

# *свобода... нас встретила у входа*

*российская практика создания  
особых экономических зон*

*В соответствии с действующим законодательством, регистрация в качестве резидента особой экономической зоны (ОЭЗ) с одной стороны дает некоторый набор льгот. С другой стороны, резиденты ОЭЗ не могут производить большинство подакцизных товаров и осуществлять сделки, не относящиеся к предпринимательской деятельности. Все таможенные пошлины и налоги должны быть обязательно выплачены при вывозе товаров с территории зон в соответствии с действующим законодательством РФ. Несмотря на достаточную логичность всех перечисленных положений, все-таки возникает вопрос: зачем необходимы ОЭЗ, каким образом они вписываются в стратегию постиндустриального развития?*

**В**есьма неудачная практика работы отечественных ОЭЗ не смущает их явных сторонников, которые ссылаются на «достижения зарубежных стран» [1]. Общеизвестным примером является практика Китая, который вышел на первое место в мире по привлечению инвестиций благодаря ОЭЗ. Традиционно считается, что Ирландия «благодаря ОЭЗ из страны с заурядной экономикой стала одним из индустриальных лидеров Европы» [2].

Однако «китайский феномен» стал возможен лишь только после серьезнейшей работы правительства по созданию современной инфраструктуры – строительства дорог и гостиниц, прокладке коммуникаций. При этом практически 80% всех затрат было осуществлено из федеральных средств.

Не учитывается и то, что в Ирландии падение всего агросектора, пищевой промышленности и практически сведение к нулю разработки

**Богдановский Д.Л.**  
канд. тех. наук,  
доцент  
кафедры  
«Математические  
методы в экономике»,  
Институт права  
и экономики,  
г. Липецк

**в настоящее время  
из примерно  
700 созданных ОЭЗ  
в мире эффективно  
работают лишь  
около тридцати**

местных природных ресурсов связано с появлением свободной зоны «Шеннон». Именно ирландский экономист Стивен Дьюар заявляет, что идея ОЭЗ сегодня признана во всем мире лишь как инструмент развития отдельных секторов экономики [3]. Практика Японии в создании ОЭЗ-технопарков на малоразвитых территориях также не дала положительных результатов.

Предметом тщательного анализа при разработке отечественной концепции должна была бы стать статистика работы ОЭЗ. К сожалению, она достаточно неутешительна: в настоящее время из примерно 700 созданных зон в мире эффективно работают лишь около тридцати.

К сожалению, очевидно одно: российским ОЭЗ суждено печальное и бесславное существование, пока государство пытается развить экономику, брезгуя черновой работой по созданию соответствующей инфраструктуры тех зон, которые оно стремится сделать свободными [4]. Подобное мнение, однако, представляется все же несколько односторонним. Предполагается, что, ОЭЗ будут создаваться, прежде всего, под конкретные и только высокотехнологичные проекты.

Разумеется, сразу возникает вопрос, откуда в ОЭЗ возьмется хорошая транспортная и прочая инфраструктура. По мысли разработчиков, ее должны создать власти субъекта Федерации, а низкие административные барьеры и благоприятный таможенный режим обязано обеспечить федеральное правительство.

В данном контексте интересно рассмотреть пример особой экономической зоны про-мышленно-производственного типа «Липецк», созданной в Грязинском районе Липецкой области. В социально-экономическом отношении территория для ОЭЗ имеет большие преимущества, обусловленные экономико-географическим положением. В Липец-ко-Грязинской агломерации, с высокоразвитым промышленным потенциалом (Новоли-пецкий металлургический ком-

бинат, производства «белой техники», строительные мощности и др.), сконцентрирована максимально высокая доля населения, труда и капитала. Одной из стратегических целей резидентов зоны является стремление приблизить производство непосредственно к рынкам сбыта продукции.

