

СВОБОДНЫЙ ПОРТ ВЛАДИВОСТОКА КАК ИНСТРУМЕНТ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПОЛИТИКИ В РЫБНОЙ ЛОГИСТИКЕ РЕГИОНА

Ольга Валентиновна КОРНЕЙКО

кандидат экономических наук, доцент кафедры международного бизнеса и финансов,
Владивостокский государственный университет экономики и сервиса, Владивосток, Российская Федерация
olga30300@mail.ru

История статьи:

Принята 31.03.2016
Принята в доработанном виде
24.05.2016
Одобрена 11.06.2016

УДК 332.1

JEL: E22, E65, R11, R42

Ключевые слова: свободный порт Владивостока, рыбная логистика, продовольственная безопасность, инвестиции

Аннотация

Предмет. Логистическая поддержка реструктуризации товародвижения на российском рынке рыбопродукции требует соответствующих инвестиций, приоритетность которых особенно остро ощущается в Дальневосточном регионе, где логистические возможности ограничены либо отсутствуют. Активизация использования такого института развития, как свободный порт Владивостока (СПВ), является инструментом повышения инвестиционной активности в регионе вообще и в рыбной отрасли в частности.

Цели. Более глубокое изучение факторов, определяющих влияние СПВ на развитие логистической инфраструктуры в Приморском крае. Выявление закономерностей, лежащих в основе современных экономических процессов, оценка перспективности данного инструмента государственной политики.

Методология. В качестве методологической основы проводимых исследований использовались традиционные методы научного анализа, экономической и математической статистики, технико-экономического и логического анализа, графического моделирования и др.

Результаты. Обоснована необходимость и существенная потребность инвестиций в рыбную логистику региона. Выявлены теоретические аспекты практики применения режима свободного порта, изучены льготы и преференции СПВ. Выполнена оценка изменений в рыбной логистике региона, произошедших за годы рыночных преобразований. Определены барьеры инвестиционного развития рыбной логистики Приморья, неустранимые в условиях СПВ.

Выводы. Режим СПВ не решит задачи более эффективного использования национальных транспортных средств в целях переориентации интересов рыбохозяйственных предпринимательских структур с внешнего рынка на внутренний. Основным результатом будет связан с более тесной интеграцией с глобальными рынками и повышением конкурентоспособности российского рыбного экспорта.

© Издательский дом ФИНАНСЫ и КРЕДИТ, 2016

Рыбохозяйственная деятельность (РХД) Приморского края выполняет не только функцию системообразующего элемента для экономики региона, но и во многом определяет успех решения задачи национального масштаба – обеспечения продовольственной безопасности, и не только для макрорегиона Дальнего Востока, то есть региона, где базируются основные производственные мощности, имеется достаточный запас ресурсов и профессиональных кадров. В связи с тем что приморские рыбохозяйственные предприятия формируют порядка 20% вылова и до 1/4 переработанной рыбной продукции, развитие РХД Приморского края должно быть взаимоувязано и подчинено единым стратегическим целям в масштабах всего государства [1].

Обращаясь к термину «продовольственная безопасность», отметим, что она является неотъемлемым элементом национальной безопасности государства. В Российской

Федерации дискуссии по вопросу определения критериев и методов обеспечения национальной безопасности в различных сферах жизнедеятельности начались в начале 1990-х гг. Согласно Стратегии национальной безопасности РФ до 2020 г. и Доктрины продовольственной безопасности РФ, в качестве одного из критериев продовольственной безопасности принимается удельный вес отечественной сельскохозяйственной, рыбной продукции и продовольствия в общем объеме товарных ресурсов внутреннего рынка соответствующих продуктов, имеющих пороговые значения. В частности, в отношении рыбной продукции пороговое значение определено как «не менее 80%».

В настоящее время никаких угроз невыполнения заданного критерия не существует, то есть в России отсутствует импортозависимость по данному продукту. Однако относительный показатель поставок отечественной и импортной

рыбопродукции на российский товарный рынок не отражает действительный уровень обеспечения качественного, стабильного, бесперебойного и достаточного снабжения рыбопродукцией всего населения, проживающего на территории Российской Федерации [2, 3].

