Свободные экономические зоны за рубежом

Шумаев В.А.
д-р экон. наук, проф.

Свободные экономические зоны и их разновидности

С момента подписания в 1973 году Киотской Конвенции, определившей свободную зону как своеобразный внешнеторговый анклав, где любые товары считаются находящимися за пределами национальной территории. Мировая зональная практика прошла заметную эволюцию. “Семейство” свободных зон пополнилось солидной группой представителей, не имеющих ни статуса таможенной экстерриториальности, ни внешнеэкономической специализации. Понятие “свободная зона” объединяет сегодня широкий спектр институциональных явлений, общая черта которых - преференции. Используются они государством, как правило, в контексте селективной либерализации инвестиционного климата - поощряются определенные направления хозяйственной деятельности. В центре мирового “семейства” СЭЗ - зоны промышленной обработки. Кроме того, в зависимости от способа организации зоны могут рассматриваться либо как обособленная территория, где все фирмы - резиденты пользуются льготным хозяйственным режимом, либо как льготный режим, применяемый для стимулирования определенного вида деятельности независимо от местоположения фирм. Наибольшее же распространение в мировой практике получили производственные зоны, организованные в виде парковых структур, где различия обоих подходов во многом нивелируются (например, промпарки Тайваня, Сингапура, Южной Кореи, Мексики).

Мировая практика предлагает два варианта создания ЭЗ: “сверху”, по инициативе центральных властей и в рамках госпрограммы (как, например, в Южной Корее), или “снизу”, в порядке рыночной самоорганизации. Более динамично развивается второй вариант, в том числе при смешанном частно - государственном финансировании.

Не менее важно учитывать, что статус таможенной экстерриториальности предоставляется обычно определенным видам точечных (на уровне отдельного предприятия) или локальных зон (свободные площадки до нескольких квадратных километров) - чаще всего торгово- транспортным узлам на пересечениях действующих или перспективных наземных и водных грузовых магистралей, реже - более крупным районам пустынного или островного характера с

изначальным отсутствием промышленных производств. Создание же крупномасштабного таможенного анклава в густонаселенном и индустриально освоенном регионе всегда порождает трудноразрешимые проблемы и для самого региона, и для правительства страны.

В странах со зрелой рыночной экономикой свободные зоны служат инструментом преимущественно региональной политики (подъем депрессионных территорий, выравнивание межрегиональных различий). В новых индустриальных странах Азии зональная политика является элементом промышленной политики и направлена на создание отраслевых анклавов экономического роста (преимущественно экспортных и научно - технических). В развивающихся странах Латинской Америки практика зонирования охватывает и внешнеэкономические, и региональные приоритеты. В Израиле, Турции, Казахстане, Китае и др. курс на организацию свободных зон стал составной частью национальной стратегии развития - и такой глобальный подход признается сегодня наиболее обещающим.

Экспортно - производственные зоны (ЭПЗ) можно отнести к специальным экономическим зонам 2-го поколения. В отличие от зон свободной торговли (ЗСТ), которые, прежде всего, стимулируют развитие импорта товаров и внутренней торговли, ЭПЗ предназначены для расширения экспортного потенциала, развития внешней торговли и, соответственно, увеличения валютных доходов от вывоза товаров. ЭПЗ создавались путем перепрофилирования, эволюции и трансформации ЗСТ, когда на отведенную под них территорию стали ввозить не только товар, но и капитал, заниматься не только торговлей, но и производственной деятельностью. Это относится в большей степени к промышленно развитым странам. ЭПЗ также создавались путем целенаправленного образования специальных ЭЗ, ориентированных на расширение производства товаров для экспорта. Такая форма организации больше характерна для новых индустриальных стран и развивающихся государств. К разновидности ЭПЗ можно отнести зоны свободного предпринимательства и промышленные зоны (ЗСП/ПЗ). Однако если ЭПЗ носят анклавный характер и ориентированы преимущественно на внешний рынок, то ЗСП/ПЗ призваны стимулировать развитие внутренних районов или отдельных отраслей экономики. Наибольшее распространение такие зоны получили в промышленно развитых и новых индустриальных странах. В США первая предпринимательская зона была образована в ноябре 1983 г. Уже в 1985 г. их число составило 1,2 тыс., а к 1995 г. возросло до 1,4 тыс., они действуют в

700 городах. Чаще всего такие зоны организуются в городах, где доходы значительной части населения ниже официального порога бедности и где наиболее высок уровень безработицы. В частности, в штате Коннектикут статус предпринимательской зоны дается городам, где минимум 25% населения получают пособия по социальной помощи, а уровень безработицы в 2 раза выше среднего для этого штата уровня. В связи с конверсией оборонных отраслей в США широкую практику получила реконструкция военных баз в особые экономические зоны с технопарками.

Получение статуса ПЗ (как и СЭЗ) сопровождается получением ряда льгот, среди которых можно выделить: упрощенную процедуру создания предприятий, снижение налогов на продажи и прибыль, компенсацию предпринимателям расходов на обучение персонала, уменьшение выплат в фонд социального страхования, льготные кредиты. Особые льготы предусмотрены для компаний, относящихся к разряду малого и среднего бизнеса. Кроме того, за счет местных властей в предпринимательских зонах создается промышленная инфраструктура, обеспечивается охрана.

