

А. И. ФИСЕНКО

## Роль международных транспортных коридоров Приморья в обеспечении развития свободного порта Владивосток

Рассмотрены состояние и направления развития свободного порта Владивосток в условиях формирования и функционирования международных транспортных коридоров и ориентации морских портов свободного порта на внутрироссийские грузы и грузовую базу Северо-Восточного Китая. Выявлены проблемы, препятствующие более быстрому и динамичному развитию свободного порта и формированию его грузовой базы – как экономические, так и организационные, технические и правовые. Предложен формат развития свободного порта Владивосток как порта транзитной обработки грузов России и Китая.

**Ключевые слова:** международные транспортные коридоры, свободный порт Владивосток, Северо-Восточный Китай, китайский транзит, грузовая база, таможенные платежи.

A. I. Fisenko

The Role of Primorye International Transport Corridors for Ensuring the Development of the Free Port of Vladivostok

The article dwells on the state and directions of the development of the free port of Vladivostok under the conditions of formation and operation of international transport corridors, with the sea ports of the free port zone being focused on domestic cargoes and cargo base of Northeast China. The author reveals the impediments to the rapid and dynamic development of the free port and creation of its cargo base, including both economic and organizational ones, technical and legal. The article puts forward the format of developing the free port of Vladivostok as the transit handling of cargoes from Russian and China.

**Keywords:** international transport corridors, free port of Vladivostok, Northeast China, Chinese transit, cargo base, customs payments.

Одним из главных векторов развития экономики российского Дальнего Востока и Приморского края в частности в ближайшие

годы станет создание и функционирование свободного порта Владивосток (СПВ). Как следует из федерального закона «О свободном порте Владивосток», подписанного Президентом РФ В. В. Путиным 13 июля 2015 г., финансовое обеспечение создания и модернизации объектов транспортной, производственной и социальной инфраструктуры на территории СПВ будет осуществляться за счет средств внебюджетных источников с применением механизмов государственно-частного партнерства, а также в порядке, предусмотренном бюджетным законодательством России [5].

В связи с этим возникают вполне закономерные вопросы: а есть ли у России возможности найти «свой» груз и увеличить грузопоток (прежде всего, транзитный) через морские порты в Приморском крае? Какова потенциальная грузовая база морских портов, которые войдут в СПВ, откуда и куда, как и какой груз может пойти, что для этого необходимо сделать, и др.?

Попробуем ответить на эти вопросы, рассмотрев возможности использования для этих целей так называемого «Северо-Восточного китайского транзита», т. е. потенциала грузовой базы Северо-Восточных провинций КНР, прежде всего, провинции Хэйлунцзян, в южные порты Приморского края [9].

Сегодня провинция Северо-Восточного Китая (СВК) Хэйлунцзян – это субъект КНР, который по площади занимает шестое место в стране, его территория больше Республики Корея или КНДР, а также Японии. В 2011 г. ВВП провинции Хэйлунцзян достиг примерно 198,5 млрд долл. США и вырос по сравнению с предыдущим годом на 12,2 %. Такой прирост оказался на 3 % выше среднего уровня по стране [6, с. 68]. Провинция занимает, пожалуй, самое важное для перспектив развития южного транспортного коридора «Россия – Китай» – международных транспортных коридоров (МТК) «Приморье-1» (PR-1: Харбин – Суйфэньхэ – Гродеково – Владивосток/Восточный/Находка – порты стран Азиатско-Тихоокеанского региона) и «Приморье-2» (PR-2: Хуньчунь – Краскино – Посьет/Зарубино – порты Азиатско-Тихоокеанского региона) – положение, которое может быть сориентировано на морские порты Приморского края и, прежде всего, на СПВ.

