

30 лет открытого статуса Владивостока: тренды и перспективы

Виктор Алексеевич Бурлаков
Дальневосточный федеральный университет, Владивосток, Россия;
Владивостокский филиал Дальневосточного юридического института МВД России, Владивосток, Россия,
burlakov.va@dvvu.ru

Анна Константиновна Вороненко
Морской государственный университет им. адм. Г.И. Невельского, Владивосток, Россия, voronenko@msun.ru

Светлана Валерьевна Кирбитова
Владивостокский филиал Российской таможенной академии, Владивосток, Россия;
Владивостокский филиал Дальневосточного юридического института МВД России, Владивосток, Россия,
lightdark@mail.ru

Оксана Витальевна Лобода
Владивостокский филиал Дальневосточного юридического института МВД России, Владивосток, Россия,
tenderspike@mail.ru

Анна Сергеевна Паначева
Дальневосточный федеральный университет, Владивосток, Россия, panacheva.as@dvvu.ru

Петр Юрьевич Самойленко
Дальневосточный федеральный университет, Владивосток, Россия, samoilenko.pyu@dvvu.ru

Сергей Маратович Смирнов
Морской государственный университет им. адм. Г.И. Невельского, Владивосток, Россия, ssmirnov@msun.ru

Тагир Даутович Хузиятов
независимый исследователь, Владивосток, Россия, tagirkh5@hotmail.com

Ключевые слова: Владивосток, ТОР, СПВ, морской порт, международное сотрудничество, гуманитарные особенности

Для цитирования: Бурлаков В. А., Вороненко А. К., Кирбитова С. В., Лобода О. В., Паначева А. С., Самойленко П. Ю., Смирнов С. М., Хузиятов Т. Д. 30 лет открытого статуса Владивостока: тренды и перспективы // Ойкумена. Регионоведческие исследования. 2022. № 4. С. 43–55. <https://doi.org/10.24866/1998-6785/2022-4/43-55>

Round Table
<https://doi.org/10.24866/1998-6785/2022-4/43-55>

30 years of open status of Vladivostok: trends and prospects

Viktor A. Burlakov
Far Eastern Federal University, Vladivostok, Russia; Far Eastern Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation (Vladivostok branch), Vladivostok, Russia, burlakov.va@dvvu.ru

Anna K. Voronenko
Maritime State University named after adm. G.I. Nevelskoy, Vladivostok, Russia, voronenko@msun.ru

Svetlana V. Kirbitova
Vladivostok Branch of the Russian Customs Academy, Vladivostok, Russia; Vladivostok Branch of the Far Eastern Institute of Law and Justice of the Ministry of Internal Affairs of Russia, Vladivostok, Russia, lightdark@mail.ru

Oksana V. Loboda
Vladivostok Branch of the Far Eastern Institute of Law Education of the Ministry of Internal Affairs of Russia, Vladivostok, Russia, tenderspike@mail.ru

Anna S. Panacheva
Far Eastern Federal University, Vladivostok, Russia, panacheva.as@dvvu.ru

Petr Yu. Samoilenko
Far Eastern Federal University, Vladivostok, Russia, samoilenko.pyu@dvvu.ru

Sergei M. Smirnov
Maritime State University named after adm. G.I. Nevelskoy, Vladivostok, Russia, ssmirnov@msun.ru

Tagir D. Khuziyatov
Independent Researcher, Vladivostok, Russia, tagirkh5@hotmail.com

Key words: Vladivostok, territories of advanced development, Free port of Vladivostok, seaport, international cooperation, humanitarian features

For citation: Burlakov V. A., Voronenko A. K., Kirbitova S. V., Loboda O. V., Panacheva A. S., Samoilenko P. Yu., Smirnov S. M., Khuziyatov T. D. 30 years of open status of Vladivostok: trends and prospects // Ojkumena. Regional researches. 2022. No. 4. P. 43–55. <https://doi.org/10.24866/1998-6785/2022-4/43-55>

В сентябре 1991 г. (Указ Президента РСФСР от 20.09.1991 г. № 123) был отменен статус Владивостока как закрытого города, который сохранялся про-

должительное время на закате советского периода. Снимались ограничения на посещение города иностранными гражданами, и разрешался заход иностранных судов в порты города. Данное событие совпало с процессом бурных политических преобразований в стране и наметило основной тренд развития Владивостока на ближайшую перспективу.

Данный круглый стол, прошедший 12 сентября 2022 г. на базе Приморского отделения Российского общества политологов, был посвящен анализу тех изменений, которые произошли с Владивостоком за период с сентября 1991 г., а также определению будущих перспектив и трендов развития города. В роли ведущего круглого стола выступил П.Ю. Самойленко.

Самойленко П.Ю.: На сегодняшний день остается достаточно дискуссионным вопрос о функционировании территорий опережающего социально-экономического развития и свободного порта Владивосток. Дело в том, что де-факто уникальные преференциальные режимы для участников внешнеэкономической деятельности – ТОРы, ТОСЭРы, СПВ и САР на острове Русском – действительно работают, однако к массовому притоку иностранных инвестиций они не привели даже в период до начала проведения СВО на Украине и массового введения против России западных санкций. Теперь же ситуация усложнилась еще больше. Поэтому говорить о том, что эти режимы себя оправдали, сегодня преждевременно. Вместе с тем если посмотреть в исторической ретроспективе, то, по сути, это очередная, и безуспешная, попытка придать Владивостоку статус открытого города-порта и центра международного сотрудничества со странами АТР, как минимум – со странами Северо-Восточной Азии. Фактически сегодня мы находимся в ситуации постепенного развития концепции "Восточного вектора", которая в силу внешнеполитической конъюнктуры и внутренних проблем "буксует". Однако нельзя в то же время отрицать, что это активная попытка придать импульс развитию российского Дальнего Востока, создать новые условия для развития региональной экономики. В сравнении со многими другими территориями ДФО южное Приморье сегодня выглядит более предпочтительно, так как налицо пусть и медленное, но развитие экономики, к примеру, в таких секторах, как жилищное строительство. Полагаю, что в нынешних условиях необходимо создавать дополнительные драйверы, которые бы помогли существенно активизировать действие преференциальных экономических режимов в условиях санкционного давления. По-видимому, базисом должны быть какие-то новые, уникальные преференции для иностранных инвесторов и иных интересантов в сфере внешнеэкономической деятельности.