В частности, для предпринимательских структур Приморского края в настоящее время неосвоенными можно считать рынки Поволжского, Южного и Сибирского федерального округов, Крыма и Севастополя, где наблюдается самый низкий, отстающий от среднероссийского показателя на 10–15% уровень потребления рыбы (в среднем 10,5 кг/чел. в год). Расширение географии поставок вызвано не только необходимостью повышения уровня обеспеченности рыбопродукцией, но и потребностью решения задач импортозамещения в сложившейся внешнеполитической ситуации в России. Положение дел на сегодняшний день свидетельствует, что:

- импорт пока еще присутствует в рыбоперерабатывающей деятельности предприятий Приморского края. На это указывает тот факт, что сумма показателей «доля поставок на внутренний рынок в общем выпуске продукции» и «доля экспорта в общем выпуске продукции» превышает 100% (табл. 1);
- незначительное увеличение доли поставок на внутренний рынок в общем выпуске рыбопродукции по итогам 2015 г. не изменило экспортноориентированного характера рыбохозяйственной деятельности региона.

Усложняет ситуацию отсутствие современных логистических технологий транспортировки рыбных грузов. Неудовлетворительный характер самого процесса организации перевозок выражается в длительных сроках доставки грузов по маршруту Владивосток – Москва (14–20 дней). Очевидно, что ограниченный срок хранения рыбных продуктов требует развития методов инновационной логистики в организации товародвижения на данном рынке. В критическом положении находится и материально-техническая база рыбной логистики. Так, 95% рефрижераторных вагонов и вагонов-термосов отработали срок службы и эксплуатируются на условиях его продления¹. Необходимо также отметить, что в России отсутствуют пункты

¹ Момот В.И. Внедрение в России современных логистических технологий обработки и транспортировки рыбных грузов. URL: http://agroinfralog.ru/netcat_files/userfiles/pres2015/pres10.pdf

сертификации и проверки теплотехнических свойств вагонов. Неудовлетворительное состояние подвижного состава снижает качество перевозимой рыбопродукции, вызывает риски ее дефростации. Ухудшает положение перегруженность железнодорожного транспорта, особенно в период путины. Немаловажную отрицательную роль в решении вопроса поставки рыбопродукции на внутренний рынок имеют высокие тарифы на железнодорожные перевозки и портовые услуги.

Таким образом, для качественного обеспечения потребителей рыбной продукцией необходимо решить следующие проблемы в сфере товародвижения: снизить издержки обращения, сократить время на доставку, повысить качество обслуживания [4]. Это значит, что необходимо в целом поднять уровень базовой логистики в сфере поставок рыбы и рыбопродукции. Все перечисленные проблемы, связанные с функционированием логистической инфраструктуры, ведут к снижению объемов использования сухопутных видов транспорта в Приморье и, как следствие, к переориентации интересов рыбохозяйственных предпринимательских структур с внутреннего рынка рыбопродукции на внешний. В условиях действия санкций, ограничивающих импорт рыбы из стран Евросоюза, США, Австралии, Канады и Норвегии, и объявленной Правительством РФ стратегии на импортозамещение такая тенденция будет создавать угрозы для решения задач обеспечения национальной продовольственной безопасности.

Между тем эффективность товародвижения на рыбном рынке остается одной из немногих стратегий, доступных для решения изложенных задач. Логистическая поддержка реструктуризации товародвижения на российском рынке рыбопродукции потребует соответствующих инвестиций, приоритетность которых особенно остро ощущается в Дальневосточном регионе, где логистические возможности ограничены и часто отсутствуют. Таким образом, инвестиции в транспортную инфраструктуру являются общим приоритетом капиталовложений в Приморском регионе, и их результаты должны быть связаны не только с более эффективным использованием национальных транспортных средств в целях переориентации интересов рыбохозяйственных предпринимательских структур с внешнего рынка на внутренний. Инвестирование приведет к более тесной интеграции с глобальными рынками, повысит конкурентоспособность российского

экспорта, снизит затраты на импорт, а также увеличит занятость населения.

В свете интенсивной глобальной конкуренции эффективность цепочки поставок остается одной из немногих стратегий, доступных для повышения конкурентоспособности [5]. Глобальные производственные сети расширяются при поддержке эффективной логистики. Кроме того, производственные сети нуждаются в достаточной пропускной способности транспорта, а также в высокотехнологичных возможностях управлять этими потоками, чтобы обеспечить их надежность и своевременность² [6].

