



Аналитический доклад

СВОБОДНЫЙ ПОРТ ВЛАДИВОСТОК: ВЫЗОВЫ И РЕШЕНИЯ



А.В. Кутелева, П.О. Сальникова, К.Е. Чернилевская, Е.И. Шевчук

ФАКУЛЬТЕТ МИРОВОЙ ЭКОНОМИКИ И МИРОВОЙ ПОЛИТИКИ
НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ «ВЫСШАЯ ШКОЛА ЭКОНОМИКИ»

СВОБОДНЫЙ ПОРТ ВЛАДИВОСТОК: ВЫЗОВЫ И РЕШЕНИЯ

Кутелева Анна Вячеславовна

Научный сотрудник департамента зарубежного регионоведения ФМЭИМП НИУ ВШЭ

Сальникова Полина Олеговна

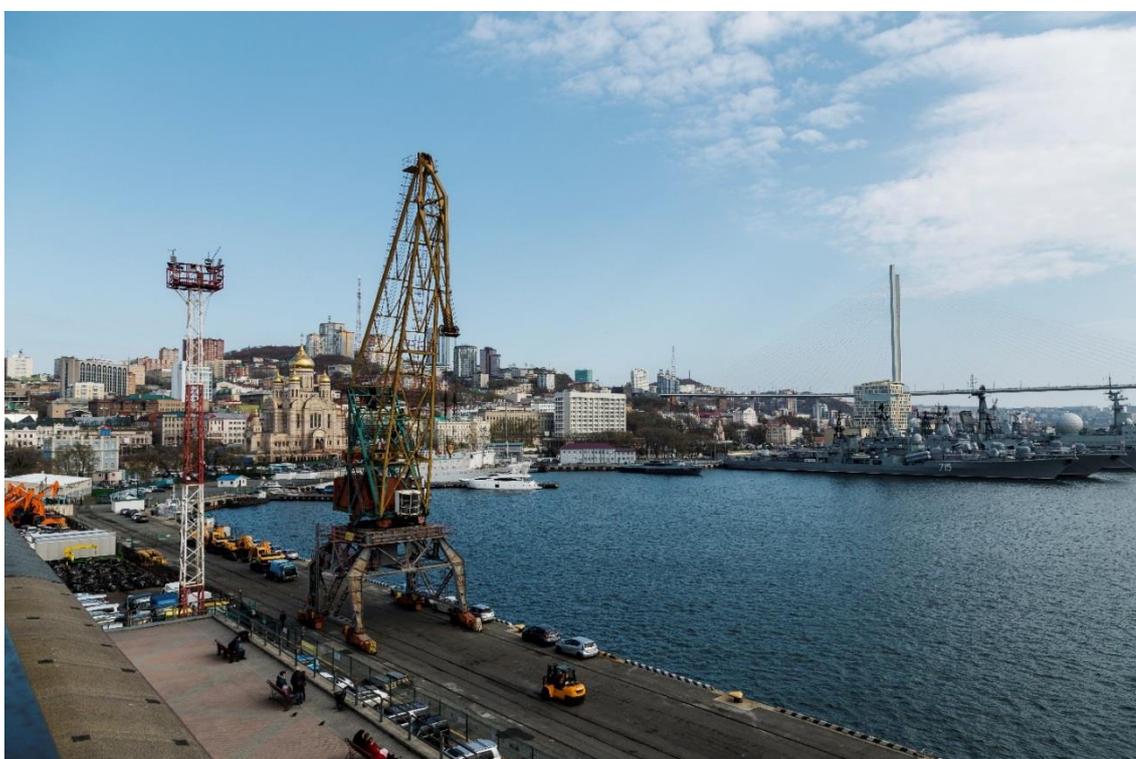
Студентка магистерской программы «Международные отношения» ФМЭИМП НИУ ВШЭ

Чернилевская Клавдия Евгеньевна

Студентка бакалаврской программы «Мировая экономика» ФМЭИМП НИУ ВШЭ

Шевчук Егор Игоревич

Студент магистерской программы «Мировая экономика» ФМЭИМП НИУ ВШЭ



Бухта Золотой Рог, г. Владивосток
Фотография Д.А. Селивановой

«Поворот на Восток» усилил стратегическое значение Дальневосточного региона в экономической и внешнеполитической повестке России. Президент Владимир Путин объявил развитие Дальнего Востока одним из главных национальных приоритетов в 21 в¹. С середине 2000х гг. было запущено несколько амбициозных проектов, направленных на ускорение социально-экономического развития макрорегиона, а также на усиление

¹ Путин: подъем Сибири и Дальнего Востока - приоритет РФ на весь XXI век. // Информационное агентство РИА Новости. 12.12.2013. URL: <https://ria.ru/20131212/983649040.html>

сотрудничества с соседями по Азиатско-Тихоокеанском региону (АТР). Одним из таких проектов стало создание в 2015 г. в Приморье особого инвестиционного режима Свободного порта Владивосток (СПВ).

СПВ подразумевает введение удобного таможенного режима посредством упрощения процедур таможенного контроля и уменьшения таможенных сборов, а также учреждение особых налоговых и административных льгот для предпринимателей. Концепция СПВ вдохновлена историей Владивостока и порто-франко, существовавшего на Дальнем Востоке в 19 в. Кроме того, российские чиновники и эксперты ориентировались на особые экономические зоны, существующие в АТР. Так, например, полномочный представитель Президента РФ в Дальневосточном федеральном округе Ю. Трутнев заявил, что Дальний Восток будет «конкурировать не с Рязанью и не с Калугой», а с Гонконгом, Сингапуром, Китаем, Японией и Кореей². Цель данного исследования – оценка эффективности режима СПВ и подведение первых итогов его функционирования.

Первая часть данного аналитического доклада посвящена анализу основных целей, характеристик и функционала режима СПВ. Во второй части мы рассматриваем ключевые препятствия эффективному развитию СПВ: проблемы правового регулирования и конфликты интересов, стратегические и концептуальные противоречия, вопросы привлечения иностранных инвестиций и развития международного сотрудничества, а также региональные инфраструктурные ограничения. В третьей части мы суммируем наши выводы и предлагаем ряд рекомендаций для дальнейшего развития СПВ. Обозначенные нами проблемы еще не приобрели хронический характер. Для того, чтобы в полной мере реализовать потенциал СПВ необходимо последовательно и комплексно развивать проект по всем четырем направлениям, обозначенным в его концепции. В частности, по нашему мнению, необходимо:

- Устранить существующие разночтения в сфере законодательного регулирования внешнеэкономической деятельности резидентов СПВ;
- Уделить больше внимания развитию рынка экспортных услуг на территории СПВ;
- Привлекать в СПВ малых и средних предпринимателей, которые хотят продавать свои товары на азиатских рынках, из других регионов России;
- Комплексно развивать и последовательно модернизировать транспортную инфраструктуру Дальнего Востока.

Материалы, представленные в данном аналитическом докладе, подготовлены на основании данных, собранных в ходе научно-исследовательской студенческой экспедиции

² "Юрий Трутнев: мы будем конкурировать с Сингапуром и Гонконгом". Минвостокразвития, 28.07.2015. URL. <https://minvr.ru/press-center/news/1602/>.

«Свободный порт Владивосток: проблемы и возможные пути решения» в рамках программы НИУ ВШЭ «Открываем Россию заново» в октябре 2019 г. (см. [Приложение 1](#)). Аналитический доклад публикуется в целях информирования участников рынка и других заинтересованных лиц о наиболее актуальных вопросах развития Дальнего Востока. Приведенные выводы, оценки и прогнозы, если не указано иное, отражают позицию его авторов и актуальны по состоянию на дату публикации.

Проведение данного исследования и его публикация стали возможны благодаря многим людям и организациям. Прежде всего, мы хотим поблагодарить исполнительного директора программы «Фонд образовательных инноваций» НИУ ВШЭ О.Э. Черненко, а также главного координатора программы «Открываем Россию заново» С.С. Селеева. Мы благодарны декану ФМЭИМП С.А. Караганову за поддержку нашего научного проекта и помощь в организации экспедиции. Мы благодарны за помощь и консультации сотрудникам ФМЭИМП, руководителю департамента мировой экономики И.А. Макарову, заместителю декана по науке и директору Центра комплексных европейских и международных исследований А.Б. Лихачевой и научному сотруднику Центра комплексных европейских и международных исследований И.А. Степанову. Также мы хотим выразить искреннюю признательность за пронизательные комментарии и участие в обсуждении полученных результатов нашим коллегам из Института истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока ДВО РАН, научному сотруднику Отдела китайских исследований И.Ю. Зуенко, заведующему Отделом китайских исследований С.А. Иванову и заместителю директора по науке и развитию ИИАЭ А.Е. Савченко. Мы благодарим за советы и интерес к нашей работе вице-председателя Приморского краевого отделения общественной организации «Опора России» Ю.В. Рябко. Мы особенно благодарны эксперту по свободному порту Владивосток А.В. Туровой за подробные комментарии по вопросам административного и таможенного права, а также за разъяснение проблем применения №212-ФЗ «О свободном порте Владивосток». Кроме того, мы хотим поблагодарить всех предпринимателей и экспертов Приморского края, согласившихся принять участие в нашем исследовании, а также представителей автономного подразделения АНО АПИ в г. Владивостоке и, в частности, административного директора Л.Л. Волесова и заместителя руководителя С.С. Варнакова. Наконец, мы хотим поблагодарить руководителя отдела исследований Музея истории Дальнего Востока им. В.К. Арсеньева В.В. Кавецкую за знакомство с историей Владивостока и региона.

Для цитирования: Кутелева А.В., Сальникова П.О., Чернилевская К.Е., Шевчук Е. И. Свободный порт Владивосток: Вызовы и решения : аналитический доклад, ФМЭИМП, НИУ ВШЭ, 2020.

ОГЛАВЛЕНИЕ

Свободный порт Владивосток: концепция	1
Что такое Свободный порт Владивосток?	2
Получение статуса резидента Свободного порта Владивосток	8
Анализ деятельности резидентов Свободного порта Владивосток	10
СВОБОДНЫЙ ПОРТ ВЛАДИВОСТОК: ВЫЗОВЫ	14
Проблемы правового регулирования и конфликты интересов.....	14
Стратегические противоречия	17
Инвестиции и международное сотрудничество	19
Инфраструктурные ограничения развития	22
Репутация Свободного порта Владивосток.....	24
СВОБОДНЫЙ ПОРТ ВЛАДИВОСТОК: РЕШЕНИЯ	26
ПРИЛОЖЕНИЕ 1: ИСТОЧНИКОВАЯ БАЗА ИССЛЕДОВАНИЯ	28
СПИСОК АББРЕВИАТУР	31

СВОБОДНЫЙ ПОРТ ВЛАДИВОСТОК: КОНЦЕПЦИЯ

Само название – Свободный порт Владивосток – отсылка к истории порто-франко, существовавшему на территории Дальнего Востока в 19 в. (см. Приложение 1). Поэтому для многих исследователей и экспертов СПВ – это не новшество, а возрождение исторической миссии Владивостока и дальневосточного региона в целом, которая заключается в интеграции России в экономику АТР³. Другие эксперты считают, что путь к принятию закона о СПВ начался 15 лет назад, когда к власти в России пришла “новая команда”, заинтересованная в поиске “нестандартных решений в области национальной идеи поворота России на Восток”⁴.

Примечание 1:

ИСТОРИЯ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОГО ПОРТО-ФРАНКО

Владивосток всегда являлся одной из главных точек роста макрорегиона благодаря выходу к богатому природными ресурсами («хинтерланду») (огромным пространствам Сибири и Дальнего Востока) и столь же щедрому («форланду») (перспективным рынкам стран АТР). Освоению Дальнего Востока в 19 в. способствовало введение беспошлинной торговли на побережье Охотского и Японского морей: в 1828 г. режим начал действовать на Камчатке, в 1856-1857 гг. он распространился на порты Приамурья, а в 1860 г. – на всю территорию сегодняшнего Приморского края, включая Владивосток, который был создан в том же году как военный пост и получил статус города в 1880 году. Таможенная граница в то время проходила по Иркутской области. Таким образом, на всей территории Дальнего Востока шла практически неограниченная беспошлинная торговля. «Царство свободной торговли» – так описал Дальний Восток в 1902 г. Сергей Вите (подробнее см. статью А. Турбина «Дальневосточное порто-франко в языках и практиках модернизующейся империи») (*Ab Imperio*, 1/2019, сс. 45-78).

