

## Науки о Земле

УДК 910

ББК 20

### **Портовые особые экономические зоны в России, Германии и Сингапуре: анализ и оценка социально-экономического развития портов развитых стран**

**Кузина Дарья Сергеевна,**

учитель географии МБОУ «Средняя школа №50», студент-магистрант 3 курса естественно-географического факультета, кафедры географии и экологии, ФГБОУ ВО «Ульяновский государственный педагогический университет имени И. Н. Ульянова», г. Ульяновск, Россия

**Аксенова Марина Юрьевна,**

кандидат географических наук, доцент кафедры географии и экологии ФГБОУ ВО «Ульяновский государственный педагогический университет имени И. Н. Ульянова», г. Ульяновск, Россия

**Аннотация.** Морские и речные порты являются важной составляющей транспортной инфраструктуры страны, в значительной степени определяющей потенциал развития национальной экономики.

В статье рассматривается, что портовый комплекс России в последние годы не позволяет обеспечить эффективное обслуживание грузовой базы страны и ставит Российскую Федерацию в зависимость от иностранных государств, обладающих конкурентоспособными портами с развитой инфраструктурой, на примере Сингапура и Германии.

В научной статье характеризуются: разнообразный опыт функционирования портовых особых экономических зон в Сингапуре, Германии и России, в чем свидетельствует о высокой эффективности этого института зонирования. В России становление портовых зон только

начинается, в этом и заключается актуальность в приведенных примерах ПОЭЗ в сходстве и различии России с двумя странами.

**Ключевые слова:** портовые экономические зоны России, развитие, новые проекты, деятельность ПОЭЗ, морской порт "Гамбург", портовая особая зона в Сингапуре.

В общем виде цели создания портовые особые экономические зоны (ПОЭЗ) можно разделить на три блока:

1. Цели экономического блока: для общего подъема производства в стране, увеличение удельного веса на мировом рынке, расширение сфер деятельности;

2. Цели социального блока: создание новых рабочих мест, снижение безработицы, увеличение числа высококвалифицированных кадров.

3. Цели научно-технического блока: улучшение ситуации в области науки и инновации, активное использование новейших технологий, сосредоточение на научных кадрах.

Портовые особые экономические зоны служат толчком социально-экономического развития конкретного региона за счет привлечения инвестиций, создания новых рабочих мест, а также формируют кластер промышленных предприятия, где используются новые технологии производства, новые методы управления и организации труда.

Таким образом, можно сказать, что портовая особая экономическая зона представляет собой территорию, где действуют специальные визовые, таможенные, налоговые, инвестиционные и прочие условия для различных экономических субъектов.

В реальности работа многих ПОЭЗ завершается провалом, а их положительный эффект трудно определить, так как трудно выделить среди других экономических сил. Но, по неофициальным статистическим данным, ОЭЗ делятся на три категории: несколько успешных проектов, немного больше тех, кто приносят незначительную прибыль и частично оправдывают

финансовые затраты, и, наконец, подавляющее большинство зон, которые оказываются в минусе.

Заккрытие зоны, как правило, происходит из-за отказа от реализации проекта, плохого менеджмента или по причине того, что инвесторы получают налоговые льготы, но так и не создают значительного числа новых рабочих мест и ожидаемой экспортной выручки. С понятием свободного порта в мировой практике неразрывно связаны следующие признаки:

- специальная таможенная зона или таможенная территория;
- упрощенные таможенные правила;
- отсутствие таможенных платежей;

Портовая экономическая зона в Гамбурге является второй по величине в Европе и девятой в мире.

