

РАЗВИТИЕ ОСОБЫХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ЗОН ПОРТОВ



**ЕЛЕНА
КУЗНЕЦОВА,**
Балтийская
таможня,
государственный
таможенный
инспектор
Российская
таможенная
академия,
аспирант

В России идет постепенное развитие особых экономических зон. С внесением изменений в Федеральный закон от 22.07.2005 № 116-ФЗ «Об особых экономических зонах в Российской Федерации» стало возможным создание портовых особых экономических зон (далее — ПОЭЗ). Главная цель их создания — появление дополнительных стимулов для экспортеров и развитие транспортно-логистической инфраструктуры. Для потенциальных инвесторов важно освоение новых рынков сбыта, доступ к инфраструктуре, минимизация затрат, снижение административных барьеров на всех этапах развития бизнеса.

Целью законопроекта о создании ОЭЗ на территории портов является стимулирование развития портового хозяйства и, как следствие, развития портовых услуг, способных составить конкуренцию зарубежным аналогам.

В последние годы российским правительством особое внимание уделяется развитию транспортной инфраструктуры страны, в том числе, структурам как морских, так и авиапортов. Неудивительно: слабыми местами здесь являются как сама инфраструктура, так и нехватка портов с высокой пропускной способностью, отсутствие многопрофильных перегрузочных комплексов, сложность и длительность таможенного оформления грузов, низкий уровень логистических и экспедиторских услуг.

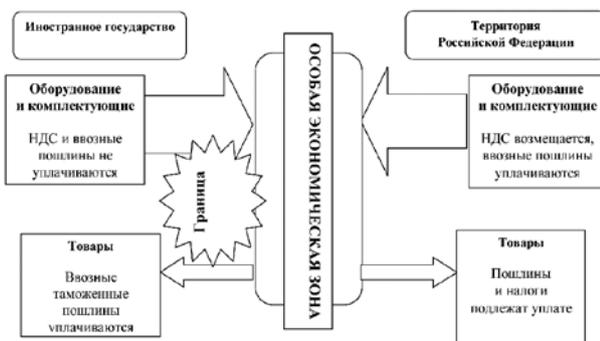


Схема 1. Функционирование портовой особой экономической зоны

Согласно Федеральному закону № 116-ФЗ, портовые зоны создаются сроком на 49 лет и будут действовать на территории международных морских грузовых портов и аэропортов России. Нормативный акт предусматривает, что резиденты зон смогут ввозить в порты стройматериалы, технику, оборудование для ремонта и оснащения судов, проведения погрузочных работ и хранения товаров без импортных пошлин и НДС, а топливо и нефтепродукты — без уплаты акциза. Также, в течение 5 лет резиденты освобождаются от уплаты налога на имущество и землю. Функционирование портовой особой экономической зоны отражено на схеме 1.

Как видно на схеме, основная концепция функционирования портовой ОЭЗ в целом не выходит за рамки концепции функционирования особых зон. Основа — предоставление льгот резидентам. Под льготами в данном случае понимается освобождение от уплаты НДС и ввозных пошлин на оборудование и комплектующие при их ввозе на территорию Российской Федерации. Освобождение от уплаты НДС и ввозных пошлин вызвано тем, что, согласно закону «Об особых экономических зонах в Российской Федерации», резидент ПОЭЗ вправе осуществлять в этой зоне только портовую деятельность, а также деятельность по созданию, реконструкции и эксплуатации объектов инфраструктуры порта. Таким образом, предоставляя резидентам льготы на ввоз оборудования и комплектующих, государство стимулирует развитие инфраструктуры портов, что ведет к постепенному увеличению товаропотоков.

В настоящий момент на территории Российской Федерации создано 3 портовые зоны: «Ульяновск Восточный» в соответствии с постановлением № 1163 правительства Российской Федерации от 30.12.2009 на территории Ульяновской области, «Советская Гавань» в соответствии с постановлением № 1185 правительства Российской Федерации от 31.12.2009 на территории Хабаровского края и ПОЭЗ на территории Мурманской области (постановление правительства Российской Федерации № 800 от 12 октября 2010 года «О создании на территории Мурманской области портовой особой экономической зоны»).

В отличие от «Ульяновск-Восточного» и «Советской Гавани», на территории которых в настоящий момент идет активная работа по привлечению резидентов, портовая зона в Мурманской области существует меньше года. Резидентов на ее территории, как и результатов работы, пока нет.

Однако необходимо отметить, что создание портовой зоны на территории муниципальных образований Кольский район и город Мурманск Мурманской области обусловлено тем, что морской порт Мурманска обладает рядом конкурентных преимуществ, а именно:

- расположение вблизи действующих международных транспортных коридоров;
- прямая доступность транспортного узла к европейскому и американскому рынкам;
- незамерзающая акватория и круглогодичная навигация;
- расположение в зоне активной международной добычи рыбы и других морских биоресурсов.