Однако российским промышленникам и купцам было сложно конкурировать с дешевыми товарами из Азии, и они стали требовать введения новых таможенных тарифов и отмены режима порто-франко. Одновременно шло строительство Транссибирской железнодорожной магистрали, которая должна была уменьшить стоимость транспортировки грузов из Европейской России в Сибирь и на Дальний Восток. В результате правительство стало проводить протекционистскую политику – в 1880-е и 1890-е гг. были введены таможенные барьеры, а в 1901 г. дальневосточный порто-франко был ликвидирован. В период с 1902 г. по 1916 г. беспошлинная торговля на Дальнем Востоке возобновлялась несколько раз, но лишь на короткие сроки.

После окончания гражданской войны и иностранной военной интервенции в 1922 г. Владивосток находился в упадке. В 1923 г. для восстановления города советские власти объявили «восстановительную трехлетку», во время которой возобновилась деятельность торгового порта. После Второй мировой войны, по указу Совета Министров СССР от 1952 г., Владивосток стал закрытым для посещения иностранцами городом. Этот статус был отменен лишь в 1991 г. по указу президента РСФСР Бориса Ельцина.

Официально отсчет нового этапа политики России на Дальнем Востоке начинается в 2012 г., когда Владимир Путин публично призвал поймать «китайский ветер» в «паруса

³ Красова Е.В. и Ма И. Свободный порт Владивосток: Условия развития, перспективы, риски. // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. 2015, 6 (42) URL: <http://esc.vscs.ac.ru/article/1726>; Ващук А.С. и Шишкина О.Е. История создания свободного порта Владивосток: от идей к реализации закона. // Россия и АТР. 2019, № 3, с. 168.

⁴ Пушкарёв, И.Б. Свободный порт – исторический шанс Владивостока // Информационно-аналитическое агентство «Восток России». URL:

российской экономики»⁵. В том же году был создан новый федеральный орган, Министерство РФ по развитию Дальнего Востока (с февраля 2019 г. Министерство РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики), и началась активная проработка модернизационной модели развития региона. В 2014 г. в Федеральном законе № 473-ФЗ «О территориях опережающего социально-экономического развития в РФ» была заложена возможность установления особого «порядка осуществления деятельности на территориях опережающего социально-экономического развития»⁶, а уже в следующем году по инициативе Владимира Путина⁷ был принят Федеральный закон № 212-ФЗ «О свободном порте Владивосток»⁸.

Что такое Свободный Порт Владивосток?

Согласно ст. 1 № 212-ФЗ концепция режима СПВ подразумевает комплексный подход к развитию региона, сочетающий в себе четыре взаимосвязанных направления:

- создание новой системы регионального управления;
- создание новых производств, основанных на внедрении инновационных технологий;
- переориентация специализации региона на экспорт производимой продукции;
- тесное сотрудничество и развитие международной торговли с государствами АТР.

Результатом должно стать ускоренное социально-экономическое развитие территорий, входящих в состав СПВ, и повышение уровня жизни населения Дальнего Востока.

Закон предполагает создание особого режима осуществления экономической деятельности на территориях, входящих в состав СПВ, на 70 лет с возможностью продления этого срока новым федеральным законом. Изначально режим СПВ распространялся на 15 муниципалитетов Приморского края, включая новую столицу ДФО Владивосток. На данный момент в территорию СПВ входят приморские и приграничные районы и городские округа юга Приморского края. В 2016 и 2017 гг. действие СПВ было также распространено на ряд территорий в других регионах Дальнего Востока: Петропавловск-Камчатский городской округ, Ванинский и Советско-Гаванский муниципальный район Хабаровского края, Корсаковский и Углегорский городской округ Сахалинской области и городской округ Певек Чукотского АО (Рисунок 1)⁹. Таким образом, особый статус получили все основные

⁵См. например: Макаров И. Куда идёт Дальний Восток? // Россия в Глобальной Политике, 13 сентября 2018. Лихачева А.Б. и Калачигин Г.М. Дальний Восток и интеграция в Азию: настройка взаимосвязанности. // Вопросы географии. Россия в формирующейся Большой Евразии, 210-227.

⁶Федеральный закон от 29.12.2014 г. № 473-ФЗ «О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации» URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_172962/.

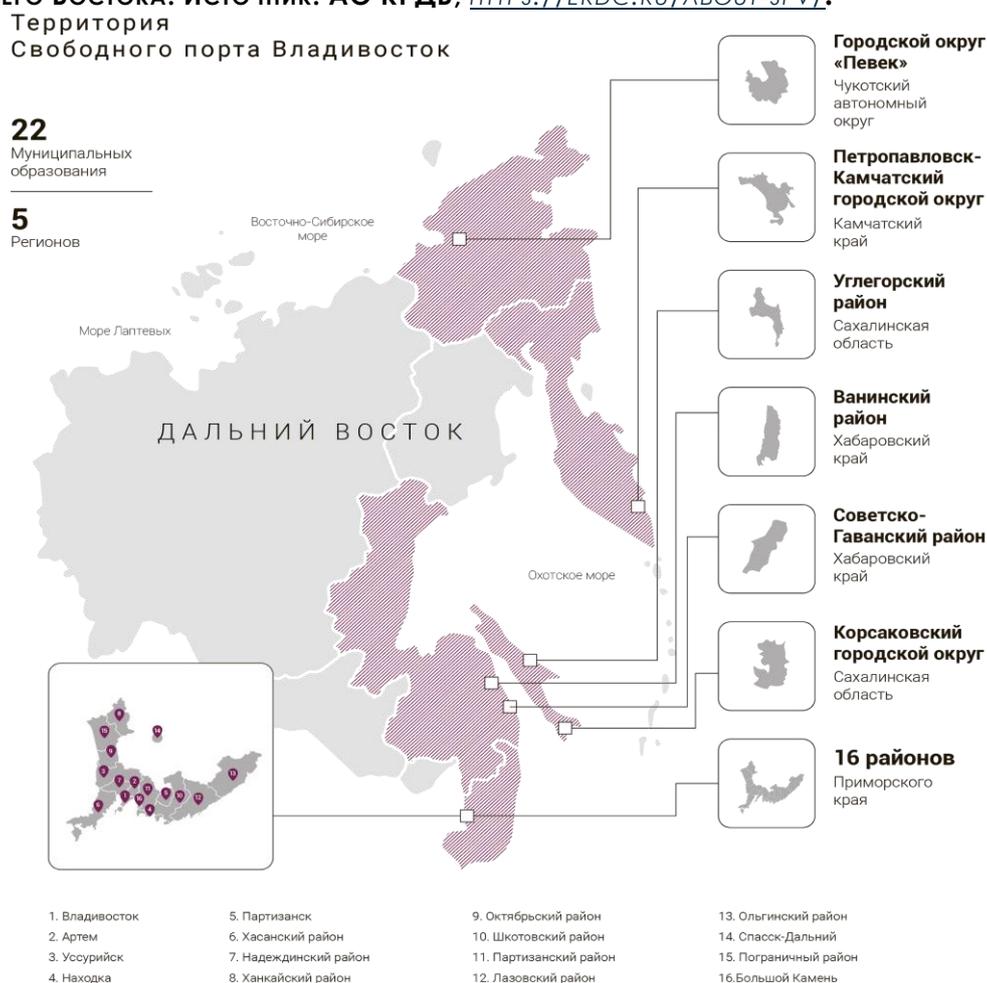
⁷Послание Президента Федеральному Собранию, 4 декабря 2014 г. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/47173>.

⁸Федеральный закон от 13.07.2015 г. № 212-ФЗ «О свободном порте Владивосток» (последняя редакция). URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_182596/.

⁹О СПВ. // Сайт Корпорации развития Дальнего Востока, 2019. URL: <https://erdc.ru/about-spv/>.

порты Тихоокеанского бассейна (за исключением нефтеналивного терминала Де-Кастри в Ульчском районе Хабаровского края), а также на ряд портов, важных для обеспечения функционирования Северного морского пути. В августе 2019 г. Министр Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики А. Козлов заявил, что в территорию СПВ могут войти Благовещенск и Чита¹⁰.

РИСУНОК 1. ТЕРРИТОРИЯ СВОБОДНОГО ПОРТА ВЛАДИВОСТОК. ИСТОЧНИК: КОРПОРАЦИЯ РАЗВИТИЯ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА. ИСТОЧНИК: АО КРДВ, [HTTPS://ERDC.RU/ABOUT-SPV/](https://erdc.ru/about-spv/).



Согласно №212-ФЗ административное управление СПВ осуществляется Министерством РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики (Минвостокразвития России). В его полномочия входит утверждение порядка ведения реестра резидентов СПВ и состава сведений, содержащихся в нем. Кроме того, Минвостокразвития России передает земельные участки, находящиеся в федеральной собственности, резидентам СПВ, а также регулирует другие земельные вопросы.

¹⁰ "Никогда Дальний Восток не получал столько денег". Министр по развитию Дальнего Востока и Арктики Александр Козлов о планах по развитию региона в ближайшие годы. // Сайт Росконгресса, 29.08.2019. URL: <https://roscongress.org/materials/nikogda-dalnyi-vostok-ne-poluchal-stolko-deneg-ministr-rf-po-razvitiyu-dalnego-vostoka-i-arktiki-ale/>

Минвостокразвития России осуществляет руководство операционной деятельностью СПВ через АО «Корпорация развития Дальнего Востока» (АО КРДВ), которая является управляющей компанией не только СПВ, но и всех Территорий опережающего социально-экономического развития (ТОР) Дальнего Востока. АО КРДВ рассматривает заявки на заключение соглашений об осуществлении деятельности резидентами, контролирует соблюдение данных соглашений, а также ведет реестр резидентов СПВ.

Помимо этого, АО КРДВ обеспечивает деятельность Наблюдательного Совета свободного порта, который является коллегиальным органом управления СПВ и выполняет представительские функции. В частности, Наблюдательный Совет должен защищать резидентов СПВ от «избыточного или необоснованного вмешательства контрольных (надзорных) органов» в их деятельность. Членами Наблюдательного Совета являются министр по развитию Дальнего Востока и Арктики, руководители субъектов федерации и муниципалитетов, которые входят в СПВ, представители отраслевых министерств и федеральных органов власти, регулирующих осуществление деятельности внутри СПВ (Министерства промышленности РФ, Федеральной таможенной службы и т.д.), а также представители профсоюзов и общественных организаций, защищающих интересы бизнеса. Согласно №212-ФЗ представительские полномочия имеет также Общественный Совет СПВ, в который входят члены общественных организаций, профсоюзов и объединений потребителей, ученые и эксперты.

Все резиденты имеют право пользоваться налоговыми льготами (см. [Таблица 1](#)) в течение десяти лет после своей регистрации в СПВ. Подобная логика предполагает, что льготы предоставляются резидентам только на начальном этапе их деятельности для повышения конкурентоспособности во время выхода на российский и зарубежные рынки. Другими словами, ожидается, что недополученные государством доходы сегодня будут компенсированы увеличенным объемом налоговых отчислений резидентов в будущем, когда их предприятия окрепнут и вырастут.

Предоставляемые льготы касаются по большей части тех налогов, которые зачисляются в региональные и муниципальные бюджеты. Кроме того, предусматриваются пониженные тарифы страховых взносов для компаний, получивших статус резидента СПВ не позднее 31 декабря 2025 г.¹¹ Применять пониженные тарифы можно в течение 10 лет со дня получения статуса резидента СПВ с 1-го числа месяца, следующего за месяцем получения статуса.

