

УДК 33

Рагулина Юлия Вячеславовна

ФГБОУ ВПО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации»
Россия, Москва¹
Профессор кафедры «Государственное и муниципальное управление»
Доктор экономических наук
E-Mail: tv.butova@mail.ru

Нефедова Ксения Андреевна

ФГБОУ ВПО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации»
Россия, Москва
Студентка факультета «Государственное и муниципальное управление»
E-Mail: knefedova92@gmail.com

Неретина Анна Дмитриевна

ФГБОУ ВПО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации»
Россия, Москва
Студентка факультета «Государственное и муниципальное управление»
E-Mail: neretinaaa@mail.ru

Дунаева Анастасия Игоревна

ФГБОУ ВПО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации»
Россия, Москва
Студентка факультета «Государственное и муниципальное управление»
E-Mail: nastia007.07@mail.ru

**Проблемы и перспективы развития
особой экономической зоны «Ульяновск- Восточный»
в контексте развития российской экономики**

¹ 107061, Москва, ул.2-ая Пугачевская, 8-5-204

Аннотация: Современная система стратегического планирования государственной экономики уделяет все больше внимания развитию особых экономических зон, как одного из инструментов межрегионального и международного сотрудничества. Уникальные свойства особой экономической зоны «Ульяновск- Восточный» представляют широкий спектр возможностей для развития как самой особой экономической зоны, так и авиационного кластера, российской авиационной промышленности и российской экономики. Тем не менее, существует ряд проблем, относящихся напрямую к развитию специальной экономической зоны и государственного экономического регулирования, решение которых необходимо для повышения эффективности использования существующей инфраструктуры. Необходимо найти баланс развития территории, который бы дал возможность как устранять недостатки развития территории, так и привлекать новые ресурсы, развивая потенциал особой экономической зоны. Безусловно, развитие особой экономической зоны, способствуя укреплению межрегиональных и международных связей, даст дополнительные возможности для развития российской экономики по всем направлениям. В результате преобразования промышленной сферы, инвестиционного, а также иных аспектов социально- экономического потенциала, может быть достигнуто равновесное состояние региональной экономики и экономики страны путем реализации не только национальных инвестиционных и производственных проектов, но и международного сотрудничества.

Ключевые слова: особая портовая экономическая зона; авиационный кластер; инфраструктура; инвестиционный климат; межрегиональное сотрудничество; международное сотрудничество; экономический потенциал региона; экономика РФ.

Идентификационный номер статьи в журнале 129EVN314

Портовая особая экономическая зона (ПОЭЗ) «Ульяновск- Восточный» является одной из самых молодых особых экономических зон на территории России, которая только набирает обороты. Тем не менее, уже на данном этапе можно говорить о наличии ряда проблем, сопровождающих развитие данной особой экономической зоны (ОЭЗ).

К основным проблемам функционирования Ульяновской области, характерным и для других особых экономических зон России, относится отсутствие четко сформулированной цели создания зоны, которая бы соответствовала не только интересам региона, но и страны в целом. Зачастую, региональные институты власти видят в ОЭЗ только личную выгоду, а именно получение экономических преференций. В результате регионы не способны и не заинтересованы выполнять свое главное предназначение - быть центрами динамичного экономического роста, эффективного решения задач территориального развития и на этой основе обеспечивать сопряженное развитие других регионов.²

Одним из фактором, сдерживающим развитие портовой ОЭЗ «Ульяновск» является дефицит жилых помещений, из-за чего сильно ограничены возможности привлечения и закрепления на производстве молодых и высококвалифицированных специалистов, а также недостаточные энергетические мощности и проблемы транспортной доступности.

Кроме того, набор льгот пока не является безусловно привлекательным для российских и зарубежных инвесторов. Вместе с тем препятствуют естественному росту ОЭЗ инфраструктурные проблемы.

И наконец, в нормативной базе ОЭЗ остаются значительные пробелы. А главным препятствием на пути развития ОЭЗ является, конечно, отсутствие продуманной стратегии развития России.