АННОТАЦИЯ:

Одна из актуальных проблем в российской экономике сегодня — развитие особых экономических зон. Перспективным направлением в этой области является развитие особых зон портового типа (ПОЭЗ). С этой целью необходим анализ существующего состояния и перспектив развития ПОЭЗ в России.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА:

Особые экономические зоны портового типа, концепция развития, резидент.

ANNOTATION:

One of the most topical problems in Russian economics today is the development of special economic zones. Important direction in this area is the development of specific zones of port type. So, it is necessary to analyze the current state and prospects of the development of specific zones of port type in Russia.

KEYWORDS:

Specific zones of port type, development concept, the resident.

ОГО ТИПА: СОВРЕМЕННЫЕ РОССИЙСКИЕ РЕАЛИИ

На сегодняшний день руководством Мурманской области заключены договора о намерениях с рядом потенциальных инвесторов-резидентов ПОЭЗ, проекты которых предусматривают перевалку грузов (насыпных, наливных и контейнерных), переработку морепродуктов, судоремонт и судостроение, транспортно-логистические услуги.

Реализация проекта по созданию портовой ОЭЗ на территории Мурманской области позволит увеличить долю транспортных услуг в валовом региональном продукте (ВРП), обеспечить активное освоение существующих международных транспортных коридоров, создать условия для развития транзитных грузоперевозок, сформировать новые рабочие места.

Создание ПОЭЗ также позволит создать условия для сохранения приоритетных позиций Российской Федерации при освоении ресурсной базы углеводородов и другого стратегического сырья на континентальном шельфе и в прибрежной зоне российской Арктики, включая создание штаб-квартир организаций и предприятий по разведке, добыче и эксплуатации морских месторождений.



При выборе Ульяновска местом создания ПОЭЗ определяющим фактором стало наличие готовой инфраструктуры аэропорта «Ульяновск-Восточный» и, как следствие, снижение расходов на введение ОЭЗ в эксплуатацию.

Согласно данным правительства Ульяновской области, взлетно-посадочная полоса аэропорта имеет длину 5 100 метров и ширину 105 метров и является лучшей в России. «Ульяновск-Восточный» не имеет никаких ограничений по взлетной массе воздушных судов и способен принимать до 40 воздушных судов в час.

Основным направлением развития ОЭЗ «Ульяновск Восточный» бесспорно является авиаиндустрия. В настоящий момент в Российской Федерации идет постепенная замена парка воздушных судов советского производства на новые и современные модели. Активно закупаются самолеты ведущих мировых компаний, таких как Boeing, Airbus. Внедрение новых моделей воздушных судов требует переподготовки и повышения квалификации обслуживающего персонала.

Наличие современного грузового аэропорта является дополнительным конкурентным преимуществом авиационной промышленности области, что особенно актуально при интеграции российских и зарубежных (европейских и американских) авиапроизводителей, так как размещение такого рода производства потребует наличия возможности транспортировать комплектующие или готовые изделия.

Особая экономическая зона в Ульяновске обладает уникальным техническим, производственным и образовательным потенциалом для создания на своей территории условий для развития данных направлений деятельности с учетом налоговых и таможенных преференций, гарантированных правительством Российской Федерации.

Планируется, что «Ульяновск-Восточный» выйдет на полную производственную мощность через пять лет после открытия. Частные инвестиции резидентов первого пускового комплекса составят 6,76 млрд руб. По подсчетам Корпорации развития Ульяновской области, при выходе на проектную мощность ПОЭЗ обеспечит ежегодные поступления в федеральный бюджет в размере 154,8 млн руб., в бюджет Ульяновской области — 169,5 млн руб. Еще 10,8 млн руб. достанется Чердаклинскому району, где развивается особая экономическая зона регионального уровня.

К конкретным успехам развития портовых ОЭЗ в России можно отнести разработку администрацией Ульяновской области проектов привлечения инвесторов. Ведутся переговоры с мировыми лидерами по техническому обслуживанию самолетов, такими как Lufthansa Technik (переговоры о создании центра техобслуживания в Ульяновске). На стадии реализации находится проект с компанией Airbus по конвертации пассажирских самолетов Airbus в грузовые. Первый летный образец самолета планируется выпустить на площадях «Авиастар-СП» в 2012 году, запуск серийного производства намечен на 2013 год. Объем инвестиций российско-европейской компании Airbus Freighter Conversion GmbH в портовой зоне «Ульяновск-Восточный» может составить 1,6 млрд руб. Рассматривается вопрос развития в ОЭЗ направления по предпродажной подготовке авиалайнеров. Прежде всего — Sukhoi Superjet-100 совместного предприятия Superjet International.