¹¹ Налоговый Кодекс РФ (часть первая), 8 п. 10.1 ст. 427. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_28165/c5c16c86f95c5db63601047b1c0a5942bd77c824/.

Стоит обратить внимание на то, что под льготное налогообложение по прибыли попадают резиденты СПВ, на предприятиях которых доходы от деятельности составляют не менее 90% от всех доходов¹². Согласно данным Управления Федеральной налоговой службы по Приморскому краю на конец 2019 г., всего резидентам СПВ удалось сэкономить 3 млрд рублей¹³. В 2016 г. в 13 резидентов оплатили налог на прибыль по льготным ставкам, а в 2019 г. количество таких резидентов увеличилось до 94¹⁴.

Таблица 1. МЕРЫ НАЛОГОВОЙ ПОДДЕРЖКИ РЕЗИДЕНТОВ СПВ. СОСТАВЛЕНО АВТОРАМИ НА ОСНОВАНИИ №212-ФЗ ОТ 13.07.2015 Г. (РЕД. ОТ 26.07.2019)

Вид налога	Ставка в СПВ	Ставка без льгот
Налог на прибыль организаций (федеральный и региональный бюджет)	Для федеральной части 0% (первые 5 лет)* Для региональной части: 0% (первые 5 лет, кроме Камчатского края)* 12% (последующие 5 лет)**	2 % в федеральный бюджет, 18% в региональный бюджет (с 2017 г. по 2020 г. 3% и 17%)
Налог на имущество организаций (региональный бюджет)	0% (первые 5 лет)* Не более 0,5% (последующие 5 лет)**	Не более 2,2%
Налог на землю (местный бюджет)	0% (в течение первых 3 лет)***	1,5% для большинства видов земельных участков
Страховые взносы (внебюджетные фонды)	7,6%	30%

Примечания к таблице:

* 5 лет, начиная с налогового периода, в котором была получена первая прибыль от деятельности, осуществляемой при исполнении соглашения об осуществляемой деятельности на территории СПВ при выполнении дополнительных условий, установленных налоговым законодательством.

** Льгота по региональной части устанавливается субъектом РФ, например, для Приморского края – Законом Приморского края от 19.12.2013 № 330-КЗ «Об установлении пониженной ставки налога на прибыль организаций, подлежащего зачислению в краевой бюджет, для отдельных категорий организаций». В 2019 г. льгота для Приморского края составляла 10%.

*** Льгота устанавливается муниципальными образованиями.

¹² Подробнее см. Письмо Минфина России «О применении пониженных тарифов страховых взносов резидентами ТОСЭР и резидентами свободного порта Владивосток» от 30 августа 2019 г. N БС-4-11/17412, Письмо Минфина России «О применении пониженных тарифов страховых взносов резидентами ТОСЭР в ДФО и резидентами свободного порта Владивосток» от 3 сентября 2019 г. N БС-4-11/17599, Письмо ФНС России от 07.06.2017 N СД-4-3/10772@ «По вопросу налогообложения прибыли резидента свободного порта Владивосток» (вместе с «Письмом» Минфина России от 24.05.2017 N 03-03-10/31855).

¹³ Данная информация была озвучена представителями УФНС по Приморскому краю 3 декабря 2019 г. в г. Владивосток во время публичного обсуждения вопросов правоприменительной практики налоговых органов, в ходе которого в частности обсуждалась практика налогообложения резидентов ТОР и СПВ на территории Приморского края.

¹⁴ Там же.

Все прочие преференции, предоставленные резидентам СПВ, направлены на сокращение транзакционных издержек осуществления экономической деятельности:

- Предусмотрена возможность применения таможенной процедуры свободной экономической зоны, включающая в себя ввоз, хранение, переработку и другие операции с иностранными грузами резидентов СПВ без уплаты пошлин и налогов, а также ускоренная процедура возмещения НДС для всех товаров резидента (до 10 дней);
- Действует режим “одного окна” при прохождении таможенного контроля грузов резидентов СПВ на границе и круглосуточный режим работы пунктов пропуска;
- Сокращено время проведения контрольных и надзорных проверок (до 15 дней);
- Уменьшены сроки получения документации для разрешения на строительство и ввода объектов капитального строительства (не более 40 дней);
- Введен упрощенный визовый режим – предоставление обыкновенных однократных деловых, туристических и гуманитарных виз на срок до 8 дней непосредственно на границе, а также возможность получения электронной визы;
- Предусмотрена возможность юридической поддержки резидентов СПВ со стороны государства – у управляющей компании (АО КРДВ) есть право подавать иски в защиту резидентов свободного порта.

Юридический статус СПВ во многом схож со статусом других территорий с упрощенными правилами ведения экономической деятельности – портовыми ОЭЗ (см. Примечание 2) и территориями опережающего развития (ТОР), созданными на Дальнем Востоке, а также в ряде моногородов с риском ухудшения социально-экономической ситуации и закрытых административно-территориальных образований (ЗАТО).

Различия СПВ от ОЭЗ, в том числе портовых, по набору мер налоговой поддержки минимальны: сохраняется перечень налоговых льгот, но варьируются размеры ставок, так как для ОЭЗ они определяются региональными органами исполнительной. Кроме того, в № 212-ФЗ для применения таможенной процедуры свободной таможенной зоны территория СПВ приравнивается к ОЭЗ.

Принципиальное отличие СПВ от ОЭЗ и ТОР – локализация мест реализации проектов резидентов. Если СПВ - это режим упрощенного администрирования, локализованный в пределах муниципальных образований, то ОЭЗ и ТОР – физически ограниченные территории, определенные индивидуальными кадастровыми участками для каждого резидента. Для компании, действующей в ОЭЗ и ТОР, предлагается готовая инфраструктура в виде подготовленного для капитального строительства пустого участка (так называемый “гринфилд”) или готового строения (“браунфилд”). Таким образом, с одной стороны обеспечивается локализация зоны свободного таможенного контроля, а с другой – фиксируются дополнительные экономические эффекты от концентрации производств.

Примечание 2:

ОСОБЫЕ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ЗОНЫ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

На территории особых экономических зон (ОЭЗ) государством устанавливается особый режим осуществления предпринимательской деятельности. Режим деятельности ОЭЗ в России закреплен №116-ФЗ от 22.07.2015 “Об особых экономических зонах в Российской Федерации”. Согласно закону на территории РФ существуют следующие типы ОЭЗ: (1) промышленно-производственные особые экономические зоны, (2) технико-внедренческие особые экономические зоны, (3) туристско-рекреационные особые экономические зоны и (4) портовые особые экономические зоны.

Портовые ОЭЗ создаются «на участках территории, прилегающих к морским портам, речным портам, открытым для международного сообщения и захода иностранных судов, к аэропортам, открытым для приема и отправки воздушных судов, выполняющих международные воздушные перевозки, и могут включать в себя части территорий и (или) акваторий речных портов, территорий морских портов, аэропортов» (ст. 4, п. 2.2). Как правило, на территории портовых ОЭЗ действуют:

- специальный таможенный режим: поставка, хранение и продажа иностранных товаров не облагается пошлиной;
- облегченный налоговый режим для резидентов: компании, действующие на территории «свободного порта», получают льготы при выплате налогов.

На данный момент в России функционирует лишь одна портовая ОЭЗ - “Ульяновск”, созданная в 2009 г. на территориях вокруг международного аэропорта “Ульяновск-Восточный.”

Режим ТОР схож с СПВ не только по функционалу, но и по целям и задачам. ТОР – это экономические зоны с налоговыми льготами и упрощенными административными процедурами, созданные на Дальнем Востоке для привлечения инвестиций, ускоренного развития экономики и улучшения уровня жизни населения региона. Кроме того, в ТОР должны быть созданы «условия ведения бизнеса, конкурентные с ключевыми деловыми

центрами АТР»¹⁵. В 2019 г. число ТОР на Дальнем Востоке достигло 20¹⁶. Различия между СПВ и ТОР сохраняются в вопросах земельных отношений и инфраструктуры. Резиденты СПВ могут получить свободные земельные участки в аренду по кадастровой стоимости без торгов, но всю необходимую инфраструктуру они должны создать сами. В ТОР за создание инфраструктуры отвечает АО КРДВ, а резиденты зоны имеют право запросить у АО КРДВ необходимую инфраструктуру и, в свою очередь, несут полную ответственность за ее использование. Существенно отличается размер минимальных инвестиций: для резидентов СПВ он составляет 5 млн рублей, а для резидентов ТОР – 500 тыс. рублей.

ПОЛУЧЕНИЕ СТАТУСА РЕЗИДЕНТА СВОБОДНОГО ПОРТА ВЛАДИВОСТОК

Резидентом СПВ может стать индивидуальный предприниматель или коммерческая организация, зарегистрированные в соответствии с законодательством РФ на территории, входящей в состав СПВ. Критерии отбора резидентов СПВ определены в Постановлении Правительства РФ от 20.10.2015 г. №1123 «Об утверждении критериев отбора резидентов свободного порта Владивосток».¹⁷

В рамках соглашений резидентами СПВ могут осуществляться любые виды легальной предпринимательской деятельности, кроме добычи нефти и природного газа, производства подакцизных товаров (за исключением ряда товаров, например, автомобилей) и административной деятельности. Кроме того, меры государственной поддержки не распространяются на финансовую и страховую деятельность, организацию и проведение азартных игр и оптовую и розничную торговлю (за исключением товаров, произведенных резидентами порта), осуществляемую резидентами СПВ. Минимальный объем капитальных вложений резидентов должен составлять не менее 5 млн рублей в течение 3 лет после включения в реестр резидентов.

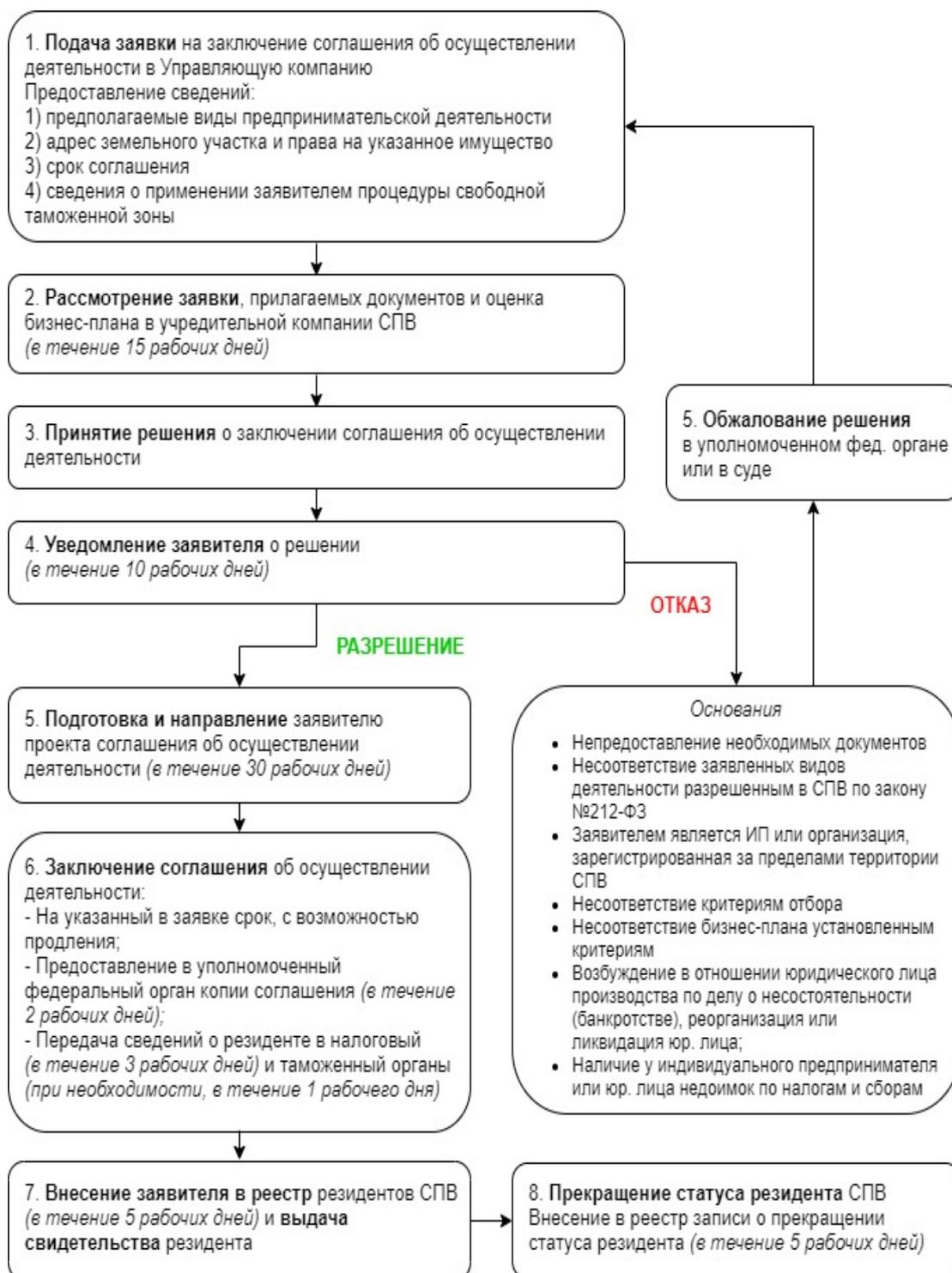
Порядок получения статуса резидента СПВ подробно описывается в статье 11 Федерального закона №212-ФЗ (см. Рисунок 2). В соответствии с ним заявки в бумажном виде рассматриваются в 15-дневный срок, а в электронном - за 10 дней. Срок прохождения заявки от подачи до получения статуса резидента и финального оформления всех документов должен составлять не более 63 дней .