Порт состоит из объединившихся в настоящее время территорий и акваторий, бывших портов Дальтона, Гамбург и Вильгельмсбург. Это крупнейший узел водных и железнодорожных магистралей, по которым осуществляются внешние транспортные связи приэльбского района Германии и некоторых стран центральной части Европейского континента. Грузооборот порта Гамбург превышает в настоящее время 35 млн. тонн. Через порт ввозят все виды генеральных, навалочных, насыпных и наливных грузов, особенно уголь, руду, зерно, кофе, какао, чай, тропические фрукты, рефрижераторные грузы, фосфаты, сульфаты, минеральные и растительные масла, лесные грузы, шерсть, сталь, кожу, нефтегрузы и т. д., вывозятся машины, оборудование, химикаты, железо, металлолом, поташ, соль, цемент, удобрения, бумагу, генеральные грузы и т. п. Несмотря на то, что свободная гавань - беспошлинная зона, пошлины взимаются, но их величина и роль ограничены. Главная задача свободной гавани - обеспечить высокую оборачиваемость капитала. В Гамбурге это достигается благодаря высокой скорости обработки грузов и современной инфраструктуре. В этой связи покажем на примере отличие свободного порта от обычного. Земля не принадлежит свободному порту, а арендуется (лизинг) у городских властей.

Портовые особые экономические зоны- одни из основополагающих элементов торгово-экономических отношениях Сингапура и России.

Свободный порт Сингапур существует с 1819 года. Успеху раннего развития порта Сингапур способствовало его выгодное географическое положение, нацеленность правительства на обеспечение наибольшей свободы торговли и отсутствие пошлин на все товары, кроме алкоголя, табака и нефти [7]. На 2017 г. в Сингапуре действует 9 свободных экономических зон: «Брани Терминал», «Кеппел Дистрипарк», «Пассир Паньджанг Терминал», «Причалы Сембаванк», «ТаньджунгПагар Терминал», «Кеппел Терминал», «Джуронг Порт», «Логистический комплекс аэропорта Сингапура», «Комплекс грузового терминала аэропорта Чанги». Наиболее крупной промышленной зоной является «Джуронг» («Jurong»), где на территории в 56,8 кв.км. расположено 1834 предприятия с числом занятых 100 тыс. человек.

Сингапурский морской порт является одним из крупнейших портов Азии и мира и расположен на площади почти в шестьсот гектаров. Каждый год в морской порт заходят свыше 140 тысяч судов, а контейнерный грузооборот сингапурского порта составляет свыше 26 миллионов грузовых контейнеров, прибывающих из более чем шестисот портов, находящихся в 123 странах по всему миру. Порт обладает выгодным географическим положением и благодаря этому более половины от мирового товарооборота приходится на Сингапур.

Порт Сингапура является самым загруженным транзитным портом в мире, обслуживая пятую часть транзитных контейнерных операций и 6% общемирового контейнерного оборота. Товарооборот порта с каждым годом растёт. По товарообороту Сингапур занимает первое место в мире. До 2005 г. порт занимал по грузообороту тоже первое место, пока на его место не встал Шанхай.

СЭЗ Сингапура предлагают своим участникам множество преимуществ, среди которых необходимо выделить следующие:

- свобода перемещения грузов внутри СЭЗ;

- отсутствие таможенных пошлин на товар, ввозимый и хранимый на территории СЭЗ;
- товары, ввозимые на территорию СЭЗ, не облагаются GST (НДС);
- для компаний, участников СЭЗ, предусмотрены упрощенные импортные процедуры.

Географическое расположение порта Сингапура повышает конкурентоспособность страны по сравнению с другими портами региона.

Опыт успешных свободных портов Сингапура позволяет сформулировать общий подход к созданию свободного порта.

1. Свободный порт – зона свободной торговли. Свободная торговля привлекает предпринимателей, в результате появляется источник будущих инвестиций [1].

2. Свободный порт – узел глобальной логистической сети.

Свободный порт должен разрешать и поощрять все виды, формы и проявления логистического бизнеса, а также инфраструктурную деятельность по его поддержке: транспорт, включая ремонт и производство транспортных средств, все виды транспортного и логистического сервиса.

3. Свободный порт должен иметь локальную финансовую политику.

Локальная финансовая политика свободного порта должна включать локальную таможенную, монетарную и бюджетно-налоговую политику, а также локальное регулирование финансового рынка [2].