Капиталовложения в приморскую инфраструктуру в свою очередь потребуют существенных усилий в частном секторе, а также развития и укрепления институционального потенциала сектора государственного. Активизация использования такого института развития, как свободный порт Владивостока (СПВ), является инструментом повышения инвестиционной активности в регионе вообще и в рыбной логистике в частности.

Следует отметить, что применение такого института, как свободные экономические зоны (СЭЗ) различных типов, стало заметной тенденцией современного мирового развития. Портовые зоны – важный инструмент мирового хозяйства, неотъемлемая часть современных международных экономических отношений. Это самый древний вид СЭЗ, который давал возможность предпринимателям складировать, проверять, упаковывать, маркировать и перегружать товары из различных стран в условиях освобождения от таможенных пошлин и других сборов, административных барьеров и формальностей. Этот вид СЭЗ не утратил своей актуальности по сей день.

В настоящее время, по некоторым данным, в мире действует более 400 «свободных портов», служащих для транзита, складирования товаров и торговли. Как единственный вид СЭЗ «свободные порты» существовали до конца XIX в. [7]. Создание и функционирование таких зон способствует общему подъему экономики на национальном и региональном уровнях. При этом национальные и региональные органы власти стремятся к привлечению инвестиций и стимулированию экономической активности в конкретных, ограниченных районах страны, где могут применяться правила, направленные на улучшение делового климата.

² *Jennings R.J.* Globalization: A Smarter Supply Chain for the Future, CAPS Research. Critical Issues Report. September. 2010.

Теоретической основой практики применения режима свободной экономической зоны вообще и свободного порта в частности являются различные направления в экономической теории, провозглашающие свободу торговли и невмешательство государства [8–11]. Еще в восемнадцатом веке А. Смит и другие классики экономики ясно понимали, что либеральные торговые отношения способствуют росту национального благосостояния³ [12, 13]. Однако теоретические основы взаимосвязи между торговлей и экономическим ростом в долгосрочной перспективе всегда были хрупкими. В соответствии со стандартной неоклассической моделью роста государственная политика не может повлиять на устойчивое состояние, а «локомотивом роста» является экзогенный технологический прогресс.

Таким образом, различия в торговых режимах не связаны между собой изменениями долгосрочного роста. Появление теории «нового роста» в конце 1980-х гг. ознаменовало признание в экономической теории того, что экономический рост может быть связан с либерализацией торговли. Однако рост ВВП ничего не говорит о распределении выгод от торговли, поэтому не является полноценной оценкой влияния либерализации торговой политики. В связи с этим в последнее время ученые чаще обращаются к изучению эффекта либерализации торговли на отдельные категории экономических агентов, например на потребителей или на предпринимателей. В частности, Гроссман и Хелпман (1992) утверждают, что открытость страны для торговли оказывает влияние на отечественные технологии, повышает инвестиционную привлекательность региона, помогает производственному процессу стать более эффективным [14]. Среди современных зарубежных авторов, занимающихся вопросами развития экономик импортозамещающего и экспортноориентированного типов, следует выделить работы О. Ильиной, Дж. Хэллинера [15, 16] и др.

За годы рыночных преобразований в рыбной логистике региона произошли следующие существенные изменения:

- 1) произошла потеря специализации портового хозяйства на рыбных грузах из-за

³ *Marx K.* On the Question of Free Trade. Speech to the Democratic Association of Brussels at its public meeting of January 9, 1848. NY Press. 24 p.; *Marx K.* The Civil War in the United States. NY Press. 144 p.

