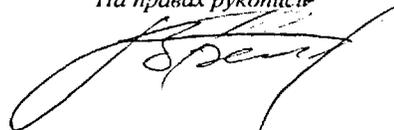


*На правах рукописи*



**Белов Валерий Игоревич**

**УПРАВЛЕНИЕ ФОРМИРОВАНИЕМ И РАЗВИТИЕМ  
СВОБОДНЫХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ЗОН ПОРТОВОГО ТИПА  
НА РЕГИОНАЛЬНОМ УРОВНЕ**

**Специальность 08.00.05. – Экономика и управление  
народным хозяйством (региональная экономика)**

**Автореферат  
диссертации на соискание ученой степени  
кандидата экономических наук**

Санкт-Петербург  
2006

Работа выполнена на кафедре финансов и государственного регулирования экономики  
Федерального государственного образовательного учреждения высшего профессионального  
образования «Северо-Западной академии государственной службы»

**Научный руководитель:** кандидат экономических наук,  
доцент **Насонова Лариса Петровна**

**Официальные оппоненты:** доктор экономических наук,  
профессор **Бабурин Владимир Александрович**  
кандидат экономических наук,  
доцент **Тютиков Юрий Павлович**

**Ведущая организация:** Государственное образовательное учреждение  
высшего профессионального образования  
«Санкт-Петербургский филиал Государственного  
университета – Высшая школа экономики»

Защита состоится « 14 » « декабря » 2006 г. в « 15 »  
часов на заседании диссертационного совета К502.007.03 по защите  
диссертаций на соискание ученой степени кандидата наук в Северо-Западной  
академии государственной службы по адресу: 199178, г. Санкт-Петербург, В.  
О., Средний пр., д. 57, зал ученого совета.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке Северо-Западной  
академии государственной службы.

Автореферат разослан « 13 » « ноября » 2006 г.

**Ученый секретарь**  
диссертационного совета:



Чубинская-Надеждина С. В.

## 1. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДИССЕРТАЦИОННОЙ РАБОТЫ

**Актуальность темы исследования.** Эволюционные изменения условий ведения экономической деятельности последнего времени, связанные с глобализацией экономики, усилением конкуренции на мировых рынках, преобразованием структуры российской экономики, требуют новых подходов к исследованию проблематики, связанной с выбором стратегии ускоренного экономического роста регионов России. Разработка региональной стратегии и выработка соответствующих механизмов ее осуществления становится актуальной задачей практически для каждого субъекта Российской Федерации.

В свете происходящих процессов определение моделей перспективного экономического развития регионов России, учитывающих специфику и особенности территорий, обусловлено желанием органов региональной власти адаптироваться к складывающимся условиям хозяйствования. Стратегической целью экономического развития территорий могут выступать следующие основные положения: 1) обеспечение устойчивых темпов качественного экономического роста субъектов РФ и как следствие первого – 2) повышение благосостояния и качества жизни населения регионов России.

Стремление субъектов РФ максимально полно реализовать собственный потенциал, опираясь на ресурсы своих территорий, предопределяет поиск современных направлений, форм, методов, инструментов государственного управления региональным развитием.

Наряду с прямыми методами управления экономикой и использованием программно-целевого подхода в решении различных социально-экономических задач в рыночной среде могут применяться и косвенные инструменты регулирования. Косвенные рычаги управления в региональной экономике предполагают наличие различных хозяйственных форм. Одной из таких форм экономической деятельности, используемых во многих странах, являются свободные экономические зоны (СЭЗ). Практика хозяйствования свидетельствует об исключительно важном значении свободных

экономических зон и их существенной роли в прогрессивном социально-экономическом развитии как отдельных регионов, так и целых национальных хозяйственных систем.

Анализ мирового опыта успешного функционирования СЭЗ, изучение исторических и иных особенностей их формирования и развития, исследование проблем, с которыми сталкиваются при организации СЭЗ в разных странах, в том числе и России, представляется актуальным с точки зрения осмысления перспектив их создания в современных российских условиях.

Использование в работе термина «свободная экономическая зона» обусловлено, во-первых, его широким применением в практике мирохозяйствования (согласно установленным международным стандартам<sup>1</sup>), во-вторых, принятым в мировом сообществе его пониманием как части территории государства, на которой установлен особый режим хозяйствования. В настоящее время в России активизировалась работа по созданию «особых экономических зон (ОЭЗ)», которые можно отнести к одному из типов мирового «семейства» СЭЗ.

Необходимость образования в России СЭЗ портового типа вызвана тем, что проблемы транспортной отрасли стали тормозить экономический рост страны. Отмечается, что в 2005г. через зарубежные порты перегружено около 20% российских грузов, именно из-за неразвитости портового хозяйства РФ.

Наличие несоответствия между низким уровнем развития транспортной инфраструктуры, эффективностью, качеством ее функционирования и возрастающим спросом экономики и общества на транспортные услуги определяет существование научно-практической задачи, связанной с разработкой механизма организации свободных экономических зон портового типа в регионах России.

---

<sup>1</sup> Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур (Киотская конвенция), вместе с Приложением D. Таможенные склады и свободные зоны (глава 2 «Свободные зоны»), заключенная в г. Киото 18.05.1973 [Электронный ресурс]. – Электр. дан. – М.: ЗАО «И.ЛТ.С.», [2006]. – Режим доступа: <http://www.tmtbb.ru>

**Степень разработанности проблемы.** Роль свободных экономических зон в контексте развития международного разделения труда и внешнеэкономических связей исследуют Е.Ф. Авдокушин, Т.П. Данько, Е.Ф. Жукова, А.Ю. Королев, Б.А. Леонидов, Н.Н. Рогожина, Н.Т. Смородинская, Н.Н. Трошин и другие.