Уважаемые коллеги, можно ли, на Ваш взгляд, рассматривать ТОРы и СПВ в качестве преемников "открытых режимов" прошлого, оправдали ли они себя?

Хузиятов Т.Д.: Нормативно-правовые акты о ТОР и СПВ, конечно, стимулировали интерес отечественного и зарубежного бизнеса к Дальнему Востоку в целом и Владивостоку в частности. В этом смысле можно утверждать, что ТОР и СПВ себя оправдывают – упрощенно говоря, с ними лучше, чем без них.

В то же время успехи пока ограничены. Во-первых, потому что "возраст" ТОР и СПВ – всего 7 лет, это не так много для разработки и реализации инвестиционных проектов. Во-вторых, количество инвестиционных идей и проектов в рамках ТОР и СПВ еще не переросло в качество развития соответствующих территорий в частности и Дальнего Востока в целом, и на это тоже нужно время как минимум. В-третьих, крупных инвесторов здесь немного, потому что емкость внутреннего рынка Дальнего Востока сравнительно невелика, соответственно, инвесторы должны иметь рынки сбыта за пределами региона, а логистически это не всегда рационально.

Появление все большего числа разнородных преференциальных режимов на территории Дальнего Востока подводит к мысли о желательности создания единого открытого режима с простыми, равными и понятными для бизнеса условиями на территории всего Дальнего Востока (ДФО).

Бурлаков В.А.: На Дальнем Востоке уже имелся опыт создания и функционирования подобной зоны, а именно свободной экономической зоны "Находка". Нельзя сказать, что данный опыт был успешным. Недостаточно

четкая специализация СЭЗ и невнятный правовой режим свели на нет все благие начинания.

Новое обращение к идее свободных экономических зон призвано стимулировать социально-экономическое развитие территорий Дальнего Востока. Из трех предложенных типов СЭЗ (территории опережающего социально-экономического развития, Свободный порт Владивосток и Специальный административный район на острове Русский) непосредственно Владивосток затрагивают СПВ и САР Русский.

СПВ представляет собой, по сути, свободную экономическую зону транспортно-промышленной специализации. Официальной целью стало расширение трансграничной торговли, развитие транспортной инфраструктуры и включение Приморского края в глобальные транспортные маршруты. Слабыми местами СПВ стали: слишком большая территория, на которую распространялся режим "свободного порта", отсутствие экономического прогноза, ограниченность в определении резидента порта, неясные полномочия управляющих органов. Это пока не позволило данному режиму заработать в полную силу.

С введением против России жестких международных экономических санкций перспектива деятельности СПВ остается туманной. Ясно, что на данном этапе иностранные инвесторы, скорее всего, минимизируют свою активность. Однако в перспективе свободный порт может стать действенным механизмом взаимодействия с иностранным капиталом даже в условиях санкционного режима.

Интересно, что САР Русский в новой международной ситуации, наоборот, оказался более востребованным. На начальном этапе создания он имел скорее политическое значение. Однако сейчас САР приобрел характер своеобразного внутреннего офшора, позволяющего минимизировать риски международных санкций для российского бизнеса.

В целом можно констатировать, что до недавнего времени введенные режимы СЭЗ не оказали существенного воздействия на развитие экономики Владивостока, но в перспективе в новых международных реалиях они могут сработать.

Лобода О.В.: На сегодняшний день можно с уверенностью говорить, что с провозглашением политики "Разворота на Восток" было положено начало для формирования оптимальных условий развития как бизнес-среды ДФО, так и самого региона. За достаточно короткий срок была создана инфраструктура институтов по обеспечению функционирования ТОР и СПВ, отличающаяся оригинальной архитектурой, обеспечивающей достижение ключевых показателей эффективности их деятельности в рамках достижения целей ускоренного социально-экономического развития Дальневосточного федерального округа. Большинство созданных ТОР и СПВ прошли начальный этап развития (5–6 лет) и стали вносить вклад в развитие ДФО. Можно уверенно говорить, что такие режимы сегодня работают, хотя и существует ряд важных проблем в реализации операционной деятельности их участников. В действующих санкционных условиях роль этих режимов приобретает возрастающее значение, так как вектор внешнеэкономической политики России смещается с Запада на Восток. Полагаю, что дальнейшее совершенствование этих режимов должно идти по пути формирования большего объема гарантий для инвесторов, механизмов обеспечения их законных прав и интересов, снижение бюрократических барьеров при взаимодействии с органами государственного управления с использованием максимально прозрачных административно-правовых инструментов.

Кирбитова С.В.: Стоит обратиться к результатам авторитетного экспертно-аналитического исследования, проведенного в 2021 г. Счетной палатой Российской Федерации. На основе данных об объемах привлеченных инвестиций и созданных рабочих мест можно сделать вывод о том, что в части инвестиционной (экономической) эффективности "открытые режимы" вносят ощутимый вклад в экономику региона. Так, в 2021 г. доля привлеченных институтом развития инвестиций составила 20,6% к совокупному показателю по региону. А количество созданных рабочих мест (социальная эффективность) увеличилось всего на 1% (38,3 тыс. к 4006,6 тыс. рабочих мест). Это объясняется тем, что резидентами в основном выступают представители малого и

среднего бизнеса. Развитие ТОР также способствует росту инфраструктурной обеспеченности. Темпы роста уровня социально-экономического развития муниципальных образований (МО), в которых действует режим ТОР, выше, чем в МО без ТОР.

К проблемным сторонам следует отнести следующие:

- несогласованность инфраструктурных мощностей ТОР и инвестиционных проектов;
- слабое внимание к наукоемким, инновационным и другим приоритетным отраслям в структуре экономики ДФО, традиционная специализация инвестиционных проектов.
- незначительная доля привлеченных иностранных инвестиций в рамках ТОР.
- Режимы СПВ и ТОР дают положительный эффект, в частности, относительно территорий их локации, но для того, чтобы эффект был не только пролонгирован, но и масштабирован, необходимо решать отмеченные выше проблемные вопросы функционирования этих режимов. Эффект функционирования САР Русский пока незначительный и не решает поставленные задачи, такие как широкое привлечение капиталов и инвестиций в РФ, возврат в страну ушедших в иностранные оффшоры капиталов, инфраструктурное развитие территории САР.