- существенного падения объемов перевалки рыбопродукции;
- 2) предельно повысился уровень физического и морального износа причального фонда, являющегося важным звеном в построении транспортно-логистической цепочки поставок рыбопродукции на внутренний рынок страны в целях последующей переработки;
- 3) внедрены новые технологии перевалки рыбы;
- 4) расширилось использование автотранспорта. География доставки рыбных грузов включает не только регионы Сибири и Дальнего Востока, но и центральную часть России. Автотранспорт дает возможность перегружать рыбу на терминалах, вообще не оборудованных холодильниками или железнодорожными путями, а также оптимизировать логистику товародвижения рыбопродукции за счет существенного сокращения сроков и стоимости доставки грузов. Кроме того, для данного вида транспорта в соответствии с российским законодательством предусмотрен более ограниченный перечень сопровождающих документов. Однако использование автотранспорта на внутреннем рынке России увеличивает уровень риска, что требует дополнительных затрат на страхование грузов;
- 5) внедрена контейнеризация рыбных грузов. Интерес к этому виду транспортировки объясняется его экономической эффективностью и такими очевидными преимуществами, как: сокращение расходов грузоотправителей в упаковке груза и формирование пакетов; автоматизация грузовых, складских и коммерческих операций и сокращение их количества; повышение производительности труда; сокращение простоев транспортных средств под грузовыми операциями; сокращение потребности в крытых складах морского порта; повышение степени сохранности перевозимых грузов; повышение пропускной способности мест погрузки и выгрузки; организация с минимальными затратами смешанных перевозок; обеспечение реализации услуг перевозчика по принципу «от двери до двери» и др. Как следует из рис. 1, по объему контейнерооборота Дальний Восток занимает ведущее место среди портов России, что обусловлено прежде всего географическим положением региона (благоприятные для бассейна климатические условия, наличие незамерзающих и выходящих на Транссибирскую магистраль морских портов, наличие квалифицированных трудовых ресурсов);
- 6) появились новые стивидоры⁴, не использующие большие холодильники, а значит, не имеющие соответствующих затрат;
- 7) число портовых терминалов в Приморье, способных перегружать рыбопродукцию, выросло с 3 до 10;
- 8) наблюдается рост холодильных мощностей единовременного хранения – с 58 до 83 тыс. т. Однако средняя заполняемость холодильников в регионе составляет около 50%, что связано с использованием прямых вариантов перегрузки грузов (судно – вагон, судно – автомашина). При этом часть инвестиционных проектов по введению в эксплуатацию новых холодильных мощностей остаются нереализованными (проект ООО «ДВ-Порт» (порт «Дальморепродукта») и большой 10-тысячный «Диомидовский холодильник»);
- 9) растут портовые тарифы на хранение и перевалку рыбы (60 и 190% соответственно за последние 10 лет).
- Рассмотрим далее, какие дополнительные преимущества для активизации инвестиционной активности в рыбной логистике дает режим свободного порта.
- Свободный порт Владивостока (СПВ)** – это часть территории Приморского края, включающая 15 муниципальных образований и 15 международных пунктов пропуска, на которой устанавливаются меры государственной поддержки предпринимательской деятельности (табл. 2, рис. 2, 3). В свободном порту будет действовать особый правовой режим осуществления предпринимательской и инвестиционной деятельности, создаются лучшие условия ведения предпринимательской и инвестиционной деятельности по отношению к аналогичным территориям, функционирующим в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Резиденты порто-франко получают ряд преференций: налоговые льготы, упрощение таможенных и визовых процедур, максимальное снижение административных барьеров. Правительство также планирует ввести на территории порта режим свободной таможенной зоны, которая, в частности, позволит освобождать ввозимое оборудование от уплаты импортной пошлины и НДС. Особые

⁴ Стивидор (англ. *stevedore*) – компания, занимающаяся погрузкой и разгрузкой судов.

условия работы будут внедрены для образовательных и медицинских учреждений, а также для ряда предприятий в области аквакультуры, рыболовства и сохранения водных биологических ресурсов, в том числе охраны рыбоводных участков.

Как видно из данных табл. 2, в Приморском крае создаются очень привлекательные условия для ведения бизнеса. Помогут повысить привлекательность инвестиционного климата региона меры, направленные на ускорение процессов строительства. К ним, в частности, относятся:

- документация по планировке территории, публичные слушания – от 10 до 40 дней;
- лицензия на условно разрешенный вид использования, публичные слушания – до 15 дней;
- выдача градостроительного плана – 10 дней;
- разрешение на отклонение от предельных параметров разрешенного строительства, реконструкции, публичные слушания – до 15 дней; принятие решения после получения рекомендаций комиссии – 5 дней;
- выдача разрешения на строительство, ввод объекта в эксплуатацию – 7 дней.

