

Magister

ОСОБЫЕ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ЗОНЫ

ЗАРУБЕЖНЫЙ
И ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ ОПЫТ

КНИГА ВТОРАЯ

Особые ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ЗОНЫ Зарубежный и отечественный опыт

Под редакцией
доктора экономических наук, профессора *И.А. Майбурова*,
доктора экономических наук, профессора *Ю.Б. Иванова*

*Рекомендовано Учебно-методическим центром
«Профессиональный учебник» в качестве монографии
для магистрантов, обучающихся по программам направлений
«Экономика», «Государственный аудит» и «Финансы и кредит»*

*Рекомендовано Научно-исследовательским институтом
образования и науки в качестве монографии
для магистрантов, обучающихся по программам направлений
«Экономика», «Государственный аудит» и «Финансы и кредит»,*



Москва • 2017

УДК 332.122(100)
ББК 65.046.11(0)
О-75

Авторский коллектив:

И.А. Майбуров, Ю.Б. Иванов, Ф.Ф. Адигамова, М.Ю. Андреева, А.С. Баландина, К.А. Баннова, С.А. Белозеров, Ральф Буссе, Н.Г. Викторова, Л.И. Вотинцева, Л.С. Гринкевич, Т.Е. Дрок, Н.Г. Дуленко, А.Х. Евстафьева, Е.Н. Евстигнеев, Т.И. Ефименко, Ю.М. Зверев, М.О. Какаулина, В.В. Карпова, Е.Ф. Киреева, А.Г. Коваль, В.А. Корецкая-Гармаш, Н.Г. Кузнецов, Е.А. Лаврентьева, Ю.В. Леонтьева, Ж.И. Лялина, А.Е. Найдено, М.Е. Орлова, Т.В. Паентко, Г.А. Плавинская, А.И. Погорлецкий, В.В. Понкратов, Л.В. Попова, О.А. Синенко, Г.Ф. Токарева, Г.М. Федоров, Д.Ю. Федотов, О.В. Хлыстова, Е.С. Цепилова, О.И. Шалина

Рецензенты:

Член-корр. РАН, д-р экон. наук, проф. *Х.Н. Гизатуллин*
(Советник РАН, Институт социально-экономических исследований УНЦ РАН)
Академик НАН Украины, д-р экон. наук, проф. *А.И. Амоша*
(Директор Института экономики промышленности НАН Украины)

Главный редактор издательства *Н.Д. Эриашвили*,
кандидат юридических наук, доктор экономических наук, профессор,
лауреат премии Правительства РФ в области науки и техники

О-75 Особые экономические зоны. Зарубежный и отечественный опыт.
Книга 2: монография для магистрантов, обучающихся по программам направлений «Экономика», «Государственный аудит» и «Финансы и кредит» / [И.А. Майбуров и др.]; под ред. И.А. Майбурова, Ю.Б. Иванова. — М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2017. — 287 с. — (Серия «Magister»).

И. Майбуров, Игорь Анатольевич.
П. Иванов, Юрий Борисович.

ISBN 978-5-238-02985-6

Агентство СІР РГБ

Монография подготовлена коллективом ведущих отечественных и зарубежных специалистов в сфере экономики для формирования облика новой магистерской дисциплины.

Проведен анализ развития особых экономических зон в мировой экономике. Рассмотрен зарубежный опыт создания и функционирования особых экономических зон по большинству регионов нашей планеты. Исследована специфика отдельных видов особых экономических зон: торговых, промышленно-производственных, технико-внедренческих, сервисных, туристско-рекреационных, портовых и территорий опережающего развития. Обоснованы эффекты функционирования особых экономических зон Российской Федерации и их влияние на занятость и инвестиции в российских регионах.

Для магистрантов, аспирантов, преподавателей экономических специальностей вузов, а также специалистов в сфере региональной политики и налогообложения.

ББК 65.046.11(0)

ISBN 978-5-238-02985-6

© ИЗДАТЕЛЬСТВО ЮНИТИ-ДАНА, 2017

Принадлежит исключительное право на использование и распространение издания (Федеральный закон от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ).
Воспроизведение всей книги или какой-либо ее части любыми средствами или в какой-либо форме, в том числе в интернет-сети, запрещается без письменного разрешения издательства.

