

УДК 333.02:339.97

СВОБОДНЫЕ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ЗОНЫ И ОСОБЫЕ ПОРТОВЫЕ ЗОНЫ РОССИИ: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ

Норко Н.В.

*ВГУЭС «Владивостокский государственный университет экономики и сервиса», Владивосток,
e-mail: natali3731@mail.ru*

Свободные экономические зоны и свободные порты – очень актуальная тема современных экономических исследований, учитывая принятые Правительством России стратегии развития национальной и региональной экономик. Целью настоящего исследования является общая характеристика проблем и перспектив развития свободных экономических зон (СЭЗ) в России, при этом, особый упор делается на развитие портовых особых экономических зон (ПОЭЗ). В качестве объекта исследования выступает СЭЗ и ПОЭЗ в их теоретическом и практическом выражении, а предметом исследования являются условия и проблемы, сопровождающие развитие свободных зон. В статье приводятся определения СЭЗ и ПОЭЗ, говорится о причинах и целях создания свободных зон и портов, о системе льгот и особом режиме свободной таможенной зоны. Автор считает, что положительный мировой опыт может обеспечить развитие особых портовых зон и на территории России. В статье приводятся примеры уже созданных (действующих) ПОЭЗ в России, обозначены признаки их слабого развития. В качестве особого стратегически значимого проекта приводится создание Свободного порта Владивосток, на развитие которого в Дальневосточном регионе и, в частности в Приморском крае, возлагаются большие надежды.

Ключевые слова: свободные экономические зоны, портовые зоны, свободная таможенная зона, свободный порт, ПОЭЗ Ульяновск, ПОЭЗ Советская Гавань, свободный порт Владивосток

FREE ECONOMIC ZONES AND SPECIAL PORT AREAS IN RUSSIA: PROBLEMS AND PROSPECTS

Norko N.V.

*VSUES «Vladivostok State University of Economics and Service», Vladivostok,
e-mail: natali3731@mail.ru*

Free economic zones and free ports are very popular issue of modern economic research, especially in the condition of strategies which are adopted by Russian Government in national and regional economy development. The aim of this study is general description of the problems and prospects of development of free economic zones (FEZ) in Russia, at the same time, special attention emphasis on the development of port special economic zones (PSEZ). The object of the research is FEZ and PSEZ in their theoretical and practical terms, and subject of study is the conditions and the problems that the development of free zones is accompanied. This article contains the definitions of FEZ and PSEZ, and talks about the reasons of establishment of free zones and ports, the system of exemptions and special free customs zone regime. The author believes that the positive world experience can provide development of special port zones on the territory of Russia. The article gives examples of already existed PSEZ in Russia, marks signs of their underdevelopment. Creation of Free Port of Vladivostok is considered as a special strategically significant project, which development has great expectations in Russian Far East and, in particular, in Primorsky Region.

Keywords: free economic zones, port zones, free customs zone, free port, port special economic zone Ulyanovsk, port special economic zone Sovetskaya Gavan, free port of Vladivostok

В рамках исследования мировых хозяйственных связей свободные экономические зоны представляют собой важный фактор ускоренного экономического роста стран и регионов за счет активизации международного товарооборота, мобилизации инвестиций, углубления интеграционных экономических процессов.

Свободные экономические зоны (СЭЗ) – это часть национального экономического пространства, где используется особая система льгот и стимулов, не применяемая в остальных частях страны. Следует отметить, что применяемые во многих странах экономические правила, рычаги, специальные административные законы отнюдь не освобождают от определенного правового

и хозяйственного режима, а лишь облегчают его, предоставляют льготы, стимулирующие предпринимательство. Фактически государство в этих зонах лишь сокращает масштабы своего вмешательства в экономические процессы.

Для некоторых стран свободные зоны являются особыми: по занимаемой территории, по условиям уровня жизни работников зоны, концентрации производственного потенциала и т.д. Для таких зон больше подходит термин «специальные экономические зоны». Цели создания таких СЭЗ зависят от уровня социально-экономического развития организующих их стран, их стратегических народнохозяйственных планов и других факторов.