Функционирование особых экономических зон в Китае

Рассмотрим особенности и направления функционирования некоторых уникальных зон, практически не имеющих аналогов в мире.

Даляньская зона технико-экономического развития (сокращённое название - Даляньская зона развития) является первой зоной технико-экономического развития, которая была утверждена Постановлением Госсовета КНР от 25 сентября 1984 г. Эта экономическая зона имеет особенность: в ней применяются новые виды систем управления особыми экономическими зонами (ОЭЗ). Так, для единого руководства и управления этой зоной развития Даляньское городское правительство учредило административный комитет, который и принимает необходимые решения по функционированию и развитию зоны.

Регионы северо-восточного Китая, где находится указанная зона, богаты расположенными во многих местах разнообразными полезными ископаемыми, почти половина лесозаготовок Китая приходится на северо-восточный регион. Это самый продуктивный район Китая. Самой ранней индустриальной базой является промышленность Северо-восточного Китая. В достаточно неплохом состоянии находится производство чёрных металлов и титана, машиностроительная, нефтехимическая, химическая, угольная, электронная, лесная, текстильная промышленности, производство

строительных материалов, бумаги. В городе Далянь расположено около 10 тысяч промышленных предприятий по 150 отраслям промышленности Китая. В этом районе находятся четыре порта Китая (Тяньцзинь, Далянь, Цинхуандао и Циндао), грузооборот которых составляет около 20 млн. тонн в год. В этом районе имеется большое количество железнодорожных линий, связывающих его с другимирегионами и городами. Район, где находится Даляньская зона развития, считается золотым поясом с густым населением, процветающей экономикой, удобным транспортным и коммуникационным комплексом, развитой коммерцией и индустрией, большой рыночной возможностью, развитой информационной сетью и мощной покупательной способностью.

Город Далянь также является одним из районов с самой высокой научной и технической базой, здесь расположены 17 университетов и институтов, более 300 научно-исследовательских институтов и большое количество профессионально-технических училищ [2, 3].

Далянь имеет большие трудовые ресурсы, очень удобные транспортные условия, коммуникации и интегрированные транспортные комплексы, в частности огромную мультимодальную транспортную сеть, включающую воздушную, водную и сухопутную сети. Этот район играет незаменимую роль в производстве товаров и имеет большое влияние на китайском и внешнем рынках.

Приоритетное развитие в Даляньской зоне развития получили следующие отрасли индустрии: микроэлектронная, новых материалов, биотехнология, информация и коммуникации, освоение моря, экономия энергии, охрана окружающей среды, возобновление ресурсов и комплексное их использование. Поощряются иностранные и отечественные инвестиции в инфраструктуру, коммерцию, торговлю, туризм и реформу госпредприятий. В промышленном секторе поощряется производство продукции следующих отраслей Китая: лёгкая промышленность, инженерная промышленность, электронная промышленность, нефтехимическая промышленность, промышленность по производству лекарств, промышленность строительных материалов.

Город Далянь - это один из 18 популярнейших туристских городов Китая, один из самых известных и красивейших в Китае мест, где можно прекрасно отдохнуть летом. Далянь отличается от всех других городов в северо-восточном Китае общей суммой капиталовложений, в том числе и на туристическую индустрию.Размер инвестиций в Далянь превышает средний показатель вложений в аналогичных районах, которые вкладывают более 10 зарубежных банков, например, Банк Токио, Промышленный

банк Японии, Банк "Восточная Азия" Гонконга, Корейский обменный банк и другие [2, 3].

В 1985 г. городским правительством г. Шэньчжэнь и Академией наук Китая (АНК) была создана промышленная зона развития науки и внедрения новых технологий «**Шэньчжэнь**». Она была утверждена как одна из 27 государственных научно-технических промышленных зон (к тому времени было уже 26 таких зон). Указанная зона развития науки и внедрения новых технологий является одной из самых прогрессивных зон такого типа. Используя преимущества географического местонахождения особого экономического района Шэньчжэня и соседства с Гонконгом, а также потенциал научно-исследовательских институтов и Академии наук Китая, промышленная зона развития и освоения науки и технологий Шэньчжэнь стала центром обмена новейших видов техники и передовых технологий с другими странами мира, а также важной базой развития высокотехнологичной промышленности и технологий в городе Шэньчжэне.

Путем привлечения и развития новейшей науки и технологий зона разрабатывает и производит уникальную продукцию, а также импортирует и открывает более 100 наименований образцов новейшей техники и технологий. Представительство города Шэньчжэнь аттестовало 20 предприятий в промышленной зоне по высшему уровню технологичности, выпускающих несколько типов продукции в области электротехники, биотехнологии и являющихся головными в этой зоне по названным отраслям [1].