¹⁵ Редакционная статья. Национальный проект XXI века // Эксперт. Сибирь, №1-4 (403), 23.12.2013. URL: <https://expert.ru/siberia/2014/04/natsionalnyj-proekt-xxi-veka/>

¹⁶ О ТОР // Сайт АО КРДВ. URL: <https://erdc.ru/about-tor/>; Едовина, Т. ТОР подтянули инвесторов. // Газета "Коммерсантъ", 24.09.2019. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/4096470>

¹⁷ Постановление Правительства Российской Федерации от 20.10.2015 г. №1123 "Об утверждении критериев отбора резидентов свободного порта Владивосток". URL: <http://government.ru/docs/20179/>

РИСУНОК 2. ОСНОВНЫЕ ЭТАПЫ ПОРЯДКА ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ СТАТУСА РЕЗИДЕНТА СВОБОДНОГО ПОРТА ВЛАДИВОСТОК. СОСТАВЛЕНО АВТОРАМИ НА ОСНОВАНИИ №212-ФЗ ОТ 13.07.2015 Г.



АНАЛИЗ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ РЕЗИДЕНТОВ СВОБОДНОГО ПОРТА ВЛАДИВОСТОК

Согласно реестру, составленному АО КРДВ, на 31 декабря 2019 г. количество действующих резидентов Свободного порта составляло 1720 компаний (см. [Рисунок 3](#))¹⁸. За первые четыре года функционирования режима прирост числа резидентов варьировался от 25 (1-2 квартал 2016 г.) до 229 за квартал (3-4 кварталы 2019 г.), а среднемесячный прирост вырос с 26 за 2017 г. до 59 компаний за 2019 г. Количество исключенных из СПВ резидентов интенсивно возрастало до начала 2019 г., после чего остановилось: за весь 2019 г. из реестра была исключена только одна компания (см. [Рисунок 4](#)).

На основании анализа¹⁹ реестра (по состоянию на конец декабря 2019 г., см. [Рисунок 5](#)) можно сделать следующие выводы:

- Подавляющее большинство резидентов СПВ (82%) являются сервисными предприятиями, которые оказывают услуги по аренде недвижимого имущества (521 резидент), транспортировке и хранению товаров (268), размещению туристов и предоставлению питания (187), оптовой и розничной торговле (121). В целом, такое распределение компаний отражает специфику экономики приморских и приграничных районов – оказание услуг пользователям портовой инфраструктуры, сопровождение торговых сделок и предоставление услуг туристам.
- Резиденты СПВ, занятые в промышленном производстве, в основном занимаются видами деятельности с низкой добавленной стоимостью (см. [Рисунок 6](#)). Основная часть этих резидентов - небольшие предприятия, занимающиеся производством продуктов питания (49 компаний) и металлических изделий (37), а также обработкой древесины (22). Они вносят незначительный вклад как в объем отгруженной продукции регионов Дальнего Востока, так и в занятость населения²⁰.
- Сельскохозяйственная деятельность (включая рыболовство) среди резидентов СПВ представлена слабо (69 компаний).

Необходимо учитывать, что реестр не отражает полную картину деятельности резидентов. В реальности компании регистрируют свою деятельность для соблюдения формальных требований для получения статуса резидента. По свидетельству опрошенных предпринимателей и экспертов, многие резиденты СПВ на самом деле не осуществляют новые виды деятельности или инвестиционные проекты, как того требует законодательство, а

¹⁸ Корпорация развития Дальнего Востока. Реестр резидентов Свободного порта Владивосток. URL: <https://erdc.ru/upload/reestr-spv.pdf>

¹⁹ Из графы реестра, содержащей информацию о видах деятельности резидентов, был выбран вид деятельности, указанный первым (подразумевается, что это основной вид деятельности компании). Каждому виду деятельности присваивался код согласно соответствующему разделу ОКВЭД-2, для раздела "Обрабатывающие производства" (код С) - по классам деятельности (код 10 - 33).

²⁰ Всего в компаниях-резидентах СПВ занято почти 82 тыс. человек – это менее 4% от количества занятых в регионах, где действует режим.

являются дополнительными юридическими лицами давно существующих компаний. При регистрации они указывают виды деятельности сопутствующие основной специализации компаний. Например, компания, указавшая “аренду и управление собственным или арендованным недвижимым имуществом” в реестре, в реальности может управлять складским комплексом или предоставлять другие услуги, связанные хранением и транспортировкой грузов.

РИСУНОК 3. ДИНАМИКА КОЛИЧЕСТВА РЕЗИДЕНТОВ СПВ В 2016-2019 гг. СОСТАВЛЕНО АВТОРАМИ ПО ДАННЫМ РЕЕСТРА РЕЗИДЕНТОВ СПВ АО КРДВ.

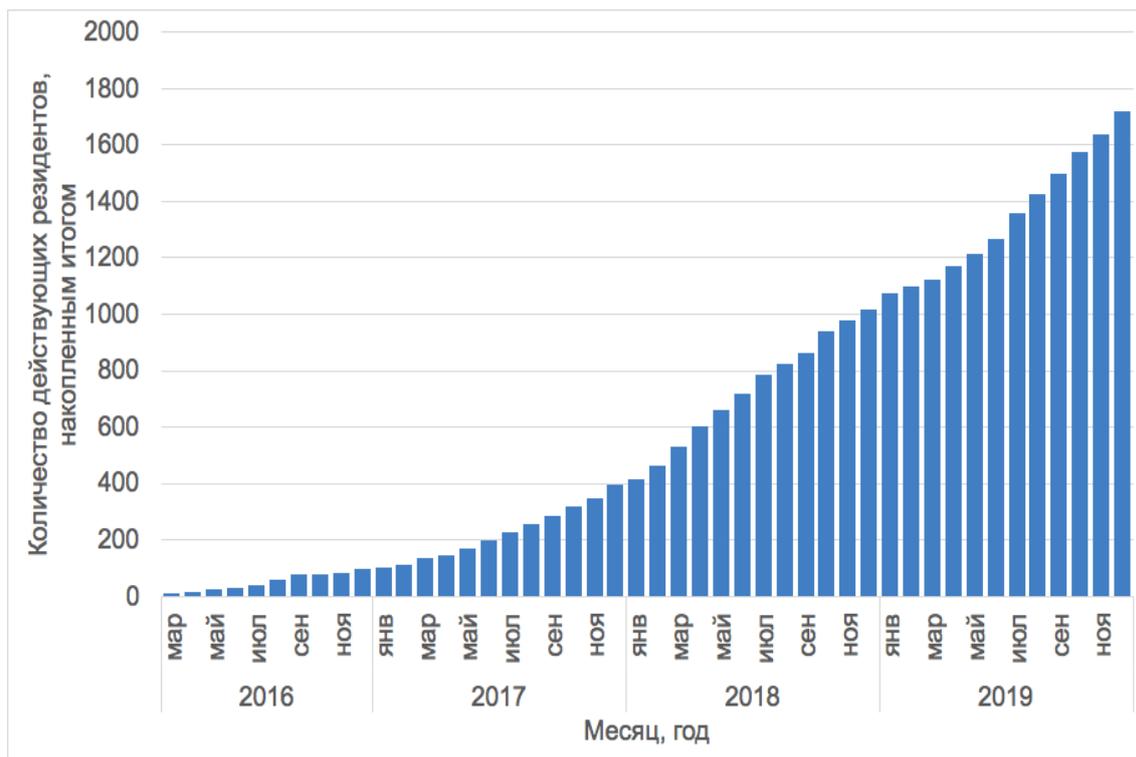


РИСУНОК 4. ДИНАМИКА КОЛИЧЕСТВА КОМПАНИЙ, ЛИШЕННЫХ СТАТУСА РЕЗИДЕНТА СПВ 2016-2019 гг. СОСТАВЛЕНО АВТОРАМИ ПО ДАННЫМ РЕЕСТРА РЕЗИДЕНТОВ СПВ АО КРДВ.