Определенно, можно выделить группу проблем, связанных, в первую очередь, с особенностями авиационной промышленности в целом. При этом, нельзя не обратить внимание на наличие определенных сложностей, связанных непосредственно с функционирование ПОЭЗ и авиационного кластера.

В первую очередь, стоит рассмотреть проблемы российской авиационной промышленности в целом, так или иначе оказывающих влияние на развитие ПОЭЗ «Ульяновск- Восточный».

Безусловно, одним из самых проблемных аспектов является сокращение финансирования авиационной промышленности. Начиная с 2009 года объем финансирования снизился на 47,5%³. Это не может не сказаться на объемах финансирования отдельных объектов промышленности. Таким образом, главный упор делается на частное финансирование, которое не может полностью покрыть все необходимые затраты по развитию инфраструктуры ПОЭЗ. Кроме того, не многие частные инвесторы будут вкладываться в крупномасштабные инвестиционные проекты, не имеющие финансового подкрепления со стороны государства.

Нельзя не учитывать явный рост доли импортной авиационной продукции. В настоящее время большая часть авиапарка представлена именно воздушными судами импортного производства, таким как Boeing, Airbus и другие. Доля иностранных судов в российском автопарке составляет порядка 45%, в большей степени именно за счет гражданской авиации. А в период до 2013 года на российский рынок будет поставлено от 28

² Опыт создания особых экономических зон в Российской Федерации/ Электронный журнал научных публикаций студентов и молодых ученых «Экономика. Государство. Общество»/ №3, Сентябрь 2013

³ Фурщик М.А., Лысенко К.А. «Портовые особые экономические зоны в России, или ПОЭЗ по -русски», Экономика и Финансы, 2013

(по прогнозам Airbus) до 33 тысяч (по прогнозам Boeing) магистральных воздушных судов импортного производства. В результате, обслуживание и ремонт приобретенных иностранных судов осуществляется на базе импортных комплектующих. Даже при наличии соответствующих технологий, встает вопрос о возможности обслуживания автопарка с точки зрения кадрового потенциала.

Еще одной характерной особенностью авиационной промышленности России является колоссальный износ основных средств промышленности. Согласно последним исследованиям, износ основных фондов в авиационной промышленности составляет порядка 60- 70%, а средний возраст гражданских и коммерческих судов- 21 год.⁴ Это диктует необходимость в разработке новых производственных технологий для скорейшего обновления авиационной отрасли. Тем не менее, стоит отметить, что на протяжении последнего десятилетия российская наука не получала должной поддержки, что привело к неизбежной потере научно- технического лидерства, а также существенному оттоку кадров за рубеж и деградации научно- экспериментальной базы. В результате, низкая эффективность разработок и производства оторванность научных исследований от реальных потребностей отрасли. Все это, безусловно, влияет на расширение потенциала и ПОЭЗ «Ульяновск- Восточный».

На данном фоне, наблюдается тенденция к снижению производства воздушных судов гражданского и коммерческого назначения.⁵

Отсутствует и четко сформулированная программа развития портовой особой экономической зоны. Так, существует «Стратегия социально экономического развития Ульяновской области до 2020 года». Данная программа анализирует демографическую ситуацию в регионе, соотнося ее с экономической составляющей регионального управления. Рассматриваются проблемы и перспективы ключевых отраслей специализации, а также обозначаются задачи по совершенствованию управления региональной экономики. Тем не менее, данная программа едва ли затрагивает вопросы функционирования ПОЭЗ «Ульяновск- Восточный», который рассматривается региональными властями как инновационный двигатель не только экономики региона, но и развития межрегиональных и международных связей.⁶ Таким образом, можно говорить о том, что неразвитость ОЭЗ тормозит и развития всей Ульяновской области как субъекта РФ, нанося ущерб промышленности, уровень которой отстает от потенциально возможного. Это, в свою очередь, не способствует развитию инфраструктуры образования и занятости. В результате, наблюдается отток населения, низкий уровень жизни населения. Дефицит средств бюджета области делает область дотационно зависимой, что ограничивает возможности развития.

