

ПЕРСПЕКТИВЫ СОЗДАНИЯ СВОБОДНОГО ПОРТА ВЛАДИВОСТОК

© Алексеева Л.Ф.^{*}, Голубев В.Д.[♦]

Владивостокский государственный университет экономики и сервиса,
г. Владивосток

В статье рассмотрены основные проблемы и перспективы введения режима свободного порта в городе Владивостоке, произведена оценка готовности региона к социально-экономическим переменам.

Ключевые слова: свободный порт, Владивосток, международные отношения.

На данный момент развитие Дальнего Востока является одним из приоритетных направлений государственной политики. В 2014 году был запланирован целый комплекс мер по созданию в регионе благоприятного экономического, инвестиционного и делового климата. Первым шагом стало принятие закона о создании территорий опережающего развития в Дальневосточном регионе. Позже, согласно указанию Президента Российской Федерации, началась разработка проекта «Свободный порт Владивостока», ставшего объектом широкого общественного обсуждения. Предполагается, что реализация закона позволит создать необходимые условия для привлечения крупных зарубежных инвесторов, развития малого и среднего предпринимательства. Традиционно режим свободного порта (порто-франко) подразумевает возможность беспощинного ввоза-вывоза товаров и предоставления налоговых и прочих льгот его резидентам. Данный режим успешно применяется в мировой практике: благодаря особому положению в число мировых лидеров по грузообороту вошли такие азиатские порты, как Сингапур, Гонконг, Далянь. Проект свободного порта Владивосток идет по нестандартному пути, предлагая ряд нововведений. Рассмотрим основные положения с точки зрения социально-экономической обоснованности.

В первую очередь предлагается установить процедуру свободной таможенной зоны. Ввезенные товары в ней рассматриваются как находящиеся вне таможенной территории государства для целей применения таможенных пошлин, налогов, а также мер нетарифного регулирования. При этом в зону свободного порта, помимо Владивостока, будет включено все побережье Приморья. До сих пор главной проблемой местных портов остается низкая логистическая эффективность, связанная с чрезмерно долгим таможенным оформлением товаров, ввозимых из стран Азиатско-Тихоокеанского региона:

^{*} Доцент кафедры Экономики и менеджмента.

[♦] Студент 4 курса. Научный руководитель: Алексеева Л.Ф.

Таблица 1

Технико-экономические показатели портов Приморья, 2014 год

| Порт | Время тамож. оформления | Ставка заграниплавания, руб. / GT | Грузооборот, млн. т. | Длина причалов, м | Макс. глубина, м | Площадь открытых / крытых складов, тыс. м. кв. |
|-------------|-------------------------|-----------------------------------|----------------------|-------------------|------------------|--|
| Владивосток | 5-7 дней | 17,14 | 15,3 | 12690 | 13 | 447,4 / 267,7 |
| Восточный | | 19,11 | 57,8 | 5939 | 16 | 423 / 41 |
| Зарубино | | 14,38 | < 1 | 650 | 9,5 | 19,9 / 26,4 |
| Находка | | 19,94 | 20,7 | 16810 | 11,5 | 481,8 / 316,1 |

В некоторых случаях простои могут достигать двух недель. Для сравнения, в ведущих мировых портах свободного типа (Гонконг, Сингапур) среднее время оформления занимает меньше суток. Высокие таможенные ставки, простои судов – эти факторы приводят к повышению стоимости ввозимой продукции, неполному использованию мощностей порта. Размеры складов, в том числе рефрижераторных, обеспечивают хранение различных типов товаров при нынешнем обороте, но с введением статуса свободного порта возникнет проблема перегруженности. Порт Владивостока находится в черте города и не имеет возможностей для расширения, следовательно, появляется необходимость в эффективном распределении транспортных потоков между остальными портами Приморского края. Целесообразно создание новых перевалочных и сортировочных пунктов для ускорения обработки грузов. Технические характеристики портов накладывают определенные ограничения на входение судов с большой осадкой: на значительной части территории причалов глубина не превышает 9,5 метров [1], в то время как осадка крупных грузовых судов может достигать 16 метров. Проведение углубительных работ в ближайшей перспективе не представляется возможным в силу отсутствия необходимых инвестиций. Как видно из таблицы, порты Восточный и Находка лидируют по количеству обработанных грузов в регионе. Тем не менее, наиболее развитая железнодорожная сеть находится именно во Владивостоке, что делает последний главным транспортно-логистическим узлом для товаров, импортируемых из Китая, Японии, Южной Кореи и Юго-Восточной Азии. Для предотвращения перегруженности Владивостокского порта придется подключать транспортные возможности других территорий. Например, порт Зарубино предлагается связать высокоскоростной железной дорогой с городом Хуньчунь на севере Китая.