4. Свободный порт должен реализовать комплекс проектов обеспечения комфортной жизни на собственной территории.

В России портовые особые экономические зоны созданы в Ульяновской области на базе международного аэропорта «Ульяновск - Восточный», в Хабаровском крае на базе морского порта «Совгавань», а Мурманская ОЭЗ присоединилась позже 12 октября 2010 года. В Астраханской области в ближайшие несколько лет может начать работу портовая особая экономическая зона (ОЭЗ). Об этом сообщил исполняющий обязанности

регионального министра промышленности, транспорта и природных ресурсов Денис Афанасьев, передает ТАСС. [10, с 1.].

По его словам, проект будет реализовываться до 2024 года. «Задача на первоначальном этапе — в 2021-2022 годах запустить портовую зону на действующей инфраструктуре морского порта Оля», — рассказал он, добавив, что также в регионе запланировано строительство нового современного порта, ориентированного на контейнерные перевозки.

Среди преимуществ аэропорта "Ульяновска-Восточного" комиссия отметила длинную взлетно-посадочную полосу длиной 5,1 км, способной принимать воздушные суда всех типов и современное свето-сигнальное оборудование..

Порт "Советская гавань" выбрана из-за выгодного географического положения - этот порт находится на восточном конце Байкало-Амурской магистрали. Создание ПОЭЗ на базе морского порта Советская Гавань будет способствовать развитию проектов по ремонту судов и рыбопереработке, полагает комиссия .Мурманская портовая зона задействована в рыбопереработке.

Сингапур помог нашей стране строить и осваивать технико-внедренческие, туристско-рекреационные и портовые особые экономические зоны. И не против привести в российские зоны международный капитал.

Такие планы огласили в марте 2009 года глава Федерального агентства по управлению особыми экономическими зонами (РосОЭЗ) Андрей Алпатов и министр торговли и промышленности Сингапура Ли Ии Шьен по итогам заседания Российско-Сингапурского объединенного управляющего комитета.

Заметим, что сингапурский опыт был взят на вооружение авторами идеи об особых экономических зонах в нашей стране. В свое время именно преимущества особых зон, которые Сингапур стал применять одним из первых, помог этой бедной стране Юго-Восточной Азии сделать мощный рывок вперед. Бывший глава Минэкономразвития Герман Греф встречался с автором "сингапурского экономического чуда" Ли Куань Ю. [9, с 1.].

Договоренность о сотрудничестве была достигнута еще тогда. Представители российских зон были в Сингапуре на "стажировке", проводятся совместные семинары и тренинги.

Но теперь речь идет об использовании не только опыта, но и капитала. На территории Сингапура, чья площадь сравнима с Москвой, работает около 70 тысяч транснациональных компаний. И если в России будут созданы благоприятные условия для инвестиций, международный бизнес придет в особые экономические зоны. Сингапурский бизнес, дал понять Ли Йи Шьен, с интересом смотрит на планы по развитию особых экономических зон в портах. Россия будет использовать сингапурский опыт по развитию транспортной инфраструктуры, как сообщил директор департамента внешнеэкономических отношений Минэкономразвития Сергей Чернышев. В будущем наши государства должны стать великими транспортными державами, считает он.

Таким образом, ПОЭЗ в России обладают сомнительной привлекательностью и влекут значительные риски для бизнеса. ОЭЗ может оказаться привлекательной только в тех портах, где земля и объекты инфраструктуры находятся в муниципальной или федеральной собственности, поскольку в этом случае условная передача земли в частное пользование производится по факту заявления инвестора под заявленный инвестиционный проект. Можно предположить, что именно этой особенностью отличались аэропорт в Ульяновске и морской порт «Совгань».

Налоговые преференции в ОЭЗ не существенны. Однако общий уровень прибыльности бизнеса в РФ может оказаться привлекательным для иностранных инвесторов именно в режиме ОЭЗ, поскольку в ОЭЗ предположительно обеспечивается упрощенный порядок администрирования бизнеса и высокая степень прозрачности.

