

УДК 334.726(339.944)(334.752)

ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ОСОБЫЕ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ЗОНЫ КАК МЕХАНИЗМ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО И ТЕРМИНАЛЬНО-СКЛАДСКОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ В СИСТЕМЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК

А.Е. Колесников, студент 2 курса магистратуры ФГБОУ ВО «Забайкальский государственный университет»

Т.Н. Кучинская, д.филос.н., канд. полит. наук, доцент, заведующий кафедрой Востоковедения и регионоведения Северной Америки, юридический факультет, ФГБОУ ВО «Забайкальский государственный университет»

Аннотация:

В статье автором рассматривается механизм и особенности формирования и развития особых экономических зон, приводится классификация экономических зон в зависимости от целевой направленности. Рассмотрен современный мировой и российский опыт развития особых экономических зон, а также их разновидности – портово-логистических ОЭЗ. Автором статьи приводится потенциальный список возможных территорий, которых в перспективе могут быть созданы ПОЭЗ.

Ключевые слова: особые экономические зоны, портово-логистические ОЭЗ, международные транспортные коридоры, транспортно-логистическое взаимодействие, внешне-экономическая деятельность

На современном этапе развития мировой экономики и международных экономических отношений особую важность приобретает необходимость поиска наиболее перспективных и эффективных форм внешнеэкономического сотрудничества, которые позволили бы в широком масштабе и с достижением высоких результатов использовать социально-экономический потенциал государств. Процессы усиливающейся глобализации подвигают национальные правительства стран искать способ для наиболее эффективного включения экономики в мирохозяйственные связи в целях продуктивного использования выгод от участия в международном разделении труда. В результате этого возникают различные приоритетные национальные проекты как новые механизмы государственного управления экономикой, которые нацелены на достижение стратегической цели социально-экономического развития страны. Важнейшей их характеристикой является консолидация усилий и ресурсов всех органов государственной власти на решение соответствующего круга задач. Вместе с тем реализация национальных проектов невозможна без наращивания темпов экономического роста и принципиального изменения его качества, без перехода к инновационной экономике, без развития высокотехнологичных отраслей, производства новых видов продукции. Именно в этих целях создаются, так называемые, особые (свободные) экономические зоны. Однако в результате неоднозначностью и многогранностью данной категории вопрос об их целесообразности является открытым и «горячо» обсуждаемым. По мнению одних специалистов, особые экономические зоны позволяют выполнять поставленные руководством страны задачи, реализовывать национальные стратегии, достигать высоких результатов. Другие считают, что данное явление в экономической жизни государства не имеет экономических обоснований. Ввиду чего целесообразность изучения явления особых экономических зон становится очевидной.

На сегодняшний день существует обширное множество трактовок понятия «особые экономические зоны». Так, в понимании экспертов ООН под ОЭЗ понимаются ограниченные районы, представляющие собой часть территории страны с бес-

пошлинным таможенным и торговым режимом, где иностранные фирмы, производящие продукцию, главным образом, на экспорт пользуются рядом налоговых и финансовых льгот. Международной Киотской конвенцией от 18 мая 1973 года «Об упрощении и гармонизации таможенных процедур» ОЭЗ определяется как часть территории страны (анклав), на которой товары рассматриваются как объекты, находящейся за пределами национальной территории по принципу «таможенной экстерриториальности» ввиду чего не подвергаются обычному таможенному контролю и налогообложению. [1] Согласно определению С.Г. Овчинниковой особая экономическая зона в региональной экономике есть отдельная территория страны с определенной целевой направленностью и специализацией предпринимательской деятельности, широким привлечением иностранного капитала и бизнесменов, интернационализацией производства и специфическим экономическим механизмом функционирования, закрепленным специальными нормативными актами. [2] Наиболее расширенной и обобщенной трактовкой является определение, данное З.М.Окрут и Т.П.Данько, которые рассматривают особую (свободную) экономическую зону как суверенную территорию государства (государств), являющуюся составной частью хозяйственного комплекса страны (группы стран) где обеспечивается производство и распределение общественного продукта для достижения определённой конкретной общенациональной интегрированной корпоративной цели с использованием специальных механизмов регулирования общественно-экономических отношений производства и распределения, способных к диффузному расширению и распространению её границ. [3] Согласно Федеральному закону №116-ФЗ «Об особых экономических зонах в Российской Федерации», ОЭЗ – это «определяемая Правительством РФ часть территории страны, на которой действует особый режим осуществления предпринимательской деятельности, а также может применяться таможенная процедура таможенная процедура свободной таможенной зоны» [4].