Для развития бизнеса предлагается ввести значительные изменения в системе налогообложения. В проекте федерального закона «О свободном порте Владивостока» [2] упомянуты следующие нововведения, призванные уменьшить налоговую нагрузку на резидентов:

Таблица 2

Налоговые льготы для резидентов зоны свободного порта

| Вид платежа | Действующий | Предлагаемый | Единый налог |
|--------------------|---|---|--|
| Страховые взносы | 34 % | 7,6 % | 10 % от доходов уменьшенных на величину расходов. Для отдельных участников ставка может быть снижена до 6 %. |
| Налог на прибыль | 2 % в федеральный бюджет, 18 % – в региональный | 0 % в федеральный, не более 5 % в региональный в течение 5 налоговых периодов | |
| НДС | | Уменьшение срока возмещения в 6 раз | |
| Налог на имущество | не более 2,2 % | не более 2,2 % | |

Всем резидентам гарантируется уменьшение налога на прибыль до минимальных 5 %, а также снижение размера страховых взносов на 26,4 %. Для потенциальных инвесторов эта мера должна значительно повысить интерес к региону: за организацией остается почти вся сумма чистой прибыли, что позволит вкладывать гораздо больше в развитие производства, а низкий процент отчислений с заработной платы будет способствовать привлечению высококвалифицированного персонала, созданию рабочих мест. По данным Приморскстата [3] за 2014 год численность постоянного населения Приморского края уменьшилась на 5,2 тыс. человек, причем убыль населения не прекращается с 1992 года. Введение режима свободного порта должно привлечь специалистов из других регионов страны.

Кроме перечисленных налоговых льгот резиденты смогут воспользоваться особым налоговым режимом, предусматривающим освобождение от уплаты налога на прибыль организаций, налога на имущество организаций. Кроме того, исчезает необходимость в уплате НДС для определенных видов товаров. Вместо этого устанавливается единый налог – 10 % на доходы минус расходы. Похожий режим уже применяется в российской практике в виде единого сельскохозяйственного налога. Использование единого налога значительно облегчит ведение бухгалтерского и налогового учета, позволит наладить деятельность малого и среднего бизнеса. Тем не менее, отмена уплаты НДС создаст проблемы при расчетах с контрагентами, так как подавляющее число организаций являются плательщиками НДС. Также нет точного понимания, за счет чего местный бюджет компенсирует уменьшенные налоговые поступления.

На всей территории свободного порта устанавливается безвизовый режим: предполагается, что иностранные туристы и бизнесмены смогут свободно находиться в регионе до 7 дней, причем после въезда можно будет перемещаться по всей стране. Также рассматривается отмена квот на привлечение иностранных работников. На данный момент в Приморском крае действует 16 пунктов пропуска через государственную границу, из них наиболее активно работают 3 – порт Владивостока, международный аэропорт и автомобильный пункт в с. Пограничном. По мере реализации проекта свободного порта будет расти поток туристов, в связи с чем необходимо долж-

ным образом оборудовать пропускные пункты, создать объекты инфраструктуры, в том числе новые автомобильные дороги. Туристический бизнес в Приморье развит слабо, несмотря на то, что в крае действует более 200 баз отдыха, гостиниц, 23 санаторно-курортных учреждения. Коэффициент заполняемости номерного фонда в коллективных средствах размещения не превышает 40 % [4]. Основными направлениями развития могут стать пляжный и экологический туризм.