В ОЭЗ ППТ «Липецк» транспортные расходы по поставке комплектующих изделий снижаются на 90%. Для резидентов, планирующих производить продукцию на экспорт в страны ближнего и дальнего зарубежья уровень транспортных издержек снижается примерно на 50%. Предполагается, что с развитием промышленного производства на площади в 1000 га будут активизироваться все формы хозяйственной деятельности, а значит, создаваться новые рабочие места на территории всей области.

Липецкая область достаточно позитивно оценивается международными рейтинговыми агентствами. В частности, Fitch впервые дало российскому региону высокую оценку – «А+». Уровень развития области оценен экспертами как «выше среднего». Впечатляют данные по кредитоспособности, бюджетные показатели, высока степень прозрачности финансовой отчетности и экономики. Сравнение бюджета области с объемом привлекаемых иностранных инвестиций делает вывод в пользу последнего. Даже Москва уступает по этому показателю, казалось бы, скромному провинциальному Липецку. Около 20 процентов составляет среднегодовой темп прироста инвестиций в основной капитал.

Тем не менее, существуют достаточно серьезные проблемы с инфраструктурой. Качество автомобильных дорог оставляет желать лучшего. Реконструкция трассы Москва-Ростов осуществлена всего лишь на 80%. Строительство дороги в обход города Ельца невозможно без достаточно серьезного инвестирования. Железные дороги, авиационные линии уже сейчас не справляются с постоянно возрастающим потоком грузов. Липецкий аэропорт не

**российские ОЭЗ  
должны стать  
одним  
из инструментов,  
способствующих  
осуществлению  
постиндуст-  
риального  
прорыва**

## **Литература**

1. Кравцова С.А. Свободные экономические зоны в транзитивной экономике: Автореф. дис... канд. экон. наук. – М., 2000.
2. Свободные экономические зоны как механизм обеспечения эффективного функционирования хозяйственного комплекса. [Электронный ресурс] / Сервер администрации и Городской Думы города Краснодара. – Режим доступа: [www.krd.ru](http://www.krd.ru)
3. Дьюар С., Линдхольм П. и др. Предложения стратегического характера: Содействие преобразованию Калининградской области в пилотный регион российско-европейского сотрудничества. [Электронный ресурс] / Ассоциация международных экспертов по вопросам – развития Калининградской области. – Режим доступа: [www.kaliningradexpert.org/stuff/pubs/policy\\_rus.pdf](http://www.kaliningradexpert.org/stuff/pubs/policy_rus.pdf)
4. Пансков В. Стремление уплатить налоги не стало всеобщей добродетелью. // Рос-сийская Федерация сегодня. – 2005. – №8.

отвечает современным требованиям. По всей видимости, ему необходимо придать международный статус, расширив до уровня таможенного терминала.

Вышесказанное позволяет приблизиться к выводу о том, что существует риск того, что механизм особых экономических зон не работает.

Созданные в начале 90-х годов многочисленные свободные зоны практически не функционируют. Но тогда не было ни единого закона, регламентирующего деятельность ОЭЗ, ни понимания задач, которые стоят перед зонами. Региональные власти и заинтересованный бизнес при лоббировании ОЭЗ добивались максимального перечня льгот, а слабое федеральное правительство не могло ни противостоять давлению, ни воспрепятствовать нарушениям. В результате механизм ОЭЗ становился способом ухода от налогов и способствовал не привлечению инвестиций, а перераспределению финансовых ресурсов в пользу наиболее влиятельных в данном регионе заинтересованных групп.

Повторения ошибок прошлого можно избежать, предоставляя льготы только под новые инвестиционные проекты и только производственным предприятиям, зарегистрированным на территории зоны. Причем стимулы нельзя ограничивать лишь налоговыми льготами. Сами по себе они действительно опасны и могут стимулировать коррупцию. Необходима целая система стимулов: упрощенные таможенные процедуры, порядок регистрации и проверок, ускоренное согласование инвестиционных проектов.

Если же рассуждать в широком историческом контексте, отечественные ОЭЗ должны стать одним из инструментов, способствующих осуществлению постиндустриального прорыва. В новой экономике, стержнем которой является производство высокотехнологичных услуг, этот фактор играет гораздо меньшую роль.