Вместе с тем, при всем многообразии определений «особой экономической зоны» под ним подразумевается создание хозяйственных анклавов, имеющих выгодное географическое положение, обладающих развитой инфраструктурой и характеризующихся определенной обособленностью в экономическом, политическом, таможенном, валютно-финансовом отношении от остальных территорий государства, имеющих тесную связь с мировым рынком и функционирующих на базе активного привлечения иностранного капитала. Таким образом, ОЭЗ есть один из принципиально новых механизмов в модели международного разделения труда и международных экономических отношений, побуждаемого руководством страны принимать торговые, финансовые, налоговые, административные и иные меры для ускорения перемещения ресурсов из отрасли в отрасль с сохранением и укреплением их сравнительных преимуществ.

Современный мировой опыт развития особых экономических зон свидетельствует о том, что можно классифицировать ОЭЗ на следующие разновидности: торговые, промышленно-производственные, технико-внедренческие и комплексные ОЭЗ. В нашем случае, наиболее интересным по мнению автора, является изучение комплексных особых экономических зон, поскольку именно данная разновидность ОЭЗ подразумевает собой совокупность различных административных, финансовых, бюрократических и иных мер, представляющих собой определенные преференции для участника ОЭЗ. Их функции представляют собой единое целое: и развитие международной торговли, и становление импортозамещающего производства, и развитие финансово-

го рынка, и формирование коммуникаций, и развитие туристического направления предпринимательства.

Международный опыт развития особых экономических зон предъявляет миру обширное количество положительных примеров ОЭЗ как инструмента эффективного экономического развития территорий, как в рамках национальной экономики, так и с выходом на международные рынки посредством реализации и развития внешнеэкономического потенциала территорий. Так, в США особые экономические зоны могут создаваться двух типов – зоны общего и зоны специального назначения, которые в зависимости от целенаправленности могут быть классифицированы на зоны свободной торговли, технопарки и предпринимательские зоны. К перечню преференций, предлагаемых участникам ОЭЗ в США можно отнести уплату таможенных пошлин и налогов только в случае импорта товаров из зоны на территорию Штатов, отсутствие налогообложения и таможенного обложения в рамках ЗСТ, сведение к минимуму административных таможенных формальностей при экспорте и незначительные страховые выплаты при экспорте из зон. Говоря об опыте КНР, отдельное внимание заслуживают зоны высоких и новых технологий, а также экспортноориентированные ОЭЗ, поскольку именно они стали стимулом для развития целых региональных территорий. С течением времени на территории Китая было создано 14 открытых прибрежных городов, 13 открытых приграничных городов, 53 зоны высоких и новых технологий, 38 зон переработки продукции, ориентированной на экспорт, 70 с лишним научно-технических зон для специалистов, получивших образование за границей. В настоящее время набор налоговых льгот в ОЭЗ Китая включает в себя только право предприятий уплачивать подоходный налог по ставке в 15% (по сравнению с 33% на основной территории страны) и право на снижение этого налога до 10% для предприятий, экспортирующих не менее 70% своей продукции. Обязательства по либерализации инвестиционного режима, взятые на себя Китаем при присоединении к Всемирной Торговой Организации (ВТО) подразумевают дальнейшее сближение фискальных режимов для национальных и иностранных инвесторов, расширения доступа иностранных компаний в различные подотрасли сферы услуг во всех регионах страны (банковский сектор, страхование, оптовая и розничная торговля, телекоммуникации и т.д.). [5]

