

Комарова Екатерина Николаевна

**ПОРТОВЫЕ ОСОБЫЕ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ЗОНЫ РОССИИ: ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ**

Адрес статьи: [www.gramota.net/materials/1/2010/3-2/36.html](http://www.gramota.net/materials/1/2010/3-2/36.html)

Статья опубликована в авторской редакции и отражает точку зрения автора(ов) по рассматриваемому вопросу.

Источник

**Альманах современной науки и образования**

Тамбов: Грамота, 2010. № 3 (34): в 2-х ч. Ч. II. С. 110-112. ISSN 1993-5552.

Адрес журнала: [www.gramota.net/editions/1.html](http://www.gramota.net/editions/1.html)

Содержание данного номера журнала: [www.gramota.net/materials/1/2010/3-2/](http://www.gramota.net/materials/1/2010/3-2/)

**© Издательство "Грамота"**

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: [www.gramota.net](http://www.gramota.net)

Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: [almanac@gramota.net](mailto:almanac@gramota.net)

При этом необходимо отметить, что в составе Рамочных стандартов безопасности и упрощения торговли ВТО, которые приняты сегодня большинством развитых стран, такая форма сотрудничества с бизнесом является основной. А поскольку Россия стремится вступить в ВТО, перенятие опыта европейских стран в данном направлении - вопрос времени.

Интересен опыт в использовании предварительного информирования в США. Там, если, по крайней мере, за сутки до входа корабля в территориальные воды страны не представлена предварительная информация о грузе, он просто не войдет в страну [4, с. 15]. В дальнейшем опыт США также должен получить широкое распространение на территории России.

Институт предварительного информирования - это значительное сокращение времени таможенного оформления и таможенного контроля, а также повышение достоверности декларирования товаров. Таможенные органы не справятся с нарастающим потоком импорта, если будут применяться традиционные, то есть экстенсивные способы ускорения таможенного оформления, без применения новых информационных технологий. Несомненно, что за системой предварительного декларирования - будущее таможенной системы.

#### Список литературы

1. Дудкова В. СУР: проверка практикой // Таможня. 2007. № 13.
2. Панченко В. Таможенный риск-менеджмент // Таможенное оформление. Таможенный контроль. 2009. № 3.
3. Пучков О. Предварительное информирование // Там же. № 4.
4. Рецепт от простоев // Там же. № 1.

---

УДК 339.543.027.2

Екатерина Николаевна Комарова  
Ульяновский государственный университет

#### ПОРТОВЫЕ ОСОБЫЕ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ЗОНЫ РОССИИ: ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ<sup>©</sup>

В Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года одним из направлений развития конкурентных преимуществ в транспортной инфраструктуре выбрано создание портовых особых экономических зон (ПОЭЗ) [5]. Вторым важным моментом является развитие промышленности регионов, где будут созданы ПОЭЗ.

Правовой основой деятельности особых экономических зон (ОЭЗ) является федеральный закон № 116-ФЗ «Об особых экономических зонах в Российской Федерации», принятый в июле 2005 года. В соответствии с этим законом ПОЭЗ создаются сроком на 49 лет на нескольких участках, имеющих общую границу и находящихся как в государственной и муниципальной собственности, так и в собственности граждан и юридических лиц. Общая площадь земельных участков, на которых размещена ПОЭЗ, не должна превышать 50 кв. км.

Резиденты ПОЭЗ вправе осуществлять следующие виды деятельности:

- погрузочно-разгрузочные работы;
- услуги по складированию и хранению товаров, а также транспортно-экспедиторские услуги;
- снабжение и укомплектование снаряжением судов, оснащение судов (воздушных судов) судовыми припасами и бортовыми запасами;
- ремонт, техническое обслуживание и модернизация судов и судовой техники, воздушных судов и авиационной техники, в том числе двигателей и других агрегатов;
- переработка и консервирование рыбы и морепродуктов;
- работы по предпродажной подготовке товаров (упаковка, переупаковка, дробление, укрепление, маркировка и тому подобные работы);
- простые сборочные операции по перечню, утверждаемому Правительством Российской Федерации;
- оптовая торговля товарами;
- обеспечение функционирования деятельности портовой особой экономической зоны [7].

Помимо указанного перечня предусмотрена возможность осуществления резидентом деятельности по строительству, реконструкции и эксплуатации объектов инфраструктуры порта, предусмотренной соглашением.

Портовые зоны - наиболее сложные в создании и управлении из существующих типов ОЭЗ. Это во многом связано со спецификой портового бизнеса [5].

