

# Портовые особые экономические зоны в России, или ПОЭЗ по-русски

**М. А. ФУРЩИК**, канд. экон. наук, управляющий партнер компании «ФОК» (Финансовый и организационный консалтинг), член экспертного совета Комитета Государственной Думы по делам Федерации и региональной политике, глава экспертного совета Комитета РСПП по промышленной политике, регулированию естественных монополий и тарифам,  
**К. Е. ЛЫСЕНКО**, руководитель департамента программ развития компании «ФОК»



**Прошло более десяти лет с того момента, когда были приняты первые постановления о создании на территории РФ образований с особыми условиями функционирования по примеру зарубежных свободных экономических зон (СЭЗ). Прижился ли в России иностранный опыт свободных портов, или Россия развивается собственным, самобытным и неповторимым путем?**

Сегодня в мире насчитывается более 1000 особых экономических зон (ОЭЗ), где выполняется от 15 до 25% мирового товарооборота. Выделяют четыре основные группы ОЭЗ (рис. 1).

В разных уголках мира сейчас создаются (рис. 2):

- 400 зон свободной торговли;
- 300 промышленно-производственных зон;
- 400 научно-промышленных парков;
- 100 сервисных зон или зон специального назначения.

В зависимости от экономических и социальных условий страны различаются цели создания в них ОЭЗ. Выделим следующие цели:

- развитие государственной экономики;
- выравнивание межрегиональных различий;
- повышение уровня социального развития;
- ускорение научно-технического прогресса.

В развивающихся странах основные цели — рост уровня индустриализации и увеличение роли страны в междуна-

родной торговле. Модернизация и развитие осуществляются с помощью привлеченного капитала и иностранных инвестиций.

Развитые страны используют ОЭЗ как инструмент региональной политики для выравнивания дисбаланса и повышения уровня экономического и социального развития в менее благоприятных районах. Критериями при определении территории для создания ОЭЗ служат уровень безработицы и уровень доходов населения.

Рассмотрим наиболее яркие примеры ПОЭЗ, динамично развивающихся в последнее время.

## ПОЭЗ на базе аэропортов

### Международный аэропорт «Инчхон» (Южная Корея)

Свободная торговая зона открыта в аэропорту «Инчхон» в марте 2006 г. Это одна из предпринимаемых правительством мер по созданию аэропортового хаба мирового уровня. Завершение строительства аэропорта ожидается к 2020 г, когда он сможет принимать и отправлять до 530 тыс. рейсов и 100 млн пассажиров ежегодно. Аэропорт «Инчхон» развивается и позиционируется как логистический центр. К концу 2010 г. ожидается заполнение логистического парка.

### Сингапурский аэропорт «Чанги»

Грузовой центр аэропорта работает как свободная торговая зона, в которой компании могут перемещать, консолидировать, хранить, переупаковывать груз без документационного оформления и оплаты таможенных пошлин. Авиакомпаниям, грузовым агентам, отправителям и получателям грузов предоставляется круглосуточная помощь через систему «одного окна».

### Аэропорт Шеннона (Ирландия)

Расположение аэропорта уникально: он находится в самой западной точке



Рис. 1. Существующие ОЭЗ



Рис. 2

**Таблица 1. ПОЭЗ на базе аэропортов**

№	Название аэропорта	Страна	Площадь (га)	Грузооборот (млн. т/2008 год)	Пассажирооборот (млн. чел/2008 год)	Преференции	Управляющая компания
1	Международный аэропорт «Инчхон»	Южная Корея	208	2,424	29,974	Зона свободной торговли, освобождение от пошлин и налогов	Korean Air Cargo, Asian Air Cargo, Incheon International Airport Foreign Carrier Cargo Terminal Company
2	Сингапурский аэропорт «Чанги»	Сингапур	104	1,884	37,695	Перемещение, хранение, переупаковывание груза без документационного оформления и оплаты таможенных пошлин	Changi Airports International (CAI)
3	Международный аэропорт Шеннона	Ирландия	809	0,05	3,2	10%-ный корпоративный налог, освобождение от уплаты НДС, освобождение от уплаты таможенных пошлин	Shannon Free Airport Development Company Limited
4	Международный аэропорт «Нарита»	Япония	180	2,1	33,531	Льготное кредитование (3%), предоставление информации и консультации по вопросам импорта	Narita International Airport Company
5	Столичный международный аэропорт Пекина	КНР	100	1,366	55,937	Беспшлинный экспорт, импорт облагается НДС 17%, предприятиям с иностранными инвестициями двухлетние налоговые каникулы	Capital Airports Holding Co
6	Международный аэропорт Дубая	ОАЭ	203	1,825	37,441	Освобождение от корпоративных налогов на 15 лет, гарантия предприятиям репатриации прибыли и капитала, экспорт и импорт не облагаются налогами, освобождение от НДС/ФЛ работников зоны	DAFZA

Европы, образуя перевалочный пункт между Старым и Новым Светом. В настоящее время СЭЗ «Шеннон» — это высокоразвитый промышленный центр, объединяющий высокотехнологичные предприятия, с ежегодным экспортом более 1 млрд долл. Всемирно известные компании вкладывают инвестиции в Шеннонскую ОЭЗ.