АВТОРСКИЙ КОЛЛЕКТИВ

- Научный редактор монографии Майбуров Игорь Анатольевич* — доктор экономических наук, профессор, заведующий кафедрой финансового и налогового менеджмента Высшей школы экономики и менеджмента Уральского федерального университета имени первого Президента России Б.Н. Ельцина (г. Екатеринбург), главный научный сотрудник кафедры «Финансы и кредит» Дальневосточного федерального университета (г. Владивосток) — § 2.3
- Научный редактор монографии Иванов Юрий Борисович* — доктор экономических наук, профессор, заслуженный экономист Украины, заместитель директора по научной работе Научно-исследовательского центра индустриальных проблем развития НАН Украины (г. Харьков) — § 2.1
- Адигамова Фарида Фуатовна** — кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры налогообложения Казанского (Приволжского) федерального университета (г. Казань) — § 4.3
- Андреева Марина Юрьевна** — кандидат экономических наук, доцент кафедры экономики и финансов предприятия, Московский финансово-промышленный университет «Синергия» (г. Москва) — § 3.7
- Баландина Анна Сергеевна** — кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры финансов и учета Института экономики и менеджмента Национального исследовательского Томского государственного университета (г. Томск) — § 3.2
- Баннова Кристина Алексеевна** — кандидат экономических наук, ассистент кафедры менеджмента Национального исследовательского Томского политехнического университета (г. Томск) — § 3.2
- Белозеров Сергей Анатольевич** — доктор экономических наук, профессор, заведующий кафедрой управления рисками и страхования Санкт-Петербургского государственного университета (г. Санкт-Петербург) — § 4.4
- Буссе Ральф (Busse Ralf Andreas)** — кандидат экономических наук, налоговый консультант (г. Галле, Германия) — § 2.9
- Викторова Наталья Геннадьевна** — доктор экономических наук, доцент, профессор Высшей школы государственного и финансового управления Института промышленного менеджмента, экономики и торговли Санкт-Петербургского политехнического университета Петра Великого (г. Санкт-Петербург) — § 3.3
- Вотинцева Людмила Ивановна** — доктор экономических наук, профессор, профессор кафедры «Финансы и кредит» Школы экономики и менеджмента Дальневосточного федерального университета (г. Владивосток) — § 3.7
- Гринкевич Лариса Сергеевна** — доктор экономических наук, профессор, профессор департамента экономики Национального исследовательского Томского государственного университета (г. Томск) — § 4.5
- Дрок Татьяна Емельяновна** — кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры экономики и менеджмента Института экономики и менеджмента Балтийского федерального университета имени И. Канта (г. Калининград) — § 3.5

- Дупленко Наталья Геннадьевна** — кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры экономики и менеджмента Института экономики и менеджмента Балтийского федерального университета имени И. Канта (г. Калининград) — § 3.5
- Евстафьева Алсу Хусаиновна** — кандидат экономических наук, доцент кафедры экономики и предпринимательства в строительстве Казанского государственного архитектурно-строительного университета (г. Казань) — § 4.7
- Евстигнеев Евгений Николаевич** — кандидат экономических наук, профессор, профессор Высшей школы государственного и финансового управления Института промышленного менеджмента, экономики и торговли Санкт-Петербургского политехнического университета Петра Великого (г. Санкт-Петербург) — § 3.3
- Ефименко Татьяна Ивановна** — член-корреспондент НАН Украины, доктор экономических наук, профессор, президент Академии финансового управления Министерства финансов Украины (г. Киев) — § 2.4
- Зверев Юрий Михайлович** — кандидат географических наук, доцент, заведующий кафедрой географии, природопользования и пространственного развития Балтийского федерального университета имени И. Канта (г. Калининград) — § 4.1
- Какаулина Мария Олеговна** — кандидат экономических наук, доцент кафедры финансов Амурского государственного университета (г. Благовещенск) — § 4.6
- Карпова Влада Викторовна** — кандидат экономических наук, доцент кафедры налогообложения Харьковского национального экономического университета имени С. Кузнеца (г. Харьков) — § 2.1
- Киреева Елена Федоровна** — доктор экономических наук, профессор, заведующая кафедрой налогов и налогообложения Белорусского государственного экономического университета (г. Минск) — § 2.8
- Коваль Александра Геннадиевна** — кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры мировой экономики Санкт-Петербургского государственного университета (г. Санкт-Петербург) — § 2.7
- Корецкая-Гармаш Виктория Александровна** — кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры финансового и налогового менеджмента Высшей школы экономики и менеджмента Уральского федерального университета имени первого Президента России Б.Н. Ельцина (г. Екатеринбург) — § 3.4
- Кузнецов Николай Григорьевич** — доктор экономических наук, профессор, профессор кафедры экономической теории первый проректор по учебной работе Ростовского государственного экономического университета (РИНХ) (г. Ростов) — § 2.2
- Лаврентьева Елена Александровна** — доктор экономических наук, профессор, заведующая кафедрой налогообложения и бухгалтерского учета Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова (г. Санкт-Петербург) — § 3.6