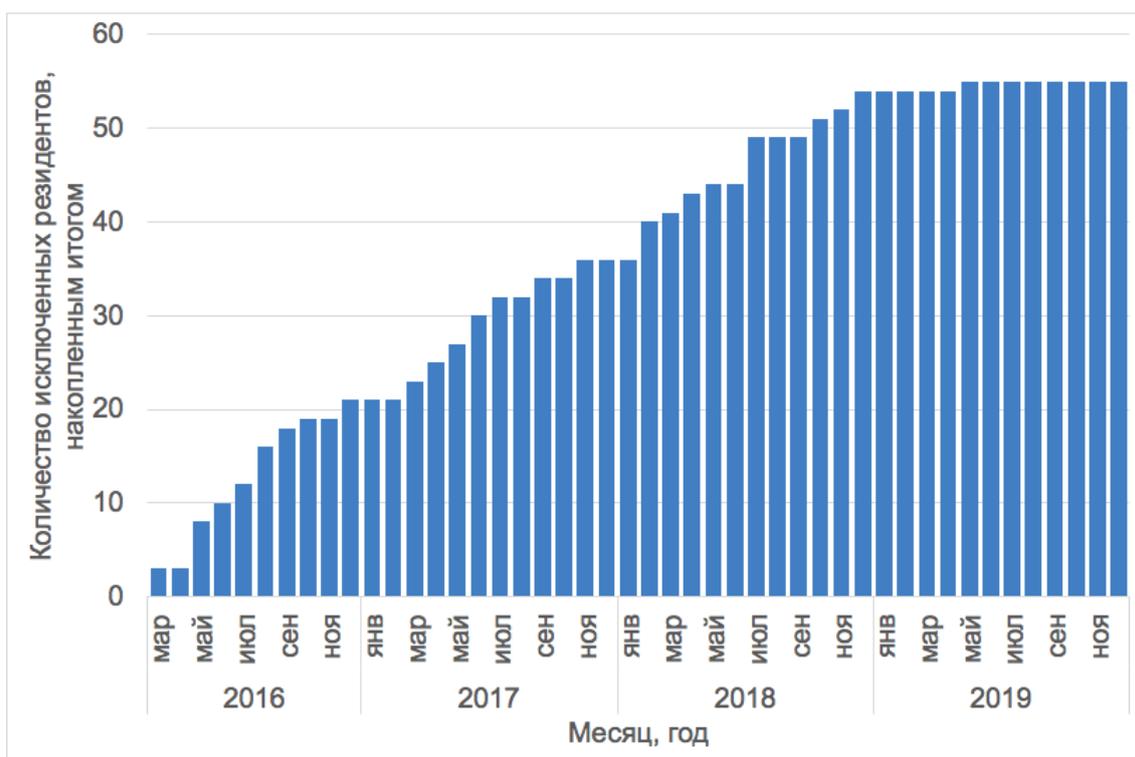
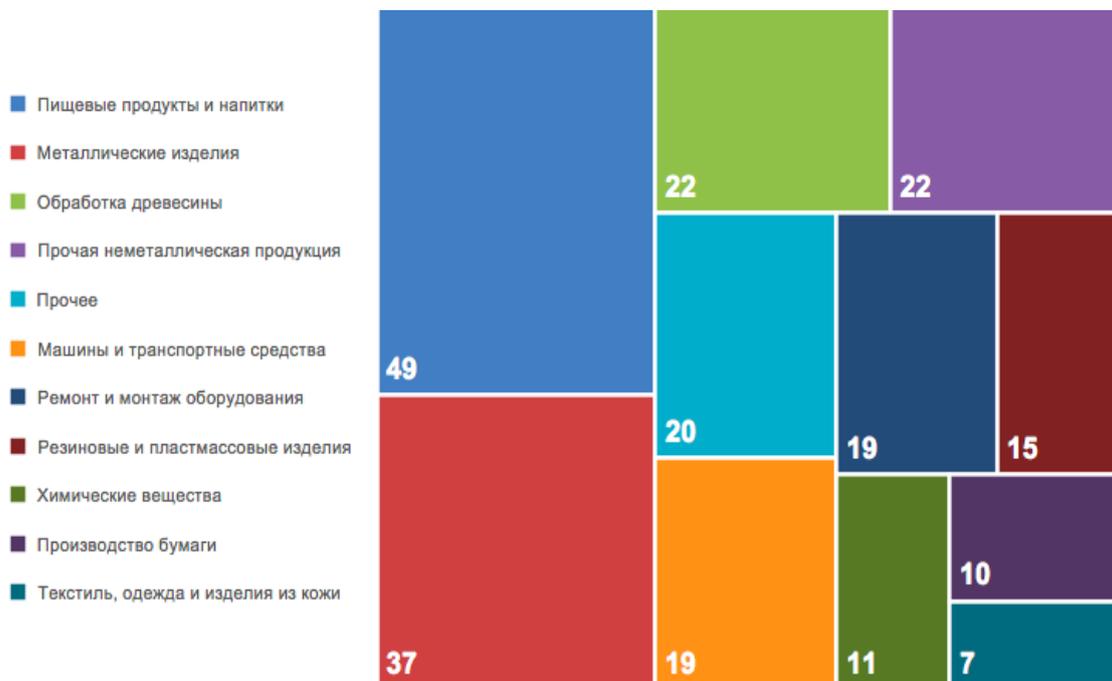


РИСУНОК 5. РЕЗИДЕНТЫ СПВ В РАЗРЕЗЕ ОСНОВНЫХ ВИДОВ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СОСТАВЛЕНО АВТОРАМИ ПО РЕЕСТРУ РЕЗИДЕНТОВ СПВ.



РИСУНОК 6. РАСПРЕДЕЛЕНИЕ РЕЗИДЕНТОВ СПВ, СВЯЗАННЫХ С ОБРАБАТЫВАЮЩИМИ ПРОИЗВОДСТВАМИ (РАЗДЕЛ С ОКВЭД-2) ПО КЛАССАМ ВИДОВ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ. СОСТАВЛЕНО АВТОРАМИ ПО РЕЕСТРУ РЕЗИДЕНТОВ СПВ.



СВОБОДНЫЙ ПОРТ ВЛАДИВОСТОК: ВЫЗОВЫ

В этой части доклада мы рассматриваем факторы и проблемы, препятствующие эффективному развитию СПВ и негативно сказывающиеся на его репутации. В частности, мы обсуждаем проблемы правового регулирования и конфликты интересов, стратегические и концептуальные противоречия, вопросы привлечения иностранных инвестиций и развития международного сотрудничества, а также региональные инфраструктурные ограничения.

ПРОБЛЕМЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ И КОНФЛИКТЫ ИНТЕРЕСОВ

№212-ФЗ “О Свободном порте Владивосток” нуждается в системной доработке, так как некоторые его положения не согласуются с уже существующими нормативно-правовыми актами федерального и регионального уровней. Например, согласно №212-ФЗ предоставлением земли резидентам СПВ без аукциона занимается Минвостокразвития России и АО КРДВ. Однако выделение земельных участков из муниципальной собственности, которые составляют основную часть земель, где действует режим СПВ, является компетенцией муниципальных органов власти. Таким образом, возникает ситуация, когда федеральные органы диктуют муниципальным, какие земельные участки и на каких условиях необходимо предоставлять резидентам СПВ.

Существует ряд серьезных разночтений в сфере регулирования внешнеэкономической деятельности резидентов СПВ. В частности, отдельные положения ст. 23 №212-ФЗ, регулирующие применение процедуры СТЗ, противоречат положениям Таможенного кодекса Евразийского экономического союза (ТК ЕАЭЗ), вступившего в силу с 1 января 2018 г. В результате возникают конфликтные ситуации между резидентами порта и таможенной, которые зачастую приходится решать в судебном порядке.

Представители регионального отделения общероссийской общественной организации малого и среднего предпринимательства «Опора России» утверждают, что зафиксировали «факты избыточного, необоснованного вмешательства таможенных органов Дальневосточного таможенного управления (ДВТУ) в деятельность резидентов». Кроме того, по их мнению, ДВТУ препятствует деятельности резидентов СПВ тем, что “не способствует ускорению товарооборота, создает административные барьеры в осуществлении резидентами СПВ предпринимательской деятельности»²¹. В официальном обращении к Генеральному прокурору РФ Ю. Чайка они указали следующие примеры конфликтов между резидентами и таможенными органами:

²¹ Цитаты из письма Приморского краевого отделения общероссийской общественной организации “Опора России” бывшему Генеральному прокурору РФ Ю. Чайка от 04.09.2019

- *Список направляемых в адрес таможенных органов документов, необходимых для раскрытия информации о видах деятельности резидента.*

Спорным моментом стало включение бизнес-плана в список предъявляемых таможенным органам документов. Конфиденциальность бизнес-плана закреплена в №98-ФЗ от 29.07.2004 "О коммерческой тайне" и может быть предоставлена только по запросу суда и соответствующих органов, в числе которых не значатся таможенные. Однако, Владивостокский таможенный пост принимал решения об отказе в выпуске товаров из-за непредоставления бизнес-плана резидента, апеллируя к п.4 ст. 325 ТК ЕАЭС и невыполнению резидентом требований таможенного органа. Существуют и другие спорные моменты, например, необходимость предоставления резидентом точного адреса местонахождения ввозимого товара для трансфера из постоянной зоны таможенного контроля в СПВ, которое не представляется возможным для движимого имущества (в частности, это касается транспортных средств).

- *Возможность резидентов выступать декларантами иностранных товаров по таможенной процедуре СТЗ для хранения иностранной продукции на территории СПВ*

Ст. 83 ТК ЕАЭС предусматривает такую возможность, однако таможенные органы ДВТУ неоднократно отказывали резидентам в регистрации деклараций, руководствуясь ст. 202 ТК ЕАЭС ("декларация подана неуполномоченным лицом"). Решение по данному вопросу принимал Арбитражный суд Приморского края, на январь 2020 г. судебный процесс по данному вопросу не завершен.

- *Злоупотребления в части применения запретов и ограничений к иностранным товарам, помещенным под таможенную процедуру СТЗ*

ДВТУ привлекает резидентов к административной ответственности (штрафу) по статье 16.3 Кодекса РФ об административных правонарушениях за непредъявление деклараций (сертификатов) соответствия на декларируемый по процедуре СТЗ товар вне зависимости от целей его ввоза на территорию России. По мнению резидентов, действия норм технического регулирования по регламенту распространяются на ввоз иностранных товаров в СТЗ с целью выпуска продукции в обращение. Однако таможенные органы ДВТУ, обращаясь к статье 2 ТК ЕАЭС, констатируют, что любое пересечение таможенной границы, в том числе для ввоза товара на территорию СПВ в таможенной процедуре СТЗ для последующего реэкспорта в третью страну, подразумевает необходимость применения мер технического регулирования по статье 7 ТК ЕАЭС ("соблюдение запретов и ограничений").

- *Применение к товару, помещенному под процедуру СТЗ и реализованному по договору купли-продажи, форм таможенного контроля, применяемых к ввозимым товарам.*

Из письма "Опоры России" следует, что на участников внешнеэкономической деятельности, которым резидент передал права владения, пользования и распоряжения задекларированным в СТЗ товаром, налагается дополнительная (повторная) финансовая нагрузка по внесению сумм обеспечения для выпуска товара для внутреннего потребления. Ссылаясь на статью 38 ТК ЕАЭС, представители таможни опровергают это утверждение.

Помимо этого, на встречах представителей "Опоры России" с представителями ДВТУ неоднократно обсуждались вопросы определения таможенной стоимости товаров резидентом, удовлетворительной формы идентификации (маркировки) товаров и предоставления отчетности для таможенных органов, а также возможности совместного владения одним земельным участком для двух и более резидентов. Все эти вопросы остаются нерешенными по состоянию на начало 2020 года.

Кейсы, собранные "Опорой России", указывают на непроработанность законодательной базы и возможность неоднозначной трактовки отдельных положений режима СПВ. Существуют многочисленные противоречия между действующими статьями ТК ЕАЭС, решениями Коллегии Евразийской экономической комиссии с одной стороны и федеральными законодательными актами (№212-ФЗ, №98-ФЗ, №289-ФЗ) и базирующимся на этих ФЗ приказами Минвостокразвития России – с другой. Минвостокразвития России и иные органы управления и развития СПВ, предусмотренные №212-ФЗ, не обладают полномочиями по решению вопросов законодательных противоречий с ДВТУ и Федеральной таможенной службой России. Это снижает эффективность трехсторонней коммуникации между резидентом, таможенными и федеральными органами разного уровня. Проблема усугубляется конфликтом интересов этих акторов.

Помимо бюрократических проблем, многие резиденты не могут воспользоваться правом применить процедуру СТЗ из-за высоких требований, предъявляемых к обустройству зоны таможенного контроля (ЗТК), то есть территории, на которой разрешается хранение и использование беспошлинных иностранных товаров. По оценкам респондентов, оборудование ЗТК в соответствии со всеми существующими требованиями обходится резидентам от 10 до 50 млн рублей. Как пояснил глава компании «Индустриальный парк Приморье» Борис Чернов, СТЗ приносит реальную выгоду резиденту только в двух случаях. Во-первых, в том случае, если таможенные пошлины за импорт оборудования существенно превышают стоимость оборудования таможенной зоны. То есть импортируемое оборудование должно быть очень дорогим. Во-вторых, СТЗ подходит компаниям, которые производят продукцию на экспорт, поскольку именно в этом случае предполагается ее

беспошлинный вывоз. Однако крупных компаний готовых к выходу на внешний рынок на Дальнем Востоке немного.

Эксперты по таможенному праву обращают внимание на то, что одним из способов повышения доступа к преференции по применению таможенной процедуры СТЗ может стать совместное использование резидентами участка ЗТК. Однако, хотя представители ДВТУ формально озвучили такую возможность, на данный момент механизма ее реализации не существует. По мнению экспертов, таможенные органы в регионе деятельности ДВТУ «не демонстрируют заинтересованности в практической реализации такого механизма».

СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ПРОТИВОРЕЧИЯ

Название режима – Свободный порт Владивосток – напрямую ассоциирует его с «золотым веком» в истории Владивостока и порто-франко, существовавшем на территории Дальнего Востока в 19 в. Развивая эту идею, №212-ФЗ определяет Приморский край как «восточные морские ворота Российской Федерации для интеграции в экономическое пространство государств Азиатско-Тихоокеанского региона». Представители Минвостокразвития России, региональные чиновники и эксперты неоднократно подчеркивали, что СПВ должен стать плацдармом для торговли и укрепления экономических связей с Китаем, Кореей и Японией²². В связи с этим, многие дальневосточные предприниматели ожидали, что СПВ станет ключом к «воротам» и вновь превратит Приморье в зону беспошлинной торговли.

Однако в процессе реализации проекта СПВ основной упор делается на привлечение производственных проектов, в то время как действующие таможенные льготы фактически не востребованы из-за описанных выше административных барьеров и сложившихся особенностей применения правовых норм регулирующих внешнеторговую деятельность. В этом случае, СПВ развивается как экспортно-ориентированной модель ОЭЗ, что напрямую не предусмотрено в №212-ФЗ и вызывает целый ряд противоречий.

Во-первых, на экспортно-ориентированную модель развития уже нацелены ТОР. Таким образом, два режима, которые должны дополнять друг друга, фактически выполняют

²²См. например, Путин, В. Выступление на пленарном заседании Восточного экономического форума (ВЭФ) // Администрация Президента России, 03.09.2016, URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/52808>; Александр Галушка: Россия без Дальнего Востока немыслима (ВИДЕО) // Минвостокразвития, 07.01.2018, URL: <https://minvr.ru/press-center/videogallery/11744>; "Юрий Трутнев: мы будем конкурировать с Сингапуром и Гонконгом". // Минвостокразвития, 28.07.2015. URL: <https://minvr.ru/press-center/news/1602/>. Мнение экспертов см. например, Караганов С. А., Макаров И. А. Поворот на Восток: итоги и задачи // Журнал Сибирского федерального университета. Серия: Гуманитарные науки. 2015. С. 6-10; Денисов, Е. И. (2016). Подъем поворотом. «Поворот на Восток: Развитие Сибири и Дальнего Востока в условиях усиления азиатского вектора внешней политики России». // Вестник международных организаций: образование, наука, новая экономика, 11(2); Лихачева, А. Б., Макаров, И. А., & Пестич, А. С. (2018). Создание общей инфраструктуры Евразии: повестка для Евразийского экономического союза. // Вестник международных организаций: образование, наука, новая экономика, 13(3).

одинаковую функцию. Во-вторых, большинство опрошенных дальневосточных предпринимателей утверждает, что экспортно-ориентированная производственная модель не может быть рентабельной на данный момент. Российские потребительские товары слабо востребованы на азиатских рынках, уже занятых другими игроками. Без увеличения объемов производства и дополнительных маркетинговых затрат российские производители не смогут заинтересовать китайских, корейских и японских покупателей. Мнение представителей бизнеса подтверждает экспертный анализ динамики и структуры внешней торговли: с 2016 по 2018 гг. был зафиксирован рост экспорта на Дальнем Востоке, однако больше его половины (58.4%) приходится на топливно-энергетические товары и, следовательно, рост объясняется существенным увеличением цен на нефть в этот период²³.

В этой связи неудивительно, что режим СПВ не работает согласно заявленной концепции. Среди резидентов СПВ промышленные предприятия составляют только около 15%. Большинство из действующих резидентов СПВ ориентируется на внутреннего потребителя и не видит в СПВ инструмент, который позволит им в ближайшем будущем открыть экспортные потоки товаров с высокой добавленной стоимостью.

Действующие резиденты подчеркивают, что учреждение СПВ не было причиной для открытия их компании, а статус резидента лишь позволил им минимизировать налоговые издержки уже существующего бизнеса. Например, генеральный директор владивостокской строительной компании «ДНС Девелопмент» Александр Голутвин объяснил, что «у нас уже существовал и развивался бизнес, и СПВ просто помог нам повысить его рентабельность». Руководитель проекта строительства транспортно-логистического комплекса «Юнион» в г. Артеме Сергей Ходов также подтвердил, что его компания пользуется только налоговыми преференциями и не заинтересована в других возможностях, предоставляемых резидентам СПВ. Генеральный директор DNS Digital Store Дмитрий Алексеев подчеркнул, что «для бизнеса на Дальнем Востоке налоги никогда не были сдерживающим фактором, потому что, если уж кто-то и хотел что-то развивать, то можно было оптимизировать налоги как-нибудь по-другому.» По его мнению, единственным преимуществом СПВ является то, что режим «помогает работать в «белую.»

Таким образом, на данный момент СПВ не способствует привлечению крупных игроков и инвестиций в долгосрочные проекты с длительным сроком возврата средств. Ключевые компании региона не связывают с СПВ свои стратегические интересы. В частности, самая крупная стивидорная компания Владивостока, «Владивостокский морской торговый порт», не является резидентом СПВ и, по словам её представителей, не заинтересована в

²³ Лихачева А. Б. и Калачигин Г. М. Дальний Восток и интеграция в Азию: настройка взаимосвязанности // В кн.: Вопросы географии / Под общ. ред.: В. Котляков, В. Шупер. Вып. 148: Россия в формирующейся Большой Евразии. М. : Издательский дом «Кодекс», 2019. Гл. 11. С. 210-227.

получении этого статуса в будущем. В то же время, облегченные требования по видам осуществляемой экономической деятельности и низкая планка объема требуемых инвестиций облегчают возможность вступления в СПВ представителей малого и среднего бизнеса. Однако малые и средние предприятия не могут использовать преференции СПВ в полном объеме, так как процедура СТЗ не доступна для представителям малого и среднего бизнеса из-за высоких затрат на оборудование ЗТК.

ИНВЕСТИЦИИ И МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

За развитие международного сотрудничества в Минвостокразвития России отвечает АНО Агентство Дальнего Востока по привлечению инвестиций и поддержке экспорта (АНО АПИ), которое упрощает работу и предпринимателям, и инвесторам. Агентство работает следующим образом: предприниматель разрабатывает проект и обращается со своей идеей в АНО АПИ, где этот проект «упаковывают», то есть помогают оформить бизнес-план для презентации потенциальным инвесторам. АНО АПИ также рекламирует проекты своих подопечных на конференциях, круглых столах, форумах и приемах иностранных делегаций, а также во время торговых миссий за рубежом.²⁴

Регулярным мероприятием является «день зарубежного инвестора» - как объясняет генеральный директор АНО АПИ Леонид Петухов, в таком формате «главы зарубежных компаний могут вынести на уровень профильного вице-преьера свои проекты, представить идеи и бизнес-планы».²⁵ Они проходят раз в несколько месяцев. С декабря 2016 г. по август 2019 г. АНО АПИ организовало десять «дней инвестора» во Владивостоке (5), Мумбаи (1), Сеуле (1), Токио (1) и Хабаровске (2). В марте 2019 г. во Владивостоке прошел «день инвестора» в новом формате, на нем были представлены и российские, и зарубежные компании.²⁶ Когда предприниматель и инвестор приходят к соглашению, АНО АПИ предоставляет им административную поддержку по системе «одного окна».

АО КРДВ не публикует данные о количестве иностранных инвестиций в проектах отдельных резидентов СПВ и зачастую предоставляет агрегированные данные, в которых статистика по СПВ и ТОР не разделена. По данным рейтингового агентства «Эксперт РА», по состоянию на конец 2018 г. среди зарегистрированных резидентов СПВ 4,7% составляли компании с иностранным участием (51 предприятие из 1057). Суммарный объем их

²⁴ См., например: На Камчатку привлекут исландские геотермальные технологии // Сайт АНО АПИ, 15.07.2019, URL: <https://investvostok.ru/news/2283/>; Индийские компании пригласили развивать дальневосточные нефтегазовые и электроэнергетические проекты // Сайт АНО АПИ, 12.08.2019, URL: <https://investvostok.ru/news/2383/>; Швейцарская бизнес-делегация планирует посетить Дальний Восток // Сайт АНО АПИ, 05.06.2019, URL: <https://investvostok.ru/news/2219/>; Дальний Восток открыт для совместных проектов с китайским бизнесом // Сайт АНО АПИ, 03.04.2019, URL: <https://investvostok.ru/news/2113/>

²⁵ Васильева, Е. До конца года пройдут Дни европейского и японского инвестора. // Сайт АНО АПИ, 22.08.2019, URL: https://investvostok.ru/news/2430/?sphrase_id=398457

²⁶ Там же.

инвестиций – 1,2 млрд рублей. Однако «Эксперт РА» отмечает, что свою операционную деятельность в 2018 г. вели лишь 10 компаний.²⁷

При этом 41% этих инвестиций обеспечил один проект - фабрика по огранке бриллиантов, построенная индийской компанией «КГК ДВ». По данным АО КРДВ на 2017 г., компания вложила 496 млн рублей.²⁸ Другим крупным зарубежным игроком стала японская медицинская компания «Джей Джи Си Хокуто медсервис» с капитальным вложением 150 млн рублей.²⁹ Оставшиеся 49 компаний принесли в СПВ 554 млн рублей, из них 2/3 приходится на китайские компании (включая Гонконг и Тайвань). Следом за Китаем по количеству инвесторов следуют Южная Корея (6 компаний), Япония (3) и Сингапур (2).³⁰

Несмотря на численное превосходство компаний с китайским участием среди иностранных инвесторов, их вклад в экономику Дальнего Востока на данный момент незначителен. Основные виды деятельности китайских компаний - сельское хозяйство и рыболовство, обрабатывающая промышленность, логистическая деятельность и гостиничный бизнес³¹. Исследователи ИИАЭ ДВО РАН отмечают, что только 13 китайских резидентов СПВ официально зарегистрированы государственными органами КНР как проекты зарубежного инвестирования. Они поясняют, что "незарегистрированные проекты не могут напрямую получать инвестиции из Китая" и "в таких проектах могут использоваться теневые финансовые источники или фиктивные контракты приграничной торговли"³².

Таким образом, зарубежные инвестиции в СПВ на данный момент носят спорадический характер и их влияние на социально-экономическое развитие региона незначительно. Предполагалось, что в СПВ иностранных инвесторов привлекут налоговые преференции и возможность привлечения иностранных работников без учета квот на выдачу приглашений на въезд и разрешений на работу, устанавливаемых Правительством РФ³³. Низкий интерес к СПВ со стороны иностранных инвесторов говорит о том, что потенциальная выгода от предложенных льгот не перевешивает существующие риски. В частности, эксперты отмечают, что для большинства китайских инвесторов получение

²⁷ Спивак, В. Свободные экономические зоны Дальнего Востока - опыт привлечения иностранных инвесторов. // Рейтинговое агентство "Эксперт", 05.09.2019. URL: https://raexpert.ru/researches/regions/2019_for_east#5

²⁸ Фабрику по огранке алмазов открыл индийский инвестор в свободном порту Владивосток (ИНТЕРВЬЮ) // Сайт Министерства Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики, 08.09.2017. URL: <https://minvr.ru/press-center/news/7887/>

²⁹ О компании // Сайт ООО "Медицинский центр "Джей Джи Си Хокуто Медсервис", URL: <https://jhokuto.ru/o-kompanii/>

³⁰ Спивак, В. Свободные экономические зоны Дальнего Востока - опыт привлечения иностранных инвесторов. // Рейтинговое агентство "Эксперт", 05.09.2019. URL: https://raexpert.ru/researches/regions/2019_for_east#5

³¹ Зуенко, И. Ю., Иванов, С. А., и Савченко, А. Е. (2019). Китайские инвестиции на российском Дальнем Востоке. *Мировая экономика и международные отношения*, 63(11), сс. 108-109.

³² Там же, с. 109.