В Китае на территории города Циндао организована уникальная промышленная зона освоения новейшей техники и высоких технологий «**Циндао**». Население города составляет около 7 млн. человек. В городе функционирует 75 научно-исследовательских институтов, 16 университетов, где работает 271 тысяча высококвалифицированных технических специалистов. Промышленная зона развития и внедрения высоких технологий Циндао занимает небольшую площадь: на ней расположилсь промышленный район, центр высшего образования, научно-исследовательский центр, туристическая зона и жилые кварталы. В подчинение зоны ещё входит центр развития науки и технологий, а также морской порт. Основными отраслями промышленности, которыми занимается зона, являются: биотехнология, электротехника, оптическая механика, бытовая техника, производство синтетических материалов и получение энергии из альтернативных источников. В зоне предполагается создать 100 высокотехнологичных предприятий,

большое количество центров для инженерного и технологического исследования и несколько портовых баз [2, 3].

В 1990 г. Китайское правительство утвердило статус района **Пудун** в качестве очередной особой экономической зоны. Новый район Пудун был построен в течение шести лет в самом большом городе Китая Шанхае и характеризуется достаточно интенсивным привлечением иностранных инвесторов. В Пудуне создано больше 4000 предприятий, основанных на привлечении иностранного капитала. С 1993 года в районе Пудун резко увеличилось количество предприятий с участием иностранного капитала, работающих в сфере недвижимости, банковской сфере и торговле: только 60 известных транснациональных компаний из США, Японии, Швейцарии, Германии, Франции, Великобритании и других стран вложили инвестиции на сумму около 5 млрд. долларов США в развитие около 100 объектов района Пудун. Некоторые транснациональные компании перевели свои штаб-квартиры или создали местные филиалы в ОЭЗ Пудун для управления деятельностью инвестированных ими предприятий в Китае. Многие проекты являются масштабными в отношении количества инвестированных средств.

Предприятия нового района Пудун экспортоориентированы и производят много продукции на экспорт, в частности машиностроительную, электротехническую, текстильной и легкой промышленности, металлов и минералов, химическую и медицинскую, сельскохозяйственную и продукты питания. Так, 360 предприятий экспортирует 10 тысяч видов продукции в 130 стран мира. Главной экспортной продукцией этой зоны является текстильная, машиностроительная и электротехническая продукция. Главными экспортными рынками района Пудун являются Япония, США, Германия, страны юго-восточной Азии, страны ЕС, Республика Корея, Гонконг и Тайвань. Значительная часть экспортного роста обусловлена применением в производстве продукции импортных материалов. Производство игрушек и художественных изделий постепенно уступает высокотехнологичным химической, инструментальной, механической и электромеханической отраслям. Быстрыми темпами развиваются иностранные торговые компании, открываются такие сектора сферы услуг, как страхование, реклама, коммерческая консультация, нотариальный и бухгалтерский сервис. Местные власти способствуют развитию благоприятной обстановке для развития торговли, складирования и международного обслуживания логистических потоков товаров и морских перевозок грузов. В Пудуне сформирован коммерческий центр, который признается самым большим в Азии: он занимает площадь 140 тыс. кв.

метров и находится в центре Пудуна, где построено 18 высоких коммерческих зданий с садом, площадью в 10 тыс. кв. метров. Кроме того, создаются инфраструктурные объекты: международный коммерческий выставочный центр, торговый и обслуживающий комплекс, торговый центр и центральный супермаркет. США занимает второе место после Гонконга среди иностранных инвесторов.

Пудун развивается ускоренными темпами благодаря принятию 71 правила в отношениях экономики, торговли, науки и образования. Входящие в Пудун порты и логистические центры играют важную роль для роста внешней торговли нового района, который является самой большой экономической развивающейся зоной в Китае. В беспошлинной зоне Вайгаоцяо было открыто 9 международных морских маршрутов в Гонконг, Японию, центральную и южную Америку. В этой зоне размещается 29 иностранных торговых предприятий, в основном занимающихся переработкой и реэкспортом. Импортные и экспортные товары концентрируются в девяти секторах Пудуна, включая текстильную продукцию, электротехническую продукцию, машиностроительную продукцию, продукцию лёгкой промышленности, сталь, химическую продукцию, сельскохозяйственную продукцию [2].

Таким образом, создание благоприятного инвестиционного климата привлечения внутренних и зарубежных финансовых средств, передовой техники и технологии - один из краеугольных камней успеха проведения экономической реформы в Китае. В результате страна представляет собой одно из самых инвестиционно-привлекательных государств мира. Международные инвестиции вложены в целый ряд сфер и отраслей китайского хозяйства, что послужило базой их интенсивного развития.

СЭЗ в Азиатских странах

Среди развивающихся стран одним из пионеров организации ЭПЗ стал **Тайвань**. Опыт Тайваня оказался настолько впечатляющим, что его зоны стали своеобразной моделью для других развивающихся стран. Образование ЭПЗ было обусловлено необходимостью стимулирования притока как местных, так и иностранных инвестиций в отрасли обрабатывающей промышленности, создания новых рабочих мест, наращивания экспортного потенциала, ускорения научно- технического прогресса. Первая ЭПЗ в Тайване была создана в 1966 г. в южном порту Гаосюн (транспортный узел), вторая и третья - в 1968 г. в Наньцзя (рядом с Гаосюном) и в Тайчжуне. В середине 90-х годов в ЭПЗ Тайваня было зарегистрировано 240

предприятий с общим числом занятых 76 тыс. человек. Общий объем накопленных капиталовложений в предприятия ЭПЗ превысил 1 млрд. долл.

