

УДК 656.6:341.225

СВОБОДНЫЕ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ЗОНЫ В ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЕ УКРАИНЫ

Омельченко Т. Ю., ассистент (ОНМА)

У статті розглядаються проблеми створення та впровадження вільних економічних зон в Україні. Визначається поняття вільних економічних зон, їх типів і принципів розподілу на різновиди. Так само проводиться детальний аналіз взаємозв'язку вільних економічних зон і транспорту України.

Ключові слова: *вільні економічні зони, економіка, транспортна система, державна програма, криза, пільги.*

Постановка проблеми и ее связь с научными и практическими заданиями. Важным направлением развития экономики и транспортной системы является привлечение грузопотоков. Это в свою очередь требует создания мощных транспортных коридоров через Украину. Но как показала международная практика, имеет смысл создания своих, внутренних грузопотоков, которые могут успешно стать экспортными. Для их формирования необходимо создавать свободные экономические зоны, способствующие развитию транспортной системы.

Анализ последних исследований и публикаций. Теоретическими и практическими вопросами создания и функционирования свободных экономических зон посвящены труды многих отечественных и зарубежных, в частности «Вільні економічні зони: стратегія розвитку» В.К. Васенко [1], где пристальное внимание уделяется определению сущности и классификации видов свободных экономических зон. Кроме того, существует множество подробных публикаций в периодической литературе, посвящённых функционированию свободных экономических зон в Украине и в мире. Можно выделить публикации таких авторов, как Синельник Л.В., Скоч А. [2,3], где даётся содержание и классификация свободных экономических зон, а так же Сигуа В.Г. [4], предоставляющий краткую характеристику теории и практики действия свободных экономических зон.

Нерешенные составляющие общей проблемы. В целом, тема, оставаясь сравнительно изученной, оставляет всё ещё поле для исследования. Беря во внимание продолжительную самоизоляцию экономики СССР и низкий уровень развития рыночных отношений, перед независимой Украиной предстала необходимость поиска и использования эффективных форм внешнеэкономической деятельности, которые бы не только дали возможность увеличить степень интеграции Украины в мировую экономику, но и позволили бы более эффективно использовать имеющиеся и привлечь иностранные ресурсы. В

успешном решении данной проблемы немаловажное место занимают свободные экономические зоны. Ввиду немалой продолжительности существования свободных экономических зон как экономической категории, существует множество попыток определить их сущность. Хотя до сих пор так и не сформирована единая точка зрения относительно сущности и содержания свободных экономических зон.

Цель статьи. Данная тема актуальна особенно в условиях международного экономического кризиса, который затронул практически все отрасли и нанес тяжелые последствия для экономики Украины. Для решения стратегических задач и выполнения планов государства на ближайшие десять лет необходимо четко понимать что создание свободных экономических зон способствует решению социально-экономических задач развития Украина.

Изложение основного материала исследования. В научных публикациях и отчетах международных организаций для характеристики разного рода зон используется термин «свободные экономические зоны».

Однако этот термин не в полной мере отражает сущность этого явления. Свободная экономическая зона – это территориально ограниченная зона свободной торговли, свободного или совместного предпринимательства являющаяся, ограниченной частью национально-государственной территории, на которой действуют особые льготные экономические условия для иностранных и национальных предпринимателей: льготы таможенного, арендного, валютного, визового, трудового и другого режима, что создает условия для развития промышленности и инвестирования иностранного капитала. Такие зоны создаются для решения внешнеторговых, общеэкономических, социальных и научно-технических проблем на данной территории либо всего государства. Так, во многих из них применяемые экономические правила, рычаги, специальные административные законы отнюдь не освобождают от определенного

правового і господарського режиму, а лише облягчають його, надають пільги, стимулюють підприємство. Фактично держава лише зменшує масштаби свого втручання в економічні процеси. Таким чином, вільні економічні зони представляють собою виключення з загальнодержавних правил і норм, призначені для вирішення національних або регіональних завдань.

Прикладом є вільні економічні зони Китаю, зона «Мананс» (Бразилія), багато експортно-виробничих зон в розвиваючихся країнах. В результаті з'явилися «точкові» зони, представлені окремими підприємствами (офшорні фірми, магазини «дьюти фри»).

Важкою причиною утворення вільних економічних зон є те, що часто країна не бажає повністю відкривати свою економіку для притоку іноземного капіталу або дозволити повністю використовувати особливий інвестиційний клімат на всій своїй території і тому використовує часткову або локальну відкритість у вигляді спеціальної зони. В кінці 80-х років в розвинутих капіталістичних країнах діяло близько 600 подібних зон, через які здійснювалося майже 6 % світової торгівлі. Для більшості розвиваючихся країн вільні зони по суті є спеціальними в сенсі екстериторіальності, за умов рівня життя працівників зони, концентрації виробничого потенціалу і т.д. Тому для таких зон підходить термін «спеціальні економічні зони». Створення вільних економічних зон розглядається їх створителями як важке ланка в реалізації принципів відкритої економіки. Економіка вільних економічних зон має високу ступінь відкритості зовнішньому світу, а митний, податковий, інвестиційний і управлінський режим сприятливий для зовнішніх і внутрішніх інвестицій. За оцінками західних фахівців, до 2010 року через різні вільні економічні зони буде проходити до 30% світової торгівлі. Міжнародні корпорації в пошуку пільгових умов для своєї діяльності розглядають вільні економічні зони як сприятливу ґрунт, на основі якої, розвиваючись можна отримати надзвичайну вигоду. Також ці корпорації вважають організацію власного виробництва в вільних економічних зонах найважливішим стратегічним напрямком своєї експансії. До зон вільної торгівлі відносяться також і традиційні вільні гавані (порти) з пільговим торговельним режимом.