Говоря о развитии транспортно-логистического и терминально-складского международного взаимодействия выделяют логистические «особые экономические зоны», которые представляют собой уникальное и поистине эффективное явление в экономической системе государства, поскольку позволяют генерировать грузовые потоки как внутри страны, так и за пределы национальной экономики, а также являются основой для создания интегрированной сети транспортно-логистических комплексов. В мире насчитывается значительное количество портовых транспортно-логистических экономических зон, к числу которых можно отнести международный аэропорт «Инчхон» в Южной Корее, сингапурский аэропорт «Чанги», столичный аэропорт «Пекин», Морские порты Сингапур, Гамбург, Хьюстон и др. [6]

Ввиду того, что разработанная Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года в своей основе положила необходимость сокращения стоимостных издержек в себестоимости продукции, посредством снижения стоимости транспортной составляющей, возникла необходимость рассмотрения передового опыта формирования транспортно-логистических хабов и формирования особых экономических зон в области транспорта. В результате этого 2 октября 2010 года президентом Российской Федерации В.В. Путиным было подписано №800 Постановление РФ о создании пор-

товой логистической ОЭЗ «Мурманск», которое сформировало основу и базис данной разновидности ОЭЗ в России. Так, под портово-логистической ОЭЗ понимается зона с особым административным, финансовым, таможенным регулированием, располагаемая в непосредственной близости от прохождения основных международных транспортных транзитных артерий и коридоров. Находясь в непосредственной близости от основных транспортных путей, логистические ОЭЗ могут стать площадкой для организации судостроительной и судоремонтной деятельности, предоставления логистических услуг, а также базой для новых маршрутов, говорится на официальном сайте АО «Особые экономические зоны». [7]

Российская Федерация обладает поистине уникальной географией. На территории государства проходит обширное количество транспортных транзитных коридоров, что позволяет ей занимать прочное место в мировой транспортно-логистической системе. Так, к примеру, по территории РФ проходят все основные международные транспортные коридоры, имеется Транссибирская и Байкало-Амурская железнодорожные магистрали, имеется значительное количество транспортных развязок, сосредоточена обширная аэропортовая и морская портовая сеть. Вместе с тем, на сегодняшний день на территории Российской Федерации функционируют всего три портово-логистических особых экономических зоны – ПОЭЗ «Мурманск», ПОЭЗ «Аэропорт Ульяновск Восточный» и ПОЭЗ «Советская гавань». Каждая из данных ПОЭЗ расположена на пересечении основных маршрутов международного транспортно-логистического и терминально-складского взаимодействия и подразумевает собой функционирование в особом режиме – экстерриториальным по отношению к остальной части государства. Так, на территории «Аэропорт Ульяновск Восточный» подразумевается всесторонняя поддержка и льготные тарифные преференции для ремонта и обслуживания воздушных судов с привлечением как государственного, так и частного капитала, в том числе и иностранного. Основной упор в развитии ПОЭЗ «Советская Гавань» сделан на контейнерных и рудных терминалах. [8]

Ввиду того, что ПОЭЗ может стать существенным двигателем социально-экономического регионального развития, руководству РФ необходимо сделать акцент на формировании данного действенного элемента, поскольку это позволит использовать значительные конкурентные преимущества как географические, так и региональные транспортно-транзитные (в том числе доставшиеся Российской Федерации в качестве наследия после Советского Союза). К числу потенциальных территорий для формирования и развития ПОЭЗ можно относить все крупнейшие морские и речные порты, расположенные Калининградской, Ленинградской, Магаданской областях, Приморском крае и других субъектах РФ; крупнейшие транспортно-логистические железнодорожные хабы, которые формируются в Новосибирской области, Красноярском и Забайкальском краях и других субъектах РФ; крупнейшие железнодорожные магистрали – международные транспортные коридоры Транссиб и БАМ, российские части панъевропейских МТК №1, 2, 9. Создание ПОЭЗ обеспечивает стремительное развитие транспортного узла и позволяет региону получить дополнительные стимулы для привлечения инвесторов. Кроме улучшений, непосредственно связанных со строительством новых логистических объектов и транспортно-логистической инфраструктуры ПОЭЗ может также дать значительный косвенный экономический эффект, так как заинтересованные в минимизации непроизводительных расходов частные компании (грузоперевозчики, грузовладельцы и др.) будут осуществлять значительные инвестиции в транспортно-логистическую инфраструктуру ПОЭЗ. [9]