Самойленко П.Ю.: На сегодняшний день Владивосток, с одной стороны, позиционируется как площадка для международного диалога с ведущими экономикой АТР, свидетельством чему является формат Восточного экономического форума (ВЭФ), с другой – город пока слабо интегрирован в азиатское экономическое пространство с точки зрения присутствия здесь иностранного бизнеса, устойчивых хозяйственных связей с флагманскими корпорациями ведущих экономик Тихоокеанской Пацифики. Большое значение также имеет проведение различных мероприятий с участием консульского корпуса и бизнеса, находящегося во Владивостоке, которые были бы посвящены отраслевой проблематике бизнеса и внешнеэкономической деятельности – к примеру, вопросам международной логистики, инвестиционным аспектам, производственным проектам, агро-тематике и так далее. На сегодняшний день такие форматы в регулярном ключе практически отсутствуют, что существенно снижает значение Владивостока как центра международного делового сотрудничества России в АТР, поскольку страдает реальное наполнение международного сотрудничества.

Уважаемые коллеги, реализован ли современный потенциал Владивостока как центра международного сотрудничества России в АТР?

Бурлаков В.А.: С момента своего "открытия" Владивосток всегда позиционировался в качестве центра сотрудничества России со странами АТР. В 1990-е годы прошла волна побратимств Владивостока с городами разных стран региона. Очень быстро открылось значительное количество консульств иностранных государств, главным образом азиатских. Стали налаживаться морские, авиационные и сухопутные сообщения с близлежащими странами. Кульминацией явился саммит АТЭС 2012 г.. С 2015 г. хорошей площадкой стимулирования внешнеполитической и внешнеэкономической деятельности стал Восточный экономический форум.

Однако восточное направление внешней политики современной России никогда не было приоритетным. Экономические контакты со странами Азии также занимали подчиненное положение. Причин этому несколько. Во-первых, традиционные центры мировой экономики находились в Западной Европе и Северной Америке. Значение Восточной Азии до недавнего времени оставалось небольшим. Во-вторых, ресурсоориентированность внешней экономики России диктовала западное направление экспорта как более рентабельное по многим показателям. И в-третьих, политическая нестабильность восточноазиатского региона создавала дополнительные риски.

Вместе с тем сегодня мы наблюдаем серьезные изменения в международной политической ситуации. С одной стороны, экономическая роль государств Восточной и Юго-Восточной Азии за последние двадцать лет заметно усилилась. Нарастили вес Китай и Индия, став сильными конкурентами традиционным экономическим центрам. Громко заявили о себе новые экономические игроки (Вьетнам, Малайзия, Индонезия).

С другой стороны, режим экономических санкций против России, по сути, ограничил возможности широкого взаимодействия страны с западными партнерами.

В этой ситуации переориентация на восток и расширение экономических связей с теми странами Восточной, Юго-Восточной и Южной Азии, которые отказались поддержать антироссийские меры, является жизненной необходимостью. Владивосток в этом случае становится наиболее удобной площадкой развития таких связей.

Хузиятов Т.Д.: Это такой довольно длительный процесс с большим числом факторов, некоторые из которых не поддаются контролю на уровне города и края. Например, если город не связан множеством регулярных авиарейсов с зарубежными городами, какой же он центр международного сотрудничества?

Паначева А.С.: За тридцатилетний период развития Владивостока как открытого города можно отметить значимые тенденции в становлении международного центра сотрудничества АТР: проведенный саммит АТЭС-2012, с 2015 г. действует ФЗ "О свободном порте Владивосток", проводится ежегодный Восточный экономический форум (ВЭФ), международный кинофестиваль "Меридианы Тихого" и другие туристические, спортивные, научные мероприятия с участием стран Азии, Северной и Южной Америки, что позитивно сказалось на инвестиционном имидже города, увеличении туристического и грузопотоков.

Владивосток стал известен во многих странах АТР как в экономическом, так и в культурном, и образовательном отношениях.

Пандемические ограничения перевели формат взаимодействия в онлайн-режим, а напряженная внешнеполитическая ситуация значительно сократила количество стран-партнеров. Поэтому перед Владивостоком стоит задача поиска новых путей взаимодействия и новых партнеров не только из АТР.

Лобода О.В.: Думаю, что в части позиционирования Владивостока как центра делового сотрудничества России в АТР еще предстоит сделать очень многое. В реальности нужны активные шаги, направленные на усиление статуса города, увеличение здесь реального присутствия передового азиатского бизнеса. Очевидно, что одной из нереализованных на сегодня в этом отношении возможностей является решение проблем безопасности современного бизнеса и защиты его интересов по самому широкому кругу вопросов. Это могли бы быть вопросы защиты интересов правообладателей и интеллектуальной собственности, торговых марок, которые все более остро встают при продвижении российских товаров на рынки АТР. Однако, учитывая геополитический аспект позиционирования РФ в мировом экономическом пространстве, целесообразным представляется вариант концентрации на текущих вопросах формирования современной инфраструктуры: транспортной, цифровой, коммунальной, культурной и т.д.

Конечно, хорошо, если статус столицы ДФО будет подкреплён, к примеру, и статусом города федерального значения, но это уже тема для совсем другого весьма серьезного разговора.

Кирбитова С.В.: 2022 год можно считать годом начала второй волны поворота России на Восток. Первая волна была в период 2014–2016 гг. Владивостоку, получившему согласно Указа Президента России от 13 декабря 2018 г. статус столицы ДФО, в сложившихся условиях бесспорно должна быть отведена роль центра международного сотрудничества. Для решения этой задачи у города есть все предпосылки: территориальные (приграничное положение и выход к морю), таможенно-логистические (деятельность Дальневосточного таможенного управления и Владивостокской таможни, близость международных транспортных коридоров "Приморье-1" и "Приморье-2", Транссибирская железнодорожная магистраль, морские порты, федеральная автомобильная трасса М-12, международный аэропорт), институциональные (ежегодно проводимые Восточный экономический форум и Тихоокеанский туристический форум, режим СПВ, САР на острове Русский, деятельность нескольких генеральных консульств и почетных консулов, побратимские связи с 18 городами мира). Указанные факторы способствуют усилению потенциала Владивостока как центра международного сотрудничества. Это также подтверждают официальные данные итогов проведения самого значительного для Дальнего

Востока международного мероприятия – Восточного экономического форума. Несмотря на продолжающуюся ковидную изоляцию Китая и напряженность геополитической ситуации из-за событий на территории Украины, интерес к ВЭФ не ослабевает.