В **Южной Корее** в начале 60-х годов была принята специальная правительственная программа по созданию промышленных зон. Среди основных целей их создания провозглашены: достижение сбалансированного регионального развития промышленности, формирование комплексов экспортоориентированных производств, повышение общего технологического уровня промышленности страны, усиление контроля загрязнения окружающей среды. К середине 90-х годов в Южной Корее было создано 26 отраслевых промышленных зон, включает 2 зоны экспортного производства, в которых размещалось около 4 тыс. предприятий с числом занятых свыше 700 тыс. человек.

Создание и функционирование 10 промышленных зон находилось под непосредственным контролем правительства. Среди них наиболее крупными являются: зона электронной промышленности в Куми, зона машиностроения в Чханвоне, зона развития нефтехимической промышленности в Ечхоне, зоны экспортного производства в Масаи и Ири. 14 зон находятся под управлением провинциальных властей и содействуют индустриализации отдаленных и слаборазвитых районов. Две промзоны, специализирующиеся на выпуске машиностроительной продукции, расположенные в Сеуле и Ичхоне, находятся под управлением частных компаний, которым принадлежат предприятия, функционирующие на территории зоны.

Существует идея создания первой в мире суперзоны с участием нескольких государств, объединяющей несколько ЭПЗ. Это региональный проект “Программа развития бассейна реки Туманная” (проект “Туманган”), который осуществляется под эгидой ЮНИДО с 1992 г. В район экономического развития Туманган входят несколько стран - Россия, КНР и КНДР, а также созданные на их территориях специальные экономические зоны. В России - это Владивосток и СЭЗ “Находка”, включая порт “Восточный, города и порты Приморского края, расположенные к югу. В КНР - это автономная префектура Янбинь, включающая особые ЭЗ Янцзы и Хинчунь. В КНДР - особая ЭЗ Раджин (Сонгбонг). Кроме того, участвовать в реализации проекта выразили готовность другие страны Азии - Япония, Южная Корея, Монголия, а также со статусом наблюдателей США и Канада. Проект предполагает создание трехсторонней интегрированной СЭЗ с льготными таможенным, валютным и налоговым режимом. СЭЗ должна находиться в совместном управлении стран- участниц или

быть интернационализирована с передачей юрисдикции международному консорциуму, созданному участниками проекта. Подписано международное соглашение о создании совместной консультативной комиссии по реализации проекта. В стратегии регионального развития проекта Туманган предполагается сделать акценты на создании промышленной и телекоммуникационной инфраструктуры. Для осуществления прединвестиционной стадии проекта Программа развития ООН (ПРООН) выделила 3,5 млн долл. Общий объем инвестиций в реализацию проекта создания первой международной СЭЗ оценивается в 10-15 млрд. долл. Лидеры 18 стран, собравшиеся в конце 1996 г. в столице Филиппин на форум Экономического сотрудничества государств азиатско- тихоокеанского региона, приняли совместную декларацию, в которой выразили намерение перейти к конкретным действиям по созданию самой большой в мире свободной экономической зоны.

В современной мировой экономике существуют такие феномены, как **города- государства**, которые фактически представляют собой одну большую ЭПЗ. К такого рода экспортным агломерациям прежде всего можно отнести **Сингапур, Гонконг, о.Маврикий, Макао и др**.

Либеральный экспортно- импортный режим Сингапура позволяет рассматривать этот город - государство как единую экспортную территорию. Для организации экспортного производства правительство объявило ряд районов города промышленными зонами, т.е. территориями, полностью оборудованными для создания экспортоориентированных промышленных предприятий. Государство финансировало создание инфраструктуры, включая дороги, электро- и водоснабжение, систему связи и телекоммуникаций и др. В конце 80-х годов в Сингапуре было организовано 25 промышленных районов, где создано около 4 тыс. предприятий с общим числом занятых 183 тыс. человек (70% общего числа работающих в обрабатывающей промышленности страны). Объем капитальных вложений в эти предприятия превысил 20 млрд. синг. долл. (1 долл. США = 1,4 синг. долл.). Наиболее крупной промышленной зоной Сингапура является Джуронг (транспортный узел), где на территории 6,5 тыс. га расположено более 1800 предприятий с числом занятых около 100 тыс. человек. Одним из важнейших преимуществ Джуронга является близость морского порта, военно- морской базы и хорошо развитой промышленной инфраструктуры. Преобладающее число предприятий принадлежит иностранным инвесторам, остальные организованы в форме совместных предприятий. В начале 90х годов на промышленные зоны приходилось около 80% всего экспорта

продукции обрабатывающей промышленности Сингапура. Как и в других новых индустриальных странах Азии, в Сингапуре происходит изменение структуры экспорта из промышленных районов в сторону увеличения высокотехнологичной наукоемкой продукции [1].