При організації вільних економічних зон використовують два різних концептуальних

підходів: територіальний і функціональний (точковий). В першому випадку зона розглядається як обособлена територія, де всі підприємства-резиденти користуються пільговим режимом господарської діяльності. В другому випадку, зона – це пільговий режим, застосовуваний до певного виду підприємницької діяльності незалежно від місцезнаходження відповідної фірми в країні. Одним з найпростіших форм вільних економічних зон є беспошлинні митні зони. Вони існують з XVII-XVIII ст. Ці зони представляють собою транзитні або коншигаційні склади для зберігання, пакування і незначительної обробки товарів, призначених для експорту. Вільні митні зони звільнюються від митних зборів на ввезення і вивезення товарів. Вони існують в багатьох країнах. Аналізуючи роботу вільних економічних зон можна сказати, що вони представляють своєрідні «ловушки» для мігруючих в масштабах світової економіки капіталів.

Крім привертання іноземного капіталу, застосовують для активізації економічних процесів всередині держави, створення виробничих вільних економічних зон пов'язують з трьома основними завданнями:

- створення важелів стимулювання промислового експорту і отримання на цій основі валютних коштів;
- зростання зайнятості населення і розвиток соціальної політики;
- створення на базі зон полігону для опробування нових методів господарювання і зростання національного ВВП.

Транспортна система України пов'язана з різними потоками, як внутрішніми, так і транзитними. Вони проходять по території України залізничним, автомобільним, і звичайно морським і річковим транспортом. Створення вільних економічних зон в вузлових транспортних центрах з'єднують так само виробничий комплекс, сервісні центри і допоміжні підприємства створюють сприятливий клімат в регіоні, що призводить до появи великої кількості іноземних інвесторів. Це свідчить про позитивні тенденції в інвестиційних процесах в державі. Дванадцять існуючих вільних економічних зон в Україні займали територію близько 262,4 га, знаходячись в складі восьми областей і на території 11 населених пунктів. Всього вони привлекли 1092,3 млн. доларів прямих іноземних інвестицій, що в перерахунок на площу в 1 га становить 4,2 тис. дол. І навіть, незважаючи на скасування вільних економічних зон в 2005 році, об'єми

інвестицій практично не змінилися, так як організовані в вільних економічних зонах підприємства не перестали працювати, а у інвесторів була к тому ж можливість переорієнтувати свої засоби в більш вигідні галузі, зменшуючи їх об'єм. Дані фінанси використовувалися не тільки на створення, покращення або модернізацію виробничого процесу, але й на транспортну систему, яка обслуговує ці вільні зони. Вивчення світового досвіду показує, що ні одна зона не може працювати успішно без відповідної інфраструктури: обладнаної території, доріг або транспортних коридорів, мережі телекомунікацій, трубопроводів, електричних ліній, без доступу до порту і залізничної станції, аеропорту, без наявності житла для місцевого і іноземного персоналу. Те, що 15-20 років тому назад розглядалося інвесторами як порівняльне перевагу (біля розташованого порту або міжнародного аеропорту), зараз вважається одним з початкових умов, без задоволення, якого іноземна фірма просто не буде розглядати питання про участь в зоні. Остаточне рішення - вкладати капітал в зону або ні - залежить від тактичних і стратегічних роздумів інвестора.

Якщо виходити з того, що зони з самого початку будуть орієнтовані на розміщення в них як іноземних, так і місцевих підприємств, то необхідно розробити і умови роботи національних транспортних фірм і компаній в цих зонах. На перший погляд здається, що приваби національних перевізників не складно, так як вони зацікавлені в розвитку свого бізнесу шляхом збільшення об'ємів і отримання постійних вантажів для перевезення. Але як показує практика, положення може бути зовсім іншим. Одним з основних проблем є не готовність національних транспортних компаній працювати на просторах іноземних держав, а перевозити, наприклад, вантажі до межі з наступною перевантажкою не цілком вигідно і економічно. Відповідність стандартів європейських держав в транспортній сфері різко зменшує конкурентоспроможність українських компаній. Така тенденція прослідковується практично в усіх видах транспорту України. Але отримання вантажопотоку відбувається шляхом не покращення якості наданих послуг, а зменшення цін на них. Національні транспортні компанії можуть зайняти швидше очікувану позицію або, проявивши на початку зацікавленість, потім можуть відмовитися від участі в зоні. Це пояснюється тим, що повністю реальні переваги вільної економічної зони можуть не перевищувати можливі складності роботи