Проблемы нормативно-правовой базы, регулирующей создание и деятельность свободных экономических зон, анализируются в работах С.А. Григоряна, С.В. Дерюгиной, В.А. Савина, Н. Швыдака и других авторов.

Разнообразие организационно-институциональных форм свободной экономической зоны, включая оффшорный бизнес, исследуют С.Н. Воронина, Л.А. Воронина, В.В. Ивченко, Л.Б. Самойлова, О.Г. Тяпышев и другие.

Механизм функционирования свободных экономических зон анализируется в трудах Л.Н. Васильева, А.И. Леусского, З.М. Окрут, Т.Ф. Романовой, С.Н. Рукиной и других авторов.

Обобщению мирового опыта деятельности СЭЗ посвящены труды О.В. Бутенко, В.И. Бутова, В.Г. Игнатова, Р.И. Земенкова, Т.В. Кузнецовой, С. Фомина и других.

Несмотря на широкий спектр исследований, посвященных данной проблематике, еще не достаточно изучены вопросы, связанные с образованием в регионах России свободных экономических зон портового типа (СЭЗПТ), определением условий создания СЭЗПТ, отбором регионов-претендентов для их формирования, оценкой экономической значимости СЭЗПТ как для субъекта РФ, так и для страны в целом. Недостаточно изучены и механизмы управления такими административно-территориальными образованиями на всех уровнях власти.

Приведенные выше аргументы обусловили выбор объекта и предмета исследования.

**Объектом исследования** являются свободные экономические зоны портового типа как форма хозяйственной деятельности в региональной экономике.

**Предметом исследования** являются управленческие отношения, возникающие в процессе формирования и развития свободных экономических зон портового типа.

**Цель работы** состоит в разработке рекомендаций по управлению формированием и развитием свободных экономических зон портового типа в современных российских условиях.

Для реализации данной цели в рамках диссертационной работы были поставлены следующие задачи:

- охарактеризовать понятие и выявить сущность свободных экономических зон;
- проанализировать зарубежный и отечественный опыт создания свободных экономических зон и выявить особенности их организации;
- определить условия формирования свободных экономических зон портового типа в современной России;
- исследовать механизм организации свободных экономических зон портового типа;
- разработать методику управления формированием и развитием свободных экономических зон портового типа;
- определить экономическую целесообразность создания свободных экономических зон портового типа в регионах России.

**Теоретической и методологической основой исследования** являются взгляды и концепции ученых, разрабатывающих различные модели развития региональных социально-экономических систем, механизмы их регулирования и управления, а также эффективность их применения в региональном развитии. Диссертация базируется на теории поляризованного развития (теории полюсов роста), теории структурных изменений (теории секторов), теории взаимной и кумулятивной обусловленности, теории прямой и обратной связи. Исследование проведено с учетом Концепции социально-экономического развития регионов России и Стратегии развития транспорта РФ.

При проведении диссертационного исследования применялись следующие методы: анализ и синтез, дедукция и индукция, сопоставление и сравнение, экстраполяция, прогнозирование, проектирование, моделирование, метод экспертных оценок.

В качестве информационной базы были использованы законодательные акты в отношении СЭЗ, данные федеральных, региональных и местных органов статистики, монографии, статьи из периодических научных изданий и сборников, аналитические и справочные материалы.

**На защиту выносятся следующие основные положения:**

1. свободные экономические зоны портового типа представляют собой один из инструментов регионального развития экономики приграничных субъектов РФ;
2. механизм организации свободных экономических зон портового типа представляет собой поэтапный (алгоритмический) процесс, этапы которого взаимосвязаны по принципу «цепочечной связи»;
3. экономические регуляторы (налоговые льготы, особые таможенные режимы) являются особым методом управления эффективным развитием свободных экономических зон портового типа;
4. в основе оценки создания свободных экономических зон портового типа лежат бюджетная и коммерческая эффективности.

**Научная новизна работы** заключается в следующем:

1. уточнена и дополнена типология свободных экономических зон, в которой представлен новый тип СЭЗ – портовый; предложена интерпретация свободных экономических зон портового типа, отличающаяся от существующих тем, что позволяет учитывать такие факторы, как: потенциал создания СЭЗПТ, временной период формирования СЭЗПТ, инфраструктурная обеспеченность регионов-претендентов, экономическая значимость образования СЭЗПТ;
2. определены и научно обоснованы структура и функции механизма организации свободных экономических зон портового типа,

характеризующегося введением системы интересов государства и резидента СЭЗПТ. Такая система позволяет функционировать, прогрессивно развиваться СЭЗПТ в условиях недостаточности бюджетного финансирования;

3. предложена методика управления формированием и развитием свободных экономических зон портового типа на основе совершенствования системы методов управления и механизма обратной связи, позволяющих обеспечить стратегическое развитие СЭЗПТ, используя алгоритм имитационного моделирования;
4. предложена методика создания свободных экономических зон портового типа, в основе которой лежит динамизация нелинейной зависимости между показателями-индикаторами, характеризующими уровень подготовленности портовой территории регионов-претендентов, и созданием СЭЗПТ в конкретном субъекте РФ.