Полномасштабная работа указанных МТК позволяет реализовать три вида транзитных транспортных маршрутов. Во-первых, транзитные перевозки «Китай – Россия – третьи страны», когда товары из провинции Хэйлунцзян транспортируются через порты Дальнего Востока России в Корею, Японию и Северную Америку. Во-вторых, транзитные перевозки «Китай – Россия – Китай», когда товары отправляются из провинции Хэйлунцзян в южные прибрежные города Китая через Россию. В-третьих, формируется транспортный коридор «третьи страны – Китай – Россия»,

когда товары из других стран будут доставляться через порты Дальнего Востока России, затем – через Суйфэньхэ или Дунин, и далее – через территорию КНР в Сибирский регион России. В результате этого провинция Хэйлунцзян, по мнению китайского экономиста Ч. Сюцзе, может стать распределительной базой и экономическим центром внешней торговли в Северо-Восточной Азии [6, с. 73–74].

В этом случае, по мнению Минэкономразвития России, могут быть созданы потенциально привлекательные условия для переключения на российские порты до 45 млн т грузов. Объем грузов, которые могли бы быть в этом случае перенаправлены в порты Приморья, составил бы уже к 2021 г. примерно 30 млн т, в том числе зерна в объеме около 20 млн т и контейнеров на 10 млн т с перспективой их роста до 45 млн т к 2030 г. Как показала оценка транспортных потоков Северо-Восточных провинций КНР, проведенная международными экспертами, развитие МТК в Приморском крае выгодно и России, и Китаю. Для Российской Федерации потенциальный прирост ВВП может составить 29 млрд руб., налогов и сборов – 5,7 млрд руб. ежегодно. Прогнозируется создание не менее 3 тыс. новых рабочих мест на время строительства и 4 тыс. новых рабочих мест на создаваемых объектах инфраструктуры. Что же касается китайской стороны, то эффект от экономии на транспортных издержках для грузовладельцев Северо-Восточных провинций оценивается на начальном этапе в объеме до 1 млрд долл. США ежегодно. Этот фактор повышает внутреннюю и внешнеэкономическую конкурентоспособность экономики провинций Хэйлунцзян и Цзилинь (и частично Ляонин), а также снижает разрывы в доходах с другими провинциями КНР. Цена вопроса – почти 200 млрд руб. на оба коридора [1, 7, 9].

Конкурентным преимуществом свободного порта Владивосток в этом случае является наличие двух границ (морской и сухопутной), что позволяет снизить избыточное администрирование и организовать беспопыльный и свободный от досмотра транзит китайских, корейских, японских и других зарубежных грузов через российскую территорию в южной зоне Приморского края.

Формирование нового логистического узла на юге Приморского края, наделенного статусом свободного порта, может стать стимулом развития транспортной сети на всем Дальнем Востоке России, обеспечивая важные стратегические функции для развития территории, и в первую очередь высокую пропускную способность для международного транзита. Речь в данном случае идет о формировании единой транспортно-логистической системы не только СПВ, но и всего российского Дальнего Востока. Приоритетами создания такой системы становятся, во-первых, поиск и формирование надежной грузовой базы как ее основы, во-вторых,

способность такой системы успешно конкурировать с уже созданными и достаточно эффективно функционирующими международными транспортными и логистическими системами ряда стран АТР, включая Китай, Республику Корея, Японию другие государства и, в-третьих, поиск и актуализация реальных инвестиций, прежде всего, в инфраструктуру и собственно в МТК.

Отметим в связи с этим, что по состоянию на 1 января 2017 г. суммарный объем заявленных инвестиций в СПВ составил 332 млрд руб., в том числе в рамках территорий опережающего развития (ТОРов) подписано 25 соглашений на 204 млрд руб., а в рамках порто-франко – 104 соглашения с заявленным объемом инвестиций в размере 128 млрд руб. Реально существующие резиденты порта уже инвестировали свыше 47 млрд руб., создав около 1 тыс. рабочих мест. Ожидается, что указанные проекты создадут более 30 тыс. рабочих мест [8], а основная масса проектов в рамках СВП и ТОРов будет запущена в 2018–2019 гг.

Однако в этом случае возникают, как минимум, следующие вопросы, которые еще ждут своего решения.

*Первое.* Для того чтобы обосновать капиталовложения, инвестору надо показать и доказать востребованность СПВ как международного транспортного узла. А для этого абсолютно недостаточно создать условия для включения в эти коридоры уже существующей на территории СПВ (пока слабой) инфраструктуры. Кроме того, по нашим оценкам, существующие порты и терминалы Приморья на сегодняшний день уже имеют избыточную мощность порядка 0,8 млн контейнеров (ТЕУ).