Участие иностранного инвестора в развитии ОЭЗ возможно через посредничество российской компании – резидента ОЭЗ. Возможные формы участия: договор о посреднической деятельности с какой – либо российской компанией, договор о совместной деятельности, создание на территории РФ

филиала или правительства иностранного юридического лица, создание нового юридического лица с частичным или полным иностранным участием.

В результате выше сказанного, можно выделить Общие принципы созданий свободных портов в России, Германии и Сингапуре:

1. Свободный порт – зона свободной торговли.

Все свободные порты начинались с беспошлинной торговли, бартерной торговли при отсутствии валютного регулирования. Свободная торговля привлекает предпринимателей, в результате появляется источник будущих инвестиций [1]. Несвоевременные ограничения свободной торговли – например, правительство решает бороться с контрабандой или желает получить дополнительный доход от налогообложения – приводят к остановке развития и последующему развалу свободного порта, что показывает опыт порта Лабуан. Вероятно, ограничения на свободную торговлю можно устанавливать только тогда, когда генерируемая ей доля добавленной стоимости станет не очень значительной – менее 10 %.

2. Свободный порт – узел глобальной логистической сети.

Свободный порт должен разрешать и поощрять все виды, формы и проявления логистического бизнеса, а также инфраструктурную деятельность по его поддержке: транспорт, включая ремонт и производство транспортных средств, все виды транспортного и логистического сервиса, включая строительство логистических объектов, информационные технологии, страхование, выставочную деятельность.

3. Свободный порт должен иметь локальную финансовую политику.

Локальная финансовая политика свободного порта должна включать локальную таможенную, монетарную и бюджетно-налоговую политику, а также локальное регулирование финансового рынка [2]. Должны быть установлены: нулевые таможенные пошлины, снижение банковских резервов под операции в свободном порту, привлечение средств за счет размещения облигаций или акций свободного порта, низкая ставка рефинансирования для



проектов свободного порта, льготное налогообложение компаний и физических лиц.

4. Свободный порт должен реализовать комплекс проектов обеспечения комфортной жизни на собственной территории.

В заключении отметим, что существуют риски и угрозы свободных экономических портов.

Свободный порт одновременно создает характерную группу проблем, которые при отсутствии должного внимания могут стать угрозой экономической безопасности региона.

1. Минимальный таможенный контроль делает свободный порт привлекательным узлом для трафика наркотиков, оружия и прочей незаконной деятельности, вокруг которой начинается усиленное развитие преступных группировок, в том числе подавляющих законопослушный бизнес в свободном порту.

2. Реализация принципов свободного порта на первых этапах приводит к уменьшению налоговых поступлений. Правительству приходится мириться с временным сокращением доходов в регионе свободного порта.

3. Коренной принцип свободного порта – свободная торговля при почти полном отключении механизмов защиты национального экономического пространства путем регулирования внешнеэкономической деятельности.

4. Резиденты свободного порта оказываются в более выгодных экономических условиях в сравнении с конкурентами за пределами свободного порта. Локальная финансовая политика, реализуемая в свободном порту, открывает возможность арбитража для резидентов свободного порта на территориях, не входящих в свободный порт.

5. Управление свободным портом – очень точный и выверенный процесс. Существенные экономические различия регионов мира. От правительства страны и от администрации свободного порта требуется глубокая проработка особых законодательных актов о деятельности

свободного порта и их точное соблюдение для обеспечения равенства возможностей для резидентов свободного порта.