**Международный аэропорт «Нарита» (Япония)**

Правительство Японии в апреле 2003 г. приняло решение о создании ОЭЗ с целью развития граничащей с аэропортом территории и формирования международного логистического центра. Одно из преимуществ статуса аэропортовой ОЭЗ — снижение таможенных платежей для стимулирования международной торговли. Управляющая компания Narita International Airport Corporation планирует увеличить ежегодный грузооборот аэропорта до 2,5 млн т и довести общую площадь складских помещений до 210 000 кв. м к концу 2010 г., когда будет закончено строительство второй взлетно-посадочной полосы в рамках программы развития ОЭЗ.

**Столичный международный аэропорт Пекина**

На базе столичного международного аэропорта Пекина Beijing Capital

Airport Китай создает первую аэропортовую ОЭЗ. Компании смогут завозить в страну различные товары без таможенных формальностей и оплаты импортных таможенных пошлин. Деятельность ОЭЗ связана прежде всего с международной торговлей, развитием беспшлинного складирования, экспортной обработкой, транзитной торговлей. Основная задача аэропортовой ОЭЗ Пекина — не только привлечь инвестиции в Пекин и поднять экономику региона, но и создать Китаю «игровое поле» для конкуренции с Японией и Южной Кореей.

**Аэропорт Дубая (ОАЭ)**

Дубайская аэропортовая ОЭЗ (Dubai Airport Free Zone) в настоящее время одна из самых быстрорастущих в регионе. Аэропорт использует современное

технологическое оборудование и постоянно инвестирует в новейшие информационные системы. Клиенты аэропорта имеют доступ к пользованию последними техническими и информационными средствами коммуникации и обработки информации.

**ПОЭЗ на базе портов**

Известные крупнейшие порты (Гамбурга, Амстердама, Копенгагена) фактически представляют собой ОЭЗ (табл. 2). Эти зоны располагаются в районах крупных портовых городов, на перекрестках оживленных морских транспортных и пассажирских путей, соединяющих страны Европы, Ближнего и Среднего Востока и Африки.

Торговый порт — важный элемент транспортной инфраструктуры, узел, в котором пересекаются наземные и вод-

**Таблица 2. ПОЭЗ на базе морских портов**

№	Порт	Страна	Грузооборот (млн. т/2008 год)	Управление портом	Преференции
1	«Сингапур»	Сингапур	515,3	Совет развития торговли	Отсутствие таможенных пошлин на хранение, продажу, обработку и перераспределение продукции и транзитных грузов
2	«Гамбург»	Германия	140,4	HPA (Hamburg Port Authority)	
3	«Хьюстон»	США	225	Администрация порта	

ные виды транспорта, проводится перевалка грузов с одного вида транспорта на другой. Для этого необходимо современное дорогостоящее перегрузочное оборудование, а режим ОЭЗ на территории порта стимулирует его техническое развитие.

### Сингапур

Сингапурский морской порт по размерам судо- и грузооборота уступает только трем крупнейшим мировым портам в Нью-Йорке, Роттердаме и Шанхае. Таких результатов порт добился благодаря развитию ОЭЗ. Сингапур служит примером успешного развития «точечных» зон, ориентированных на экспорт товаров. Налоговый режим с системой поощрений направлен на привлечение международных инвесторов: беспрошленный перевод прибылей и репатриация капиталов, гарантии капиталовложений.

### Гамбург

Сегодня порт Гамбурга — это второй по объему контейнерных перевозок и третий по значению океанский порт в Европе. Площадь СЭЗ порта составляет 1600 га. Успешная работа гамбургского порта достигается в тесном сотрудничестве с сотнями независимых фирм и предприятий, зарегистрированных в нем и предлагающих всесторонний сервис по логистике, складированию и переработке грузов. Свободный порт Гамбурга предлагает поставщикам и производителям самые либеральные налоговые условия в Европе. В соответствии с Таможенным кодексом ЕЭС все товары третьей стороны, поступающие в СЭЗ гамбургского порта, рассматриваются как еще не вошедшие на таможенную территорию ЕС. Время хранения товаров в СЭЗ порта не ограничено.