В соответствии с законодательством РФ применять таможенные, налоговые, административные льготы и преференции могут только резиденты СПВ и только на его территории. Такая локализация не позволит операторам железнодорожного и автомобильного транспорта использовать данный инструмент государственной поддержки инвестиционной деятельности за пределами СЭЗ. Очевидно, что режим СПВ ориентирован в первую очередь на портовую инфраструктуру, которая также является важной торговой и логистической платформой. Ее уровень активности отражает не только интенсивность использования своей инфраструктуры, но и материально-технические возможности, установленные для поддержки своих операций. Резиденты порта высвободят значительные ресурсы для финансового покрытия проектов по реконструкции терминалов, строительству новых логистических центров, модернизации гидротехнических сооружений. Новые технологические возможности портовой инфраструктуры позволят рыбохозяйственным предприятиям сократить накладные расходы и повысить свою конкурентоспособность прежде

всего на внешнем рынке. При этом конкурентоспособность приморской рыбопродукции также может быть повышена за счет отказа от сырьевой направленности регионального рыбного экспорта и увеличения глубины переработки на новых производственных мощностях, созданных резидентами свободного порта. В этом случае перевалка рыбных грузов станет фундаментальным аспектом морских перевозок в регионе.

Таким образом, инвестиции в портовую инфраструктуру не смогут устранить весь перечень проблем, с которыми сталкиваются участники цепи поставок рыбопродукции на внутренний рынок России. Более того, даже реализация всех льгот и преференций в условиях СПВ не снимет все барьеры инвестиционного развития рыбной логистики. К ним относятся следующие факторы:

- действующие барьеры санкционного характера, снижающие инвестиционную привлекательность СПВ со стороны иностранного инвестора и сокращающие инвестиционные возможности отечественных инвесторов из-за закрытия доступа к высокотехнологичному оборудованию на мировом рынке;
- отсутствие у ряда портовых операторов долгосрочных прав на причальную инфраструктуру, которое снижает их мотивацию к капиталовложениям в гидротехнические сооружения;
- неравная конкуренция операторов частных и государственных причалов, риски потери конкурентоспособности со стороны последних;
- значительные арендные платежи за причалы, которые не возвращаются инвестициями в инфраструктуру;
- высокие затраты на реконструкцию региональных автомобильных дорог, отсутствие потенциальных источников финансирования в современных условиях;
- несовершенство законодательной базы для приватизации государственных причалов, которая могла бы повысить самостоятельность портовых хозяйств, в том числе в принятии инвестиционных решений в рамках единой территории порта.

Представленное исследование позволяет сделать следующие выводы. С точки зрения критериев Доктрины продовольственной безопасности РФ,

в нашей стране отсутствует импортозависимость по рыбной продукции. Однако это не означает, что нет необходимости повышать уровень обеспеченности рыбопродукцией отдельные регионы, не охваченные географией поставок. Неудовлетворительный уровень базовой логистики усложняет решение данной задачи. Активизировать инвестиционную активность в рыбной логистике в регионе возможно с помощью инструмента свободного порта, подтверждающего свою эффективность как в мировой практике, так и в различных направлениях экономической теории. Анализ показал, что режим свободного порта Владивостока не решит полностью задачи более эффективного использования национальных транспортных средств в целях переориентации интересов рыбохозяйственных предпринимательских структур с внешнего рынка на внутренний. Основным результатом будет связан с более тесной интеграцией с глобальными рынками и повышением конкурентоспособности российского рыбного экспорта.

Наличие развитой инфраструктуры является не только важным залогом стабильного функционирования свободного порта, но и базовым условием его создания. Именно поэтому представляется необходимым создавать все необходимые стимулы для привлечения отечественных и внешних инвесторов в портовую логистику СПВ. Следует отметить, что реализация проекта по организации логистической зоны в

регионе потребует существенных усилий со стороны государства и частного бизнеса. Со стороны государства они выражаются в создании качественной нормативной базы, в установлении системы инвестиционных приоритетов, в применении механизмов государственной поддержки инвестиционной деятельности. Нельзя забывать, что для совершения инвестиционного рывка в логистике региона требуются значительные финансовые ресурсы, которые есть в достаточном объеме только у государства. Следовательно, органы государственного управления участвуют в реализации проекта СПВ не только в качестве регулятора, но и непосредственного участника, с применением различных форм государственно-частной кооперации. Поиск механизма взаимодействия науки, власти и предпринимательских структур, по нашему мнению, может идти в направлении модернизации свободной экономической зоны, в частности, ее перехода на кластерную форму организации, учитывающую специфику Приморского региона.