Подводя итог, можно сделать вывод о том, что особые экономические зоны, являясь эффективным инструментом и их разновидность портово-логистические ОЭЗ представляют собой серьезный механизм для освоения и развития существующего транспортно-транзитного потенциала Российской Федерации и вполне способны в будущей перспективе дать возможность использовать данное конкурентное преимущество, позволяя государству выступить в качестве трансевразийского коридора, который свяжет Запад и Восток; а также дать возможность для существенного социально-экономического развития территорий и регионов, в которых ПОЭЗ будут сосредоточены, поскольку позволят стать источником привлечения новых технологий и финансово-инвестиционных ресурсов.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Международная Киотская конвенция от 18 мая 1973 г. «Об упрощении и гармонизации таможенных процедур» // Инф. портал «Tamognia.ru». – URL: http://www.tamognia.ru/doc_base/document.php?id=1571053 (дата обращения: 15.11.2019);
2. Овчинникова С.Г. – Зоны свободного предпринимательства / [уч. пособие]. – СПб.: 1999. – (с. 10–11). – URL: https://studref.com/353280/ekonomika/zony_svobodnogo_predprinimatelstva (дата обращения: 14.11.2019);
3. Кравцова С.А. – Свободные экономические зоны в мировой экономике / учебник. – Иркутск: Изд-во БГУЭП. – 2002. – с.6-7. – 261 с.;
4. Федеральный закон от 22.07.2005 №116-ФЗ «Об особых экономических зонах в Российской Федерации» // Поискковая система «КонсультантПлюс». – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_54599/ (дата обращения: 16.11.2019);
5. Свистунова Н.П. – Свободные экономические зоны в Китае: современный этап развития // Общество и государство в Китае: XXXV научная конференция. – М.: Вост.лит. – 2005. – (с. 234–249). – 311 с.;
6. Фурщик М.А., Лысенко К.Е. – Портовые особые экономические зоны в России или ПОЭЗ по-русски // «Транспорт Российской Федерации». – №2 (27) 2010. – с.12–16 – URL: <http://rostransport.com/transportrf/pdf/27/12-16.pdf> (дата обращения: 16.11.2019);
7. Логистический тип ОЭЗ // АО «Особые экономические зоны». – URL: <http://www.russez.ru/oez/port/> (дата обращения: 16.11.2019);
8. Фурщик М.А., Лысенко К.Е. – Портовые особые экономические зоны в России или ПОЭЗ по-русски // «Транспорт Российской Федерации». – №2 (27) 2010. – с.12–16 – URL: <http://rostransport.com/transportrf/pdf/27/12-16.pdf> (дата обращения: 16.11.2019);
9. Фурщик М.А., Лысенко К.Е. – Портовые особые экономические зоны в России или ПОЭЗ по-русски // «Транспорт Российской Федерации». – №2 (27) 2010. – с.12–16 – URL: <http://rostransport.com/transportrf/pdf/27/12-16.pdf> (дата обращения: 16.11.2019);

SPECIAL ECONOMIC ZONES AS THE MECHANISM OF TRANSPORT LOGISTIC
AND TERMINAL STORAGE COOPERATION DEVELOPMENT IN THE CONTEXT
OF INTERNATIONAL MULTIMODAL TRANSPORTATION

A.E. Kolesnikov, 2nd course of magistracy student, Transbaikal State University;

T.N. Kuchinskaya, PhD, candidate of political science, head of Oriental Studies and North America Regional studies Department, Transbaikal State University.

Abstract: In this article author focuses on research of the mechanism of “special economic zones” building and development, gives its’ main characteristics and describes examples of “special economic zones” in the context of purposes of its creating. Author also explores modern world and Russian experience of “special economic zones” creating and development, especially ports and logistics “SEZ”. Author of this article gives potential territories of the Russian Federation to form ports and logistics special economic zones.

Key words: special economic zones, ports and logistic special economic zones, international transport corridors, transport and logistics interaction, foreign affairs