Причины и цели создания свободных экономических зон в каждом конкретном случае могут отличаться друг от друга. Так, в промышленно развитых странах, таких как США, Великобритания, Франция, Италия, свободные экономические зоны часто создавались для активизации внешнеэкономических связей, реализации региональной политики, направленной на оживление мелкого и среднего бизнеса в депрессивных районах, выравнивание межрегиональных различий. В этих целях такой категории предпринимателей предоставлялась большая, чем в других районах страны, свобода деятельности и значительные финансовые льготы. Эти программы не имели специальной ориентации на привлечение иностранного капитала [11].

Со сходной целью создавались свободные экономические зоны и в ряде современных развивающихся государств, например, Сингапуре и Китае. Однако, в отличие от промышленно развитых стран в этих государствах упор при создании СЭЗ делался на привлечение иностранного капитала, модернизацию промышленности, повышение квалификации рабочей силы. Так, создав в начале 1980-х гг. условия для привлечения зарубежного капитала в рамках пяти специальных экономических зон (Шэньчжэнь, Чжухай, Шаньтоу, Сямэнь, Хайнань), правительство Китая заложило основу форсированного роста восточных территорий. Главными факторами привлечения иностранных компаний стали упрощенные схемы регистрации, предоставление льгот по ряду налогов для предприятий-экспортеров [6, с. 43].

Традиционно создание свободных экономических зон обусловлено тремя основными причинами:

- наращивание экспортного экспорта и получение на этой основе валютных средств;

- рост занятости региона (страны);

- превращение СЭЗ в полигоны по опробованию новых методов хозяйствования, точки роста национального хозяйства [11].

Создание СЭЗ рассматривается как важное звено в реализации принципов открытой экономики. Их функционирование связывается с либерализацией и активизацией внешнеэкономической деятельности. В СЭЗ экономика имеет высокую степень открытости внешнему миру, а таможенный, налоговый и инвестиционный режимы благоприятны для внешних и внутренних инвестиций.

На территории СЭЗ, как правило, действует режим свободной таможенной зоны, согласно которому, иностранные товары

размещаются и используются в пределах СЭЗ без уплаты таможенных пошлин и налога на добавленную стоимость, а отечественные товары – на условиях, применяемых к вывозу в соответствии с таможенным режимом экспорта с уплатой акциза и без вывозных таможенных пошлин. По предварительным оценкам, общее снижение издержек резидентов СЭЗ может достигать 30% [13, с. 388]. Только путем снижения административных барьеров издержки на реализацию проектов в СЭЗ могут быть понижены на 5-7% в промышленно-производственных и на 3-5% в технико-внедренческих СЭЗ. Это будет достигнуто путем применения принципа «одного окна», когда по всем вопросам, связанным с деятельностью в зоне, инвестор (предприниматель) взаимодействует с возможно меньшим числом органов власти [4]. В международной практике такая таможенная процедура применяется достаточно широко, поскольку, по своей сути, представляет собой особую модель взаимовыгодного сотрудничества государства и участников внешнеэкономической деятельности. В целом можно сказать, что существует много административных и налоговых привилегий для субъектов, которые уже создали или только намереваются создать СЭЗ, а именно: отсутствие или снижение налога на прибыль, большая степень экономической свободы, отсутствие пошлин или предоставление льгот на них и т.д. [5, с. 112].

Таким образом, преимущества модели СЭЗ заключаются в предоставлении участнику внешнеэкономической деятельности таможенных льгот и льгот по внутреннему налогообложению, возможности осуществлять свою производственную и иную деятельность на территории свободной зоны, а также продавать свою продукцию на национальном или внешнем рынке. Государство, в свою очередь, получает прямую и косвенную прибыль от привлечения инвестиций как национальных, так и иностранных для развития производства и отдельных видов коммерческой деятельности. Создание свободных зон также способствует развитию торговли, созданию дополнительных рабочих мест, что благоприятно отражается на экономической и социальной сфере [9].

Положительный мировой опыт функционирования свободных экономических зон оказал влияние на принятие в начале 1990-х годов решения о создании на территории нашей страны зон с особыми экономическими условиями функционирования. Первые ОЭЗ зачастую создавались произвольно, без тщательной оценки экономической целесообразности и детального анализа

последствий, под давлением региональных властей. В настоящее время на территории страны могут создаваться четырех типов: промышленно-производственные, технико-внедренческие, туристско-рекреационные, портовые [12, с. 14]. Всего на сегодняшний день в России созданы двадцать особых экономических зон.