³³ С оговоркой, что наблюдательный совет СПВ определяет их максимальную долю, на данный момент она составляет 20%

статуса резидента СПВ стало “дополнительным бонусом, но никак не определяющим фактором для начала работы.”³⁴

Генеральный консул КНР во Владивостоке Янь Вэньбинь в ходе интервью отметил ряд структурных и социокультурных факторов, которые, по его мнению, объясняют отсутствие крупных китайских инвестиций в СПВ и препятствуют развитию российско-китайского сотрудничества на Дальнем Востоке в целом. К структурным факторам он относит следующие:

- низкий “экономический рейтинг” регионов, где располагаются ТОР и СПВ,
- медленное развитие дальневосточных особых экономических зон;
- административные барьеры ведения бизнеса.

В частности, Янь Вэньбинь отметил, что китайские бизнесмены обеспокоены большим количеством проверок, в том числе со стороны силовых структур. Он привел в пример обыски в офисе группы компаний «Доброфлот» и конфликт, разгоревшийся в 2016 г., когда холдинг обвинили в контрабанде рыбы и уклонении от уплаты таможенных платежей,³⁵ и подчеркнул, что подобные случаи, происходящие даже с местными предпринимателями, приводят “к потере чувства безопасности у китайских бизнесменов”. Среди социокультурных причин консул выделил следующие:

- разный «подход к ведению бизнеса»: в России сначала хотят получить инвестиции и на них строить инфраструктуру, а в Китае – увидеть готовый продукт и затем инвестировать в его развитие;
- неосведомленность китайских бизнесменов о возможностях развития бизнеса на Дальнем Востоке и языковой барьер.

Научный сотрудник ИИАЭ ДВО РАН Иван Зуенко приводит аналогичные причины низкой динамики российско-китайского сотрудничества на Дальнем Востоке ³⁶ : недостаточный уровень экономического развития дальневосточной России; сложный визовый режим и низкая доля иностранных работников; плохой инвестиционный климат и коррумпированность российских чиновников; синофобные настроения в российском обществе. Главные барьеры, по мнению Зуенко, это жесткий надзорный контроль и непредсказуемость российского законодательства.

По словам представителей Корейского агентства содействия торговле и инвестициям (KOTRA), предприниматели из Кореи сталкиваются с похожими проблемами.

³⁴ Зуенко, И. Ю., Иванов, С. А., и Савченко, А. Е. (2019). Китайские инвестиции на российском Дальнем Востоке. *Мировая экономика и международные отношения*, 63(11), сс. 109.

³⁵ Подробнее о конфликте см., например: В холдинге “Доброфлот” в Приморье прошли обыски. // *Коммерсантъ*, 28.03.2016. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/2949464>

³⁶ Зуенко, И.Ю. Российско-китайское сотрудничество: взгляд из региона // *Контрапункт* №10, 2017, 12 с.

Они подчеркнули, что несмотря на самый широкий потенциал для сотрудничества, корейских предпринимателей отпугивает низкий уровень «административной комфортности», с которым они сталкиваются в России. В результате, несмотря на взаимный интерес³⁷, корейские инвестиции на Дальнем Востоке незначительны.³⁸

Дальневосточные эксперты и представители бизнес-сообщества поддерживают привлечение иностранных инвестиций в экономику региона, но отмечают, что сейчас их привлечение не дает полноценного экономического эффекта. Среди причин непривлекательности СПВ и других инициатив правительства России для иностранных партнёров они называют высокий уровень непрозрачности экономики и политические риски, нестабильность национальной валюты и чрезмерное административное давление со стороны таможенных органов подведомственных ДВТУ.

ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ РАЗВИТИЯ ТЕРРИТОРИЙ СВОБОДНОГО ПОРТА ВЛАДИВОСТОК

Очевидно, что дальнейшее развитие СПВ невозможно без оптимизации транспортной инфраструктуры. Дефицит пропускной и провозной способности железнодорожной сети и высокие тарифы на грузоперевозки негативно сказываются на развитии внешнеэкономической деятельности на территории СПВ. По словам представителей приморских транспортно-логистических компаний, сотрудничество с РЖД осложняется коррупция и то, что компания «абсолютно не настроена на рыночные взаимоотношения и никак не подстраивается под предпринимателя». Как резюмирует один из опрошенных предпринимателей, «если есть возможность не связываться с железными дорогами в своем бизнесе – не связывайтесь».

Реализация задач СПВ, связанных с развитием международной торговли, также напрямую зависит от комплексной модернизации магистральной дорожно-транспортной инфраструктуры и в частности, от успешной реализации принятой в 2016 г. Концепции развития Международных транспортных коридоров (МТК) Приморья. МТК представляет собой «совокупность магистральных транспортных коммуникаций (как имеющихся, так и вновь создаваемых), проходящих по территориям нескольких государств (с соответствующим обустройством различных видов транспорта) и обеспечивающих перевозки пассажиров и грузов в международном сообщении, на направлении их наибольшей концентрации»³⁹. Цель создания МТК – «укрепление экономического

³⁷ Во Владивостоке открылся центр поддержки корейских инвесторов. // Минвостокразвития России, 24.11.2017. URL: <https://minvr.ru/press-center/news/10579/>

³⁸ Lee, J-Y. Russian Far East Development from the Korean Perspective. // Valdai discussion club, Working paper No. 109, 05.09.2019.

³⁹ Концепция развития международных транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2». Утверждена Правительством РФ 30 декабря 2016 г. URL: <http://static.government.ru/media/files/jqfm5NIYLGTVhUn3AKgOAg9mJcb2Yxx.pdf>.

международного сотрудничества между странами-участниками, интеграция Российской Федерации в экономику стран АТР, социально-экономическое развитие прилегающих территорий, которые в первую очередь включают Дальний Восток и Байкальский регион».⁴⁰ Таким образом, цели создания МТК прямо перекликаются с целями создания СПВ.

В Концепции развития МТК выделены пять основных категорий грузоперевозок, все они включают вовлечение Китая в качестве транзита, торгового партнера или основного пользователя МТК. Приоритетная категория – внутреннее грузовое сообщение между северо-восточными провинциями Хэйлунцзян и Цзилинь и центральными и южными провинциями, резервы пропускной способности железнодорожного сообщения между которыми уже на пределе. Согласно Концепции, Россия должна перехватить перспективный грузопоток, который на данный момент направляется в порты провинции Ляонин.⁴¹ Расстояние между северо-восточными провинциями и этими портами составляет более 1300 км, поэтому транспортировка через Приморский край потенциально может существенно сократить логистические издержки.

В Приморье в настоящее время существует два транспортных коридора (см. Рисунок 7):

- «Приморье-1»: Харбин – Гродеково – Владивосток/ Находка/ Восточный – порты АТР;
- «Приморье-2»: Хуньчунь – Краскино – Посьет/ Зарубино – порты АТР.

В развитии МТК заинтересована и китайская сторона. За последние пять лет главы Китая и России подписали несколько важных соглашений о сотрудничестве в области развития интермодальных перевозок на Дальнем Востоке,⁴² однако, как отмечает Генеральный консул во Владивостоке Янь Вэньбинь, МТК развивается не так быстро, как рассчитывали китайские партнёры России. Это также негативно сказывается на интересе китайских инвесторов к СПВ.

⁴⁰ Там же

⁴¹ Там же

⁴² РФ и КНР подписали меморандум о развитии МТК. // Российская газета, 05.07.2017. URL: <https://rg.ru/2017/07/05/reg-dfo/ri-i-kr-podpisali-memorandum-o-razviii-primorskih-mtk.html>; Минвостокразвития и Государственный комитет КНР по развитию и реформе подписали Меморандум о сотрудничестве на Дальнем Востоке. // Сайт Министерства Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики, 17.12.2015. URL: <https://minvr.ru/press-center/news/1866/>

РИСУНОК 7. МАРШРУТЫ МТК «ПРИМОРЬЕ-1» И «ПРИМОРЬЕ-2». ИСТОЧНИК: МИНИСТЕРСТВО РФ ПО РАЗВИТИЮ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА И АРКТИКИ.



РЕПУТАЦИЯ СВОБОДНОГО ПОРТА ВЛАДИВОСТОК

Режим СПВ не локализован как ТОР или ОЭЗ и подходит любым компаниям, готовым вести свою деятельность на территориях, которые он покрывает. При этом, как отмечают дальневосточные предприниматели и эксперты, требования, предъявляемые к бизнес-планам потенциальных резидентов, мягкие, так как у резидентов СПВ, в отличие от компаний в ТОР, отсутствует ответственность перед государственными органами за предоставленную в пользование инфраструктуру. В результате, благодаря широким критериям отбора, резидентом СПВ может стать любая компания, способная обеспечить необходимый объем капиталовложений, составляющий 5 млн. рублей.

Эти особенности режима СПВ являются одним из основных его преимуществ перед ТОР, но также становятся и главным уязвимым местом. Во-первых, в число резидентов попадают слабые и нежизнеспособные проекты. Во-вторых, среди резидентов есть компании, руководителей которых респонденты называли людьми с «авантюрным складом характера», «жуликами» или «мошенниками». Эти недобросовестные предприниматели используют СПВ для получения муниципальных земельных участков без торгов. Региональные и краевые СМИ также привлекают внимание к подобным случаям злоупотребления преференциями со стороны резидентов СПВ⁴³.

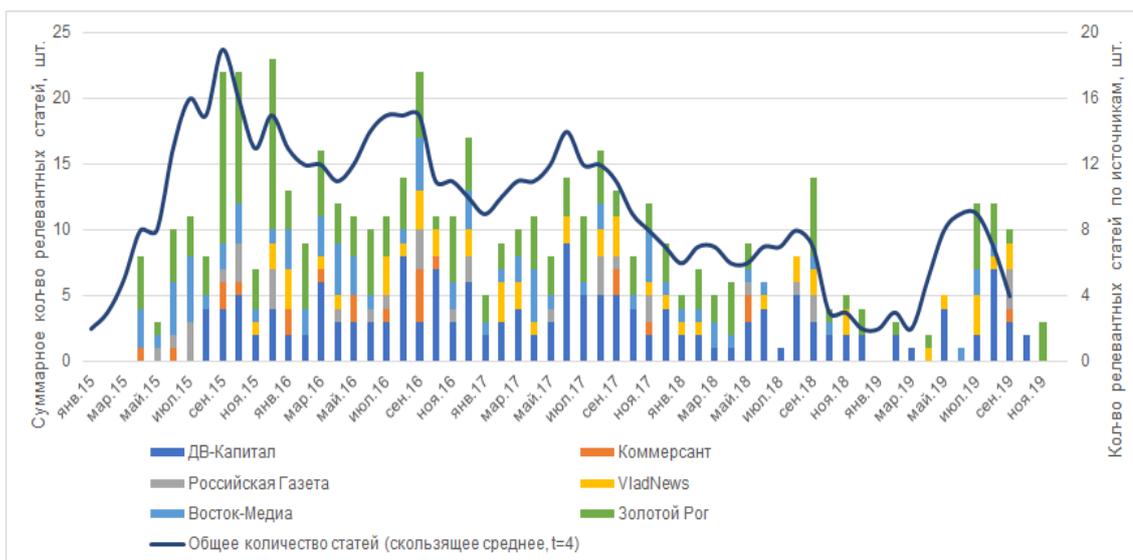
⁴³ См. например: Резиденты свободного порта Владивосток «захватывают» земельные участки. // Деловой еженедельник "Конкурент", 26.11.2018. URL: <https://konkurent.ru/article/20679>; "Мы исходили из того, что здесь земли много, а ее оказалось меньше, чем в Москве". // Электронное периодическое издание «Золотой Рог – пресса»

Нечистоплотные бизнес-практики угрожают репутации СПВ. Уже сейчас наблюдается снижение общественного интереса к проекту. Это подтверждается как негативной динамикой соответствующих запросов в поисковой системе Google (см. [Рисунок 8](#)), так и снижением количества упоминаний СПВ в региональных и федеральных СМИ (см. [Рисунок 9](#)). Кроме того, согласно первичному качественному контент анализу публикаций, их тон постепенно становится всё более негативным.

РИСУНОК 8. ПОПУЛЯРНОСТЬ ЗАПРОСА «СВОБОДНЫЙ ПОРТ ВЛАДИВОСТОК» В ПОИСКОВОЙ СИСТЕМЕ GOOGLE В 2014-2019 ГГ. СОСТАВЛЕНО АВТОРАМИ ПО ДАННЫМ GOOGLE TRENDS.