Несмотря на наличие видимых недочетов в системе управления ПОЭЗ «Ульяновск - Восточный», имена данная территория является одной из самых перспективных на настоящее время. Потенциал данной экономической зоны использован далеко не полностью, а значит, есть основания для ее успешного функционирования.

Сегодня среди особых преимуществ ПОЭЗ отмечаются такие факторы как:

- сама Ульяновская область, как и объекты на ее территории имеют одно из наилучших территориальных размещений с точки зрения логистики

⁴ Кешишева Н.Г. Проблемы и перспективы развития особых экономических зон в России, Вестник Таганрогского института управления экономики и управления, №2/2011

⁵ Фурщик М.А., Лысенко К.А. «Портовые особые экономические зоны в России, или ПОЭЗ по -русски», Экономика и Финансы, 2013

⁶ Стратегия социально-экономического развития Ульяновской области на период до 2020 года

- развитая инфраструктура ПОЭЗ, представленная двумя аэропортами, речным портом, разветвленной сетью автомобильных и железных дорог
- наличие исторически сложившихся маршрутов перевозки базовой авиакомпании (международный аэропорт «Ульяновск-Восточный» является таковым для одного из лидеров мирового рынка грузовых авиаперевозок – компании «Волга-Днепр»)
- наличие уникальной взлетно- посадочной полосы длиной 5,1 км. и шириной 105 метров, способная принимать воздушные суда всех типов, и современное свето-сигнальное оборудование

В дополнении к основным преимуществам, можно отметить постепенное увеличение числа резидентов ПОЭЗ. Еще в 2013 году на территории вели свою деятельность 6 резидентов. В январе 2014 года два авиационных завода объявили о строительстве на территории ПОЭЗ. Речь идет о самарской компании «Авиатех», выпускающая самолеты-амфибии и пассажирские авиалайнеры», а также о канадской авиаконструкторской корпорации «Bombardier». Канадские самолеты пассажирского назначения будут собираться на территории Ульяновской области, что подтверждается соответствующим договором с государственной корпорацией «Ростех».⁷

Кроме того, результатом такого сотрудничества стала идея о создании на территории портовой особой экономической зоны индустриально парка, общей площадью 10 тысяч квадратных метров. В состав индустриального парка входят производственные и складские помещения, а также крупные авиационные ангары. Сейчас на проект направлено порядка 100 миллионов долларов США. Около половины данной суммы планируется затратить на создание соответствующей инфраструктуры, другие 50% будут потрачены на оснащение предприятий и технопарка, а также обучение персонала. В результате, будут созданы 200 дополнительных рабочих мест.

Безусловно, размещение авиационного производства на территории области, создание технопарка станет мощным импульсом к развитию региона и региональных связей. Именно производство самолетов для региональных авиалиний несет большие перспективы, что подкрепляется Постановлением Правительства РФ, касающегося региональных авиаперевозок. До недавнего времени проблема состояла в том, что российские компании не владели самолетами, совершающими авиаперевозки на дальние расстояния. Более того, самолеты подобного класса почти не производятся на территории РФ, что снова возвращает к необходимости закупать воздушные суда за рубежом. В результате подобных изменений, данная проблема может быть решена.

Успешность проекта по созданию индустриального парка подтверждается статистическими данными. Так, 60% площадей уже сданы в аренду и находятся в активном использовании или процессе освоения.

Результатом данного проекта также станет возможность привлечь производителей комплектующих, учитывая планы постепенной локализации производства на территории Российской Федерации. Все это поможет значительно расширить производство, привлечь дополнительные и инвестиции и создать условия для экономического роста.