Опыт Германии по организации логистических объектов и сетей на базе портовых свободных экономических зон

Германия является признанным лидером в эффективном использовании комбинированных грузоперевозок и грузообработки, в том числе с организацией свободных экономических зон с задействованием внутренних водных путей и флота. В Германии государство финансирует эксплуатацию общей инфраструктуры портов: подходных каналов, причальных сооружений, навигационной обстановки, безопасность и защиту окружающей среды. Эти расходы возмещаются потребителями портовых услуг.

Значение речных портов для экономики и транспортной системы Германии колоссальное. Будучи традиционно пунктами перевалки массовых грузов, речные порты в настоящее время претерпевают изменения в сторону превращения в грузовые распределительные центры и центры комплексного предоставления услуг (на условиях СЭЗ), обеспечивающие оптимальное кооперированное использование возможностей не только речного, но и традиционно присутствующих в портах автомобильного и железнодорожного транспорта. Речные порты выполняют следующие услуги: переработка крупнотоннажных контейнеров и сменных кузовов; складирование, сбор и распределение грузов; комиссионирование товаров; обработка импортных товаров с целью продвижения их на внутренние рынки [4].

Правительство Германии предоставляет также субсидии на компенсацию расходов на судах, плавающих под немецким флагом, которые расходуются на выплату зарплаты. Министерство транспорта Германии поддерживает участие частного капитала в финансировании строительства новых терминалов. В целях развития грузовых перевозок в смешанном сообщении для железных дорог Германии (DB AG) разработана концепция создания и размещения сети региональных перегрузочных комплексов, оснащенных современным подъемно - транспортным оборудованием и средствами автоматизации.

С 1993 г. эксплуатируется перегрузочная станция Гамбург - Бильвердер, специализированная на обслуживании комбинированных

перевозок. Станция рассчитана на переработку 408 тыс. грузоединиц (контейнеров, сменных кузовов и прицепов). Элементы инфраструктуры: приемо- отправочный парк из 11 путей; пункт ремонта вагонов (с пропуском двух путей через здание пункта) и шести деповскими путями; две подкрановых перегрузочных зоны пролетом 46,5 м с полезной длиной подкрановых путей 720 м и 620 м; четыре железнодорожные пути в каждой зоне, две погрузочно-разгрузочные полосы, одна полоса для движения автомобилей и четыре полосы для промежуточного хранения грузоединиц; зона перегрузки грузоединиц мобильными контейнерными погрузчиками с четырьмя железнодорожными путями; стоянка автомобилей; комплекс административных и технических зданий; два бассейна для сбора дождевых вод; три насосных станции и две площадки для обработки неисправных грузовых мест с опасными грузами с подземным сборником под ними. Используется пять портальных кранов грузоподъемностью 41 т.

В 1992 г. введена в эксплуатацию новая перегрузочная станция Мюнхен - Рим, рассчитанная на переработку крупнотоннажных контейнеров, сменных кузовов и автопоездов производительностью 235 тыс. ед. в год. На ней сосредоточено обслуживание всех систем комбинированных перевозок. Прежние терминалы закрываются: на терминале, например, в Унтерфёринге остается функционировать сервисный центр фирмы Transfracht. Новая станция расположена на участке Мюнхен- Ост-Мюльдорф в восточной части Мюнхена. Время от момента прибытия поезда до начала выгрузки кранами сократилось с 60 до 30 мин., накатом - с 75 до 5 мин.; более чем в два раза сокращены затраты времени с момента прекращения приема грузоединиц к перевозке до отправления поезда. Вместо трех маневровых локомотивов используется два, а потребность в персонале маневровых бригад, сцепщиков и работников по подготовке поездов к отправлению сократилась с 40 до 20 чел. Станция принимает в переработку 16 и отправляет 13 дальних контейнерно- контрейлерных маршрутных поездов.

В г. Вайле построен перевалочный терминал для работы в системе комбинированных железнодорожно - автомобильных перевозок. Фирмой Mannesmann AG создано дочернее предприятие MannesmannTransmodalGmbH, имеющее целью создание интегральных систем транспортировки грузов с терминалами, индивидуально рассчитанными на потребности и условия мест их дислокации. Разработана концепция терминала TRANSTERMINAL с модульной структурой, легко приводящей в соответствие мощности потоков перерабатывамыхгрузоединиц. Терминалы

TRANSTERMINAL могут оказаться особенно полезными для линейных контейнерно - контрейлерных поездов, обрабатываемых со сменой грузоединиц на нескольких промежуточных терминалах по маршруту их следования с задержкой на каждом не более чем на 30 минут. Основой технического оснащения таких терминалов являются портальные перегрузочные комплексы TRANSMANN, пригодные для перегрузочных работ под контактной сетью. Следует отметить их особенности: портал перемещается по рельсам; между опорами портала размещаются две полосы для временного размещения грузоединиц; позиция перемещения портала располагается рядом с ходовым путем для приема и отправления контейнерно-контрейлерных поездов; захват и перемещение грузоединиц осуществляется телескопической стрелой, имеющей вращательное перемещение и оборудованной на конце спредером; с другой стороны комплекса находится полоса для движения автомобилей. Использование предложенной техники и технологии позволяет снизить расходы на перегрузку [4].