Свободные порты (портовые особые экономические зоны, или ПОЭЗ) – разновидность свободных экономических зон, формируемых в морских прибрежных зонах. Широкое распространение портовых СЭЗ подтверждает их важную роль как инструмента развития национальной экономики, способствующего ускорению хозяйственного развития территорий, привлечению внутренних и внешних инвестиций для обеспечения экономического роста.

Свободные экономические зоны портового типа предполагают введение на их территории режима свободной таможенной зоны (СТЗ). Особенности таможенного законодательства России в отношении режима СТЗ на определенной ограниченной территории можно свести к следующему.

Ввоз в СТЗ. Иностранные товары ввозятся в СТЗ без уплаты пошлин и НДС. Отечественные товары размещаются и используются на условиях экспорта без уплаты акциза и вывозных таможенных пошлин. То есть ввоз товаров на территорию свободной таможенной зоны с остальной территории страны фактически приравнивается к экспорту, при этом, товары также считаются помещенными под режим свободной таможенной зоны.

Вывоз из СТЗ. При вывозе иностранных и отечественных товаров (продуктов их переработки), помещенных под таможенный режим СТЗ, с территории зоны на остальную часть территории страны взимаются подлежащие уплате таможенные пошлины и налоги в соответствии с действующим национальным законодательством.

При вывозе указанных товаров за пределы таможенной территории страны ввозные таможенные пошлины, налоги не взимаются, а вывозные таможенные пошлины подлежат уплате в соответствии с таможенным режимом экспорта. То есть режим свободной таможенной зоны ориентирован на экспортные производства, позволяя завозить комплектующие и сырье из-за рубежа без уплаты НДС и таможенной пошлины, а после переработки вывозить либо на территорию России с уплатой НДС и таможенной пошлины, либо за пределы России, но без уплаты НДС и пошлины [10].

Несмотря на то, что деятельность свободных портов направлена в первую оче-

редь на активизацию внешней торговли, от СТЗ выигрывают в конечном счете не только субъекты ВЭД, но и стратегически важные отрасли, такие, как судостроение, судоремонт, транспорт, рыбная промышленность, наука и технологии. Данные отрасли – неотъемлемая часть портового хозяйства и инфраструктуры. Текущие и стратегические планы данных отраслей тесно коррелируют друг с другом и во многом определяют перспективы инновационного развития национальной и региональной экономики [2, с. 101].

Сегодня до 30% российских экспортных грузов переваливается в зарубежных портах, доля контейнерных перевозок в портах России составляет всего 1%, в то время как в мире доля таких перевозок в портах составляет 20%. Так, имея самую большую в мире протяженность морской границы, Российская Федерация пока существенно отстает от ряда морских держав по эффективности портового хозяйства. Транспортные издержки в структуре себестоимости продукции составляют в Российской Федерации около 20%, а в соседних странах, имеющих развитые порты, – не более 8%. В России также крайне слаба техническая оснащенность портов. Поэтому большинство отечественных портов, через которые проходит больше 50% экспорта, находятся на грани своей пропускной способности [8].

В первом российском конкурсе на создание портовых особых экономических зон, объявленного в начале 2008 г., приняли участие 16 регионов, подав 20 заявок, из них 11 на создание СЭЗ на базе морских и речных портов и девять – на базе аэропортов. Из 17 допущенных к участию заявок только три вышли в финал конкурса: на базе аэропортов «Ульяновск-Восточный» и «Емельяново» Красноярского края, а также морская портовая ОЭЗ «Советская Гавань». Было подписано распоряжение на создание двух зон от Хабаровского края и Ульяновской области, где консультантом администраций регионов выступало ООО «Финансовый и организационный консалтинг». Создание СЭЗ на базе аэропорта «Емельяново» отложено в связи с проблемами одного из основных резидентов – ОАО АК «КрасЭйр».

До 2015 в России действовали три особые портовые зоны:

- 1) Ульяновская область, «Ульяновск-Восточный»;
- 2) Хабаровский край, «Советская Гавань»;
- 3) Мурманская область, г. Мурманск.