- Леонтьева Юлия Владимировна** — кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры финансового и налогового менеджмента Высшей школы экономики и менеджмента Уральского федерального университета имени первого Президента России Б.Н. Ельцина (г. Екатеринбург) — § 2.3
- Лялина Жанна Ивановна** — кандидат экономических наук, доцент, заведующая кафедрой «Финансы и кредит» Школы экономики и менеджмента Дальневосточного федерального университета (г. Владивосток) — § 1.5
- Найденко Алексей Евгеньевич** — кандидат экономических наук, доцент, заведующий кафедрой налогообложения Харьковского национального экономического университета имени С. Кузнецца (г. Харьков) — § 1.3
- Орлова Марина Евгеньевна** — кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры налогообложения Казанского (Приволжского) федерального университета (г. Казань) — § 4.3
- Паентко Татьяна Васильевна** — доктор экономических наук, профессор кафедры финансов Киевского национального экономического университета имени В. Гетьмана (г. Киев) — § 1.2
- Плавинская Галина Алексеевна** — кандидат экономических наук, доцент кафедры налогообложения и бухгалтерского учета Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова (г. Санкт-Петербург) — § 3.6
- Погорлецкий Александр Игоревич** — доктор экономических наук, доцент, профессор кафедры мировой экономики Санкт-Петербургского государственного университета (г. Санкт-Петербург) — § 1.4
- Понкратов Вадим Витальевич** — кандидат экономических наук, доцент, директор центра финансовой политики Института финансово-экономических исследований Финансового университета при Правительстве РФ (г. Москва) — § 1.1
- Попова Людмила Валерьевна** — кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры мировой экономики Санкт-Петербургского государственного университета (г. Санкт-Петербург) — § 1.4
- Синенко Ольга Андреевна** — кандидат экономических наук, доцент кафедры «Финансы и кредит» Школы экономики и менеджмента Дальневосточного федерального университета (г. Владивосток) — § 4.2
- Токарева Гузель Фарисовна** — кандидат социологических наук, доцент, доцент кафедры экономической теории Уфимского государственного авиационного технического университета (г. Уфа) — § 2.6
- Федоров Геннадий Михайлович** — доктор географических наук, профессор, Директор Института природопользования и территориального развития Балтийского федерального университета имени И. Канта (г. Калининград) — § 4.1

Федотов Дмитрий Юрьевич — доктор экономических наук, доцент, декан факультета налогов и таможенного дела Байкальского государственного университета (г. Иркутск) — § 3.1

Хлыстова Ольга Васильевна — кандидат экономических наук, доцент кафедры «Финансы и кредит» Школы экономики и менеджмента Дальневосточного федерального университета (г. Владивосток) — § 2.5

Цепилова Елена Сергеевна — доктор экономических наук, доцент, доцент кафедры регионального управления Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ (г. Москва) — § 2.2

Шалина Ольга Игоревна — кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры экономической теории Уфимского государственного авиационного технического университета (г. Уфа) — § 2.6

1.4. Перспективы реализации проекта экономического пояса нового шелкового пути¹

Хуже всего то
что мы готовы к самому худшему
Януш Васильковский

Проект создания «Экономического пояса Шелкового пути» (ЭПШП), идея которого впервые была высказана в конце 2013 г. Председателем КНР Си Цзиньпинном, в настоящее время занял центральное место в китайской внешней политике. Инициатива китайского лидера приобрела конкретные очертания в апреле 2015 г. после того, как была представлена в виде правительственной программы под названием «Перспективы и практические действия по совместному строительству Экономического пояса Шелкового пути и Морского шелкового пути XXI века».