Конечно, существующие барьеры санкционного характера отодвигают реализацию мер в отношении иностранного инвестора. Однако есть все основания полагать, что региональные власти воспользуются инструментами СПВ для укрепления отношений с потенциальными инвесторами вместо ожидания геополитических перемен.

Таблица 1

Показатели работы предприятий рыбной промышленности Приморского края за 2012–2015 гг.

Table 1

Performance indicators of fishery enterprises of the Primorsky Krai for 2012–2015

Показатель	2012	2013	2014	2015
Вылов рыбы и нерыбных объектов промысла, тыс. т	831,9	798	778	739,3
Выпуск рыбопродукции, включая консервы, тыс. т	669,2	667,3	646,6	646,7
Поставки на внутренний рынок, тыс. т	263	232	215,5	307,5
Доля поставок на внутренний рынок в общем выпуске продукции, %	39,3	31,2	30,6	44,9
Поставки на экспорт, тыс. т	452,1	568,4	523,2	116,9
Доля экспорта в общем выпуске продукции, %	67,7	76,5	80,5	77,4

Источник: составлено автором на основе данных Федеральной службы статистики по Приморскому краю

Source: Authoring, based on the Primorsky Krai Federal Statistics Service data

Таблица 2

Меры государственной поддержки предпринимательской деятельности в условиях СПВ

Table 2

State support measures of entrepreneurial activity in the conditions of Free port of Vladivostok

Льготы/налоги	Свободный порт Владивостока	Остальная территория Российской Федерации
Налог на прибыль	Федеральная часть – ставка 0% на 10 лет, Региональная часть – ставка 5% на 5 лет, Последующие 5 лет – не более 10%	2% 18%
Страховые взносы	Пенсионный фонд 6% Фонд социального страхования 1,5% Федеральный фонд обязательного медицинского страхования 0,1% Всего: 7,6 %	34%
Режим свободной таможенной зоны	Упрощение и ускорение процедур контроля пропуска через границу (единый контрольный орган в ППТГ– ФТС). Применение таможенной процедуры свободной таможенной зоны	–
Ускоренная амортизация	+	Только в случаях, предусмотренных ст. 259.3 НК РФ
НДС	Предусмотрено ускоренная процедура возмещения НДС в течение 15 дней	3 месяца – камеральная проверка и 12 дней – вынесение решения о возмещении

Источник: составлено автором

Source: Authoring

Рисунок 1

Контейнерооборот через порты России в 2014 г.

Figure 1

Container traffic via the ports of Russia in 2014



Источник: Анализ грузооборота портов России в 2014 году: основные итоги. URL: <http://xn--b1ae2adf4f.xn--p1ai/analytics/research/22970-analiz-gpuzoobopota-poptov-possii-v-2014-godu-osnovnye-itogi.html>

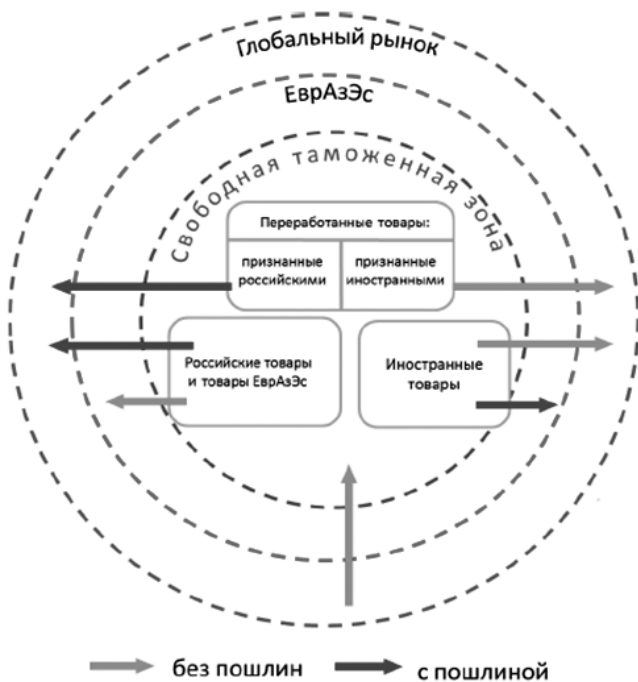
Source: Analysis of cargo turnover of the ports of Russia in 2014: main results. Available at: <http://xn--b1ae2adf4f.xn--p1ai/analytics/research/22970-analiz-gpuzoobopota-poptov-possii-v-2014-godu-osnovnye-itogi.html>