Для международного аэропорта Владивосток (Кневичи) будет введен режим «открытого неба», что означает предоставление иностранным авиакомпаниям коммерческих прав без ограничений на международные авиаперевозки в рамках от третей до восьмой свобод воздуха. Зарубежные авиакомпании смогут перевозить пассажиров и грузы, используя аэропорт Владивостока как международный хаб. Взаимодействие с крупными авиаперевозчиками приведет к многократному увеличению количества рейсов. В рамках проекта о свободном порте это будет означать рост экономической привлекательности региона, развитие туризма и упрощение деловых отношений с иностранными инвесторами.

Таблица 3

Пассажирооборот международного аэропорта Владивосток

| Год | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|----------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Пассажирооборот млн. пасс. | 0,92 | 1 | 0,99 | 1,26 | 1,46 | 1,62 | 1,85 | 1,79 |

Как видно из таблицы, реконструкция аэропорта к саммиту АТЭС 2012 года не смогла обеспечить долгосрочный рост экономических показателей. В 2014 году пассажирооборот уменьшился на 3 % по сравнению с прошлым годом, а поток пассажиров на международных авиалиниях составил 498 тыс. человек [5]. Нерешенным остается вопрос о взаимодействии базовой компании аэропорта ОАО «Аврора» с международными авиаперевозчиками. Последние, обладая большими финансовыми ресурсами, могут занять весь объем международных перевозок и вытеснить традиционные компании с рынка. На данный момент аэропорт способен принимать до 5 млн. пассажиров в год, поэтому развитие аэропорта в рамках проекта «свободный порт Владивосток» можно начинать уже сейчас.

В результате исследования можно сделать вывод, что свободный порт Владивостока оказался неоднозначным проектом. За последние годы предпринималось немало попыток развить экономические отношения со странами Азиатско-Тихоокеанского региона. Многих зарубежных инвесторов отталкивала нестабильная ситуация в регионе, отсутствие четких бизнес-планов. Теперь появилась возможность создать привлекательную площадку, на которой будет место и отечественным компаниям, и зарубежным игрокам. Готовность региона к глобальным изменениям будет проверена уже в ближайшие годы, хотя ожидать мгновенного эффекта от проекта не стоит.

Представителям власти и бизнеса необходимо оценить возможности края и, опираясь на положительный мировой опыт, реализовать запланированные изменения наиболее эффективно.

Список литературы:

1. Морские порты: Дальневосточный бассейновый филиал [Электронный ресурс]. – М.: ФГУП «Росморпорт», 2014. – Режим доступа: http://www.rosmorport.ru/vlf_seaports.html.
2. Проект Федерального закона «О свободном порте Владивостока» (не внесен в ГД ФС РФ) (в ред. от 03.03.2015 г.) [Электронный ресурс] // Система Консультант Плюс.
3. Численность постоянного населения Приморского края с 1939 года [Электронный ресурс]. – М.: Федеральная служба государственной статистики, 2015. – Режим доступа: http://primstat.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_ts/primstat/ru/statistics.htm.
4. Распоряжение Администрации Приморского края от 31.01.2011 № 28-ра «О разработке краевой долгосрочной целевой программы «Развитие внутреннего и въездного туризма в Приморском крае» на 2011-2016 годы» [Электронный ресурс] // Система Консультант Плюс.
5. Аэропорт Владивостока подвел итоги работы в 2014 году [Электронный ресурс]. – Артем: Международный аэропорт Владивосток, 2015. – Режим доступа: <http://vvo.aero/press-center/news/aeroport-vladivostoka-podvel-itogi-raboty-v-2014-godu.html>.

ТЕХНОЛОГИИ ПОВЫШЕНИЯ КАЧЕСТВА УПРАВЛЕНЧЕСКИХ РЕШЕНИЙ В СПОРТИВНОМ СЕКТОРЕ

© Салихов Ф.Н.*

Государственный университет управления, г. Москва

Статья посвящена исследованию передового опыта принятия управленческих решений в спортивном секторе.

Ключевые слова: региональное управление, управленческие решения, спорт.

Сегодня в условиях постоянных динамических изменений коммерческим и иным организациям приходится крайне не просто. Немалое число компаний прекратили свою деятельность. В определенной степени это про-

* Соискатель.