительство транспортно-логистического центра «Артем» («сухого порта»), транспортно-логистически связанного с морскими портами Приморья. Предполагается, что он станет крупнейшим транспортным хабом России.

Ускоренное развитие на Дальнем Востоке транспортно-логистической инфраструктуры стало прямым следствием работы СПВ. Свободный порт остро нуждается в ней не только вокруг себя, но и по всему Транссибу. Речь идет о новых дорогах, транспортных узлах, общей модернизации с целью качественного увеличения пропускной способности транспортной инфраструктуры. Нынешнее ее состояние является тормозом для СПВ.

На территории СПВ реализуются промышленные проекты, в том числе по производству водородной энергии. Создан газоперерабатывающий комплекс. Главное – развивается судостроение как основа дальневосточного промышленного комплекса. Судостроительные заводы модернизируются, приступают к выпуску судов нового поколения. Сказанное в полной мере относится к Находкинскому судоремонтному заводу, строящему краболовные суда нового типа. Также в Находке строится завод минеральных удобрений и метанола – экспорт ориентированной продукции. СПВ стимулирует развитие металлургии в Приморье. Многие проекты реализуются с участием иностранных инвесторов, в первую очередь, китайских. Среди иностранных инвесторов присутствуют также представители Сингапура, Японии, Южной Кореи, Вьетнама и Индии.

Агропромышленный потенциал Дальневосточного региона нашей страны способен не только обеспечить продовольствием его население, но и направить избыток сельскохозяйственной продукции в соседние страны, включая Китай. Здесь очень понадобятся дополнительные портовые и транспортно-логистические мощности СПВ.

Деятельность СПВ позитивно влияет на рост уровня и качества жизни населения российского Дальнего Востока. Развернулось активное жилищное строительство. Самое главное – после создания новых преференциальных территорий в этом регионе, включая СПВ, произошел перелом тенденции сокращения, оттока населения из этого региона. Население начало прирастать. Это очень показательный результат работы, в немалой степени, СПВ. Необходимо распространять успешный опыт функционирования этого порта на работу других многочисленных российских портов.

ЛИТЕРАТУРА

1. Бизнес-модель свободного порта Владивосток: идея и пути реализации. Таможенная политика России на Дальнем Востоке. Экономика региона. 2016. №1, (74). С. 10–21.
2. Губернатор Приморья – о новой роли региона для экономики страны. <https://www.rbc.ru/neweconomy/news/64b799729a794757f5f28006?from=newsfeedhttps://www.rbc.ru/neweconomy/news/64b799729a794757f5f28006?from=newsfeed>.
3. Какие преференции по налогам и страховым взносам предусмотрены для резидентов свободного порта Владивосток? (Консультация эксперта (2022)). Доступ из справ.-правовой системы «Консультант-Плюс». <https://www.consultant.ru>.
4. КУТЕЛЕВА А.В., САЛЬНИКОВА П.О., ЧЕРНИЛЕВКАЯ К.Е., ШЕВЧУК Е.И. Свободный порт Владивосток: Вызовы и решения : аналитический доклад, ФМЭиМП, НИУ ВШЭ, 2020. <https://we.hse.ru/mirror/pubs/share/343696640>.
5. Корпорация развития Дальнего Востока и Арктики. URL: <https://erdc.ru/tors/spv.html>.
6. Налоговый кодекс Российской Федерации, часть первая от 31 июля 1998 г. № 146-ФЗ (с изм. и доп. от 30 марта, 9 июля 1999 г., 2 января 2000 г.) и часть вторая от 5 августа 2000 г. № 117-ФЗ.
7. «Таможенный кодекс Евразийского экономического союза» (ред. от 29.05.2019, с изм. от 18.03.2023) (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза, URL https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_215315/
8. Федеральный закон «О свободном порте Владивосток» от 13.07.2015 № 212-ФЗ (ред. от 14.07.2022) <https://www.consultant.ru>.

REFERENCES

1. Business model of the Free port of Vladivostok: idea and ways of implementation. Customs policy of Russia in the Far East. *Ekonomika regiona*. 2016;1;(74):10–21. (In Russian).
2. The Governor of Primorye speaks about the new role of the region for the country's economy. URL: <https://www.rbc.ru/neweconomy/news/64b799729a794757f5f28006?from=newsfeedhttps://www.rbc.ru/neweconomy/news/64b799729a794757f5f28006?from=newsfeed>. (In Russian).
3. What preferences on taxes and insurance premiums are provided for residents of the free port of Vladivostok? (Expert Consultation (2022)). Access from the legal reference system «ConsultantPlus». <https://www.consultant.ru>. (In Russian).
4. KUTELEVA A.V., SALNIKOVA P.O., CHERNILEVKAJA K.E., SHEVCHUK E.I. Free port of Vladivostok: Challenges and solutions: analytical report, FMEiMP, Higher School of Economics, 2020. <https://we.hse.ru/>

- mirror/pubs/share/343696640. (In Russian).
5. Corporation for the Development of the Far East and Arctic. <https://erdc.ru/tors/spv.html>. (In Russian).
 6. Tax Code of the Russian Federation, part one of July 31, 1998 N 146-FZ (as amended and supplemented on March 30, July 9, 1999, January 2, 2000) and part two of August 5, 2000 N 117-FZ. (In Russian).
 7. «Customs Code of the Eurasian Economic Union» (as amended on May 29, 2019, as amended on March 18, 2023) (Appendix N 1 to the Agreement on the Customs Code of the Eurasian Economic Union. https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_215315/ (In Russian).
 8. Federal Law «On the Free Port of Vladivostok» dated July 13, 2015 N 212-FZ (as amended on July 14, 2022). <https://www.consultant.ru>. (In Russian).

Виленский Александр Викторович,
д.э.н., профессор, главный научный сотрудник, заведующий
сектором региональной экономики и местного самоуправления
Федерального государственного бюджетного учреж-
дения науки Института экономики РАН

☎ 117218, г. Москва, Нахимовский пр-т, д. 32,
117218, Moscow, Nakhimovsky Av., 32,
тел.: +7 (903) 510-59-93, e-mail: avilenski@mail.ru