*Второе.* Пропускная способность железной дороги на юге Приморья совершенно недостаточна для того, чтобы перевезти указанные выше миллионы тонн грузов. Теоретический (а сегодня практически неосуществимый) максимум объемов перевозки в этом случае составляет примерно 35–40 % заявленного Минвостокразвития России (на период до 2031 г.), не говоря уже о том, что для обеспечения, например, такой пропускной способности ж/д ветки от китайской границы до Зарубино нужно все деньги, выделенные ОАО «РЖД» на реконструкцию Восточного полигона, вложить в приграничную и припортовую станции, которые должны стать крупнейшими в Приморье. Причем приграничная станция должна быть в три раза больше станции Гродеково, а в Хуньчуне она должна быть в четыре раза крупнее станции Суйфэньхэ [1, 7].

*Третье.* Если мы создаем инфраструктуру логистических коридоров для развития приграничных с нами регионов Китая, то в этом случае китайский транзит является главным системообразующим фактором. Тогда получается, что и строить его нужно, прежде всего, для китайцев, а следовательно, и на китайские (в большей степени) деньги. Вклад российской

стороны в этом случае мог бы состоять в обеспечении благоприятных административных режимов и обслуживающей бизнес-структуры (дороги, страховые общества, транспортные экспедиторы, терминалы и склады). Однако Минвостокразвития России предлагает при таком сценарии и обосновании проекта вкладывать в дороги и другие объекты инфраструктуры на территории России по преимуществу инвестиции частного российского бизнеса. Почему?

*Четвертое.* Как практически и быстро создать действительно привлекательные и конкурентные условия для перемещения грузов, например, упростить таможенные процедуры оформления транзита, все железнодорожные станции внутри зоны СПВ, примыкающие к «сухим портам (терминалам)», объявить приграничными и присвоить экспортные коды, создать действительно «свободные возможности» (в том числе и «free port») для бизнеса, и т. д.?

*Пятое.* Насколько надежен заявленный выше транзит из СВК – по объему, административно-политическому регулированию, организации перевозок, таможенному формату и т. д., и – самое главное – по экономической эффективности? Убедительного и обнадеживающего ответа на этот вопрос пока нет. С этих позиций очевидно, что надежнее все-таки, в первую очередь, развивать и формировать свою, российскую грузовую базу и маршруты транспортировки грузов. При этом совершенно необходимо модернизировать транспортную, логистическую и промышленную инфраструктуру российской части МТК, готовя ее к росту экономики, искать реальные возможности снижения инвестиционных, финансовых, валютных (и иных) рисков, создавать условия для развития и поддержки российского предпринимательства на Дальнем Востоке, и др.

Наконец, *шестое.* Как известно, в настоящее время таможенные платежи составляют примерно треть всех доходов федерального бюджета [рассчитано по: 2]. Так, на 30 декабря 2015 г. сумма доходов от внешнеэкономической деятельности, администрируемых таможенными органами в федеральном бюджете, составила 4 910,7 млрд руб. Таможенники плановое задание даже немного перевыполнили – на 30,3 млрд руб. Однако если сравнить достигнутые результаты с 2014 г., когда было собрано 7 008,14 млрд руб., то становится очевидным, что объем поступлений сократился почти на 30 % [4]. Применительно к работе Дальневосточного таможенного управления и Владивостокской таможни, на территории которых формируется и развивается СПВ, можно сказать, что вклад первого в федеральный бюджет ежегодно составляет порядка 200, а второй – около 100 млрд руб. [оценка по: 3]. Иными словами, при введении режима «порто-франко» федеральный бюджет теряет огромные деньги, а вот механизма, способного реально компенсировать эти потери, пока нет. Правда

Минвостокразвития России надеется на покрытие этих «выпадающих» доходов в форме инвестиций в развитие СПВ. Однако чья позиция окажется более убедительной с точки зрения Минфина России и других заинтересованных ведомств – вопрос далеко не однозначный. Да и времени для компенсации этих доходов понадобится немало.