Согласно «Стратегии социально- экономического развития Ульяновской области до 2020 года», основными направлениями развития региона станут:

- Грузоперевозки и транспортно- логистические услуги

⁷ «В Ульяновске построят инновационный парк», Российская газета, 19.03.2013

- Комплексные логистические услуги, включая услуги по оптимизации логистических бизнес- процессов
- Управленческая логистика

Одновременно с этим, на уровне Правительства РФ было создано решение о создании в Поволжском регионе транспортно- логистического центра. Таким образом, портовая особая экономическая зона «Ульяновск- Восточный» может претендовать на статус одного из решающих элементов осуществления стратегических целей региона, как единственный воздушный порт РФ, через который проходят международные воздушные пути, соединяющие Поволжье с Европой, Средней Азией, Ближним Востоком и Китаем.

Учитывая, что Правительство Ульяновской области, а также Правительство РФ возлагают большие надежды на ПОЭЗ, имеет смысл рассчитывать на дополнительные государственные инвестиции и субсидии.

Именно в Ульяновской области располагается кластер автомобилестроения, Одним из главных направлений которого является партнерство и иностранными производителями. Производство организовано совместно с компанией Stadco, являющейся одним из мировых лидеров по изготовлению штамповой оснастки и организации штамповочных производств, сотрудничая с такими авто концернами как Ford, BMW, Toyota и Volkswagen. Таким образом, выявляются предпосылки для активного межкластерного сотрудничества. В результате, могут быть снижены издержки на производственный и обслуживающий транспорт.⁸

Развитая сеть конструкторских бюро позволяет обеспечивать резидентов ПОЭЗ не только квалифицированными управленческими кадрами, но и профессиональными инженерами- конструкторами, способными разрабатывать новые модели авиалайнеров, обладающих конкурентоспособностью на мировом рынке авиаперевозок.⁹

Одной из задач на ближайшие годы является модернизация аэропорта «Ульяновск- Восточный», на базе которого и была образована особая экономическая зона. Планируется повысить пропускную способность аэропорта (сейчас она составляет 40 воздушных судов в час), повышение грузооборота, а также увеличить пассажирооборот.

Конечно, стоит учитывать, что «Ульяновск- Восточный» является единственной портовой зоной, действующей на сегодняшний день. Благодаря портовой зоне регион получает все шансы войти в систему глобальной кооперации и получить доступ к мировому рынку авиационной и авиастроительной отрасли, заняв при этом до 30% рынка обслуживания воздушных судов на территории СНГ.

Несомненно, на развитие ПОЭЗ будет влиять и упрощенный налоговый режим, а также режим единого окна, позволяющая проходить процедуру регистрации достаточно оперативно, не отрываясь от рабочего процесса. Чтобы стать резидентом ПОЭЗ «Ульяновск- Восточный», необходимо пройти относительно простую процедуру регистрации, состоящую из следующих этапов:

- Зарегистрировать юридическое лицо в муниципальном образовании, в границах которого расположена особая экономическая зона
- Подать заявку на получение статуса резидента, бизнес- план и комплект необходимых документов в ОАО "ОЭЗ"

⁸ Стратегия социально-экономического развития Ульяновской области на период до 2020 года

⁹ Кадмин А.Н. Особые экономические зоны: проблемы и особенности функционирования на региональном уровне/ А.Н.Кадмин, И.Г.Ельмеева// Мролодой ученый.-2013.-№5.-С.312-317.

- Защитить инвестиционный проект на Наблюдательном Совете
- Защитить инвестиционный проект на Экспертном Совете при Минэкономразвития России
- Заключить трехстороннее соглашение с Минэкономразвития России и ОАО «ОЭЗ» о ведении деятельности на территории ОЭЗ и получить свидетельство резидента ОЭЗ

Данная процедура занимает около 50- 60 дней, что значительно меньше по сравнению с обычной процедурой регистрации юридического лица- нерезидента ОЭЗ.