Это значит, что Владивостоку присущ значительный потенциал как центра международного сотрудничества, но при условии дальнейшего инфраструктурно-институционального развития.

Самойленко П.Ю.: Логистические перспективы Владивостока представляются достаточно оптимистичными. Статистика свидетельствует о стабильности грузопотоков как через крупные морские порты региона, так и через наземные пункты пропуска. Кроме того, наблюдается явный тренд на увеличение грузообработки высокомаржинальных грузов, то есть нефтепродуктов и контейнеров, при сохранении экспортного потока традиционных для региона транзитных сырьевых грузов – угля, леса, металла. К примеру, за последние годы только в пределах Владивостока появилось несколько новых контейнерных терминалов, проектируются и строятся другие подобные объекты. Все это свидетельствует о высоком потенциале агломерации в части развития именно этой отрасли экономики. Основной перспективой для региона является дальнейший переход от количества к качеству транзитной грузовой номенклатуры – в пользу увеличения объема контейнерных перевозок, а также развитие местных производств в рамках ТОРов и иных преференциальных режимов и появление устойчивого экспортного потока из региона товаров местного (регионального) производства с высокой добавленной стоимостью. Кроме того, морская портловая составляющая несет традиционно высокий имиджевый потенциал для региона, возможности позиционирования Владивостока и Находки как крупных международных транспортно-логистических хабов. Антироссийские западные санкции 2022 г. расширяют перспективы увеличения транзита грузов на евроазиатском направлении, что является дополнительным триггером для развития территории.

Уважаемые коллеги, по вашему мнению, есть ли будущее у Владивостока как морского порта и крупной агломерации на Дальнем Востоке России?

Смирнов С.М.: Прошлое, настоящее и будущее Владивостока неразрывно связано с портовой деятельностью и флотом. Без выполнения этих функций город просто не смог бы состояться и тем более стать "Окном России на Восток".

Сегодня в условиях жесткого санкционного давления и необходимости перестроить национальную систему экспортно-импортной логистики на Восток основной акцент в развитии порта и города Владивосток должен делаться на их объединенном потенциале и выполнять следующие функции с точки зрения развития экономического пространства с участием транспорта:

- порт как субъект бизнеса является крупным налогоплательщиком и работодателем;

- порт как точка пересечения границы для товаров и пассажиров, как инструмент обслуживания экономики может генерировать вторичные обороты, значительно превышающие собственные, стимулируя развитие экономики за своими пределами и за пределами города. Так, введение режима Свободного порта позволило начать невиданное ранее массовое строительство современного жилья во Владивостоке;

- порт для города, имеющего островные территории, не может не быть важным и необходимым объектом инфраструктуры, обеспечивающим связь морскими линиями коммуникаций.

Суммируя названные функции, можно сказать, что порт – это, возможно, основной реально работающий инструмент развития социально-экономического пространства Большого Владивостока.

Взаимоотношения порта и города Владивостока в силу ряда объективных, (особенности рельефа и географического положения) и субъективных причин нельзя назвать безоблачными и продуктивными.

Внешнеполитическая ситуация не оставляет России иного выбора, кроме как нарастить и частично переориентировать основные экспортно-импортные потоки на Восток. Поэтому значение порта Владивосток будет только возрастать, а с ним и нагрузка на портовую и городскую инфраструктуру. При

этом грузопотоки, проходящие через порт Владивосток, достаточно дифференцированы:

- "местные" грузы;
- грузы, являющиеся транзитными по отношению к Владивостоку;
- грузы, произведенные в других регионах РФ, перевозимые в удаленные северные территории Дальнего Востока и Арктического побережья ("Северный завоз");
- транзитные грузы иностранных владельцев, следующие в режиме международного транзита.

Из перечисленных сегментов, только транзит несколько снизил свое значение в последние годы. В среднесрочном периоде, по отношению к порту Владивосток, его перспективы остаются неопределенными, так как зависят от внешних внеэкономических факторов. Остальные сегменты грузовой базы, безусловно, показывают тенденции роста, в том числе на долгосрочный период. Рост грузовой базы стимулирует предложение транспортных услуг, в результате сегодня мы наблюдаем последствия тесного срачивания порта, транспортно-логистических центров и самого города, вызвавшее взаимные ограничения в развитии.

Вороненко А.К.: Как развить соседство города и порта? Во-первых, нормально работающая транспортная система является залогом успеха для стратегического развития агломераций во всем мире. В первую очередь, это развитие инфраструктуры. Это касается не только строительства вылетных автомагистралей, но и развития железнодорожных коммуникаций. Кроме того, представляется необходимым комплексное развитие транспортной сети, а также расширение хинтерланда (прибрежной зоны) порта не в ущерб интересам жителей Владивостока.

Во-вторых, разделение грузовых и пассажирских потоков – технологически и территориально.

В-третьих, повышение экологических стандартов: переработка угля в пределах городской черты должна быть полностью запрещена, следует обратить внимание не только на вопросы выбросов от транспорта, загрязнения воды и почвы, традиционно контролируемые госорганами, но и вопросы шумового и визуального загрязнения.

Для современного Владивостока ключом к успеху может быть, к примеру, создание новой портовой инфраструктуры (или перенос части существующей) на побережье Уссурийского залива с соответствующей модернизацией дорожной сети по восточному побережью полуострова Муравьева-Амурского. Это, кстати, способствовало бы разгрузке уже сейчас не справляющейся автодорожной сети вдоль Амурского залива. Вероятно, здесь стоит отметить нерациональное территориальное планирование со стороны города. Создание же городов-спутников вблизи побережья Амурского залива без соответствующего радикального увеличения пропускной способности транспортных коммуникаций может привести к транспортному коллапсу, причем совершенно не по вине морского порта.