Фирма NoellGmbH (Вюрцбург) использует новую концепцию скоростной переработки грузов, которая реализуется путем создания высокопроизводительных перегрузочных терминалов, непосредственно осуществляющих перегрузку грузов с автомобилей на вагоны и с вагонов на автомобили или автопоезда. Производительность терминалов может составлять 400, 800 или 1200 грузоединиц за смену при числе грузовых операций 60, 120 или 180 грузоединиц в час.

С 1996 г. в аэропорту Франкфурта- на- Майне действует новый грузовой центр, обеспечивающий возможность комбинированных воздушных, железнодорожных и автомобильных перевозок. Грузовой центр занимает площадь 53 га. В 1993 г. аэропорт переработал 1,2 млн.т грузов, перевезенных более чем 100 авиатранспортными компаниями, на долю которых приходилось 75% всех воздушных грузовых перевозок в Германии. В Германии создано Объединение распределительных центров. В его задачи входят обеспечение взаимодействия в рамках развивающихся сетей товаро - распределительных центров, реализация средств связи и обмен опытом по работе с клиентами.

Одним из наиболее удачных речных логистико - хозяйственных комплексов в мировой практике является железнодорожно - речной терминальный комплекс Дуйсбург на рр. Рейн - Рур (Германия). Основой Рейн - Рурского Порта являются порты государственной собственности. Он включает в себя портовые группы Дуйсбург, Рурхорт и Хохфельд с общим числом 19 причалов и площадью 7,4

млн. кв. Имеется два нависающих над водой эллинга, обеспечивающих обработку влагочувствительных грузов в любую погоду. Имеется также современное углесмесительное и погрузочное оборудование, а также ряд верфей. В число услуг входят мощности по хранению и обработке стали. Будучи центром движения грузов "Рейн- море" и расположенным всего в 250 км от моря, Рейн-Рурский Порт Дуйсбург одновременно сделался важным морским портом. В прямом морском сообщении ежегодно обрабатывается около 2 млн. т грузов. Суда типа “Рейн - море” грузоподъемностью до 4500 т заходят по графикам в порты Великобритании, Средиземноморья, Северной и Западной Африки. Установлено регулярное сообщение с портами Ирана на Каспии через Санкт-Петербург.

Основой кооперации стали грузовые транспортные центры (ГТЦ), в которых стыкуются друг с другом местное и дальнее грузовые сообщения, различные системы организации перевозок и различные виды транспорта. Мультимодальная ориентация ГТЦ создает предпосылки для оптимального использования ограниченных транспортных ресурсов. ГТЦ позволяют реализовать следующие важные моменты: концентрация грузопотоков в дальнем сообщении; повышение массы грузовых поездов; создание парности грузопотоков на направлениях их пропуска; концентрация местной работы; решение задач сити - логистики (организация транспортного обслуживания центральных частей городов); наличие общих для видов транспорта сервисных предприятий и учреждений; возникновение “тяги”, привлекающей грузопотоки на транспорт общего пользования; возможность более эффективного использования имеющихся объектов инфраструктуры и ресурсов [4].

Таким образом, организация комбинированных мультимодальных перевозок и обработки грузов на базе портовых мультимодальных логистических центров (представляющих собой ОЭЗ) позволяет значительно (в разы) повысить оборот и эффективность транспортных услуг и, соответственно, повысить поступления в бюджеты региона и страны.

СЭЗ в Турции

Из ближневосточных стран следует отметить опыт работы свободных зон **в Турции**, которые являются безналоговыми зонами. Доходы от коммерческой деятельности в СЗ освобождаются от всех видов налогов, в том числе от подоходного налога, от налога с доходов корпораций и от НДС. Срок действия операционной лицензии - не более 10 лет для арендаторов и 20 лет для пользователей, создающих собственные рабочие мощности в СЗ. Если

операционная лицензия выдана для производства, то сроки действия для арендаторов и инвесторов составляют соответственно 15 и 30 лет. Доходы СЗ могут свободно перечисляться в любую страну, в том числе в Турцию, без каких- бы то ни было предварительных разрешений и не облагаются никакими налогами, пошлинами и сборами. Доля участия иностранного капитала в инвестициях в СЗ не ограничивается.

В отличие от большинства свободных зон в мире, разрешается сбыт продукции на внутреннем рынке. Торговля между турецкими СЗ и Турцией осуществляется в режиме внешней торговли. Сборы за торговлю на внутреннем рынке составляют 0,5% стоимости сделки. Валюта, используемая в СЗ, является конвертируемой иностранной валютой, обрабатываемой Центральным Банком Турции. Административные барьеры сведены к минимуму. Турецкие СЗ располагаются рядом с основными портами Турции в Средиземном, Эгейском и Чёрном морях и имеют хорошее сообщение с международными аэропортами и автомагистралями.