### Хьюстон

Свободная торговая зона хьюстонского порта (штат Техас) получила статус зоны свободной торговли в 1983 г., что способствовало экономическому росту Хьюстона. Зона обеспечивает

клиентам широкий спектр услуг, включая складирование жидких грузов, предоставление пакгаузов, крытых стоянок автомобилей и др.

### Российский опыт

Положительный мировой опыт функционирования свободных (особых) экономических зон оказал влияние на принятие в начале 90-х годов решения о создании на территории нашей страны подобных образований 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 ОЭЗ четырех типов:

- промышленно-производственные;
- технико-внедренческие;
- туристско-рекреационные;
- портовые.

В течение четырех с половиной лет, прошедших после принятия нынешнего закона об ОЭЗ, на территории страны создано 15 ОЭЗ:

- две промышленно-производственные (в Республике Татарстан и Липецкой области);
- четыре технико-внедренческие (в г. Москве, Московской области, г. Санкт-Петербурге и Томской области);
- семь туристско-рекреационных (в Калининградской области, Ставропольском и Краснодарском краях, Республике Алтай, Алтайском крае, Республике Бурятия и Иркутской области);
- две портовые (в Хабаровском крае и Ульяновской области).

В первом российском конкурсе на создание ОЭЗ портового типа, объявленного в начале 2008 г., приняли участие 16 регионов, подав 20 заявок, из них 11 на создание ПОЭЗ 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 «Улья-

новск Восточный» и «Емельяново» Красноярского края, а также морская портовая ОЭЗ «Советская Гавань».

Сейчас подписано распоряжение на создание двух ПОЭЗ от Хабаровского края и Ульяновской области, где консультантом администраций регионов выступало ООО «Финансовый и организационный консалтинг» (ФОК). Создание ПОЭЗ на базе аэропорта «Емельяново» отложено в связи с проблемами одного из основных резидентов — ОАО АК «КрасЭйр».

### Аэропорт

#### «Ульяновск Восточный»

Основная цель создания ПОЭЗ на базе аэропорта «Ульяновск Восточный» — формирование базы общероссийского масштаба для ремонта и обслуживания воздушных судов. Развитие аэропорта «Ульяновск Восточный» будет осуществляться по следующим основным направлениям:

- организация технического обслуживания и ремонта воздушных судов;
- организация сборочного производства легких реактивных самолетов «Eclipse 500»;
- развитие терминально-логистической инфраструктуры.

Общая площадь зоны превысит 600 га. Государство будет инвестировать развитие необходимой инженерной и транспортной инфраструктуры. Средства, выделенные частично из бюджета Ульяновской области, частично из федерального бюджета, будут использованы для модернизации инфраструктуры аэропорта (рулежные дорожки, навигационное оборудование и т. п.); создания и модернизации подъездных путей автомобильного и железнодорожного транспорта; создания сетей водоснабжения, водоотведения, теплоснабжения, газоснабжения; строительства ТЭС мощностью 40 МВт.

Помимо государственного участия, запланировано активное участие частного капитала.

#### ПОЭЗ «Советская гавань»

Основной упор в развитии ПОЭЗ «Советская Гавань» будет сделан на контейнерные и рудные терминалы. Кроме того, в регионе планируется создание предприятий, занимающихся судостроением и судоремонтом.

Проекты в Хабаровской ПОЭЗ приобретают особую актуальность вследствие освоения сырьевых запасов регионов БАМ (Советская Гавань — конечная точка магистрали). Развитие мультимодальных контейнерных пере-

**Таблица 3. Потенциальные особые экономические зоны РФ**

База	Местоположение
Морские порты	Усть-Луга, Архангельск, Мурманск, Новороссийск, Тамань, Находка Восточный, Петропавловск-Камчатский, Магадан, Оля, порты о. Сахалин.
Речные порты	Порты в Башкирии, Татарстане, Волгоградской и Ростовской области
Аэропорты	Улан-Уде, Уфа, Иваново, Екатеринбург, Жуковский, Хабаровск, Благовещенск, Минеральные Воды

возок приведет к увеличению прибыли российских транспортных компаний и дальневосточных стивидоров.

Предполагается формирование транспортного узла, посредством которого к 2025 г. можно будет переваливать 25–30 млн т грузов в год. Запланировано создание в гавани судоремонтного кластера.