По нашему мнению, главная идея, которая должна быть реализована вне зависимости от политической, экономической или региональной конъюнктуры, заключается в том, что Приморью, да и всему Дальнему Востоку (и России) нужен порт, максимально приближенный к границе с Китаем, порт, который был бы соединен с КНР транспортными коридорами (через существующие сегодня МТК Приморского и Хабаровского краев), выходящими, прежде всего, в СВК. Причем это должен быть новый порт – новый по таможенному и налоговому режиму, новый по организации работы, порт, который действительно привлечет не только российских, но и иностранных инвесторов и перевозчиков. На наш взгляд, речь не идет о копировании того или иного крупного азиатского порта по грузообороту, в том числе контейнеров. Этого, как нам представляется, в ближайшей обозримой перспективе достичь не удастся, да и вряд ли возможно в принципе. Порт должен решать другие задачи, прежде всего, это транзитная обработка грузов России и Китая. Отсюда необходимо повысить уровень координации работы, техническую оснащенность и модернизировать уже действующие транспортные узлы Приморского и Хабаровского краев. Важно сформировать интегрированную макрорегиональную систему перевозок на базе развивающихся МТК южной части российского Дальнего Востока (Приморский и Хабаровский края, а также Амурская область), опираясь на развитие мультимодальных трансграничных перевозок в первую очередь на основе обеспечения внутреннего транзита, а также транзита грузов из СВК через порты Приморского (и Хабаровского) края. В решении этих задач исключительная по своему функциональному назначению и масштабу роль принадлежит создаваемому сегодня в Приморье СПВ – свободному порту Владивосток.

#### *Список литературы*

1. Во Владивостоке обсудили вопросы развития международных транспортных коридоров в Приморском крае. URL: [http://minvostokrazvitia.ru/press-center/news\\_minvostok/?ELEMENT\\_ID=4103](http://minvostokrazvitia.ru/press-center/news_minvostok/?ELEMENT_ID=4103) (дата обращения 03.02.2017).

2. Исполнение федерального бюджета и бюджетов бюджетной системы Российской Федерации за 2015 год. URL: [http://minfin.ru/ru/document/?id\\_4=114089&area\\_id=4&page\\_id=2104&popup=Y#ixzz4Z5APR3tl](http://minfin.ru/ru/document/?id_4=114089&area_id=4&page_id=2104&popup=Y#ixzz4Z5APR3tl) (дата обращения 12.02.2017).

3. Итоги работы Владивостокской таможни. URL: [http://dvtu.customs.ru/index.php?option=com\\_content&view=article&id=20717:-2017-&catid=263:2015-12-23-04-03-34&Itemid=279](http://dvtu.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=20717:-2017-&catid=263:2015-12-23-04-03-34&Itemid=279) (дата обращения 12.02.2017).

4. Неутешительные итоги 2015 года: почему таможенных платежей собрано на треть меньше. URL: <http://xn-b1ae2adf4f.xn-p1ai/analytics/research/31294-neuteshitelynye-itogi-2015-goda-pochemu-tamozhennyh-platezhey-sobrano-na-trety-menysh.html> (дата обращения 12.02.2017).

5. О свободном порте Владивосток: федер. закон от 13.07.2015 № 212-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

6. Сюцзе Ч. Проблемы строительства торгово-экономической зоны освоения Северо-Восточной Азии провинцией Хэйлуцзян // Вестник ХГАЭП. 2012. № 6 (62). С. 67-74.

7. Транзитная мечта с американским привкусом // Конкурент.ru. URL: <http://konkurent.ru/ekonomika/1404-tranzitnaya-mechta-s-amerikanskim-privkusom.html> (дата обращения 14.02.2017).

8. Успех СПВ и ТОР пророчат на 2018–2019 годы. URL: <https://news.mail.ru/economics/28326253/?frommail=1> (дата обращения 12.02.2017).

9. Фисенко А. И. Северо-Восточный регион Китая в системе формирования транзитной грузовой базы для свободного порта Владивосток // Транспортное дело России. 2015. № 3 (118). С. 102–106.