**Научно-практическая ценность работы** состоит: 1) во введении в научный оборот такого термина, как свободные экономические зоны портового типа, и в определении специфических особенностей СЭЗПТ; 2) в расширении экономического инструментария органов государственной власти для решения важных народно-хозяйственных задач; 3) в разработке направления функционирования и развития экономики приграничных регионов России.

**Апробация диссертации.** Основные выводы и результаты диссертационного исследования обсуждались и получили одобрение на научно-практических конференциях и на совместных междисциплинарных аспирантских конференциях РАГС – СЗАГС в 2002-2006 гг.

**Практическая значимость диссертации.** Сделанные в работе выводы и предложения автора могут быть полезны при разработке стратегии ускоренного экономического роста приграничных субъектов РФ в рамках осуществления Концепции стратегии социально-экономического развития регионов России. В качестве одного из направлений такой стратегии предлагается использовать механизм свободных экономических зон портового типа.

Материалы диссертационной работы могут найти применение в учебном процессе высших учебных заведений, связанном с подготовкой специалистов экономистов-менеджеров по спецкурсу «Свободные (портовые) экономические зоны как организационно-правовая форма государственного регулирования экономики».

**Структура диссертации и объем публикаций.** Работа состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованной литературы и приложений. Общий объем – 190 с., из которых: основного текста – 143 с. (таблиц – 16, рисунков – 30), библиография – 17 с. (139 наименований), приложение – 28 с.

Основные результаты диссертации изложены в 12 публикациях автора общим объемом 6,5 печатных листов.

## **2. ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИОННОЙ РАБОТЫ**

Во введении обоснована актуальность темы диссертационного исследования, охарактеризована степень ее разработанности в научной литературе. Определены цель, задачи, объект, предмет, теоретико-методологическая основа исследования. Сформулированы выносимые на защиту положения. Показана научная новизна работы и ее практическая значимость.

В первой главе «Свободные экономические зоны портового типа как объект государственного регулирования и управления» рассматривается сущность СЭЗ, обобщается зарубежный и отечественный опыт создания СЭЗ; анализируются условия формирования свободных экономических зон портового типа в региональной экономике РФ.

Экономический анализ свободных экономических зон осуществляется автором в контексте известной триады «экономическая теория – экономическая политика – хозяйственная практика». Такая триада, во-первых, призвана обеспечивать целостность экономической сферы, во-вторых, –

позволяет не только выделить наиболее существенные стороны свободных экономических зон в трех ипостасях, но и обосновать с научных позиций решения и действия в области экономической политики с учетом хозяйственной практики.

Анализ имеющихся взглядов на данное экономическое явление, определяемое различными исследователями разными терминами, позволяет выделить три основных аспекта понятия СЭЗ: организационно-управленческий, преференциальный и территориальный. Причем последние два, характеризующая сущность свободных экономических зон, предполагают наличие двух взаимосвязанных между собой принципов: «территориальной обособленности» и «особого режима хозяйствования» (см. рис. 1).

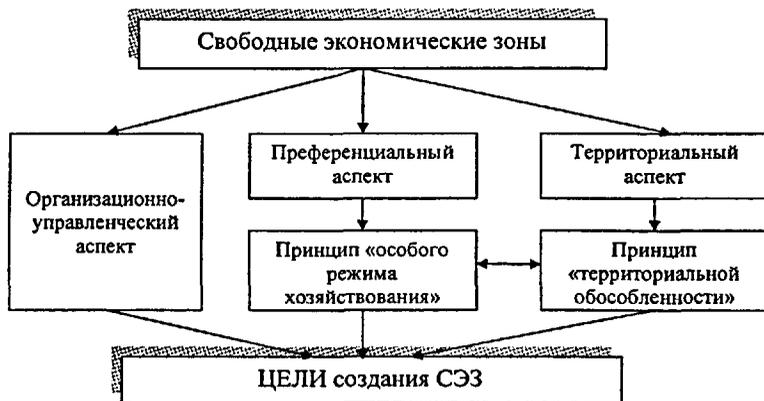


Рис. 1. Основные аспекты понятия «свободная экономическая зона»

Их взаимосвязь обусловлена территориально-функциональным подходом, когда различные преференции и льготы могут предоставляться хозяйствующим субъектам только в том случае, если они осуществляют свою предпринимательскую деятельность на выделенной территории и эта деятельность отвечает целям и задачам развития зоны. Обособление же определенной территории и ее декларативное обозначение в качестве так называемой точки, или полюса роста без предоставления экономических

стимулов (льгот, преференций) делает развитие такой территории менее эффективным.

Анализ мирового и отечественного опыта создания СЭЗ позволяет сделать следующий вывод. Феномен свободных экономических зон заключается в том, что они способны решать различные экономические, социальные и научно-технические задачи территорий, и как форма хозяйственной деятельности в региональной экономике становятся эффективными образованиями не автоматически, а при условии их рациональной организации и управления ими. При этом создание СЭЗ в мире, как правило, осуществляется в рамках проведения правительством соответствующей политики.

Сопоставляя теоретические положения в отношении свободных экономических зон и практику их создания в зарубежных странах и России, автором предлагается структурно-функциональная схема образования современных российских СЭЗ, суть которой заключается в последовательном осуществлении следующих действий:

1. выполнение мероприятий «хозяйственной практики» (анализ проблем развития региона, определение цели развития региона, выбор инструментов достижения цели);
2. рассмотрение различных аспектов СЭЗ в экономических теориях;
3. осуществление соответствующей экономической политики государства и выбор инструментов ее реализации.