Поэтому мы, как представители транспортной отрасли, смотрим на будущее нашего города и его неотъемлемой части – морского порта – с осторожным, но уверенным оптимизмом.

Кирбитова С.В.: Возвращаясь к вопросу будущего Владивостока как морского порта можно однозначно говорить о наличии высокого потенциала его развития в силу роста роли дальневосточных портов в современных условиях жестких ограничений со стороны западных стран.

В марте 2022 г. о приостановлении отношений с Россией объявили 9 из 11 глобальных компаний, занимающиеся контейнерными перевозками, среди которых такие, как датская компания Maersk, швейцарско-итальянская MSC (Mediterranean Shipping Company), французская CMA CGM, на долю которых приходится около 50% рынка перевозок. К перечисленным компаниям присоединились также немецкая Hapag-Lloyd, тайваньская Yang Ming и другие. Ограничили прием отправок южнокорейская HMM (Hyundai Merchant Marine) и японская ONE (Ocean Network Express). Особенно в сложившихся условиях пострадали балтийские морские порты.

В условиях вводимых санкций и значительных ограничений торговых отношений со странами Запада резко возрос спрос на поставки из Китая, а

также Турции и Арабских Эмиратов, что вызвало вторую волну поворота России на Восток и перенос акцента на дальневосточный регион.

Также стоит отметить, что грузооборот морских портов Дальневосточного бассейна за семь месяцев 2022 г. в годовом выражении снизился на 0,9%, тогда как по Владивостоку этот показатель вырос на 7,2%. На контейнерном обороте Дальнего Востока в меньшей степени сказался и уход международных транспортных компаний.

Однако стоит обратить внимание на проблемы, ограничивающие потенциал Владивостока как морского порта. Самыми актуальными являются неготовность транспортно-логистической инфраструктуры региона к резкому росту товарооборота, а также недостаточность материально-технической базы.

С целью решения проблем и развития потенциала порта на долгосрочную перспективу стоит прорабатывать такие вопросы, как развитие самой терминальной базы портов, проработка логистики портов, размещенных в населенных пунктах, развитие технологии сухих портов, создание автомобильной и железнодорожной инфраструктуры. Все перечисленные мероприятия требуют значительных инвестиций, и в силу этого без государственной финансовой и институциональной поддержки не обойдутся.

Развитию потенциала Владивостока способствует активная деятельность и переориентация самих транспортных компаний. Так, взамен ушедшим контейнерным линиям были заключены договоры с компаниями из стран АТР: HEUNG-A LINE, SITC, GFL, Reel Shipping, Zhonggu Shipping Group и OVR Shipping Co и др. Продолжается сотрудничество с такими крупными судоходными компаниями, как южнокорейская Sinokor (маршруты Пусан–Циндао–Владивосток) и китайская SITC (Китай, Корея, Вьетнам – Владивосток).

Таким образом, можно смело сделать заключение, что потенциал у Владивостока как морского порта объективно высок, но в то же время существенно ограничивается системными проблемами стратегического характера, которые необходимо выводить в приоритетные общенациональные планы развития дальневосточного региона.

Хузиятов Т.Д.: Владивосток как крупный по российским меркам морской порт, несомненно, будет развиваться. Станет ли он крупной агломерацией – вопрос гораздо более сложный, потому что и здесь есть факторы, неподконтрольные уровню города, края или министерства.

Паначева А.С.: Владивосток как морской порт сыграл значимую роль в истории российского государства. С получением статуса порто-франко (свободного порта) в 1862 г. Владивосток стал "воротами России на Тихом океане". Быстрый экономический подъем города в этот период до сих пор считается образцом экономического реформирования.

За последние десятилетия владивостокские морские порты модернизировались, проведены реконструкции причалов, расширена территории и т.д. Однако основные проблемы, тормозящие темпы обновления, не решены, одна из них: логистическая и транспортная доступность портов, автодорожная инфраструктура.

Крупного складского терминала во Владивостокском порту не создано, автомобильная и железнодорожная инфраструктура не реконструирована, что не позволяет серьезно увеличить пропускную способность грузопотока в короткий срок, а в связи с политической торгово-экономического поворота на Азиатско-Тихоокеанский рынок формирует запрос о новых портах с высокой пропускной способностью и наличием железнодорожной и автомобильной транспортной доступности: порт Восточный, Зарубино, Суходол, куда спешно строятся железнодорожные пути.

Если анализировать процесс вхождения порта Владивосток в конкурентную среду с портами Китая, Японии, Республики Корея и других стран, то Владивостокский порт не обладает необходимыми конкурентными преимуществами: развитой логистической и транспортной инфраструктурой, современным технологическим оборудованием, низкими тарифами на грузоперевозки и т. д. Существующие налоговые и административные преференции в рамках СПВ не дали необходимого импульса для реконструкции Владивостока как города международного уровня.

Низкий интерес к СПВ со стороны иностранных инвесторов говорит о том, что потенциальная выгода от предложенных льгот пока не перевешивает существующие риски.

Бурлаков В.А.: Значение Владивостока как морского порта вряд ли изменится в ближайшее время. На город замыкаются транспортные коммуникации, порт четко инкорпорирован в транспортную систему страны. Вопрос в другом – насколько может измениться значение порта в новой системе торгово-экономических отношений со странами Восточной, Юго-Восточной и Южной Азии.

В последние десять лет наблюдалась в целом положительная динамика изменения объема грузооборота Владивостокского порта. В этом году прогнозируется весьма существенное сокращение грузооборота. Связано это в первую очередь с тем, что с российскими портами отказались сотрудничать крупные морские перевозчики. Кроме того, санкционные запреты, наложенные на целый ряд товаров, существенно сокращают объемы поставок.

Однако это касается главным образом балтийских и черноморских портов России. Дальневосточные порты, и Владивосток в том числе, скорее всего, выйдут с наименьшими потерями. Однозначные выводы делать пока рано, но если это правда, то можно предположить, что возобладала тенденция частичной переориентации российского грузопотока на восточное направление. Косвенным подтверждением этого может служить то, что большинство азиатских стран не намерены свертывать торговые отношения с Россией. А те страны региона, которые присоединились к антироссийским санкциям, ориентированы на минимизацию их негативного влияния на торговлю.