В других промышленно развитых странах, и прежде всего в государствах **Западной Европы**, формирование ЭПЗ шло путем диверсификации деятельности свободных экономических зон. Одной из первых в мировой практике зон, специализирующихся на выпуске экспортной продукции со дня своего основания, является **ЭПЗ “Шеннон”** (транспортный узел) в Ирландии, образованная в 1959 г. в районе одноименного аэропорта. Благодаря удобному транспортному сообщению, а также предоставлению целого ряда льгот для потенциальных инвесторов, в частности, беспошлинного ввоза сырья, полуфабрикатов и комплектующих, низкой арендной платы за заводские помещения и склады, упрощенных процедур капиталовложений и комфортабельных бытовых условий, ЭПЗ “Шеннон” довольно быстро добилось впечатляющих успехов. На предприятиях, расположенных в Шенноне, производится электронное и буровое оборудование, промышленные алмазы, потребительские товары и др. Успешное функционирование ЭПЗ “Шеннон” получило мировую известность и послужило примером для многих развивающихся стран, которые стали использовать этот опыт. В начале 80-х годов в 40 развивающихся странах насчитывалось уже 70 зон. К началу 90-х годов общее число ЭПЗ, зарегистрированных в 120 странах мира, возросло до 300.

На **о. Кипр** за несколько дней можно зарегистрировать судоходную компанию, для учреждения которой необходимо получить разрешение Центробанка страны и перевести право

владения судном на кипрскую компанию. Судно, несущее кипрский флаг и принадлежащее нерезидентам, полностью освобождаются от налогов на прибыль. Кроме того, не облагаются подоходным налогом доходы компании, зарплата команды судна, получаемые от компании дивиденды.

На **о. Мэн** годовой сбор вообще не взимается, а существует лишь регистрационный взнос в 280 ф.ст. для судов водоизмещением до 1500 тонн и 375 ф.ст. для судов большей вместимости. В Панаме действует более сложная система налогообложения, где, кроме регистрационного и годового взносов, есть еще консульский.

Свободная зона- **порт Джебель- Али** (Дубаи, ОАЭ) создана в 1985 г. Здесь расположены представительства, производства и перевалочные базы более 930 компаний из 58 стран. Годовой объем экспортно- импортных операций превышает 15 млрд. долл.

Создание СЭЗ в США

Типичным примером трансформации ЗСТ в ЭПЗ могут служить США. В 1950 г. была принята поправка к закону от 1934 г. о зонах свободной торговли. В зонах разрешалась выставочная деятельность и создание предприятий обрабатывающей промышленности. В 1980 г. была принята другая поправка, согласно которой в облагаемую таможенными пошлинами стоимость экспортируемых товаров не включается стоимость рабочей силы, накладных расходов, услуг, добавленная к первоначальной стоимости товара в ходе его переработки на территории зон свободной торговли США. Изменение законодательства по ЗСТ способствовало развитию в них отраслей обрабатывающей промышленности и сферы услуг, ориентированных как на внутренний, так и на внешний рынок, что фактически привело к их трансформации в ЭПЗ.

Среди латиноамериканских свободных зон торгового характера наибольшую известность получила **зона Колон в Панаме,** созданная в соответствии с кодексом 1948 г. Возможности этой зоны использовались советскими внешнеторговыми организациями для продвижения своих экспортных товаров на латиноамериканские рынки свыше 20 лет. В настоящее время зона Колон обеспечивает панамской экономике порядка 13-14% ВВП. В зоне Колон учреждено около 1600 компаний. Все иностранные фирмы для начала своей деятельности в зоне должны быть зарегистрированы в Национальном реестре Панамы в качестве панамских юридических лиц. Помимо чисто торговых операций, статусом зоны предусмотрена возможность реализации и производственной деятельности, хотя на практике

последняя сводится в основном к “доводке” экспортируемых изделий: расфасовке, упаковке, покраске, реже сборке.

Все товары, реализуемые через зону, освобождены от таможенных тарифов и сборов. Налог на экспорт существует только для товаров панамского производства и добавленную в Панаме стоимость. Отсутствует муниципальный налог и налог на продажи. Столь выгодные условия способствовали быстрому росту операций зоны Колон.

Пять латиноамериканских стран (**Аргентина, Боливия, Бразилия, Мексика, Парагвай**) совместно начали осуществление “проекта века”- программы “Меркосур”, предусматривающей создание совместной внутренней водной сети протяженностью 3500 км с сооружением сквозного канала Мексиканский залив - Тихий океан. При реализации проекта совокупный доход Мексики возрастет как минимум на 1/3, её внешнеторговые доходы с учетом международного транзита увеличатся более чем на 40%, а объемы промышленного и сельскохозяйственного производства в южных штатах страны возрастут соответственно на 55- 60 и 35- 40%. Несмотря на противодействие США, к проекту уже подключились Япония, Южная Корея и Тайвань [1].

Создание и функционирование СЭЗ в странах СНГ

Активно создаются СЭЗы **в портах Украины**. Первая в республике СЭЗ учреждена в Мариуполе, открыта СЭЗ в Одессе. Активно создает свою зону на Дунае и **Молдавия**. Предусматривается создание аналогичной экономической зоны в Скадовске.