Особенностями такого подхода к образованию СЭЗ в современных условиях являются: 1) взаимосвязь каждого этапа рассматриваемой триады (практика, политика, теория); 2) определение целесообразности создания СЭЗ на каждом этапе.

При определении условий формирования свободных экономических зон портового типа на территории регионов России в настоящее время был проведен сравнительный анализ статистических данных по валовому региональному продукту (ВРП) за 2004г. Отмечается, что в отраслевой

структуре ВРП доля отраслей, производящих услуги (транспорт, торговля, коммерческая деятельность и др.) в некоторых субъектах РФ выше удельного веса отраслей, производящих товары (промышленность, сельское хозяйство, строительство). Данные процессы наиболее заметны в Северо-западном федеральном (республика Карелия, г.Санкт-Петербург), Южном федеральном (республика Дагестан, Краснодарский край, Астраханская область, Ростовская область) и Дальневосточном федеральном (Приморский край, Хабаровский край) округах. То есть экономическое развитие отдельных субъектов РФ происходит за счет предоставления различного спектра услуг.

Экономика таких регионов характеризуется определенными особенностями в экономическом развитии. Так, например, вышеназванные приграничные субъекты РФ имеют морской порт, а это означает, что их дальнейший экономический рост может быть связан с развитием транспортных услуг<sup>1</sup>. Подобную корреляционную зависимость можно условно представить в виде следующей цепочки: ВРП – отрасли, производящие услуги – грузооборот транспорта (в том числе морского) – внешнеторговый оборот (экспорт, импорт) – грузооборот морских портов. Такое представление о региональном развитии отражает зависимость экономического роста (через показатель ВРП) от грузооборота морского порта, расположенного на его территории.

Следует заметить, что в целом ряде российских портов наблюдается снижение их грузооборота и это при том, что спрос на услуги российских морских портов постоянно растет. Анализ статистических данных за 1995-2004 годы показывает, что морской торговый флот под российским флагом ежегодно сокращается (с 9,5 млн. тонн дедевейта в 1995 году до 2,6 млн. тонн дедевейта в 2004 году), уменьшаются валютные поступления от работы морского флота (с 508,7 млн. долл. США в 1995 году до 200 млн. долл. в 2004 году), налоговые отчисления в бюджеты всех уровней, а также количество рабочих мест. Одной из причин кризисного положения российских судоходных компаний является

<sup>1</sup> Согласно Стратегии развития транспорта Российской Федерации на период до 2010 года, Федеральной целевой программе «Модернизация транспортной системы России (2002 – 2010 годы)», подпрограмме «Морской транспорт», подпрограмме «Развитие экспорта транспортных услуг» [Электронный ресурс] / Министерство транспорта РФ. – Электр. дан. – Москва, 2006. – Режим доступа: <http://www.mintrans.ru>

высокая доля налогов (включая сборы, пошлины и другие отчисления) в стоимости транспортных услуг, особенно по сравнению с компаниями стран «удобного» флага, с которыми конкурирует флот России на мировом фрахтовом рынке. Это не позволяет отечественным судовладельцам осуществлять воспроизводство основных фондов, в результате чего флот России сокращается, уменьшая налогооблагаемую базу.

По оценкам специалистов, в Балтийском бассейне более 50% грузов переваливается через порты стран Балтии и Финляндии. В Черноморско-Азовском бассейне 19,8% перевалки грузов приходится на порты Украины. В целом через зарубежные порты за 2005 год перегружено 99,8 млн. тонн российских грузов (через порты Балтии – 67,8 млн. т, порты Украины – 32,0 млн. т). В связи с этим автором делается вывод, что дальнейшая активная модернизация и развитие морских портов России становится насущной задачей не только для Российской Федерации в целом, но и для отдельных ее субъектов, поскольку наличие морского порта и его эффективное функционирование может оказаться действенным фактором развития экономики региона.

При постановке такой цели, как активное развитие морских портов и модернизация портового хозяйства в России, наблюдается совпадение интересов: с одной стороны – органов федеральной власти, так как согласно Концепции<sup>3</sup> требуется выработка мер и механизмов осуществления экономической политики в отношении субъектов РФ (приграничных регионов); с другой стороны – государственных органов субъекта Федерации, перед которыми стоит задача в разработке собственной современной модели регионального экономического развития, учитывающей специфику и особенности территории; с третьей стороны – хозяйствующих субъектов, когда необходимо создание адекватных условий ведения морского бизнеса, направленных на решение проблем морских портовых комплексов РФ и их эффективного развития в перспективе.

<sup>3</sup> Концепция стратегии социально-экономического развития регионов Российской Федерации [Электронный ресурс] / Министерство регионального развития Российской Федерации. – Электр. дан. – Москва, 2006. – Режим доступа: <http://www.minregion.ru>

Данная совокупность интересов предполагает выработку единого механизма, способного удовлетворить потребности в решении насущных задач каждой из сторон. Представляется, что в нынешних российских условиях одной из наиболее приемлемых форм организации хозяйственной деятельности является создание свободных экономических зон, которые в своей основе предусматривают предоставление резидентам таких зон определенных налоговых, таможенных и прочих видов льгот и преференций.

В частности, предлагается формирование и развитие в регионах России так называемых свободных экономических зон портового типа (СЭЗПТ), ранее никогда не создававшихся на территории РФ (см. рис. 2).