После конкретизации проект стал называться «Один пояс — один путь» (англ. *One Belt One Road, B&R*) или просто «Пояс — путь». Программный документ выделяет пять основных направлений сотрудничества стран в рамках проекта «Один пояс — один путь»²: 1) политические контакты и согласование стратегий развития; 2) строительство объектов инфраструктуры; 3) содействие торговле и инвестициям; 4) сотрудничество в сфере финансов; 5) сотрудничество в гуманитарной сфере. В российских официальных документах и научной литературе данный проект получил название «Экономический пояс Шелкового пути».

Отличительные черты проекта. Проект Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП) представляет собой новую модель интеграции, отличную от подходов и форматов, которые продвигаются США, ЕС и другими развитыми странами. Отличительными чертами Экономического пояса Шелкового пути являются следующие.

1. Большой географический охват и отсутствие четко определенной границы с точки зрения участвующих в нем стран. Участниками проекта являются государства Центральной и Западной Азии, Африки, Европы и Азиатско-тихоокеанского региона (АТР). Всего — более 60 стран с населением свыше 4 млрд человек, на которые приходится 30% мировой экономики³ (схематически регион охвата ЭПШП показан на рис. 1.4). Реализация проекта рассчитана на длительный временной период порядка 30-40 лет.

2. Гибкий характер интеграции. Данный проект не предполагает общих институциональных механизмов с жесткими правилами и обязательствами ее членов, например, наличие общей зоны свободной торговли (по крайней мере, на первом этапе). Не предполагается также создания наднационального органа, которому передавались бы определенные компетенции от национальных институтов. В расчет принимаются различия в уровне экономического развития входящих в проект

¹ Параграф подготовлен в рамках проекта Российского фонда фундаментальных исследований № 17-22-21001 «Стимулирование развития экономического пояса «нового Шелкового пути»: синхронизация налоговых инструментов и таможенных процедур».

² Лу Фэн и др. Почему Китай? Экономическая логика проекта «Один пояс — один путь» // Международный экономический обзор. 2015. № 3. С. 12.

³ Longyue Zhao. China Trade Strategy: FTAs, Mega-Regionals, and the WTO. RSCAS Policy Paper 2015/11. December 2015. URL: http://cadmus.eui.eu/bitstream/handle/1814/38270/RSCAS_PP_2015_11.pdf;sequence=1. P.3.

стран, расхождения в их интересах и приоритетах. По этой причине основной акцент делается на адаптации проекта к реальным потребностям стран-участниц, достижениями ими взаимной выгоды.

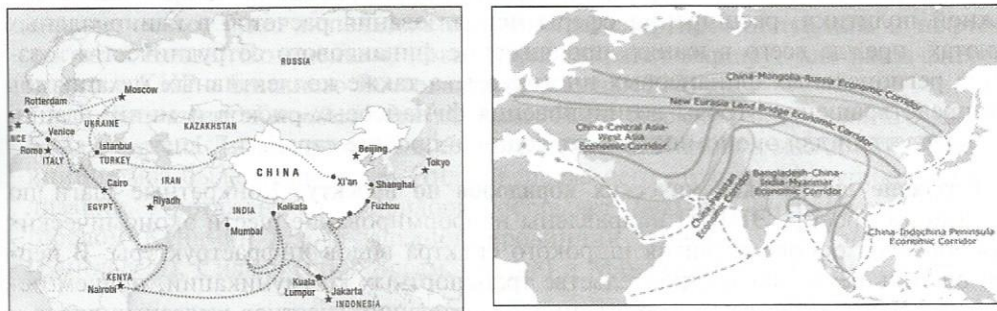


Рис. 1.4. Экономический пояс Шелкового пути: территория и пути охвата¹

3. Открытый и инклюзивный характер интеграции. Присоединение страны к проекту не оговаривается определенными условиями или требованиями, в том числе политическими. Государства, желающие участвовать в проекте, подписывают договор с КНР о сотрудничестве по данному проекту или вписывают его в существующие двухсторонние документы. Стратегия ЭПШП инкорпорирует в себя любые уже действующие объединения, такие как Шанхайская организация сотрудничества (ШОС), Евразийский экономический союз (ЕАЭС) или Европейский союз (ЕС) — члены этих объединений одновременно будут являться и участниками ЭПШП, а их деятельность будет рассматриваться как составная часть данного проекта. Это касается и уже реализуемых на территории стран Евразии проектов в сфере инфраструктуры и промышленности.