Резиденты получают налоговые льготы. Организации освобождаются от уплаты налога на имущество на срок от 5 до 10 лет, что позволяет компаниям сосредоточиться на развитии компании. Взносы в социальные фонды уплачиваются также по льготной ставке. Преференции по транспортному налогу устанавливаются субъектами Российской Федерации, на территории которых создаются особые зоны. На федеральном уровне инвесторы освобождаются от уплаты земельного налога на 5-10 лет в зависимости от зоны с момента возникновения права собственности на земельный участок, расположенный на ее территории. В результате, издержки инвесторов могут быть сокращены до 30%.¹⁰

Ввозимые на территорию особых экономических зон иностранные товары размещаются и используются без уплаты ввозных таможенных пошлин, налогов, а также без применения мер нетарифного регулирования. Товары Таможенного союза помещаются под таможенную процедуру свободной таможенной зоны без уплаты вывозной таможенной пошлины, а также без применения запретов и ограничений.¹¹

Таким образом, развитие ОЭЗ позволяет не только способствовать развитию промышленного кластера, но и развитию экономики региона. Привлечение иностранных и иных инвестиций дает возможность осуществлять крупные промышленные проекты, уникальные для российской промышленности, а также создавать дополнительные инфраструктурные объекты. Безусловно, появляется потребность в обучении дополнительных кадров и создании новых рабочих мест. В результате, становится возможным увеличивать объем средств, направляемых на социальную сферу, что повышает уровень жизни в области в целом.

В контексте развития экономического потенциала РФ, а также развития межрегиональных связей, стимулирование особых экономических зон играет ключевую роль и дает возможность развивать регион и промышленный кластер диверсифицировано.¹² При этом не стоит забывать о том, что ключевой задачей на ближайшее время должно стать не слепое устранение недостатков развития ОЭЗ, а поиск сбалансированного состояния развития территории, при котором существующие проблемы могут быть нивелированы существующим региональным потенциалом. Таким образом, появится возможность разрешать конфликты развития территории естественным путем и находить новые возможности для усиления экономического, инвестиционного и социального потенциала особой экономической зоны, региона и, как следствие, российской экономики в целом.

¹⁰ Налоговые льготы для резидентов особых экономических зон, Министерство Экономического Развития РФ//Электронный ресурс:

URL:<http://www.economy.gov.ru/wps/wcm/connect/economylib4/mer/activity/sections/sez/preferences/taxconcession>

¹¹ Павлов П.В. особые экономические зоны как механизм эффективного развития международной инвестиционной деятельности/ «Международные отношения», №1/2012

¹² Рязанцева М.В. особые экономические зоны как форма государственной поддержки инновационной деятельности//Научно-практический журнал «Современные научные исследования и инновации». -Январь 2012.-№1

ЛИТЕРАТУРА

1. Фурщик М.А., Лысенко К.А. «Портовые особые экономические зоны в России, или ПОЭЗ по -русски», Экономика и Финансы, 2013
2. Стратегия социально-экономического развития Ульяновской области на период до 2020 года
3. «В Ульяновске построят инновационный парк», Российская газета, 19.03.2013
4. Налоговые льготы для резидентов особых экономических зон, Министерство Экономического Развития РФ//Электронный ресурс: URL:<http://www.economy.gov.ru/wps/wcm/connect/economylib4/mer/activity/sections/sez/preferences/taxconcession>
5. Кешишева Н.Г. Проблемы и перспективы развития особых экономических зон в России, Вестник Таганрогского института управления экономики и управления, №2/2011
6. Кадмин А.Н. Особые экономические зоны: проблемы и особенности функционирования на региональном уровне/ А.Н.Кадмин, И.Г.Ельмеева// Молодой ученый.-2013.-№5.-С.312-317.
7. Рыбаков С.А. Особая экономическая зона и свободная экономическая зона: единство и различие
8. Рязанцева М.В. особые экономические зоны как форма государственной поддержки инновационной деятельности//Научно-практический журнал «Современные научные исследования и инновации». -Январь 2012.-№1
9. Павлов П.В. особые экономические зоны как механизм эффективного развития международной инвестиционной деятельности/ «Международные отношения», №1/2012
10. Опыт создания особых экономических зон в Российской Федерации/ Электронный журнал научных публикаций студентов и молодых ученых «Экономика. Государство. Общество»/ №3, Сентябрь 2013.

Рецензент: Филатова Татьяна Васильевна, профессор, к.э.н., декан факультета «Государственное и муниципальное управление», ФГБОУ ВПО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации».