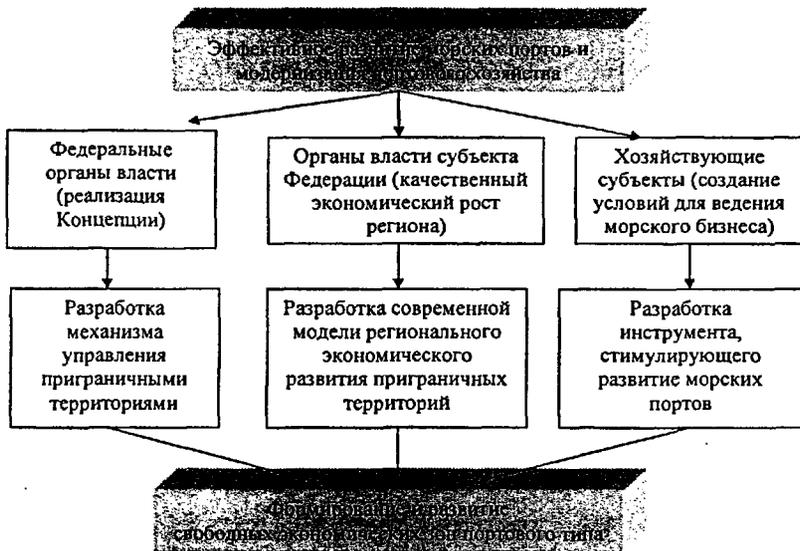


Рис. 2. Формирование свободных экономических зон портового типа

Во второй главе «Методологические основы управления формированием и развитием свободных экономических зон портового типа» разрабатывается механизм организации СЭЗПТ, анализируется действие экономических регуляторов – налоговых льгот (на примере отдельных

российских СЭЗ), предлагается методика управления формированием и развитием СЭЗ портового типа.

Рассматривая свободную экономическую зону портового типа как объект управления (административно-территориальное образование), ее можно представить и как систему, представляющую собой единое целое, состоящее из взаимосвязанных и взаимозависимых частей. К элементам, характеризующим СЭЗПТ как систему, можно отнести: «цель создания СЭЗПТ», «законодательство», «экономические регуляторы», «организация и управление». Компонентами ее содержания в этом случае будут выступать «задачи СЭЗПТ», «конкретный нормативно-правовой акт», «налоги», «органы управления».

При формировании механизма организации свободных экономических зон портового типа такое системное представление о СЭЗПТ позволяет использовать основные содержательные принципы системного подхода, а он, в частности, имеет непосредственное отношение к изменению характера и обеспечению новой постановки решаемой задачи с системной точки зрения. Так, модельное представление о механизме организации СЭЗПТ предусматривает рассмотрение трех основных аспектов его исследования: структурного, функционального и эволюционного, которые являются необходимыми и достаточными основаниями системного подхода.

Механизм организации свободных экономических зон портового типа представляет собой процесс, состоящий из четырех этапов (проектный этап, этап создания, этап функционирования и развития, постпроектный этап (анализ деятельности СЭЗПТ)). Каждый этап выполняет свою функцию и является самостоятельным звеном процесса формирования СЭЗПТ, а его содержанием становится осуществление комплекса мероприятий. При этом этапы процесса взаимосвязаны по принципу «цепочечной связи». Это означает, что каждый последующий этап процесса формирования СЭЗПТ может быть осуществлен только после реализации предыдущего. Соответственно, возникает зависимость одного этапа от другого. Такая особенность механизма организации свободных

экономических зон портового типа обусловлена, во-первых, основными системными и организационными принципами, во-вторых, логикой их образования.

Разработанный механизм организации СЭЗ портового типа предполагает регулирование процесса формирования СЭЗПТ со стороны органов управления. Предложенная автором методика управления формированием и развитием свободных экономических зон портового типа подчинена решению этой задачи и включает в себя выполнение следующих действий:

- 1) конструирование общей схемы управления (модели субъектно-объектных отношений);
- 2) определение «уязвимых мест» в общей схеме управления;
- 3) разработку основных составляющих управленческого процесса в отношении СЭЗПТ (методы управления, механизм обратной связи);
- 4) конструирование процесса управления СЭЗПТ (построение имитационной модели управления формированием и развитием свободных экономических зон портового типа) (см. рис. 3).

Отличительной особенностью при разработке механизма обратной связи стало создание так называемого регулятора, функции которого заключаются в осуществлении обратной связи как с субъектом управления, так и с каждым этапом процесса формирования свободных экономических зон портового типа. В роли такого регулятора рассматривается «система управления СЭЗПТ», которая должна быть создана на проектном этапе. Такая «система управления» предусматривает создание региональных органов управления СЭЗПТ, которые и должны стать тем самым регулятором, осуществляющим обратную связь. Предполагается, что территориальный орган управления СЭЗПТ будет не только воспринимать ответную информацию через показатели-индикаторы о состоянии объекта (регионы) посредством осуществления мониторинга и обратной связи, но и будет оказывать регулирующее воздействие на все этапы процесса формирования и развития свободных экономических зон портового типа.