### Перспективные ПОЭЗ

Некоторые регионы пока не имеют возможности создания ПОЭЗ или еще не подавали заявки. Такие потенциальные морские, аэропортовые и речные зоны (табл. 3) расположены в створах международных транспортных коридоров, транспортных узлах и на территории сосредоточения технологических и научно-производственных ресурсов.

Создание ПОЭЗ обеспечивает стремительное развитие транспортного узла и позволяет региону получить дополнительные стимулы для привлечения инвесторов. В портовых зонах, как правило, приоритетное развитие получают проекты стивидорных компаний, а также проекты профильных производств: судоремонта и судостроения. В ПОЭЗ на базе аэропортов будет развиваться техническое обслуживание и ремонт воздушных судов, сборочное производство, развитие терминально-логистическая инфраструктура.

Кроме улучшений, непосредственно связанных со строительством новых логистических объектов и транспортно-логистической инфраструктуры на территории зон, создание новых ПОЭЗ может дать значительный косвенный экономический эффект. Частные компании (операторы ПОЭЗ, грузоперевозчики и грузовладельцы), заинтересованные в минимизации непроизводительных расходов, будут осуществлять значительные инвестиции в транспортно-логистическую инфраструктуру ПОЭЗ и транспортировку грузов до территории этих зон.

### Факторы успеха

В Китае после формирования правил взаимодействия государства и частного капитала через законы об ОЭЗ была проведена проверка на нескольких зонах (пилотные проекты). И только после того как они доказали свою эффективность, стали создаваться следующие. Таким образом, результаты были достигнуты на основе долгосрочного подхода к формированию благоприятного климата, получению опыта и последовательному тиражированию успе-



хов. Однако известен и положительный опыт ОАЭ, где в кратчайшие сроки на основе новейших технологий были получены впечатляющие результаты. Для достижения успеха ОЭЗ необходимы такие важные факторы, как планомерное управление зоной и правильно выстроенная мотивация резидентов.

### Структура управления

Современная и четко организованная структура управления служит гарантией успеха любого предприятия. Примеры успешных управленческих структур можно увидеть в ранее рассмотренных ОЭЗ.

Хорошо разработана схема управления с широким инструментарием для осуществления оперативной и стратегической деятельности в порту Гамбурга. Порт Гамбурга имеет технически оснащенное и высоко квалифицированное управляющее агентство Hamburg Port Authority (НРА) с высокой репутацией во всем мире. Владелец территории порта Гамбурга, НРА имеет необходимую свободу действий для эффективного управления недвижимым имуществом порта. В дополнение к собственным доходам НРА участвует в работе общественных инвестиционных фондов с целью финансирования инновационных проектов. До 2015 г. город Гамбург и НРА намерены инвестировать более одного миллиарда евро для развития промышленности порта.

Другой пример — одна из старейших в Европе ОЭЗ на базе аэропорта Шеннона. В 1959 г. ирландское правительство учредило Компанию по развитию свободного аэропорта «Шеннон» (Shannon Free Airport Development Company Limited), что повлекло за собой создание ОЭЗ. Это единственная

компания, которая предоставляет финансовые льготы в области индустрии и осуществляет все виды сервиса, начиная с предварительных исследований и кончая приносящими прибыль операциями.

### Льготы и преференции

Правильность выстраивания отношений с резидентами выражается не только в четкой структурированности отношений, помощи при размещении и налаживании их деятельности, но и в гибком подходе к формированию пакета преференций. Рассмотрим основные преимущества создания в порту ОЭЗ:

- предоставление налоговых и таможенных льгот, вплоть до установления ставки 0% по некоторым из них (таможенные, акцизные сборы, налог на добавленную стоимость и т. п.), тем самым достигается привлечение инвестиций в развитие портовой инфраструктуры и промышленности на территории ОЭЗ порта, а также дополнительных грузопотоков (особенно транзитных); подобный льготный режим ОЭЗ позволит значительно снизить сроки окупаемости инвестиций в портовую инфраструктуру;
- средства, сэкономленные от применения льгот, могут быть использованы на развитие и повышение конкурентоспособности предприятий портового комплекса, например, инвестированы в развитие компаний, направлены на нейтрализацию высоких транспортных тарифов и т. п.;
- резиденты ОЭЗ порта смогут в более выгодных условиях, на более высоком качественном уровне заниматься погрузочно-разгрузочными работами, оказывать услуги по хранению товаров,



ремонтить суда, перерабатывать рыбу и морепродукты, упаковывать товары, вести оптовую торговлю;

- появляется возможность разработки новых, более выгодных торговых схем для внешнеэкономического сотрудничества;