Еще одна особая экономическая зона портового типа — «Советская Гавань» — создана в Хабаровском Крае. Одновременно с ПОЭЗ на побережье Татарского пролива запланировано формирование Ванино — Советско-Гаванского транспортно-промышленного узла. Реализация программы по его созданию должна привести к увеличению объема переработки грузов с нынешних 10 млн тонн до 100 млн в 2020 году.

В настоящий момент портовая инфраструктура «Советской Гавани» позволяет заходить судам дедвейтом до 50 000 тонн, что не отвечает современным требованиям крупного портового узла. Таким образом, необходимо возведение новых причальных мощностей, что позволит заходить в порт судам дедвейтом до 300 000 тонн.

Преимуществом ПОЭЗ «Советская Гавань» является возможность сочетания морского и железнодорожного маршрутов при организации транзита «запад России — Сибирь — север тихоокеанского побережья США», что позволит уменьшить длину маршрута более чем на 1 000 км и снизить транспортные расходы и сроки доставки.

Утвержденный правительством Хабаровского края проект концепции создания ПОЭЗ «Советская Гавань» (далее — концепция) предусматривает строительство терминалов по перевалке экспортных грузов, создание судоремонтных и перерабатывающих предприятий, организацию производства рыбной продукции. В целях создания благоприятных факторов для привлечения резидентов в ПОЭЗ планируется строительство объектов портовой, таможенной, транспортной, энергетической, коммунальной и инженерной инфраструктуры за счет государственных инвестиций. В частности, строительство железнодорожных станций на мысе Марии и в рабочем поселке Лососина. К 2013 году запланировано завершение строительства ТЭЦ мощностью 120 МВт в городе Советская Гавань.

Создатели концепции предлагают расширить список видов деятельности, разрешенных в ПОЭЗ, за счет экспортно-ориентированных производств, например, переработки древесины. Для этого необходимо внести соответствующие изменения в закон «Об особых экономических зонах в Российской Федерации».

Инвестиции в проект создания ПОЭЗ «Советская Гавань», согласно перспективному плану развития до 2030 года, составят 116,3 млрд руб., из которых около 44% придется на строительство необходимой инфраструктуры. При этом, согласно постановлению правительства РФ от 31 декабря 2009 года № 1185 «О создании на территории Хабаровского края портовой особой экономической зоны», в 2011-2013 годах в инфраструктуру будет вложено 3,7 млрд руб. бюджетных средств, а общая потребность в государственных инвестициях, рассчитанная в концепции, составит 50,8 млрд руб.

В настоящий момент основным минусом ПОЭЗ в Советской Гавани является недоразвитость инфраструктуры. По данному показателю Советская Гавань значительно уступает другим крупным портам региона, таким как морской порт Восточный (Находка) и Владивостокский морской порт.

С развитием инфраструктуры, запланированным правительством Хабаровского Края, эффективность ПОЭЗ «Советская гавань» существенно возрастет.

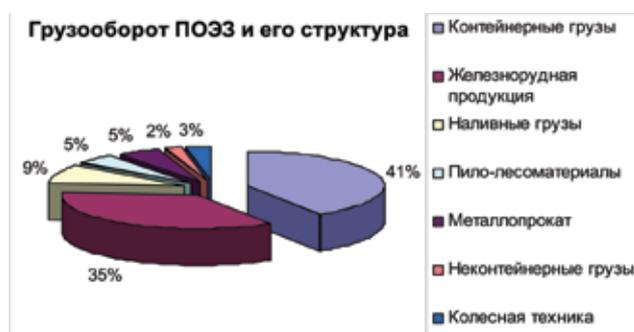


Схема 2. Структура грузооборота ПОЭЗ «Советская Гавань»

Как видно на схеме, основная часть грузооборота ПОЭЗ приходится на контейнерные грузы и железную продукцию. Суммарный грузооборот порта Советская Гавань после выхода на проектную мощность согласно концепции составит 35,8 млн тонн различных грузов. Объем судоремонтных работ увеличится до 250 условных судоремонтов в год. Ежегодно планируется переработка рыбо- и морепродуктов в объеме более 45 000 тонн. Промышленные производства в ПОЭЗ также будут представлены предприятиями деревообработки, ориентированными на экспорт продукции в Японию, суммарный годовой объем их производства может составить до 630 000 тонн.

По результатам предварительного финансового моделирования бизнес-проектов потенциальных резидентов, к 2030 году суммарная ежегодная выручка от реализации товаров и услуг организаций ПОЭЗ может составить 83,9 млрд руб., сумма платежей в бюджеты всех уровней за период 2011—2030 годы превысит 113 млрд руб. и будет создано более 4 500 рабочих мест.