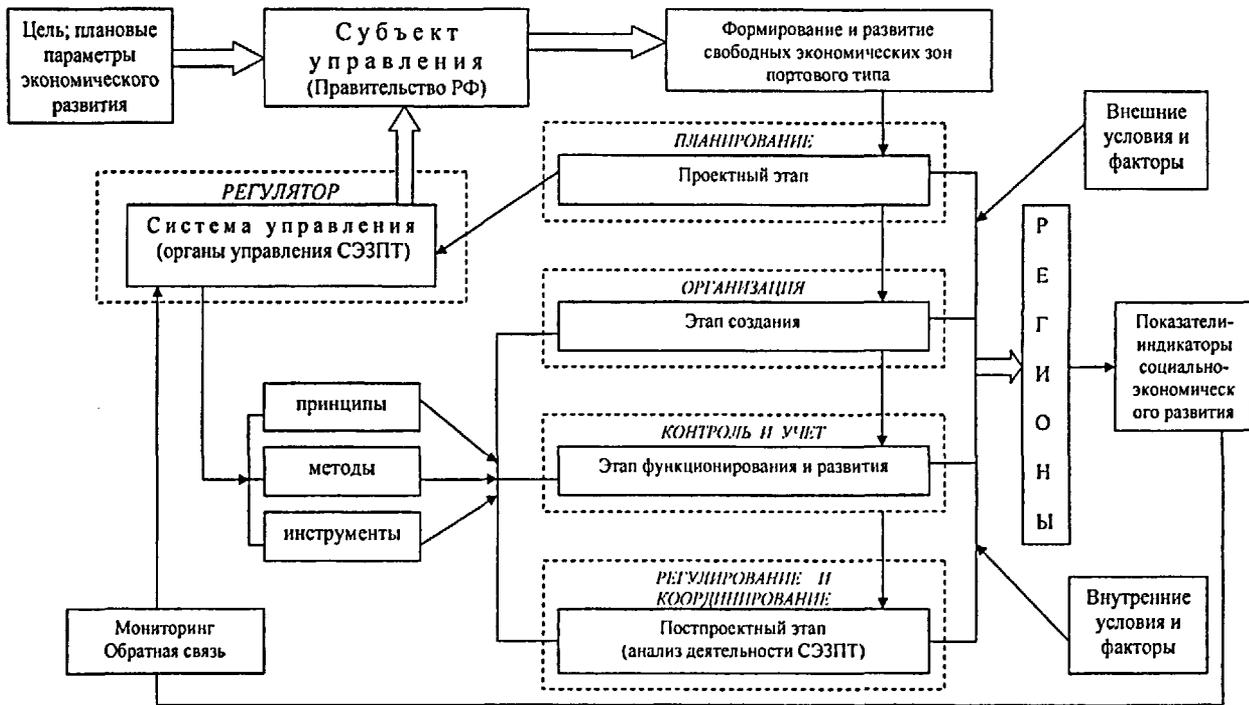


Рис. 3. Имитационная модель процесса управления формированием и развитием свободных экономических зон портового типа

Рассматривая группу экономических методов как одну из составляющих управленческого процесса, можно отметить, что в механизме функционирования любых СЭЗ значительное место отводится системе льгот и преференций. Естественный движущий мотив всякого капитала – получение прибыли. И вопрос о ее размерах является основным вопросом всей системы преференций для потенциальных инвесторов. В связи с этим требуется совершенствование как административно-правовых (законодательство и пр.), так и экономических (виды и ставки налоговых льгот, таможенных тарифов и пр.) методов управления СЭЗПТ.

В третьей главе «Организационно-экономический механизм управления свободными экономическими зонами портового типа в России: региональный аспект» рассматриваются организационно-институциональные основы и законодательное регулирование СЭЗПТ, разрабатываются методические рекомендации по созданию СЭЗПТ в регионах России, дается сравнительная оценка экономической эффективности создания СЭЗПТ на основе проектирования альтернативных вариантов.

Под *свободными экономическими зонами портового типа* в России автором понимается определяемая Правительством РФ часть территории морского порта в приграничном субъекте РФ, на которой действует более благоприятный экономический режим хозяйствования (налоговые льготы, упрощенные таможенные тарифы и прочие преференции), позволяющий осуществлять портово-хозяйственную деятельность лицам-резидентам СЭЗПТ, связанную с развитием морской отрасли региональной экономики и предоставлением широкого спектра транспортных и портовых услуг.

Значение СЭЗПТ для развития портов состоит, прежде всего, в формировании благоприятных условий для привлечения в них инвестиций и обновления за счет этого портового хозяйства, железнодорожных и автомобильных подъездных путей, то есть в создании современной портовой инфраструктуры. Следствием этого должно стать предоставление качественных портовых услуг операторам морских перевозок и превращение самих портов в

конкурентоспособные на мировом рынке портовые комплексы. Кроме того, свободные экономические зоны портового типа способны привлечь не только дополнительные объемы внешнеторговых грузов, в том числе и транзитных, но и обеспечить внедрение новационных логистических технологий.

Экономическая сущность свободных экономических зон портового типа заключается в том, что может быть создана устойчивая система интересов между государством и потенциальными инвесторами. То есть инвестор за счет суммы получаемых налоговых льгот и прочих преференций стремится вкладывать «недоуплаченные» государству денежные средства в обустройство портовой инфраструктуры и портовых комплексов, тем самым, с одной стороны, наращивает свои производственные мощности и развивает портовое хозяйство, а с другой стороны, – увеличивает потенциальную налогооблагаемую базу. Государство же в этом случае, экономя свои денежные ресурсы, не участвует напрямую в должном обустройстве портовых комплексов. Оно лишь регулирует и контролирует создание и развитие свободных экономических зон портового типа, а за счет предоставления некоторых льгот и преференций резидентам СЭЗПТ становится опосредованным участником происходящих процессов. В результате, после окончания срока действия льгот, инвестор начинает платить налоговые отчисления и таможенные сборы по «полной схеме», а государство в ближайшей перспективе получает уже вновь созданную современную производственную и увеличенную налогооблагаемую базу.