Владивостокский порт в этой связи становится одним из важных компонентов новой логистической инфраструктуры. Однако формирование этой новой логистической системы возможно только в условиях стабильной международно-политической ситуации. Пока стабильность не достигнута, говорить о перспективах сложно.

Самойленко П.Ю.: Туризм, миграция, бренды местного производства и так далее – по сути, в этом отношении здесь существуют достаточно большие и пока еще нереализованные возможности. Прежде всего, это полномасштабное развитие въездного туризма, создание полноценных туристических маршрутов, уходящих из Владивостока в "глубинку" Приморского края – включая использование потенциала комплекса фортификационных сооружений "Владивостокская крепость", экологического туризма. Большое значение имеет создание "пула" известных товаров регионального производства, которые повышали бы известность территории далеко за ее пределами и позволяли бы позиционировать регион, создавать его бренд. На сегодняшний день таких товаров практически нет, хотя, учитывая восточную специфику наших соседей, огромный потенциал есть, к примеру, у производства продукции из дикоросов уссурийской тайги – продуктов питания, биологически активных добавок, лекарств. Большое значение имеет международное образование, которое во Владивостоке сегодня также развивается медленнее, чем хотелось бы. Полагаю, что еще один потенциально очень сильный драйвер местного и регионального развития – гуманитарные связи с городами-побратимами.

Коллеги, насколько не реализован такой потенциал развития, как гуманитарные особенности Владивостока – туризм, миграция, известные товары местного производства и прочее?

Бурлаков В.А.: За прошедшие с момента "открытия" Владивостока тридцать лет данная сфера представляется наименее развитой. Это при том, что потенциал развития туризма, сферы высшего образования, науки и тому подобного имеется колоссальный. Конечно, в вопросе реализации данного потенциала города следует различать то, что связано с общими социально-экономическими тенденциями развития страны и то, что непосредственно зависит от усилий местных властей и предпринимательского сообщества. Однако нельзя отделаться от мысли, что местные власти во многом самоустранились от данных проблем и оставили все на самотек. Исключением является только игорная зона "Приморье". Но и это исключительное преимущество региона не было бы реализовано без стимулирования из центра.

Данная сфера – будь то туризм, образование или брендинг – требует значительных долгосрочных капиталовложений без очевидных быстрых

выгод. В таких условиях бизнес не торопится рисковать, а местная власть не может осуществить полноценного планирования и сформировать долгосрочную рабочую программу.

Лобода О.В.: Как мне кажется, к числу таковых мы можем отнести, прежде всего, возможности международного образования здесь. Несмотря на то, что количество иностранных студентов в вузах Владивостока постепенно растет, мы сегодня не можем выделить какие-то "фирменные" направления подготовки и специальности, которые были бы "визитными карточками" образования, привлекательными для иностранцев. Неочевидны и те компетенции, которые формируются в рамках вузовской подготовки с точки зрения развития региона как центра международного гуманитарного сотрудничества. К примеру, насколько сегодня обеспечены кадрами такие отрасли, как туризм, международная торговля, промышленность и производство? Каковы возможности развития медицинского туризма? Как мне кажется, во многом это связано как с недостаточностью подготовки и отсутствием единых подходов в этом вопросе, так и с нереализованностью именно гуманитарного потенциала города. В этом отношении важна его взаимосвязь с другими территориальными образованиями региона, интересными для иностранцев. Ведь такой работы, к примеру, в части создания единых туристических маршрутов, формирования единой инфраструктуры, "заточенной" под иностранный бизнес или же под иностранного потребителя, в южном Приморье пока не заметно.

Паначева А.С.: Разработанный и узнаваемый бренд для территории, привлекающей туристов и инвестиции, имеет огромное значение, об этом написано и сказано достаточно много, не стоит повторяться. Есть понимание этого и у руководящих структур дальневосточных регионов и Владивостока. Владивосток обладает набором уникальных исторических, туристических мест, теплым бархатным сезоном, гастрономической "изюминкой" – блюдами из морепродуктов. В связи с коронавирусными ограничениями выезда за границу, западными санкциями, с 2020 г. внутренний туристический поток значительно увеличился, что способствует быстрому распространению впечатлений о городе, товарах и услугах. Для формирования узнаваемого имиджа города необходимы отзывы о благоприятных условиях проживания (апартаменты, гостиницы, хостелы), транспортной доступности туристических мест (в том числе отсутствие транспортных заторов, что для Владивостока – негативная "визитная карточка"). В целом для Владивостока в сложный современный период есть большие перспективы для закрепления на внутреннем рынке туристических услуг. Для продвижения на международный рынок период не самый благоприятный, но есть возможности взаимодействия с дружественными странами Азии.

Самойленко П.Ю.: Фактически на сегодняшний день вопрос о создании "Нового Владивостока" и формировании единой агломерации в рамках объединения Владивостока, Артема и планируемого города "Спутник", который в июле 2022 г. получил еще одно название – "Новый Владивосток", остается не до конца понятным. Выдвинута общая идея, определяющая некоторые условия для расширения объемов жилищного строительства в рамках южного Приморья. Вместе с тем на сегодняшний день непонятными остаются как экономические основы такого проекта, так и технические возможности его исполнения. В частности, заявлено о том, что новый город будет иметь население около 300 тысяч человек, что сопоставимо с населением двух крупнейших после Владивостока городов Приморского края – Находки и Уссурийска – вместе взятых. Кроме того, непонятно, кто же будет составлять "ядро" населения этого нового города – если это будут работники ТОРов в Надеждинском районе, то какие гигантские промышленные объекты там планируется создать? Каков будет средний размер дохода работников, если они должны позволить себе покупку новой недвижимости, стоимость которой в регионе и без того бьет рекорды? И еще один немаловажный вопрос – кто будут все эти люди – переселенцы из других муниципальных образований Приморского края, из соседних регионов Дальнего Востока, с запада страны, или это будут иностранные гастарбайтеры? Есть еще и много других аспектов, которые важны, если вести речь о реализации столь масштабного и концептуального проекта. К примеру, это практическое отсутствие крупных производств стройматериалов в пределах региона, дефицит рабочей силы для массового жилищного строительства.