С учетом географического преимущества и потенциала прибрежных территорий России, развитие ПОЭЗ следует рассматривать в контексте решения нескольких основных задач: развитие каналов экспорта, использование потенциала глобальных транзитных коридоров, интеграция российской экономики в мировую экономическую систему, возможность полноценно участвовать в мировом разделении труда.

В России необходимо серьезное инфраструктурное обновление, только оно способно дать предприятиям, созданным на территории страны, возможность конкурировать с иностранными фирмами. В этом контексте ПОЭЗ являются той составляющей, которая позволяет аккумулировать передовой мировой опыт и современные технологии для привлечения инвестиций и, как следствие, развития экономики страны.

Портовые ОЭЗ «Советская Гавань» в Хабаровском крае и ОЭЗ в Мурманске позволят, в случае их успешного развития, упрочить позиции России на важнейших транспортных направлениях — «Запад — Восток» и «Север — Юг», а также потес-

нить конкурирующий Южный морской путь. Развитие ПОЭЗ в России позволит усилить позиции страны в освоении природных богатств и новых транспортных маршрутов в Арктике. А развитие ПОЭЗ «Ульяновск-Восточный» станет существенным шагом к укреплению российских позиций на рынках международных крупногабаритных воздушных грузоперевозок и обслуживания судов российских и зарубежных авиакомпаний.

Однако необходимо учитывать, что для дальнейшего успешного развития ПОЭЗ в России необходима активная государственная политика, направленная на привлечение резидентов не только льготами, предоставляемыми ОЭЗ, но и созданием позитивного имиджа самих зон, в первую очередь, снижением административных барьеров, ускорением процессов таможенного оформления товаров.

Потенциальные резиденты ПОЭЗ зачастую недостаточно информированы об особенностях деятельности зоны, как по аспектам законодательства, так и в получении консультаций о зарубежных рынках по экономическим вопросам экспорта. Организация подобной помощи потенциальным резидентам стала бы серьезным вкладом в обеспечение роста экспортного потенциала, как отдельных регионов, так и страны в целом.

Библиографический список

1. Федеральный закон от 22.07.2005 № 116-ФЗ (ред. от 25.12.2009) «Об особых экономических зонах в Российской Федерации» (принят ГД ФС РФ 08.07.2005) «Собрание законодательства РФ», 25.07.2005, № 30 (часть II), ст. 3127.
2. Постановление правительства РФ от 30.12.2009 № 1163 «О создании на территории Ульяновской области портовой особой экономической зоны».
3. Постановление правительства РФ от 31.12.2009 № 1185 «О создании на территории Хабаровского края портовой особой экономической зоны».
4. Постановление правительства РФ от 12.10.2010 № 800 «О создании на территории Мурманской области портовой особой экономической зоны» «Собрание законодательства РФ», 18.10.2010, № 42, ст. 5378.
5. Архипов А. Экономические зоны: достоинства и недостатки / А. Архипов // Экономист. — 2006. — № 11. С. 28.
6. Максаковский В.П. Свободные экономические зоны: статья / В. Максаковский. Москва: GEO1SEPTEMBER.RU, 2001—2010. Режим доступа к журналу: <http://geo1september.ru>.
7. Мишина М. Особые зоны для бизнеса: статья / М. Мишина. Ульяновск: ULDELO.RU, 2005—2010. Режим доступа к журналу: <http://uldelo.ru>.
8. Губернатор и правительство Ульяновской области [электрон. ресурс]: Официальный сайт правительства Ульяновской области. Ульяновск: ULGOV.RU, 2006—2010. Режим доступа к журналу: <http://ulgov.ru>.
9. ОАО «ОЭЗ» [электрон. ресурс]: Официальный сайт ОАО «Особые экономические зоны»: ОАО-OEZ.RU, 2007—2011. Режим доступа к журналу: <http://oao—oez.ru>.
10. Правительство Хабаровского края [электрон. ресурс]: Официальный сайт правительства Хабаровского края. Хабаровск: GOV.KHABKRAI.RU, 2006—2010. Режим доступа к журналу: <http://gov.khabkrai.ru>.
11. Мурманское информационное агентство [электрон. ресурс]: Новостной ресурс мурманской области: NORD-NEWS.RU, 2009—2010. Режим доступа к журналу: <http://nord-news.ru>.
12. Советская Гавань [электрон. ресурс]: Городской Интернет-портал: SOVGAVAN.RU, 2006—2011. Режим доступа к журналу: <http://sovgavan.ru>.
13. Финансовый и организационный консалтинг [электрон. ресурс]: сайт консалтинговой компании-разработчика концепции функционирования ПОЭЗ «Советская Гавань»: FOCONSULT.RU, 2009—2011. Режим доступа к журналу: <http://foconsult.ru>.