При определении местоположения свободных экономических зон портового типа на территории России немаловажным остается вопрос о выборе тех субъектов РФ, которые действительно являются наиболее подходящим местом для организации зоны. Разработанная автором методика создания свободных экономических зон портового типа формулирует критерии отбора регионов и включает в себя выполнение следующих действий:

- 1) разработку принципиальных положений создания СЭЗПТ;

- 2) анализ общих социально-экономических показателей-индикаторов развития регионов-претендентов для создания СЭЗПТ;
- 3) анализ дополнительных специальных параметров развития регионов-претендентов, характеризующих СЭЗПТ как специфическое экономическое образование;
- 4) определение стартовых внутренних условий (исходного экономического положения) регионов-претендентов для создания СЭЗПТ; расчет интегральных агрегированных показателей;
- 5) определение экономической целесообразности создания СЭЗПТ в конкретном регионе РФ путем проведения сравнительного анализа.

Определение наиболее подходящих регионов для возможного создания на их территории свободных экономических зон портового типа предполагает разработку принципиальных положений, служащих критериями отбора субъектов РФ. В нашем случае такими принципиальными положениями стали следующие:

- так называемые «высокоразвитые» и «слаборазвитые» регионы России не являются объектом сравнительного анализа. Выявление «среднеразвитых» субъектов РФ среди прочих осуществляется с учетом следующих условий: а) такой регион не должен являться регионом-донором; б) такой регион не должен являться регионом-реципиентом – получателем различных средств из государственного бюджета (субсидий, субвенций и проч.) на сумму более 50% на покрытие своих расходов;
- основу выбора составляют только приграничные субъекты РФ. Это связано с реализацией Концепции стратегии социально-экономического развития регионов Российской Федерации и выделением в качестве одной из функциональных зон – приграничных территорий;
- для сравнительного анализа отбираются только субъекты РФ, которые либо граничат, либо располагаются вблизи экономически развитых стран (например, стран Европы, Японии) и динамично развивающихся стран (например, Китая);

- безусловным критерием отбора субъектов РФ при создании свободной экономической зоны портового типа является наличие в регионе действующего морского порта. Данное положение основано на сущности и предназначении СЭЗПТ.

Результирующим итогом определения исходного экономического положения региона становится сравнительный анализ субъектов РФ по предложенному автором индикатору состояния и готовности региона (ИСГР), который рассчитывается через коэффициент открытости региона, коэффициент инфраструктурной обеспеченности региона и интегральный агрегированный показатель – коэффициент экономического положения региона.

Дальнейшие действия по оценке экономической эффективности создания свободной экономической зоны портового типа (в рамках пятого этапа осуществления методики) на основе экономико-математического расчета позволяют получить более полное представление о необходимости формирования такой зоны в том или ином регионе России.

Под экономической целесообразностью создания СЭЗПТ в данном случае автором понимается способность свободных экономических зон портового типа дать положительный экономический эффект, то есть полезный конечный результат от их создания и развития в том или ином субъекте РФ, с одной стороны, для государства (увеличение поступлений налоговых отчислений в бюджеты разных уровней), с другой стороны, – для хозяйствующих субъектов – потенциальных резидентов СЭЗПТ (увеличение прибыли как основной цели хозяйствования любой коммерческой организации). Стремление к максимизации как поступлений налогов, так и получения прибыли обуславливает проведение сравнительного анализа создания свободной экономической зоны портового типа с точки зрения бюджетной и коммерческой эффективности.

Образование СЭЗПТ в регионах России на нынешнем этапе следует рассматривать как проект, бюджетная и коммерческая эффективность которого может быть определена с помощью проектирования и анализа двух

альтернативных вариантов: деятельность хозяйствующих субъектов осуществляется в условиях «без создания СЭЗПТ» и в условиях «создания СЭЗПТ».

Поскольку эффективность любого проекта не может быть выражена каким-либо одним универсальным показателем, для того чтобы объективно и комплексно оценить уровень эффективности, масштабы и темпы ее развития, необходимо использовать систему различных показателей. В качестве основных показателей, используемых для расчета эффективности создания свободных экономических зон портового типа, в работе применяются следующие:

- чистый доход – сальдо денежного потока (накопленный эффект);
- чистый дисконтированный доход (интегральный экономический эффект);
- индекс доходности дисконтированных инвестиций;
- сумма налогов, уплачиваемых государству (дисконтированные расходы);
- коэффициент рентабельности хозяйственной деятельности субъектов.

Моделирование денежного потока в условиях «создания свободной экономической зоны портового типа» характеризуется тем, что данный вариант учитывает действие льготно-преференциального режима хозяйствования лиц-резидентов СЭЗПТ, то есть предоставление налоговых льгот резидентам зоны в размере 50%, 70% и 100% по следующим видам налогов: налог на прибыль (24%), налог на имущество предприятий (2%) и налог на добавленную стоимость (18%).