Проект СЭЗ “**Минск**” внедрен в **Белоруссии**. Она разместилась рядом с Минском на восьми автономных площадках общей площадью 1400 га. В состав зоны вошел крупный промузел “Шабаны”, международный аэропорт Минск-2, белорусско- американское СП “Форд- Юнион”, которое недавно начало собирать автомобили “Форд-эскорт”. Достаточно развитую инфраструктуру создаваемой СЭЗ дополнят новые объекты. Возле автомагистрали Москва- Берлин планируется построить таможенные склады, оптовые базы, специализированные предприятия по обслуживанию транзитных перевозок Восток - Запад. Рядом с аэропортом возведены современный бизнес- центр и гостиница. Авторы проекта - городской и областной исполкомы - предусмотрели привлекательные условия для инвесторов, с которых не будут взиматься таможенные сборы и часть налогов.

В **Грузии** создаются три СЭЗ - в Поти, Батуми, а также в районе тбилисского аэровокзала. Территория каждой зоны 40 - 50 га. Рабочие места не меньше чем наполовину должны быть заполнены местным населением.

Организуются СЭЗы в **Латвии**. В конце 1995 г. такие зоны были созданы в портах Риги и Вентспилса, в 1996 г. - в Лиепае, далее - в Резекне. Выбор расположения СЭЗ в Резекне достаточно обоснован. В этом городе пересекаются две крупные железнодорожные магистрали: Рига - Москва и С-Петербург - Варшава. К железнодорожному узлу прилегает компактный промышленный район с рядом крупных предприятий, продукция которых вполне конкурентоспособна на внешних рынках. В этом городе один из самых высоких уровней безработицы: в республике - почти 30% трудоспособного населения. Налоговые льготы позволят привлечь дополнительные инвестиции для технического перевооружения предприятий, увеличить производство экспортной продукции, создать новые рабочие места. Продукция, производимая в Резекне и ввозимая в зону, освобождена от таможенных сборов, акцизного налога и НДС. Для управления новой экономической зоной создано специальное АО. Помимо роста экспорта, учредители АО рассчитывают на увеличение доходов от обслуживания транзитных грузов через Резекне.

Сейм **Литвы** одобрил законы о Шяуляйской и Клайпедской СЭЗах. По общему закону о СЭЗах, принятому в 1996 г., предприятиям и фирмам, зарегистрированным и действующим в пределах региона, предоставляется ряд существенных льгот. Они платят в госбюджет земельный налог на 50% меньше установленного по стране. В случае, если иностранные инвесторы приобретут не менее 30% акций предприятия, работающего в СЭЗ, и инвестируют не менее 2 млн. долл., это предприятие в течение 3х лет со дня получения прибыли освобождается от налога на прибыль, а в дальнейшем будет платить налог не 50% меньше нормативного. Не облагаются налогом и дивиденды, полученные зарубежными инвесторами. Создание Шяуляйской СЭЗ обусловлено необходимостью эффективно использовать хорошо сохранившуюся инфраструктуру бывшей военной базы российских ВВС, которая являлась самой крупной в Прибалтике.

Создается СЭЗ в **Каунасе** - мощный транспортный терминал, в котором планируется провести железнодорожную ветку от западной границы в Каунас с колеёй европейского стандарта [1].

В **Казахстане** настоящим «прорывом» к транс- евразийскому коридору ТРАСЕКА (в обход России !) явилась СЭЗ «Морской порт **Актау**» (территория 227 га, запланированный грузооборот 12-13 млн. т/год). Экспорт зерна в Иран предполагается довести до 2 млн. т в год. Строятся заводы по выпуску труб, стекловолокнистых эпоксидных труб для нефтяной и газодобывающей промышленности, завода по изготовлению морских платформ и барж. Предусмотрено также создание зон свободной торговли на станциях «Дружба» и «Хоргос» на границе с Китаем, аэропорты городов Алма- Ата, Астана и Атырау.

Таким образом, при всем разнообразии функционирования свободных экономических зон за рубежом, можно отметить общий характерный подход: большинство СЭЗ образованы и организуются в производственно- транспортно- потребительских узлах, совместно с мультимодальными терминальными комплексами. Льготы по налогообложению и таможне следует предоставлять не территории, а субъекту, вкладывающему инвестиции и инновации в предприятия. Опыт десятков стран мира по организации эффективно работающих экономических зон может обеспечить привлечение капитала, быстрое увеличение ВВП, рост благосостояния населения и экономической безопасности страны.

Список использованных источников информации

1. Виттенбек, В.К. Управление экономикой на основе использования механизмов особых экономических зон в России и за рубежом: Монография / В.К. Виттенбек, О.В. Романченко, В.А. Шумаев. –М.: ЗАО «Новые печатные технологии», 2013. – 128 с.
2. Индустрия Китая. URL: http://www.chinapro.ru/industry/.
3. Цзягуй Ч. Экономика Китая. Анализ состояния и перспективы развития (пер. Афанасьева С. Г.). – М.: Инфо-Наука, 2009.
4. Шумаев, В.А. Зарубежный опыт управления: создание логистической инфраструктуры на основе организации свободных экономических зон / В.А. Шумаев, В.Н. Миронов // Инноватика и экспертиза. – 2012.- № 1(8).- С. 49-57.