Juliya Ragulina

«The Financial University under the Government of the Russian Federation»
Russia, Moscow
E-Mail: tv.butova@mail.ru

Ksenia Nefedova

«The Financial University under the Government of the Russian Federation»
Russia, Moscow
E-Mail: knefedova92@gmail.com

Anna Neretina

«The Financial University under the Government of the Russian Federation»
Russia, Moscow
E-Mail: neretinaaa@mail.ru

Anastasiya Dunaeva

«The Financial University under the Government of the Russian Federation»
Russia, Moscow
E-Mail: nastia007.07@mail.ru

Problems and prospects of the development of the special economic zone «Uljanovsk-Vostochnij» in context of Russian economy development

Abstract. The current strategic planning of the state economy pays more attention to the development of special economic zones as the main tool of interregional and international cooperation. Unique properties of the special economic zone "Ulyanovsk- Vostochny" represents a wide range of possibilities that can be used for the development of the special economic zone, as long as the aviation cluster in the region, the Russian aviation industry and the Russian economy. Nevertheless, it is necessary to solve a number of problems related directly to the development of the special economic zone and the government regulation of the economy to increase the efficiency of the existing infrastructure. In this case the balance of the territory development should be found. That would give the new opportunities to remedy deficiencies of the area development and attract new resources to improve the potential of a special economic zone. Certainly, the development of special economic zones, considering the strengthening of inter-regional and international relations, will provide additional opportunities for the development of the Russian economy in all directions. As a result of industrial, social, economic and investment transformation the state of equilibrium can be achieved by the interregional and international projects implement.

Keywords: special economic port zone; aviation cluster, infrastructure; investment climate; interregional cooperation; international cooperation; regional economic potential; Russian economy.

Identification number of article 129EVN314

REFERENCES

1. Furtshik M.A., Lisenko K.A. Portovie osobie ekonomicheskie zoni v Rossii, ili POEZ po russki/ Экономика I Finansi, 2013.
2. Strategija socialno-ekonomicheskogo razvitiya Uljanovskoi oblasti na period do 2020 goda
3. «V Uljanovske postrojat innovacionnij park», Rossijskaya gazeta, 19.03.2013
4. Nalogovie ljgoti dlja rezidentov osobich ekonomicheskich zon. Ministerstvo Ekonomicheskogo razvitiya RF// Elektronnij resurs: URL:<http://www.economy.gov.ru/wps/wcm/connect/economylib4/mer/activity/sections/sez/preferences/taxconcession>
5. Keshisheva N.G. Problemy i perspektivy razvitiya osobyh jekonomicheskikh zon v Rossii, Vestnik Taganrogskogo instituta upravlenija jekonomiki i upravlenija, №2/2011
6. Kadmin A.N. Osobyе jekonomicheskie zony: problemy i osobennosti funkcionirovanija na regional'nom urovne/ A.N.Kadmin, I.G.El'meeva// Mroloj uchenyj.-2013.-№5.-S.312-317.
7. Rybakov S.A. Osobaja jekonomicheskaja zona i svobodnaja jekonomicheskaja zona: edinstvo i razlichie
8. Rjazanceva M.V. osobyе jekonomicheskie zony kak forma gosudarstvennoj podderzhki innovacionnoj dejatel'nosti//Nauchno-prakticheskij zhurnal «Sovremennye nauchnye issledovanija i innovacii».-Janvar' 2012.-№1
9. Pavlov P.V. osobyе jekonomicheskie zony kak mehanizm jeffektivnogo razvitiya mezhdunarodnoj investicionnoj dejatel'nosti/ «Mezhdunarodnye otnoshenija», №1/2012
10. Opyt sozdaniya osobyh jekonomicheskikh zon v Rossijskoj Federacii/ Jelektronnyj zhurnal nauchnyh publikacij studentov i molodyh uchenyh «Jekonomika. Gosudarstvo. Obshhestvo»/ №3, Sentjabr' 2013.