

СВОБОДНЫЙ ПОРТ ВЛАДИВОСТОК: ОСОБЕННОСТИ И ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ

Е.А. Заостровских
Институт экономических исследований ДВО РАН,
г. Хабаровск

Исследуются основные условия функционирования Свободного порта Владивосток. Определены основные проблемы и недостатки, возникающие при его развитии. Предложены основные способы продвижения Свободного порта Владивосток как драйвера экономического роста Дальневосточного региона.

Ключевые слова: Свободный порт Владивосток, преимущества, недостатки, экономические эффекты.

FREE PORT VLADIVOSTOK: FEATURES AND PROBLEMS OF DEVELOPMENT

E.A. Zaostrovskih
Economic Research Institute FEB RAS,
Khabarovsk

The basic conditions for the functioning of the Free port Vladivostok. The main problems and shortcomings were identified. The main ways of promoting the Free port Vladivostok as drivers of the region's economic growth are proposed.

Keywords: Free port Vladivostok, advantages, disadvantages, economic effects.

Свободный порт Владивосток (СПВ) является крупным инфраструктурным проектом в Дальневосточном регионе. Согласно последним изменениям в законе территория Свободного порта Владивосток включает 5 регионов. Общая площадь СПВ составляет 67,7 тыс. кв. км и 1,6 млн. человек. Каждый регион в рамках проекта СПВ имеет свои приоритетные направления: Приморский край – развитие международных транспортных коридоров; Хабаровский край – хозяйственное освоение зоны БАМ; Камчатка – развитие туризма; Сахалин – развитие рыбной отрасли; Чукотка – развитие Северного морского пути.

Ожидается, что проект СПВ будет выступать в качестве драйвера экономического роста Дальневосточного региона. Образованная двусторонняя связь между морским портом и портовым регионом является взаимным интересом, как для экономики региона, так и для морского порта. В результате своей деятельности морской порт обеспечивает доступ к более дешёвым мировым сырьевым и товарным рынкам, что позволяет достигать экономии от масштаба.

Известно, что экономические выгоды от хорошо функционирующего порта позволяют снижать затраты на торговлю, производят добавленную стоимость и занятость, а также вовлекают определенные секторы экономики. Но зачастую экономические выгоды распространяются на другие территории, а отрицательные воздействия локализуются в самом портовом регионе. В основном это связано с окружающей средой, землепользованием, образованием пробок на дорогах (Giuliano, Brien, 2009; Heaven, 2006).

Преимущества СПВ заключаются в том, что проект предусматривает для инвесторов таможенные преференции, налоговые каникулы, снижение административных барьеров. И проект рассчитан на 70 лет. Вместе с тем СПВ имеет свою специфику: проект ориентирован на развитие внешнеэкономической деятельности; территория СПВ обладает строго очерченными границами; инфраструктуру создает сам резидент; объем капиталовложений составляет 5 млн. рублей.

Вместе с тем реализация проекта СПВ встречает много трудностей, часть из которых связана с общими макроэкономическими и институциональными проблемами в России. Можно выделить *три основных недостатка СПВ*: Первый недостаток: это разнородность самих проектов. Это в результате может осложнить достижение намеченных целей. Например, на территории Приморского края по состоянию на март 2018 г. общее число резидентов составило 457, из них 218 это проекты производственного назначения, большая часть из которых не согласуется с приоритетным направлением – развитие международных транспортных коридоров. В заявленных проектах производственного назначения встречаются такие виды деятельности, как ювелирное производство, производство кино и т.д. Второй недостаток: постоянное увеличение числа регионов, входящих в СПВ (с 1 до 5) не дает возможности сконцентрировать усилия на чем-то одном. Третий недостаток: сроки строительства инфраструктурных объектов не совпадают с завершением строительства смежных объектов. Например, в Хабаровском крае зарегистрировано лишь 8 резидентов. Такой низкий показатель активности объясняется тем, что реконструкция инфраструктурных объектов по срокам растянута на несколько лет или постоянно переносятся сроки завершения проектов. Поэтому представители бизнеса пока не торопятся подавать заявки на статус резидента Свободного порта Ванино.

Неудачи СПВ можно рассмотреть на примере Свободного порта Ванино. На текущий момент два из восьми зарегистрированных проектов - это уголь. На получение статуса резидента Свободного порта Ванино поданы еще 2 заявки по перевалке угольных грузов. В результате совокупный объем перевалки угля к 2030 г. может составить около 60 млн. тонн.

Насколько будут эффективны угольные проекты для экономики Хабаровского края, сказать сложно. Но уже сейчас существуют некоторые риски. Одним, из которых выступает новая экологическая политика Китая,

согласно которой будет постепенно снижаться спрос на экспортный уголь (Шмакова, 2016).

Уже в настоящее время угольные грузы Свободного порта Ванино создали определенные сложности для экономики края. Это выражается в том, что: 1) увеличение угольных грузов привело к дефициту провозной способности железной дороги. В результате некоторые виды грузов ушли на морские порты Приморского края; 2) Увеличилась зависимость от изменений мировой конъюнктуры рынка топливно-энергетических ресурсов; 3) Ухудшилась экология прилегающей территории, что способствовало продолжению оттока населения их пос. Ванино и г. Советская Гавань (Найден, Грицко, 2016); 4) Сократилась возможность порта Ванино по обеспечению регулярных поставок грузов на о. Сахалин (Корец, 2016).

В целом факторы: загрязнение окружающей среды, сокращение численности занятых, образование транспортных заторов, являются классическим примером отрицательного воздействия на портовый регион (Giuliano, Brien, 2009; Heaver, 2006).

Вместе с тем существует *три классических условия*, при котором морские порты могут выступать в качестве драйвера роста для экономики региона: развитие экспортной продукции основанной на потенциале портового региона; развитие сферы услуг в портах; наращивание транзитных грузов. Кроме того, для образования тесных связей между морскими портами и экономикой региона должны соблюдаться два важных условия: развитие портов должно соответствовать социально-экономическому развитию той территории, на которой они расположены; на припортовой территории должна быть образована вся производственная цепочка от начала до конца (Заостровских, 2017).

Представляется, что выполнение обозначенных условий будет способствовать положительным эффектам для проекта СПВ и выступать в качестве драйвера экономического роста для Дальневосточного региона.

Список литературы:

Заостровских Е.А. Режим Свободного порта Владивосток как инструмент развития // Развитие Дальнего Востока России в контексте будущего Северо-Восточной Азии. Хабаровск: Институт экономических исследований Дальневосточного отделения РАН, 2017. С. 66-73.

Корец Е.А. Ванино – Советско-Гаванский узел и перевалка каботажных грузов в Хабаровском крае // Регионалистика. 2016. Т. 3, № 1. С. 22-34.

Найден С.Н., Грицко М.А. Перспективы развития человеческого потенциала Хабаровского края // Экономика Востока России. 2016. № 2. С. 44-50.

Шмакова А.С. Закат угольной промышленности в КНР: кто станет следующим гигантом? // Вестник НГУ. Серия: История, филология. 2016. Т. 15, № 4. Востоковедение. С. 219-225.

Giuliano G., Brien T. Responding to increasing port-related freight volumes: lessons from Los Angeles // Long Beach and other us ports and hinterlands. Indentation Transport Forum. Port competition and hinterland connections. Round table 143. 2009. P. 77-109.

Heaver T. The evolution and challenges of port economics, In: «Port Economics». Cullinane, K., Talley, W. (Eds.). JAI Press, Oxford, 2006. P. 11-42.