РИСУНОК 9. ДИНАМИКА ПУБЛИКАЦИЙ, С УПОМИНАНИЕМ СВОБОДНОГО ПОРТА ВЛАДИВОСТОК В ФЕДЕРАЛЬНЫХ (РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА И КОММЕРСАНТ) И РЕГИОНАЛЬНЫХ (ДВ-КАПИТАЛ, VLADNEWS, ЗОЛОТОЙ РОГ) СМИ С ЯНВАРЯ 2015 Г. ПО ДЕКАБРЬ 2019 Г. СОСТАВЛЕНО АВТОРАМИ.



(«Zrpress»), 04.12.2018. URL: https://www.zrpress.ru/business/primorie_04.12.2018_92233_my-iskhodili-iz-togo-cto-zdes-zemli-mnogo-a-ee-okazalos-menshe-chem-v-moskve.html

СВОБОДНЫЙ ПОРТ ВЛАДИВОСТОК: РЕШЕНИЯ

Где мы можем увидеть Свободный порт Владивосток? Этот вопрос мы настойчиво задавали на первом этапе подготовки данного исследования представителям Минвостокразвития России, АНО АПИ и АО КРДВ, а также коллегам из ИИАЭ ДВО РАН и ДВФУ. Дальневосточники и эксперты по развитию региона объясняли, что Свободный порт – «везде». Все, что мы увидим во Владивостоке – это тот самый Свободный порт.

Однако комплексный подход к развитию региона, заложенный в основу концепции СПВ, ещё не начал работать, и на данный момент «везде» – значит нигде. Во-первых, отсутствует взаимопонимание и координация между федеральными и региональными органами государственной власти, органами местного самоуправления, предпринимателями и инвесторами. Все эти акторы по-разному трактуют концепцию СПВ. Многие дальневосточные предприниматели видят в СПВ прежде всего инструмент развития международной торговли, а представители федеральных и региональных органов государственной власти делают акцент на развитие новых производств и ориентацию на экспорт высокотехнологичной продукции. Во-вторых, демографические, экономические и инфраструктурные ограничения развития Дальнего Востока не компенсируются льготами предоставляемыми резидентам СПВ и экспортно-ориентированная модель развития по-прежнему нерентабельна для большинства предпринимателей.

В результате, крупный бизнес не связывает с СПВ свои стратегические интересы. Не только местные предприниматели, но и соседи России по АТР не спешат инвестировать в СПВ. Большинство действующих резидентов работает на внутреннего потребителя и видят в СПВ возможность сократить налоговые издержки, а не инструмент, который позволит им в ближайшем будущем выйти на рынки АТР. Постепенно репутация СПВ начинает тускнеть, и энтузиазм сменяется разочарованием.

СПВ – молодой проект и находится на начальной стадии развития. Обозначенные нами проблемы еще не приобрели хронический характер. Для того, чтобы в полной мере реализовать потенциал СПВ необходимо последовательно и комплексно развивать проект по всем четырем направлениям, обозначенным в его концепции. Кроме того, мы предлагаем следующие меры для решения проблем развития СПВ:

- В первую очередь нужно устранить существующие противоречия между действующими статьями ТК ЕАЭС, решениями Коллегии Евразийской экономической комиссии с одной стороны и федеральными законодательными актами (№212-ФЗ, №98-ФЗ, №289-ФЗ), а также базирующимся на этих ФЗ приказами Минвостокразвития России – с другой.
- Необходимо уделить больше внимания перспективам развития международной торговли и экспортных услуг и сетей на территории СПВ.

- Необходимо привлекать в СПВ малых и средних предпринимателей, которые хотят продавать свои товары на азиатских рынках, из других регионов России.
 - Необходимо провести модернизацию технической базы таможенного контроля, которая позволит упростить работу с таможней и снизить затраты на обустройство ЗТК для применения СТЗ, сделав её доступной для малых и средних предприятий.
 - Следует разработать комплексную маркетинговую программу продвижения российских брендов на азиатские рынки.
 - Следует стимулировать развитие электронной коммерции.
- Наконец, комплексное развитие и последовательная модернизация транспортной инфраструктуры – залог развития не только СПВ, но и других дальневосточных проектов. Предоставление налоговых льгот не является определяющим фактором развития бизнеса на Дальнем Востоке, в то время как развитие транспортной инфраструктуры – это ключевое условие в реализации промышленного и транзитного потенциала Дальнего Востока и, следовательно, потенциала режима СПВ.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1: ИСТОЧНИКОВАЯ БАЗА ИССЛЕДОВАНИЯ

Эмпирическую основу исследования составили данные собранные исследовательской группой ФМЭИМП НИУ ВШЭ во время студенческой экспедиции «Свободный порт Владивосток: проблемы и возможные пути решения»⁴⁴ в Приморском крае с 26 октября по 2 ноября 2019 г. Экспедиция была организована в рамках программы «Открываем Россию заново».⁴⁵ Руководитель экспедиции – В.В. Вишнякова, руководитель департамента зарубежного регионоведения ФМЭИМП. Заместитель руководителя экспедиции – К.И. Андриющенко, ассистент департамента зарубежного регионоведения ФМЭИМП. Научный руководитель экспедиции – А.В. Кутелева, научный сотрудник департамента зарубежного регионоведения ФМЭИМП. В сборе и обработке данных для аналитического доклада принимали участие студенты ФМЭИМП, И.М. Башкиров, Д.В. Березовская, Д.И. Гришина, У.С. Гуртовая, А.Н. Колпакова, Д.Д. Малыхин, А.А. Мигавчик, Д.А. Селиванова и М.А. Тарасенко.



Участники экспедиции «Свободный порт Владивосток: проблемы и возможные пути решения» в Дальневосточном федеральном университете. Фотография Д.А. Селивановой.

⁴⁴ Подробнее об экспедиции: Сальникова П. Владивосток на карте мира. Первая экспедиция студентов факультета мировой экономики и мировой политики в Приморский край. // НИУ ВШЭ, 14.11.2019. URL: <https://foi.hse.ru/openrussia/news/317471194.html>.

⁴⁵ Подробнее о программе "Открываем Россию заново": Студенческие экспедиции «Открываем Россию заново» // НИУ ВШЭ, 14.11.2019. URL: <https://foi.hse.ru/openrussia/concept>.

В ходе экспедиции (с 26 октября по 2 ноября 2019 г.) исследовательская группа посетила Музей истории Дальнего Востока им. В.К. Арсеньева, Владивостокский Морской Торговый Порт (г. Владивосток), Судостроительный комплекс «Звезда» (г. Большой Камень) и три основных терминала морского порта в заливе Находка. Совместно с исследователями ИИАЭ ДВО РАН был организован научный семинар «Интеграция в АТР: особые экономические зоны и развитие транспортных систем», с участием заведующего Отделом китайских исследований С.А. Иванова и научного сотрудника Отдела И.Ю. Зуенко. Члены экспедиции также приняли участие в круглом столе совместно со студентами образовательной программы «Востоковедение и африканистика» Дальневосточного федерального университета. Информация, полученная в ходе перечисленных мероприятий, была задокументирована членами экспедиции и использовалась в процессе работы над данным аналитическим докладом.

Участники исследовательской группы провели 16 интервью с представителями бизнес-сообщества Дальнего Востока, резидентами СПВ, сотрудниками АНО АПИ и АО КРДВ, а также с дипломатическими представителями Китая и Кореи в г. Владивостоке (см. [Таблицу 2](#)). Каждый респондент получил информационное письмо перед интервью. Интервью были записаны на диктофон с согласия респондентов и затем расшифрованы и переведены в текстовый формат для последующего анализа. Приведенный ниже список содержит имена и должности всех респондентов, которые согласились быть указанными по имени. Мы не включили в список шесть интервью, потому что респонденты были готовы предоставить справочную информацию и рекомендации по исследованию, но хотели сохранить свою анонимность. Занимаемые должности, перечисленные ниже, соответствуют дате интервью.

Также в качестве эмпирической основы исследования использовались нормативно-правовые документы и законодательные акты регулирующие СПВ, статистические, информационные и аналитические материалы, подготовленные Минвостокразвития России, АНО АПИ и АО КРДВ, а также другие документы, составляющие нормативно-правовую базу развития Дальнего Востока. Для анализа общественного интереса к проекту мы использовали данные Google Trends, публичного web-приложения корпорации Google, и материалы федеральных (*Российская Газета* и *Коммерсант*) и региональных (*ДВ-Капитал*, *VladNews*, *Золотой Пор*) СМИ, опубликованные с 1 января 2015 г. по 31 декабря 2019 г. Все материалы СМИ были собраны с помощью информационно-аналитической службы *Factiva* (www.factiva.com) по ключевым запросам “Свободный порт Владивосток” и “Свободный порт”.

ТАБЛИЦА 2. ИНТЕРВЬЮ, 28 ОКТЯБРЯ - 6 НОЯБРЯ 2019 Г.

Имя	Занимая должность	Дата
Рябко Юрий Викторович	Вице-председатель Приморского краевого отделения общественной организации «Опора России»	28.10.2019
Янь Вэньбинь	Генеральный консул КНР во Владивостоке	29.10.2019
Янг Джансок	Директор Торгового отдела Генерального Консульства Республики Корея, Директор Представительства KOTRA во Владивостоке	29.10.2019
Варнаков Станислав Сергеевич	Заместитель руководителя автономного подразделения АНО АПИ в г. Владивостоке	30.10.2019
Волесов Леонид Леонтьевич	Административный директор автономного подразделения АНО АПИ в г. Владивостоке	30.10.2019
Голутвин Александр Николаевич	Генеральный директор, ООО «ДНС девелопмент», г. Владивосток, резидент СПВ	01.11.2019
Миньков Константин Николаевич	Генеральный директор, ООО «ЭРЗО», г. Уссурийск, резидент СПВ	01.11.2019
Ходов Сергей Сергеевич	Генеральный директор, ООО «ДЮК Авеста», г. Артем	01.11.2019
Тимченко Алексей Павлович	Председатель Регионального отделения в Приморском крае Общероссийской общественной организации «Деловая Россия», член Общественного экспертного совета при Минвостокразвития России	01.11.2019
Алексеев Дмитрий Юрьевич	Генеральный директор «DNS Digital Store»	06.11.2019

СПИСОК АББРЕВИАТУР

АНО АПИ - Автономная некоммерческая организация «Агентство по привлечению иностранных инвестиций и развитию экспорта Дальнего Востока»

АО КРДВ – Акционерное общество «Корпорация развития Дальнего Востока»

АТР – Азиатско-Тихоокеанский регион

ДВТУ – Дальневосточное таможенное управление

ДФО – Дальневосточный федеральный округ

ЗАО – закрытое административно-территориальное образование

ЗТК – зона таможенного контроля

ИИАЭ ДВО РАН – Институт истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока Дальневосточного отделения Российской академии наук

КНР – Китайская народная республика

Минвостокразвития России – Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики

Минфин России – Министерство финансов Российской Федерации

МТК – международный транспортный коридор

НДС – налог на добавленную стоимость

ОКВЭД – общероссийский классификатор видов экономической деятельности

ОЭЗ – особая экономическая зона

РЖД – ОАО «Российские железные дороги»

РФ – Российская Федерация

СПВ – Свободный порт Владивосток

СТЗ – свободная таможенная зона

ТК ЕАЭС – Таможенный кодекс Евразийского экономического союза

ТОР – Территория опережающего развития

УФНС по Приморскому краю – Управление Федеральной налоговой службы по Приморскому краю

ФЗ – федеральный закон

ФТС – Федеральная таможенная служба

ФМЭИМП НИУ ВШЭ – Факультет мировой политики и мировой экономики Национального исследовательского университета «Высшая школа экономики»

Чукотский АО – Чукотский автономный округ

КОТРА – Корейское агентство содействия торговле и инвестициям