- суда, приходящие в свободный порт, освобождаются от традиционного таможенного контроля до начала разгрузочных операций, что позволяет экономить стояночное время;

- иностранные грузы, поступающие в порт, могут оставаться в нем неограниченное время или могут быть перегружены на другие суда без таможенного контроля;

- пока грузы хранятся в свободном порту, не требуется никаких гарантий для уплаты импортных пошлин; это позволяет избежать замораживания значительных сумм при работе с импортными грузами; импортные пошлины платятся лишь тогда, когда грузы попадают на территорию страны, за пределы границ свободного порта;

- иностранные грузы в свободном порту не подвергаются таможенному контролю, что создает особо благоприятные условия для привлечения в порт транзитных грузов; экспортные грузы, прежде чем попасть в свободный порт, должны пройти таможенную очистку;

- иностранные грузы, идущие транзитом по железной дороге или внутренними водными путями, освобождаются от предоставления гарантий оплаты таможенных сборов.

Как правило, в зависимости от вида ОЭЗ выбирают наиболее действенные виды преференций, придавая четкую направленность развитию зоны.

В Японии нет зон свободной торговли как таковых, однако существуют «бондовые зоны» (таможенные склады, на которых хранятся товары, не облагающиеся пошлиной) пяти категорий:

- бондовые зоны («временные» территории используются для заполнения таможенной декларации);

- бондовые ангары (выполняют те же функции, что и бондовые зоны);

- специальные таможенные склады (иностранные грузы могут храниться в течение двух лет и более при наличии специального разрешения; пока груз находится на таможенном складе, он не облагается таможенной пошлиной);

- бондовые предприятия (позволяют производить товары из иностранных материалов, не оплачивая таможенные пошлины за эти материалы);

- бондовые выставочные зоны (специальные территории для проведения международных выставок; иностранные грузы могут быть использованы или выставлены на экспозицию с заполнением таможенной декларации по упрощенной схеме).

### Россия на пути к успеху

Что может ожидать Россию на пути создания ОЭЗ? Ответ на этот вопрос во многом зависит от того опыта, который мы приобретаем в последнее время. Для полноценного функционирования и развития ПОЭЗ необходима рациональная законодательная база, которая сейчас претерпевает корректировку.

Так, в результате негативного опыта начала 90-х было доработано законодательство, изменилась система управления и координация деятельности ОЭЗ, в чем активную роль сыграло Министерство экономического развития

РФ и Федеральное агентство по управлению ОЭЗ.

В конце 2009 г. наступил новый этап, на котором появляется все больше возможностей для делегирования Министерством экономического развития полномочий по управлению ОЭЗ органам исполнительной власти субъектов РФ или коммерческим структурам. Например ОАО «ОЭЗ» было создано в 2006 г. для строительства и управления на территории ОЭЗ объектами инфраструктуры и иными объектами, предназначенными для обеспечения функционирования ОЭЗ.

Такие преобразования несомненно должны сыграть положительную роль вследствие перемещения центра управления в регионы, что позволит решать насущные вопросы оперативно, с большим пониманием и меньшими затратами. При этом общий контроль и стратегическое планирование по-прежнему будут в руках федерального центра.

Развитие ПОЭЗ в России представляется весьма перспективным с учетом протяженной морской границы, благоприятного географического расположения (на пути товарных потоков) и не до конца освоенного потенциала нашего государства как страны-транзитера. Сегодня большая часть стран Восточной Азии предпочитает импортировать товары в Россию морем через Финляндию, хотя путь через дальневосточные порты значительно короче. Для решения этой проблемы необходимо не только технологически расширить потенциал БАМ, но и преодолеть бюрократическую рутину, упростить процедуры прохождения таможенного и пограничного контроля и учета.

Можно с уверенностью утверждать, что развивающиеся ПОЭЗ способны в ближайшем будущем обеспечить конкурентное преимущество России, связывающей Восток с Западом, и дать нашей стране возможность стать центром притяжения новых технологий и финансовых потоков.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Болгов А., Марков С. Дальневосточные перспективы // РЖД-Партнер. — 2009. — № 7 (155). — С. 66–70.
2. Болгов А. В., Саввин Д. А. Новые портовые: Ульяновск, Красноярск, Хабаровск // Логистика и управление. — 2008. — № 9. — С. 30–34.
3. Болгов А. В. Первый опыт создания портовых ОЭЗ в России // Транспорт РФ. — 2008. — № 5 (18). — С. 36–39.
4. <http://www.government.gov.ru>.
5. <http://www.economy.gov.ru>.
6. <http://www.rosocz.ru>.
7. <http://www.oao-oez.ru>.