Участие в проекте. Страны, участвующие в ЭПШП, условно разделены на три группы: «ядро» — государства Центральной Азии (бывшие республики СССР); зона, примыкающая к «ядру» (Россия, Турция, Иран, Индия, Пакистан, страны Ближнего Востока); «зона расширения» (страны Европы и Северной Африки).

Идея проекта — реализация показательных проектов в ряде стран, которые являются «опорными точками» в реализации ЭПШП, таких как Казахстан и Пакистан. Обе страны активно развивают экономические связи с Китаем и поддерживают проект ЭПШП.

Своеобразными «точками опоры» в продвижении проекта должны служить также особые экономические зоны с китайским участием («Большой камень» в Белоруссии, «Хайэр-Руба» в Пакистане и др.). В общей сложности в странах, расположенных в зоне ЭПШП, действует более 50 китайских зарубежных ОЭЗ.

В соответствии с концепцией ЭПШП, сотрудничество стран в торгово-инвестиционной сфере, являющейся фундаментом всего проекта, предусматривает совместные усилия по снижению/устранению торговых и инвестиционных

¹ <https://www.south-insight.com/shelk>

барьеров, унификацию таможенных процедур и мер регулирования торговли и инвестиций, создание зон свободной торговли на двусторонней или многосторонней основе (например, в рамках ШОС).

В сфере финансовой интеграции усилия направляются на координацию денежной политики, расширения сферы использования расчетов в национальных валютах, прежде всего в юанях, продвижение финансового сотрудничества, создание региональных финансовых институтов, а также коллективных механизмов для предотвращения угрозы возникновения финансовых рисков и минимизации их последствий для экономики участвующих в проекте стран.

Создание шести экономических коридоров по проекту. Конкретные шаги реализации проекта ЭПШП направлены на формирование шести экономических коридоров на основе развития широкого спектра видов инфраструктуры. В первую очередь речь идет о строительстве транспортных коммуникаций, причем основной акцент делается на сооружении недостающих участков железных дорог и автомобильных трасс, а также модернизацию уже существующих мощностей. Текущие и планируемые проекты включают также строительство портов, аэропортов, электростанций, нефте- и газопроводов и нефтеперерабатывающих заводов, зон свободной торговли, а также развитие телекоммуникационной и финансовой инфраструктуры.

Из шести планирующихся веток «нового Шелкового пути», которые свяжут Китай с конечными пунктами в Европе, лишь две предполагаются с участием России и частично пройдут по ее территории.

К числу этих шести коридоров относятся следующие.

1. *Новый евразийский мост* (порт Ляньюньган — Алашанькоу — Роттердам). Данный коридор — функционирующий, он частично проходит по территории Российской Федерации.

2. *Китай—Монголия—Россия*. Договоренность о формировании этого экономического коридора была достигнута в сентябре 2014 г. на саммите Шанхайской Организации Сотрудничества. В его рамках предполагается модернизация Транссиба, а также развитие монгольского проекта Степного пути (создание единой сети коммуникаций, соединяющих железные дороги и автомобильные трассы, упрощение таможенных процедур, сотрудничество стран в сфере международных перевозок).

3. *Китай—Казахстан—Западная Азия*. Данный коридор соединит западные регионы Китая со странами Аравийского полуострова и побережьем Средиземного моря. Коридор будет проходить по территории пяти стран Центральной Азии (Казахстана, Киргизстана, Таджикистана, Узбекистана и Туркменистана), национальные стратегии развития которых полностью согласованы с ЭПШП, а также Ирана и Турции.

4. *Китай—страны Индокитая*. В настоящее время страны вдоль реки Меконг осуществляют строительство сети международных шоссейных дорог. Некоторые из транспортных проектов уже завершены, например, в провинции Гуанси построена автострада до границы с Вьетнамом. Также открыто железнодорожное сообщение из столицы этой провинции Наннина до Ханоя.