Рисунок 2

Благоприятный таможенный режим в условиях СПВ

Figure 2

Favorable customs regime in the conditions of Free port of Vladivostok



Источник: составлено автором

Source: Authoring

Рисунок 3

Снижение административного давления в условиях СПВ

Figure 3

Reduction of administrative pressure in the conditions of Free port of Vladivostok



Источник: составлено автором

Source: Authoring

Список литературы

1. *Карасёва О.В.* Методика оценки экономической устойчивости предприятий рыбохозяйственной деятельности // Известия ТИНРО (Тихоокеанского научно-исследовательского рыбохозяйственного центра). 2010. № 160. С. 329–334.
2. *Карасёва О.В.* Проблемы переориентации приморской рыбопродукции на внутренний рынок РФ // Российское предпринимательство. 2010. № 2. С. 129–134.
3. *Корнейко О.В.* Перспективы развития предпринимательства на базе морских биотехнологий в Приморском крае. В кн.: Путеводитель предпринимателя. Вып. 11. Владивосток: Изд-во ВГУЭС, 2011. С. 214–222.
4. *Кузьмичёва М.Б.* Синергетический эффект от применения логистических подходов на российском рынке мяса // Мясная индустрия. 2012. № 9. С. 12–15.
5. *Rodrigue J.P.* The Benefits of Logistics Investments: Opportunities for Latin America and the Caribbean // InterAmerican Development Bank. 2012. № 4. P. 120–140.
6. *Manuj I., Mentzer J.T.* Global Supply Chain Risk Management Strategies // International Journal of Physical Distribution & Logistics Management. 2008. № 38. P. 192–223.
7. *Корнейко О.В., Ворожбит О.Ю.* Перспективы развития рыбохозяйственной деятельности Приморья в условиях свободного порта Владивостока. М: БИБЛИО-ГЛОБУС, 2015. 180 с.
8. *Baggs J.* Firm Survival and Exit in Response to Trade Liberalization // Canadian Journal of Economics. 2005. № 4. P. 1364–1383.
9. *Friedman M.* The Case for Free Trade. Hoover Digest, 1997. 287 p.
10. *Fuller D., Geide-Stevenson D.* Consensus Among Economists: Revisited // Journal of Economic Review. 2003. № 34. P. 369–387.
11. *Lind M.* Free Trade Fallacy // Prospect. 2011. № 5. P. 211–250.
12. *Melitz M.* The Impact of Trade on Intra-Industry Reallocations and Aggregate Industry Productivity // Econometrica. 2003. № 6. P. 1695–1725.
13. *Oyama D., Sato Y., Tabuchi T., Thisse J-F.* On the Impact of Trade on the Industrial Structures of Nations // CORE Discussion Papers. 2010. № 2342. P. 19.
14. *Grossman G., Helpman E.* Trade Knowledge Spillovers and Growth // European Economic Review. 1991. № 35. P. 517–526.
15. *Ильина О.Б.* Оценка и выбор специализации обрабатывающей промышленности Особой экономической зоны // Экономика и предпринимательство. 2013. № 10. С. 129–134.
16. *Helleiner G.K.* Trade, Trade Policy and Industrialization Reconsidered // World Development Studies. 1996. № 6. P. 55.

**FREE PORT OF VLADIVOSTOK AS A TOOL OF INVESTMENT POLICIES
IN THE REGION'S FISHING LOGISTICS**

Ol'ga V. KORNEIKO

Vladivostok State University of Economics and Service, Vladivostok, Primorsky Krai, Russian Federation
olga30300@mail.ru

Article history:

Received 31 March 2016
Received in revised form
24 May 2016
Accepted 11 June 2016

JEL classification: E22, E65,
R11, R42

Keywords: Free port of
Vladivostok, fishing logistics,
food security, investment

Abstract

Importance The article discusses the use of such a development institution as the Free port of Vladivostok, which can be a tool to increase the investment activity in the region, in general, and in the fishing industry, in particular.