Сравнительная оценка эффективности создания свободных экономических зон портового типа по выделенным экономическим показателям, характеризуется следующим. Сумма налогов, рассчитанных для уплаты в государственную казну за период 1-20 лет (в случае «с проектом создания СЭЗПТ») в условиях предоставления налоговых льгот в размере 50% от существующего (обычного) налогообложения, превышает аналогичный показатель «без создания СЭЗПТ» почти в три раза. Чистый доход («с проектом») выше в 3,2 раза, индекс доходности дисконтированных инвестиций

– в 2,4 раза, а интегральный экономический эффект – в 4,5 раза. В связи с этим автором делается вывод, что проект создания свободных экономических зон портового типа со льготным 50%-ым налогообложением по указанным выше видам налогов лиц-резидентов СЭЗПТ в течение 15 лет (период действия льготно-преференциального режима) может быть эффективным как для государства в целом, так и для самих хозяйствующих субъектов (поскольку рентабельность осуществления их предпринимательской деятельности в условиях «создания СЭЗПТ» оказывается почти в полтора раз выше). То есть сценарий развития событий по варианту «с проектом создания СЭЗПТ» выглядит более привлекательным и экономически выгодным для обеих сторон.

В заключении приводится резюме проведенного исследования, формулируются основные результаты и выводы диссертационной работы, определяются направления дальнейших исследований.

### 3. ПУБЛИКАЦИИ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ

Основные результаты исследования отражены в выступлениях автора на научно-практических конференциях и на совместных междисциплинарных аспирантских конференциях РАГС – СЗАГС, а также изложены в публикациях автора.

1. *Белов, В. И.* Структурно-функциональный подход в исследовании процесса организации особых портовых экономических зон в России / В. И. Белов // Современное управление. – № 6. – 2006. (0,9 п.л.).
2. *Белов, В. И.* Место свободных экономических зон в российской экономике / В. И. Белов // Россия в современном мире: сб. науч. тр. / ИНИОН РАН; под ред. Ю. С. Пивоварова. – М., 2006. – Т.5. – Деп. в ИНИОН 31.08.06, № 59956 (0,5 п.л.).
3. *Белов, В. И.* Проблемы организации свободных экономических зон в России / В. И. Белов // Россия: тенденции и перспективы развития: сб. науч.

- ст. / РАГС, ИНИОН, СЗАГС; под общ. ред. В. К. Егорова, А. С. Горшкова, В.М. Герасимова, М.А. Кашиной. – М.: РАГС, 2006. – Вып.5. Ч 1. (0,4 п.л.).
4. *Белов, В. И.* Экономическое развитие регионов в России посредством организации особых экономических зон / В. И. Белов // Политико-правовая система России: Материалы Всероссийской научно-практической конференции. – Волгоград: Станица-2, 2006. (0,2 п.л.).
  5. *Белов, В. И.* Экономическое развитие приграничных субъектов РФ посредством формирования особых (портовых) экономических зон / В. И. Белов // Государственная власть и местное самоуправление в России: история и современность : Материалы IV Международного форума. Т.2, ч.2 / под общ. ред. В. К. Егорова, А. С. Горшкова, В. М. Герасимова, М. А. Кашиной. – СПб.: СЗАГС, 2006. (0,9 п.л.).
  6. *Белов, В. И.* Управление процессом социально-экономического развития территории (региональный аспект) / В. И. Белов // Россия в современном мире: сб. науч. тр. / ИНИОН РАН; под ред. Ю. С. Пивоварова. – М., 2005. – Т.4. – Деп. в ИНИОН 31.08.06, № 59955 (0,9 п.л.).
  7. *Белов, В. И.* К вопросу организации свободных экономических зон в Российской Федерации / В. И. Белов // Научные труды Академии управления при Президенте Беларусь. – Мн.: Акад. упр. при Президенте Респ. Беларусь. – 2005. – Вып. 6. (0,7 п.л.).
  8. *Белов, В. И.* Организационно-экономический механизм создания свободных экономических зон / В. И. Белов // Власть и управление в современном мире: материалы совместной междисциплинарной аспирантской конференции РАГС-СЗАГС. – СПб.: СЗАГС, 2005. – Вып. 5. (0,4 п.л.).
  9. *Белов, В. И.* Нормативно-правовые аспекты создания и развития свободных экономических зон в РФ / В. И. Белов // Власть и управление в современном мире: материалы совместной междисциплинарной аспирантской конференции РАГС-СЗАГС. – СПб.: СЗАГС, 2005. – Вып. 5. (0,4 п.л.).

10. *Белов, В. И.* Зона экономического развития как инструмент экономической политики государства (на примере Кронштадтского района г. Санкт-Петербурга) / В. И. Белов // Россия в современном мире: сб. науч. тр. / ИНИОН РАН. – М., 2004. – Т.3. – Деп. в ИНИОН 14.10.04, № 58905 (0,7 п.л.).
11. *Белов, В. И.* К вопросу о государственном управлении / В. И. Белов // Государственность и государственная служба в России: материалы совместной междисциплинарной аспирантской конференции РАГС-СЗАГС / Под общ. ред. В. К. Егорова, В. А. Шамахова, В. М. Герасимова, М. А. Кашиной. – СПб.: СЗАГС, 2004. – Вып. 4 (0,2 п.л.).
12. *Белов, В. И.* Экономический потенциал территории форта Константин / В.И. Белов // Экономика Санкт-Петербурга: история и современность : материалы научной конференции / Под общ. ред. проф. Ф. Ф. Рыбакова, доц. В. Ю. Пашкуса; экономический факультет СПбГУ. – СПб.: ОЦЭиМ, 2003. (0,4 п.л.).

Подписано в печать 10.11.2006. Формат 60×84<sub>1/16</sub>  
Печать офсетная. Усл. п. л. 1,5. Тираж 100 экз.

---

Типография Издательства СПбГУ  
199061, Санкт-Петербург, Средний пр., 41.