5. *Китай—Пакистан*. Соглашение об организации строительства данного коридора было подписано в мае 2013 г. в ходе визита премьер-министра Госсовета КНР Ли

Кэцяна в Пакистан. В рамках проекта предполагается соединить пакистанский юго-западный портовый город Гвадар с китайским городом Кашгар в Синьцзян-Уйгурском автономном районе. По проекту планируется строительство автомобильных и железных дорог, нефтегазопроводов, оптоволоконных линий. Коридор, вероятно, будет использоваться для транспортировки топлива и нефтепродуктов в Китай. По оценкам, новый путь сократит маршрут для ввоза энергоресурсов в КНР с Ближнего Востока примерно на 12000 км.¹

6. *Бангладеш–Китай–Индия–Мьянма*. Идея формирования данного коридора была озвучена Ли Кэцяном во время его визита в Индию в мае 2013 г. Китайская инициатива была поддержана Индией, после чего страны приступили к его реализации. Протяженность коридора составляет 2800 км, он свяжет Калькутту с городом Куньмин в юго-западной провинции Юньнань, пройдет через Дакку (Бангладеш), Силчар (штат Ассам, Индия) и Мандалай (Мьянма).²

Предпосылки реализации проекта. Причины, побудившие Китай выдвинуть идею ЭПШП, многоплановы. Если говорить об экономической стороне вопроса, то за проектом стоит, во-первых, необходимость ускорения экономического развития западных регионов страны. Политика опережающего развития центральных и западных провинций, которая проводится в Китае с конца 1990-х гг., хотя и привела к повышению темпов роста ВРП этих регионов, не позволила ликвидировать существующий разрыв с экономически развитыми восточными провинциями страны. Кроме того, ускоренный рост западных регионов Китая основывается, преимущественно, на бюджетных дотациях. Предполагается, что для обеспечения устойчивого роста эти провинции, по примеру приморских провинций, должны активно использовать внешнеэкономический фактор.

Предпосылками усиления экономической ориентации Китая на страны ЭПШП является быстрый рост торговли и инвестиций с этими странами. Так, в период 2009–2014 гг. рост товарооборота со странами ЭПШП превышал темп роста торговли КНР с другими регионами мира. Ежегодный рост прямых иностранных инвестиций в 2003–2013 гг. составлял в среднем 58%, что также превышало общенациональный показатель³. Особенно быстрыми темпами возрастали китайские инвестиции в страны СНГ и Центральной Азии.

Второй мотив выдвижения проекта ЭПШП связан с проблемой перепроизводства, которую Китай испытывает с 2006 г., ростом уровня оплаты труда и стоимости других экономических факторов. В рамках курса на структурную перестройку экономики в сторону более высокотехнологичных и инновационных секторов, стимулируется перенос за рубеж производственных мощностей в двенадцати отраслях, в том числе в строительной индустрии, металлургии, химической, текстильной и цементной промышленности. Более низкий в сравнении с Китаем

¹ Чувакин О. Китайский «спецотряд» на защите экономического коридора. 2016. 17 марта. URL: <https://topwar.ru/92397-kitayskiy-specotryad-na-zaschite-ekonomicheskogo-koridora.html>

² Sajjanhar A. Understanding the BCIM Economic Corridor and India's Response // ORF ISSUE BRIEF. No. 147. 2016. June. URL: http://www.orfonline.org/wp-content/uploads/2016/06/ORF_IssueBrief_147.pdf. P. 2.

³ Юй Цзиньпин, Гу Вэй. Реализация проекта «Один пояс — один путь»: стратегия, преимущества и риски // Вестник Нанькайского университета. Серия «Философские и общественные науки». 2016. № 1. С. 68.

уровень производственных издержек в большинстве стран ЭПШП, а также необходимость формирования промышленной базы во многих из них создают условия для реализации данного плана. Между Китаем и Казахстаном достигнута договоренность о переносе на его территорию ряда китайских производств. В их числе заводы по производству стекла, цемента, переработке сельхозпродукции и др. производства. Общее число проектов на начало 2016 г. составляло 52, объем инвестиций — 24 млрд долл.¹

Важным направлением экономической политики Китая является содействие интернационализации юаня. Проект ЭПШП предусматривает расширение использования национальных валют, прежде всего, юаня во взаимных расчетах, кредитах и других финансовых операциях. Наконец, инициатива ЭПШП рассматривается как реакция Китая на активизацию политики США в регионе АТР и стратегию, направленную на сдерживание его роста военными и экономическими средствами. Нарастающее в посткризисный период противостояние с США привело к появлению в Китае концепции «Продвижение на Запад и Юг», которая, в конечном счете, и нашла свое воплощение в проекте Шелкового пути.