Для оценки работы этих зон рассмотрим их показатели, представленные Счетной Палатой РФ в сравнении с другими типами ОЭЗ на территории России (таблица).

Наименование ОЭЗ	Количество рабочих мест, созданных резидентами ОЭЗ на территории ОЭЗ по состоянию на:		Численность трудоспособного населения муниципального образования, на территории которого расположена ОЭЗ по состоянию на 01.01.2015 (чел.)	(%)
	01.01.2016 (ед.)	01.01.2015 (ед.)		
ОЭЗ ППТ в Республике Татарстан	5 504	5 052	45 571	11,1
ОЭЗ в Липецкой области	3 070	2 751	26 178	10,5
ОЭЗ в Самарской области	283	206	434 577	0,1
ОЭЗ в Свердловской области	81	48	24 552	0,2
ОЭЗ в Псковской области	4	0	23 033	-
ОЭЗ в Калужской области	443	128	22 864	-
Итого ППЗ	9 385	8 185	576 775	1,4
ОЭЗ в г. Санкт-Петербурге	1 643	966	409 360	0,2
ОЭЗ в г. Москве	2 969	1 062	137 700	0,8
ОЭЗ в Московской области	2 310	1 684	44 704	3,8
ОЭЗ в Томской области	1 623	1 474	12 592	11,71
ОЭЗ ТВТ в Республике Татарстан	0	0	14 228	-
Итого по ТВЗ	8 545	5 186	618 584	0,8
ОЭЗ в Алтайском крае	51	45	14 283	0,3
ОЭЗ в Республике Алтай	15	14	22 829	0,1
ОЭЗ в Республике Бурятия	15	13	14 981	0,1
ОЭЗ ТРЗ в Иркутской области	31	30	64 327	0,1
ОЭЗ ТРТ в Приморском крае	0	0	409 480	-
Туристический кластер	119	111	681 249	-
Итого по ТРЗ	231	213	116 420	0,2
ОЭЗ в Ульяновской области	16	24	6 588	0,4
ОЭЗ в Мурманской области	0	0	214 365	-
ОЭЗ в Хабаровском крае	0	0	24 901	-
Итого по ПОЭЗ	16	24	245 854	0,1
Всего	18 177	13 608	1 557 633	0,9

Показатели создания рабочих мест от деятельности ОЭЗ на территории России. Источник: [3]

На основе таблицы видно, что при практически полном отсутствии новых рабочих мест окупаемость вложений в создание инфраструктуры российских ПОЭЗ не обеспечивается. Остаток бюджетного финансирования по ПОЭЗ «Ульяновск» по проекту Перечня строительства объектов инфраструктуры зоны на 01.07.2014 составляет 11 897 млн руб., в том числе федеральных средств – до 7 555 млн руб. [7].

Что касается других ПОЭЗ, то на сегодняшний день ПОЭЗ в Советско-Гаванском муниципальном районе Хабаровского края не функционирует. В порту не зарегистрированы резиденты ОЭЗ, не выбрана Управляющая компания, мероприятия по проектированию и строительству объектов инфраструктуры ОЭЗ не осуществляются. Также до настоящего времени не утверждены План обустройства и соответствующего материально-технического оснащения ОЭЗ и прилегающей к ней территории, проект планировки ОЭЗ, права на имущество, созданное за счет средств всех бюджетов

и расположенное в границах ОЭЗ, порядок управления объектами недвижимости и объектами инфраструктуры ОЭЗ, Перспективный план развития ОЭЗ.

На фоне таких сведений о деятельности портовых зон очень оптимистично выглядит информация о наделении части города Владивостока в Приморском крае статусом свободного порта. С 12 октября 2015 г. вступил в силу закон № 212-ФЗ «О свободном порте Владивосток». В настоящее время функционирование свободного порта Владивосток (СПВ), равно как и территорий опережающего развития, является вектором региональной социально-экономической стратегии, определяющим совокупность условий функционирования предпринимательских структур в макро- и микромасштабах, со своими общими и специфическими факторами [1, с. 123]. Географическое положение, техническая и экономическая инфраструктура современного порта Владивосток рассматривается как главный элемент осуществления Приморским краем междуна-

родной транспортно-транзитной функции и используется как основа для включения России в международное экономическое пространство Азиатско-Тихоокеанского региона.