В июне 2008 года подведены итоги федерального конкурса на право создания ПОЭЗ, на который была подана 21 заявка от 17 регионов РФ. Победителями конкурса стали Ульяновск (аэропортовая ОЭЗ), Красноярск (аэропортовая ОЭЗ), Советская Гавань (ПОЭЗ морского типа) [1].

Решение о создании ПОЭЗ на базе аэропорта «Ульяновск-Восточный» имеет своей целью формирование базы общероссийского масштаба для ремонта и обслуживания воздушных судов. Развитие аэропорта «Ульяновск-Восточный» будет осуществляться по ряду основных направлений:

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

К 2020 году прогнозный объем услуг технического обслуживания и ремонта воздушных судов на территории ПОЭЗ составит около 1 400 тыс. нормо-часов, прогнозный объем перевалки грузов - около 170 тыс. тонн. Мощность сборочного производства сверхлегких реактивных самолетов Eclipse 500 составит 800 самолетов в год [6].

Заявленный объем частных инвестиций резидентов в проекты - 6,5 млрд. рублей, 14 млрд. рублей - к 2020 году. Ожидаемый экономический эффект составит не менее 11 млрд. рублей. Реализация проекта ПОЭЗ позволит создать порядка 2 000 рабочих мест [3].

Интерес к участию в проекте в качестве резидентов проявила, в частности, крупнейшая грузовая авиакомпания России - Волга-Днепр, ETRC Aviation S.a.r.l., один из крупнейших российских авиастроительных заводов - Авиастар-СП, РОСТЭК. На территории ульяновской портовой зоны будут расположены предприятия по ремонту и техническому обслуживанию воздушных судов ООО «Волга-Днепр Техникс Ульяновск», а также по конвертации самолетов А320/А321 в грузовые версии компании «Айрбас».

Иными словами, реализация проекта создания ПОЭЗ позволит в полной мере реализовать потенциал региона, имеющего уникальную авиационную инфраструктуру.

В Красноярском крае на базе аэропорта «Емельяново» планируется создать международный грузовой хаб, функционирование которого будет направлено на эффективную реализацию транзитного потенциала России. Свидетельством коммерческой жизнеспособности данного проекта может служить то обстоятельство, что компания «Волга-Днепр» планирует использовать аэропорт «Емельяново» для стыковки рейсов своей дочерней компании «Air Bridge Cargo», занимающейся регулярными грузовыми авиаперевозками.

Мультипликативный социально-экономический эффект должен выразиться также в росте объемов строительства, производства машин и оборудования, нефтепродуктов и, по прогнозам, составить за 10 лет более 160 млрд. рублей, а дополнительные налоговые поступления в бюджетную систему представят сумму свыше 100 млрд. рублей [6].

Создание портовой особой экономической зоны на базе аэропорта "Емельяново" дополнит проект развития крупного стыковочного узла в Красноярском крае и позволит России включиться в борьбу за перераспределение грузопотока из Азии.

Для того чтобы вернуть себе утраченный статус великой морской державы, России необходимо фактически заново создать систему, которая была бы современной и могла обеспечивать морские перевозки, и породить конкурентоспособный морской торговый флот. Одним из важнейших шагов в этом направлении является создание ПОЭЗ в Советской Гавани (Хабаровский край). Для ее создания существуют предпосылки:

- необходимость активного участия в стремительном развитии Азиатско-Тихоокеанского региона (геополитический фактор);
- наличие выхода на Байкало-Амурскую магистраль (транспортный фактор);
- необходимость диверсифицировать грузопоток и развивать несколько крупных морских портов на востоке России, а также увязывать такое развитие с освоением всех неиспользованных возможностей альтернативного северного железнодорожного широтного хода (стратегический фактор);
- возможность использования идеального с географической точки зрения положения порта (стратегический фактор);
- возможность использования удобной бухты (пространственный фактор);
- необходимость поддержки ресурсного освоения зоны БАМа и всего Дальнего Востока (сочетание стратегического и пространственного факторов) [2].

Использование Советской Гавани позволит сократить протяженность транзита «Запад России - Сибирь - Север тихоокеанского побережья США» более чем на 1000 км.

Также в регионе будут созданы предприятия, занимающиеся судостроением и судоремонтом. Ключевые проекты в Хабаровской ПОЭЗ окажутся незаменимыми при освоении сырьевых запасов регионов БАМа, а развитие мультимодальных контейнерных перевозок увеличит прибыль российских транспортных компаний и дальневосточных стивидоров.