Финансирование проекта. Реализация многочисленных проектов на территории Евразии в рамках проекта ЭПШП требует значительных финансовых вложений. Финансовая поддержка проектов в рамках ЭПШП предоставляется за счет средств китайских финансовых институтов, прежде всего, Китайского Банка развития и Эксимбанка. В 2013—2015 гг. произошла переориентация кредитной политики этих банков, главным направлением кредитования стали страны ЭПШП. Китайский Банк развития превратился в ключевого кредитора проекта и готов выделить на проекты Шелкового пути до 2020 г. около 1 трлн долл.² Для целей финансирования проекта по инициативе Китая созданы специализированные банки и фонды, в числе которых Азиатский Банк Инфраструктурных инвестиций (АБИИ, уставный капитал 100 млрд долл., начал осуществлять деятельность в 2016 г.), фонд Шелкового пути (ФШП, 40 млрд долл., с февраля 2015 г.), Новый банк развития (Банк развития БРИКС), а в перспективе, возможно, и Банк развития ШОС.

Проект Экономического пояса Шелкового пути уже стал реальностью. В 2015 г. Китай инвестировал почти 15 млрд долл. в 49 стран Пояса, что на 18% больше, чем в 2014 г.³ Темпы роста прямых иностранных инвестиций в страны Шелкового пути почти в два раза превысили в том году рост китайских инвестиций в другие регионы мира. Отмечен рост числа и стоимости строи-

¹ Ларин А.Г. Сопряжение ЕАЭС и нового Шелкового пути: шансы и вызовы для России. В кн.: Новый Шелковый путь и его значение для России / Под ред. В.Е. Петровского и др. М., 2016. С. 120.

² Уянаев С.В. Инициатива КНР «Один пояс, один путь»: эволюция, документы, взгляд из России. В кн.: Новый Шелковый путь и его значение для России / Под ред. В.Е. Петровского и др. М., 2016. С. 34.

³ Going Out — the global dream of a manufacturing power // 2016 China Outbound Investment Outlook. 2016. March. URL: [http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/ey-2016-china-outbound-investment-outlook-en/\\$FILE/ey-2016-china-outbound-investment-outlook-en.pdf](http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/ey-2016-china-outbound-investment-outlook-en/$FILE/ey-2016-china-outbound-investment-outlook-en.pdf). P. 9.

тельных контрактов, заключенных Китаем со странами Пояса. Начали свою деятельность новые финансовые институты — банк АИИБ по состоянию на июнь 2016 г. выделил 509 млн кредитов на проекты в странах ЭПШП, Фонд шелкового пути профинансировал проект строительства гидроэлектростанции в Пакистане (1,65 млрд долл.), сделки по приобретению 9,9% акций в проекте Ямал-СПГ за 21 млрд долл. и контрольного пакета акций в компании Пирелли¹.

Трудности и риски реализации проекта. Китайская инициатива ЭПШП получила широкий резонанс в странах евразийского континента и поначалу была настороженно воспринята во многих из них, включая Россию. Идея проекта активно поддерживается странами Центральной Азии и Пакистаном, полностью согласуясь с национальными планами развития, тогда как страны Юго-Восточной и Южной Азии воспринимают данный проект более сдержанно.

Например, страны ЮВА беспокоит возможное лидерство Китая в интеграционных процессах АСЕАН², что поставит эти страны в подчиненное по отношению к Китаю положение и создаст угрозу единству этого образования. Позиция Индии по проекту является двойственной — в то время как бизнес воспринимает эту инициативу положительно, военные выступают против нее. В Индии понимают, что реализация проекта приведет к геополитическому и экономическому возвышению Китая и подозревают последнего в его желании «взять Индию в кольцо». Причиной беспокойства для Индии является присутствие подразделений Народно-освободительной армии Китая (НОАК) в Пакистане, которое мотивируется необходимостью охраны китайско-пакистанского экономического коридора.

Реализация проекта ЭПШП связана со многими трудностями и рисками.

Во-первых, страны, расположенные вдоль Пояса, относятся к числу государств с наиболее высокими политическими и экономическими рисками в мире. Для ряда стран — Афганистана, Сирии, Ирана, Ливии, Ирака, Палестины и других — характерна политическая нестабильность, наличие межэтнических, религиозных и социальных конфликтов. Некоторые из стран региона находятся в состоянии войны и сталкиваются с расширением деятельности радикальных исламистских группировок.