Главной задачей СПВ как инструмента эффективного развития территории является развитие экспортно-импортных операций субъектов внешнеэкономической деятельности (ВЭД) и наращивание товарооборота, проходящего через российские восточные порты. Это неизбежно повлечет за собой привлечение новых инвестиций, как от отечественных, так и иностранных субъектов ВЭД, и комплексное развитие портовой инфраструктуры: транспортной, энергетической, коммунальной, инженерной, социальной, инновационной и иной. Иными словами, СПВ является базой для привлечения дополнительных инвестиций, разработки и реализации новых экономических проектов, развития новых производств [5, с. 112].

Таким образом, несмотря на трудности, которые сопровождают российские свободные экономические зоны, особенно портовые, работа по их развитию на уровне страны и регионов продолжается, и, возможно, уже в ближайшем будущем, они выступят в качестве важных локомотивов экономического роста страны.

Список литературы

1. Ворожбит О.Ю., Зубова Н.В., Корень А.В. Структура предпринимательской среды: определяющие факторы // Вестник Тихоокеанского государственного университета. – 2010. – № 4. – С. 121–128.
2. Жилина Л.Н., Красова Е.В. Государственная политика инновационной поддержки российского судостроения: факторы развития, цели и приоритеты // Экономика и предпринимательство. – 2014. – № 1-2 (42-2). – С. 99–104.
3. За 10 лет ОЭЗ так и не стали действенным инструментом поддержки экономики [Электронный ресурс] // Официальный сайт Счетной палаты Российской Федерации. – Режим доступа: http://audit.gov.ru/press_center/news/26369.
4. Зоны особого внимания [Электронный ресурс] // Российская Бизнес-газета. 11.01.2006. № 538. – Режим доступа: <https://rg.ru/2006/01/11/biznes.html>.
5. Красова Е.В., Ма И. Свободный порт Владивосток: условия развития, перспективы, риски // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. – 2015. – № 6 (42). – С. 108–122.
6. Красова Е.В., Цзинь Я., Чжао Л. Неравномерность социально-экономического развития регионов Китая как результат устойчивого роста китайской экономики // Вектор науки Тольяттинского государственного университета. Серия: Экономика и управление. – 2016. – № 2 (25). – С. 42–49.
7. Оценка текущего состояния портовой особой экономической зоны (ПОЭЗ) на территории Ульяновской области по состоянию на 1 июля 2014 г. [Электронный ресурс] // Официальный сайт Министерства экономического развития Российской Федерации. – Режим доступа: http://economy.gov.ru/wps/wcm/connect/45e51f20.../Справка_Ульяновск.docx?..
8. Павлов П.В. Институт особых экономических зон в Российской Федерации: финансово-правовые и организационно-экономические аспекты функционирования: монография / под ред. И.И. Веремеенко. – М.: Магистр, 2010. – 256 с.
9. Свободная таможенная зона [Электронный ресурс] // Официальный сайт информационно-аналитического портала «Таможенная стоимость». – Режим доступа: http://d2374.u24.alta-hosting.ru/show_left.php?b=4&pp=1&idCh=11&idP=17.
10. Таможенный режим в особых экономических зонах (ОЭЗ) [Электронный ресурс] // Официальный сайт информационного портала «Таможенный брокер». – Режим доступа: <http://www.brokert.ru/material/tamozhenny-rezhim-osobyh-zonah-oez>.
11. Фролова Т.А. Мировая экономика. Конспект лекций. Таганрог: Изд-во ТТИ ЮФУ, 2010 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.aup.ru/books/m215/9_3.htm.
12. Фурщик А., Лысенко К.Е. Портовые особые экономические зоны в России, или ПОЭЗ по-русски // Транспорт Российской Федерации. – 2010. – № 2 (27). – С. 12–16.
13. Чернова С.А. Проблемы развития особых экономических зон РФ с позиций формирования общего экономического пространства (ОЭП) с участием России // Наука. Инновации. Образование. – 2007. – № 2. – С. 384–396.