Все это важно, поскольку напрямую касается практической выполнимости проекта даже в условиях экономической его обоснованности, хотя и с ней не все ясно. Поэтому, пока на официальном уровне не даны ответы на эти концептуальные вопросы, указанный проект выглядит как просто идея, красивая и в определенной мере дерзкая, но маловероятная с точки зрения воплощения в близкой временной перспективе...

Коллеги, по вашему мнению, перспективы создания города "Спутник" и формирования миллионной агломерации Владивостока – это реальность или очередной "красивый проект"?

Лобода О.В.: Пока создание единой агломерации и "усиление" Владивостока городом-спутником выглядят идеей, которая, на мой взгляд, не имеет четкой детализированной концепции. Безусловно, что в теории, данный проект позволит Владивостоку стать не просто административным центром федерального округа и центром экономического развития, но и единственным на дальневосточных рубежах и в Восточной Сибири мегаполисом-миллионником. Считается, что создание нового города позволит обеспечить высокое качество городской среды, а также доступные цены на жилье. Само строительство позволит привлечь к проекту значительное количество приморских и дальневосточных подрядчиков и это даст импульс развитию экономики и бизнеса региона. Понятно, что такой проект явно подчеркивает озвученные Президентом страны стратегические цели на развитие Дальнего Востока в течение всего XXI в.. Тем не менее, открытым остается вопрос о привлечении человеческого капитала, и не только на период строительства, но и в части ориентиров на оседлость в пределах новой городской среды. А это значит, что уже на стадии планирования проекта необходимо четко понимать критерии целевой группы потребителей нового объекта территориальной инфраструктуры Приморского края. За счет чего, посредством чего, и кем он будет востребован.

Паначева А.С.: Проект создания миллионной агломерации Владивостока был предложен накануне ВЭФ-2021. За прошедший год на многих площадках шло обсуждение целесообразности и возможности создания нового миллионного города в РФ. Главный вопрос сегодня, на мой взгляд, это даже не то, сколько может стоить строительство домов, создание инфраструктуры – дорог, поликлиник, больниц, детских садов, школ, спортивных сооружений и так далее, а почему могут приехать в данный город новые жители? Есть ли здесь хорошая оплачиваемая работа, реализуемые проекты строительства новых предприятий, которые могут решить вопрос применения человеческого капитала. К сожалению, проектов создания предприятий или торговых, финансовых площадок с привлечением большого количества трудовых ресурсов на сегодняшний день нет, поэтому идея города "Спутника" сегодня – это очередной проект, как и идея создания скоростной железнодорожной магистрали "Владивосток – Хабаровск" и другие, интересные, амбициозно-привлекательные проекты ("Большой Владивосток" и т.д.) Еще один факт, показывающий необходимость решения вопроса о трудовой занятости жителей Владивостока – это демографические показатели: с 2012 г. численность постоянного населения г. Владивостока выросла всего на чуть более 6 тысяч человек (данные Приморскстата: на 2012 г. – 622693 чел., на 2022 г. – 629001 чел.), а численность жителей Приморского края неуклонно снижается, в основном, за счет миграции жителей в центральные и южные регионы России.

Бурлаков В.А.: Перспективы создания города "Спутника" или крупной агломерации Владивостока остаются самыми туманными. С одной стороны, данные идеи, высказанные в рамках ВЭФ 2021 г., были подтверждены на ВЭФ 2022 г.. Но, с другой стороны, изменившиеся политические и социально-экономические условия серьезно меняют текущую ситуацию. Сейчас явно не до строительства новых городов.

Но в данном случае во многом ущербна сама идея. Создание города ради города не может привести к положительным изменениям в экономике региона. Город растет и развивается вслед за каким-либо производством или производственным комплексом. Сначала – создание и развитие предприятий или целых отраслей на данной территории, затем – город. Обратный процесс – это пустая трата ресурсов.

При этом без ответа остается главный вопрос – зачем создавать что-то новое, если рядом с проектируемым городом уже существуют Владивосток и Артем. Конкуренция между городами в этом случае неизбежна, а выгоды не очевидны.

Самойленко П.Ю.: Вопрос влияния статуса административного Владивостока на его восприятие в АТР остается достаточно дискуссионным. С момента официального наделения города статусом центра ДФО прошло четыре года, и за этот период, безусловно, произошли определенные изменения, но говорить о том, что эти изменения носят какой-то серьезный, революционный характер, пока преждевременно. Непрост вопрос о том, а каков должен быть город, являющийся центром огромного федерального округа? По таким показателям, как размер агломерации, размер ее населения и степень благоустройства, Владивосток пока явно не дотягивает до такого статуса. С другой стороны, на современном российском Дальнем Востоке Владивосток – это самый крупный и экономически развитый город, международный порт и транспортно-логистический центр, и благодаря этому он изначально отражает в себе черты такого города. Ежегодное проведение ВЭФ во Владивостоке с участием Президента является мощным фактором привлечения внимания к нему в АТР, поэтому сегодня стоит актуальная задача создавать комплексный бренд территории, позиционировать Владивосток как столицу ДФО, как центр международного сотрудничества России в АТР. Для этого предстоит сделать многое – как минимум сформировать привлекательные туристические локации, создать условия для массового производства здесь экспортно-ориентированных товаров, которые прославляли бы регион в пределах АТР. Нужны и успешные кейсы международного сотрудничества во Владивостоке, которые позволили бы сформировать новые черты восприятия города. Варианты такого сотрудничества лежат не только в сфере бизнеса и экономики, но и в гуманитарной сфере, к примеру, в области науки, образования и культуры...

Коллеги, удалось ли изменить роль и восприятие Владивостока в АТР с приданием ему статуса административного центра Дальневосточного федерального округа?

Хузиятов Т.Д.: Мне кажется, за пределами страны Владивосток в наименьшей степени воспринимается, именно как административный центр ДФО, иностранцам это практически ни о чем не говорит. Большой город-порт, транспортный узел, университетский центр – да, а административный центр ДФО – это что? Обывателю это не слишком интересно, а бизнесу может быть интересно только в том случае, если он здесь может найти ответы на все вопросы и решить все возникающие проблемы, не обращаясь в Москву.