Таким образом, можно сделать вывод, что создание портовых особых экономических зон будет способствовать укреплению позиций России на рынках грузового авиатранзита и морских перевозок, даст дополнительный импульс развитию отечественных грузовых авиаперевозчиков и авиапромышленности, судостроения и судоремонта. Так же ПОЭЗ будут играть не последнюю роль в преодолении крайне неблагоприятного экономического климата для несырьевых отраслей и внесет значительный вклад в развитие экономики России в целом.

## Список литературы

1. Болгов А. В. Первый опыт создания портовых ОЭЗ в России // Транспорт Российской Федерации. 2008.
2. Болгов А. В., Саввин Д. А. Новые портовые: Ульяновск, Красноярск, Хабаровск // Логистика и управление. 2008.
3. Принято решение о создании пилотных проектов портовых ОЭЗ в Хабаровском крае (морской порт) и Ульяновской области (аэропорт) [Электронный ресурс]. URL: <http://www.economy.gov.ru>
4. Пушкин А. В. Особые экономические зоны в России: правовое регулирование. М.: Альпина Бизнес Букс, 2009. 224 с.
5. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 17.11.2008 № 1662-р «Об утверждении Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 г.» // Собрание законодательства РФ. 2008. 24 ноября. № 47. Ст. 5489 (ред. от 08.08.2009).
6. Российские особые экономические зоны [Электронный ресурс]. URL: <http://www.rosez.ru>
7. Федеральный закон от 22.07.2005 № 116-ФЗ "Об особых экономических зонах в Российской Федерации" (принят ГД ФС РФ 08.07.2005) // Там же. 2005. 25 июля. № 30. Ч. II. Ст. 3127 (ред. от 23.07.2008).

УДК 658.5

*Елена Леонидовна Кузнецова, Елена Владимировна Бочкова*  
*Кубанский государственный университет*

### КЛАСТЕРНАЯ ПОЛИТИКА В РОССИИ: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ<sup>©</sup>

Формирование кластеров национальной инновационной экономики России на сегодняшний день является одним из актуальных направлений интенсификации экономического и инновационного развития страны, поскольку кластеры представляют собой современную форму организации высокотехнологичного производства. Теория кластеров основывается на том, что все виды экономической деятельности обладают свойством концентрироваться в определённых территориальных границах, где уже сложились благоприятные для бизнеса условия. В Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации стимулирование деятельности возникающих территориально-производственных кластеров представлено в качестве одного из важнейших направлений создания общенациональной системы поддержки инноваций и технологического развития, обеспечивающего прорыв страны на мировые рынки высоко- и средне-технологичной продукции.

Несмотря на то, что правительства большинства развитых государств заинтересовались феноменом кластеризации экономики ещё в начале 1990-х годов, федеральные органы власти РФ стали проявлять интерес к кластерной политике сравнительно недавно. Для успешной реализации кластерной политики в России необходима комплексная трансформация системы государственного управления промышленным сектором экономики.

Рассматривая же готовность российского государства к применению кластерной идеологии построения новой экономики, нельзя не учитывать ряд проблем, которые, на наш взгляд, тормозят её развитие. К ним можно отнести:

1) *колоссальная асимметричность социального и экономического развития территорий*: существуют регионы-доноры («локомотивы роста») и регионы-реципиенты («депрессивные»), различия между которыми настолько велики, что проведение единой кластерной политики в стране обречено на провал. Следует отметить, что доля десяти ведущих субъектов РФ в экономике страны возросла до 54%, а в ряде регионов намечилось относительное ухудшение социально-экономической ситуации [3]. Основными факторами межрегиональной дифференциации названы демографический фактор и пространственные дисбалансы в развитии инфраструктуры;

2) *несоответствие экономического и административного деления России*: федеральные округа, появившиеся в стране сравнительно недавно, слишком различны по своему социально-экономическому базису, что также не является предпосылкой эффективной кластерной политики. Отметим, что в рамках одного федерального округа могут находиться регионы, сильно отличающиеся по основополагающим экономическим показателям, поэтому в рамках округа невозможно проведение унифицированной кластерной политики;

3) *сверхмонополизм базовых отраслей российской экономики*: примат добывающих отраслей, особенно нефте- и газодобычи, свидетельствуют о том, что практически все инвестиционные и кластерные инициативы будут направлены исключительно на их стимулирование, оставляя на вторых ролях промышленное производство и инновационные проекты. Однако крупный бизнес отличается известной степенью статичности, поэтому кластерные программы развития практически не находят поддержки со стороны добывающих отраслей, в основном ориентирующихся на устоявшиеся технологии. Внедрение принципиально новых технологий и методов производства тормозится, прежде всего, из-за длительного срока их окупаемости, что, в свою очередь, снижает потребность инвестировать ради получения сиюминутных прибылей;