Подводя итог, можно сделать вывод, что страны Россия, Германия и Сингапур стараются поднять экономику страны, создавая ПОЭЗ. В данных странах высоких грузооборот. Но Сингапур опережает страны тем, что разработала быстрее инновационные разработки роста и развития портовой зоны, а в свободной гавани Гамбурга нет портовых властей. Гавань работает на принципе ассоциации и ответственности, разделенной между частными компаниями, а в администрации вольной гавани занято 120 сотрудников, так же порт находится в центре страны. Все страны обеспечивает высокую прибыль предпринимателям, способствует занятости населения. У портов существуют современные перегрузочное оборудование и складские площади. Порт Сингапура является самым загруженным транзитным портом в мире и Сингапур крупнейший контейнерный порт мира. Одним из преимуществ ОЭЗ "Ульяновск- Восточный" является предоставление резидентам ОЭЗ льготных условий для ведения бизнеса. Срок нахождения товаров в ОЭЗ, помещенных под таможенную процедуру СТЗ, без оформления выпуска на таможенную территорию Российской Федерации ограничен только сроком существования ОЭЗ. Среди объективных преимуществ ОЭЗ «Ульяновск» – удачное географическое расположение, наличие достаточных кадровых ресурсов и возможность быстрой реализации высокотехнологичных проектов, базовой инвестиционной инфраструктуры для локализации инвестиционных проектов и налаживания экспортно-импортных связей.

ПОЭЗ	Площадь, га	Грузооборот, мл.т	Количество рабочих мест
Сингапур на базе аэропорта " Чанги"	104	1,888 мл.т	100 000

Германия, порт "Гамбург"	600	140,4 мл.т	261 000
Россия аэропорт "Ульяновск- Восточный"	325	170 тыс.т	396

Анализируя таблицу, мы видим, что в России более динамичная портовая зона находится в г. Ульяновске, площадью 325 га, меньше площадью чем в Гамбурге (600 га), больше порта Сингапура "Чанги" площадью 104 га. Грузооборот товаров самый большой в Сингапуре, а меньше в Гамбурге, но занятость в Гамбурге больше остальных стран.

Таким образом, лидирующей ПОЭЗ является Сингапур, Россия перенимает опыт у страны и способна в ближайшее будущее обеспечить конкурентное преимущество, а порт Гамбурга готовится к будущему, запуская проекты по оптимизации и расширению площади терминалов.

#### Список использованных источников

1. Гуцериев М.С. Свободные экономические зоны (опыт, проблемы, перспективы) / М.С. Гуцериев. – М.: Проспект, 2010. – 228с.
2. Коростелев Н. Ю. Развитие и современное состояние особых экономических зон в России // Молодой ученый. — 2019. — №21. — С. 204-206. — URL <https://moluch.ru/archive/259/59637/> (дата обращения: 24.11.2019).
3. Лазарев В.А. Ключевые аспекты свободного порта: азиатский опыт// Фундаментальные исследования. – 2015. – № 10-1. – С. 185-188; Фурщик М.А., Кирилл Лысенко, Портовые особые экономические зоны в России, или ПОЭЗ по-русски журнал «Транспорт РФ», № 2 (27), 2010 г.
4. Любалин А.А. Основные формы регулирования государственно-частного партнерства в хозяйственной системе, М.: ИВУК, , 2007.
5. Николаева А.Б., Леус С.М. Перспективы развития портовых особых экономических зон. Институт экономических проблем КНЦРАН.

Экономический факультет МГТУ, кафедра экономической теории и национальной экономики

6. Официальный сайт Федерального агентства по управлению особыми экономическими зонами РФ [электронный ресурс] режим доступа <http://www.rosuez.ru> <https://www.vestifinance.ru/articles/55521>
7. Портовые особые экономические зоны и оценка их результативности. Быкова Е. Н. М.:204 с., 2011.
8. Федеральный закон № 116-ФЗ от 22 июля 2005 года «Об особых экономических зонах в Российской Федерации». Федеральный закон от 30 ноября 2011 г. N 365-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «Об особых экономических зонах в Российской Федерации».
9. Шнайдер Е.Г. Бюджет субъекта Федерации в условиях свободных экономических зон: формирование, регулирование, контроль: Автореф. дис. к.э.н./ СПбГУЭФ.- СПб, 2001.- 21с. Фишер П. Прямые иностранные инвестиции для России: стратегия возрождения промышленности / П. Фишер // Финансы и статистика. – 1999.