Лобода О.В.: По моему мнению, сегодня "статусность" Владивостока существенно не изменилась, есть формальные показатели, такие как перевод сюда из Хабаровска части управленческих структур окружного уровня. Но это "чиновничья" история. Владивосток и до этого решения 2018 г. был самым населенным городом Дальнего Востока и центром экономической активности, крупнейшим портовым городом. Поэтому "приросло" тут пока немного... С другой стороны, совершенно очевидно, что как крупнейшая агломерация Дальнего Востока Владивосток пока выглядит недостаточно достойно – в плане большого количества коммунальных проблем и вопросов благоустройства, отсутствия новых масштабных мероприятий и проектов "окружного уровня". Даже наоборот, такие заявления, как предложение Министра по развитию Дальнего Востока и Арктики Алексея Чекункова на ВЭФ-2022 провести следующий форум в одном из других городов ДФО выглядит как признание недостаточных темпов развития города как столичной локация... Есть и еще один аспект – как центр округа город должен становиться центром генерации идей, планов и концепций общего развития огромного региона, но этого не было в Хабаровске и нет сегодня во Владивостоке...

Бурлаков В.А.: Административные функции города обычно создают дополнительные условия для его развития. К городу неизбежно приковывается внимание, происходит модернизация инфраструктуры, проявляют повышенный интерес деловые круги.

Однако с приданием Владивостоку статуса административного центра Дальневосточного федерального округа не все так однозначно. Во-первых,

процесс переноса функций центра ДФО еще не завершился, и говорить о том, что данный фактор заработал в полную силу, еще рано. А во-вторых, сам статус административного центра федерального округа имеет ограниченную функциональную нагрузку, а потому прогнозировать, насколько данный статус усилит привлекательность города, сложно. Так, на развитие Хабаровска данный статус повлиял в целом незначительно.

В этой связи рассматривать административный статус города в качестве решающего фактора его социально-экономического развития все-таки не стоит.



Информация об авторах

Виктор Алексеевич Бурлаков, канд. полит. наук, доцент кафедры Тихоокеанской Азии Дальневосточного федерального университета, Владивосток, Россия; доцент кафедры гуманитарных дисциплин Владивостокского филиала Дальневосточного юридического института МВД России, Владивосток, Россия, e-mail: burlakov.va@difu.ru

Анна Константиновна Вороненко, аналитик НОЦ МТПЛ Морского государственного университета им. адм. Г.И. Невельского, Владивосток, Россия, e-mail: voronenko@msun.ru

Светлана Валерьевна Кирбитова, канд. экон. наук, доцент кафедры экономической теории и мировой экономики Владивостокского филиала Российской таможенной академии, Владивосток, Россия; доцент кафедры гуманитарных дисциплин Владивостокского филиала Дальневосточного юридического института МВД России, Владивосток, Россия, e-mail: lightdark@mail.ru.

Оксана Витальевна Лобода, канд. соц. наук, доцент кафедры гуманитарных дисциплин Владивостокского филиала Дальневосточного юридического института МВД России, Владивосток, Россия, e-mail: tenderspike@mail.ru

Анна Сергеевна Паначева, канд. полит. наук, доцент кафедры Тихоокеанской Азии Дальневосточного федерального университета, Владивосток, Россия, e-mail: panacheva.as@difu.ru

Петр Юрьевич Самойленко, канд. полит. наук, доцент департамента коммуникаций и медиа и кафедры Тихоокеанской Азии Дальневосточного федерального университета, Владивосток, Россия, e-mail: samoylenko.pyu@difu.ru

Сергей Маратович Смирнов, канд. техн. наук, эксперт НОЦ МТПЛ Морского государственного университета им. адм. Г.И. Невельского, Владивосток, Россия, e-mail: smirnov@msun.ru

Тагир Даутович Хузийатов, канд. экон. наук, независимый исследователь, Владивосток, Россия, e-mail: tagirkh5@hotmail.com

Information about the authors

Viktor A. Burlakov, Candidate of Political Sciences, Associate Professor, Department of Pacific Asia, Far Eastern Federal University, Vladivostok, Russia; Associate Professor, Department of Humanities, Far Eastern Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation (Vladivostok branch), Vladivostok, Russia, e-mail: burlakov.va@difu.ru

Anna K. Voronenko, Analyst, REC MTPL, Maritime State University named after adm. G.I. Nevelskoy, Vladivostok, Russia, e-mail: voronenko@msun.ru

Svetlana V. Kirbitova, Candidate of Economics, Associate Professor, Department of Economic Theory and World Economy, Vladivostok Branch of the Russian Customs Academy, Vladivostok, Russia; Associate Professor, Department of Humanitarian Disciplines, Vladivostok Branch of the Far Eastern Institute of Law and Justice of the Ministry of Internal Affairs of Russia, Vladivostok, Russia, e-mail: lightdark@mail.ru.

Oksana V. Loboda, Candidate of Sociology, Associate Professor, Department of Humanitarian Disciplines, Vladivostok Branch of the Far Eastern Institute of Law Education of the Ministry of Internal Affairs of Russia, Vladivostok, Russia, e-mail: tenderspike@mail.ru

Anna S. Panacheva, Candidate of Political Sciences, Associate Professor, Department of Pacific Asia, Far Eastern Federal University, Vladivostok, Russia, e-mail: panacheva.as@difu.ru

Petr Yu. Samoilenko, Candidate of Political Sciences, Associate Professor, Department of Communications and Media, Department of Pacific Asia, Far Eastern Federal University, Vladivostok, Russia, e-mail: samoylenko.pyu@difu.ru

Sergei M. Smirnov, Candidate of Technical Sciences, Expert, REC MTPL, Maritime State University named after adm. G.I. Nevelskoy, Vladivostok, Russia, e-mail: smirnov@msun.ru

Tagir D. Khuziyatov, Candidate of Economics, Independent Researcher, Vladivostok, Russia, e-mail: tagirkh5@hotmail.com

Поступила в редакцию
(Received) 14.10.2022

Одобрена после рецензирования
(Approved) 12.11.2022

Принята к публикации
(Accepted) 23.11.2022