в незвичайних для національних фірм умовах роботи. Приведені вище дані про приток інвестицій в вільні економічні зони в Україні свідчать, що основні перераховані проблеми мали б свою логічну розв'язку. Таким чином, при розробці проектів вільних економічних зон необхідно звертати відповідну увагу на проблему приваби національних транспортних підприємств, які успішно б функціонували б в даній вільній економічній зоні, а також їх підготовки до нових умов роботи. Зараз світова господарсько-економічна практика налічує в своєму арсеналі достатньо велику кількість різних типів вільних економічних зон, кожен з яких поряд з загальними рисами має і індивідуальні і специфічні особливості, які так само застосовні до України.

При виборі типу вільної економічної зони необхідно дотримуватися умови, що специфіка зони обумовлена кількістю факторів, серед яких - характеристика територій з точки зору розмірів, географічного положення, наявності і характеру ресурсів, транспортної розв'язки, комунікацій, специфічних особливостей району, конкретних цілей і завдань їх створення, а також виду господарської діяльності, дозволеної законодавством України. Підходи до вибору так само можна розділити на територіальні і режимні. З позиції першого оформляється конкретно позначена територія, а з позиції другого - введення особливого режиму, допускаючого надання певних переваг. Внаслідок існування великої кількості способів класифікації видів вільних економічних зон, необхідно зупинитися на одній з них, що містить всі найбільш важливі для економіки України типи. Згідно з законом, на території України можуть створюватися спеціальні (вільні) економічні зони різних функціональних типів: вільні митні зони і порти, експортні, транзитні зони, митні склади, технологічні парки, технополіси, комплексні виробничі зони, туристсько-рекреаційні, страхові, банківські і різні інші. Відокремлені зони можуть об'єднувати в собі функції, притаманні різним типам вільних економічних зон.

Створення вільних економічних зон сприяло б інтересам не тільки окремих регіонів, але і держави в цілому, розширило б експортно-імпорتنі потенціали і сприяло б створенню конкурентоспроможного ринку, створило б умови для переміщення вільного капіталу, розвитку новітніх технологій, науково-

технических разработок и инноваций, улучшению производственной и рыночной инфраструктуры государства, создание нового и функционирование уже существующего предпринимательства, появлению высокопроизводительного труда, совершенствуя условия жизни населения и улучшая качество трудовых ресурсов. Важным является и то, что они остаются под полной юрисдикцией государства как неотъемлемая часть его территории и не имеет никакого права на суверенизацию от общегосударственной и региональной власти.

Выводы. В государственной «Программе развития (специальных) свободных экономических зон и территорий со специальным режимом инвестиционной деятельности на период до 2010 года» записано, что реформирование социально-экономического положения в Украине требует применения новых форм регионального развития, основывающихся на возможностях регионов полнее и эффективнее использовать существующие ресурсы и преимущества благоприятного экономико-географического и геополитического положения. Наиболее действенными формами региональной политики, из применяемых странами как с высокоразвитой, так и переходной экономикой, является создание специальных экономических зон и осуществление

комплекса мер, проводимых центральными и местными органами власти путём внедрения специальных режимов инвестиционной деятельности. Таким образом, процесс внедрения свободных экономических зон в Украине остаётся возможным в соответствии с указанной программой, хотя до нового внедрения таких программ необходимо привести в соответствие всю законодательную базу, касающуюся таких вопросов.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Вільні економічні зони: стратегія розвитку / Васенко В.К. - Суми: Довкілля. - 2004. - 347 с.
2. Государственное регулирование инвестиций. - М.: Наука, - 2000. - 150 с.
3. Особые экономические зоны как эффективный механизм региональной кластерной политики государства / Скоч А. // Общество и экономика. - 2006. - №7-8. - 202-214 с.
4. Розвиток вільних економічних зон в країнах з перехідною економікою / Сігуа Г.В. // Економічні інновації - Одеса 2001. - вип. 10. - с. 55-61.
5. Статистичний збірник: Україна, 2005 р.

Аннотация. В статье рассматриваются проблемы создания и внедрение свободных экономических зон в Украине. Определяется понятие свободных экономических зон, их типов и принципов распределения на разновидности. Так же проводится детальный анализ взаимосвязи свободных экономических зон и транспорта Украины.

Ключевые слова: свободные экономические зоны, экономика, транспортная система, государственная программа, кризис, льготы.

Summary. The problems of the creation and implementation of free economic zones in Ukraine. Define the concept of free economic zones, their types and principles of division into varieties. And it allows you to put the question on the possibility of establishing such zones in Ukraine, the success of their work, projects with the creation of export corridors in Ukraine, creation of a single coherent national transport network.

Keywords: the free economic areas, economy, transport system, state program, crisis, privileges.

Рецензент к.д.н., профессор ОНМА Цымбал Н.Н.
Експерт редакційної колегії к.э.н., доцент УкрГАЗТ Токмакова И.В.