Objectives The paper aims to study the factors determining the effect of the Free port of Vladivostok on the development of logistic infrastructure in the Primorsky Krai; identify the modern economic process patterns; assess the prospects of the public policy instrument.

Methods For the study, I used the traditional methods of scientific analysis, economic and mathematical statistics, feasibility and logical analysis, graphics simulation, etc.

Results I have identified the theoretical aspects of the free port regime practice and examined the benefits and preferences. As well, I have evaluated the changes in the region's fishery logistics during the time of market reforms, and identified the barriers for fishing logistics investment development of the Primorye, unavoidable under the Free port of Vladivostok conditions.

Conclusions The Free port of Vladivostok mode does not solve the tasks of more efficient use of the national transport in order to reorient the interests of fisheries business structures from the external to the internal market. The main result will be associated with the greater integration with global markets and the increased competitiveness of Russian fish exports.

© Publishing house FINANCE and CREDIT, 2016

References

1. Karaseva O.V. [Methods of assessing the economic sustainability of fisheries enterprises]. *Izvestiya TINRO (Tikhookeanskogo nauchno-issledovatel'skogo rybokhozyaistvennogo tsentra) = Proceedings of TINRO (Pacific Fishery Research Center)*, 2010, no. 160, pp. 329–334. (In Russ.)
2. Karaseva O.V. [Problems reorientation coastal fish to the domestic market of Russia]. *Rossiiskoe predprinimatel'stvo = Russian Journal of Entrepreneurship*, 2010, no. 2, pp. 129–134. (In Russ.)
3. Korneiko O.V. *Perspektivy razvitiya predprinimatel'stva na base morskikh biotekhnologii. V kn.: Putevoditel' predprinimatelya. Vyp. 11* [Prospects for the development of entrepreneurship on the basis of marine biotechnology in the Primorsky Krai. In: The Entrepreneur's Guide, iss. 11]. Vladivostok, VSUES Publ., 2011, pp. 214–222.
4. Kuz'micheva M.B. [The synergistic effect of the use of logistic approaches in the Russian meat market]. *Myasnaya industriya = Meat Industry*, 2012, no. 9, pp. 12–15. (In Russ.)
5. Rodrigue J.P. The Benefits of Logistics Investments: Opportunities for Latin America and the Caribbean. *InterAmerican Development Bank*, 2012, no. 4, pp. 120–140.
6. Manuj I., Mentzer J.T. Global Supply Chain Risk Management Strategies. *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, 2008, no. 38, pp. 192–223.
7. Korneiko O.V., Vorozhbit O.J. *Perspektivy razvitiya rybokhozyaistvennoi deyatelnosti Primor'ya v usloviyakh Svobodnogo porta Vladivostoka* [Prospects for the development of fisheries management of Primorye in the conditions of the Free port of Vladivostok]. Moscow, BIBLIO-GLOBUS Publ., 2015, 180 p.
8. Baggs J. Firm Survival and Exit in Response to Trade Liberalization. *Canadian Journal of Economics*, 2005, no. 4, pp. 1364–1383.
9. Friedman M. The Case for Free Trade. *Hoover Digest*, 1997, 287 p.

10. Fuller D., Geide-Stevenson D. Consensus Among Economists: Revisited. *Journal of Economic Review*, 2003, no. 34, pp. 369–387.
11. Lind M. Free Trade Fallacy. *Prospect*, 2011, no. 5, pp. 211–250.
12. Melitz M. The Impact of Trade on Intra-Industry Reallocations and Aggregate Industry Productivity. *Econometrica*, 2003, no. 6, pp. 1695–1725.
13. Oyama D., Sato Y., Tabuchi T., Thisse J-F. On the Impact of Trade on the Industrial Structures of Nations. *CORE Discussion Papers*, 2010, no. 2342, p. 19.
14. Grossman G., Helpman E. Trade Knowledge Spillovers and Growth. *European Economic Review*, 1991, no. 35, pp. 517–526.
15. Il'ina O.B. [Evaluation and selection of specialized manufacturing Special Economic Zone]. *Ekonomika i predprinimatel'stvo = Economics and Entrepreneurship*, 2013, no. 10, pp. 129–134. (In Russ.)
16. Helleiner G.K. Trade, Trade Policy, and Industrialization Reconsidered. *World Development Studies*, 1996, no. 6, p. 55.