Во-вторых, многие страны нуждаются в инфраструктурном строительстве, но являются неплатежеспособными. Период окупаемости инвестиций в инфраструктуру — длительный, частный бизнес не заинтересован в такого рода вложениях. С учетом замедления темпов роста мировой экономики, непонятно, каким образом Китай сможет окупить огромные инвестиции, сделанные им в политически неустойчивые и экономически слабые страны.

¹ Gabuev A., Shtraks G. China's One Belt, One Road Initiative and the Sino-Russian Entente. 2016. August, 9. URL: <http://carnegie.ru/2016/08/09/china-s-one-belt-one-road-initiative-and-sino-russian-entente-pub-64297>; Presentation on One Belt One Road - Bank of China (Hong Kong). 2016. June, 6. URL: http://www.bochk.com/dam/bochk/desktop/top/aboutus/ir/docs/presentations/2016/offshore_CNH_market.pdf

² АСЕАН — Ассоциация стран Юго-Восточной Азии, политическая, экономическая и культурная региональная межправительственная организация стран, расположенных в Юго-Восточной Азии.

В-третьих, на пути реализации проекта встают высокий уровень торгового протекционизма и слабая финансовая система во многих странах ЭПШП. Некоторые из них рассматривают Китай в качестве конкурента, инициируют антидемпинговые и компенсационные расследования в отношении китайской продукции. Лидером в этом отношении является Индия. Многие страны ЭПШП имеют высокий уровень задолженности, включая, так называемые, безнадежные долги (в Казахстане, Таджикистане, Йемене доля проблемных кредитов превышала 20% от суммы выданных кредитов в 2014 г.), их валюты являются неустойчивыми¹.

В-четвертых, реализация китайского проекта ЭПШП может вступить в противоречие с уже существующими региональными договоренностями развитых стран. Борьба крупных держав за свои интересы в Евразии может заставить малые государства отказаться от участия в ЭПШП.

Прецеденты отказа от договоренностей уже существуют. Так, Пекином планировалось строительство глубоководного порта к югу от Читтагонга, который должен был стать важнейшим звеном в реализации китайской стратегии «Жемчужная нить». Однако в начале 2016 г. Бангладеш под влиянием Индии отказалась от проекта под предлогом отсутствия коммерческой целесообразности. Другой пример — зашедшие в тупик переговоры с Таиландом о строительстве проходящего по его территории участка автострады из Куньмина до Сингапура (3000 км)².

В ряде случаев китайский проект не включает в себя важнейшие для стран Евразии транспортные коридоры, в частности коридор «Север-Юг» из Бандаб-Аббаса в Россию через Иран и Центральную Азию, а также маршрут, связывающий Афганистан и Центральную Азию с Индией через Пакистан. Вместе с тем, если рассматривать проект ЭПШП с точки зрения интересов Российской Федерации, то существуют реальные угрозы не только экономического, но и геополитического характера, которые желательно устранить путем поиска соответствующих компромиссов между Россией и КНР.

Основные транспортные коридоры проекта. Изначально ЭПШП представлял собой широко диверсифицированный транспортно-логистический и производственный канал влияния Китая на страны Европы, Восточной Африки, Ближнего и Среднего Востока, а также Юго-Восточной Азии. Он предполагает несколько альтернативных маршрутов поставок китайской продукции за рубеж, главным образом на рынок стран континентальной Европы, а также импорта в КНР сырья и комплектующих из близлежащих государств, включая Россию (рис. 1.5).

¹ Юй Цзиньпин, Гу Вэй. Реализация проекта «Один пояс - один путь»: стратегия, преимущества и риски // Вестник Нанькайского университета. Серия 2. «Философские и общественные науки». 2016. №1. С. 68.

² Kashinath P. To Fend Off China, India Must Galvanize Ties With Bangladesh. 2016. October, 2016. URL: <http://thediplomat.com/2016/10/to-fend-off-china-india-must-galvanize-ties-with-bangladesh/>. Our bulldozers, our rules. China's foreign policy could reshape a good part of the world economy. 2016. July, 2. URL: <http://www.economist.com/news/china/21701505-chinas-foreign-policy-could-reshape-a-good-part-world-economy-our-bulldozers-our-rules>

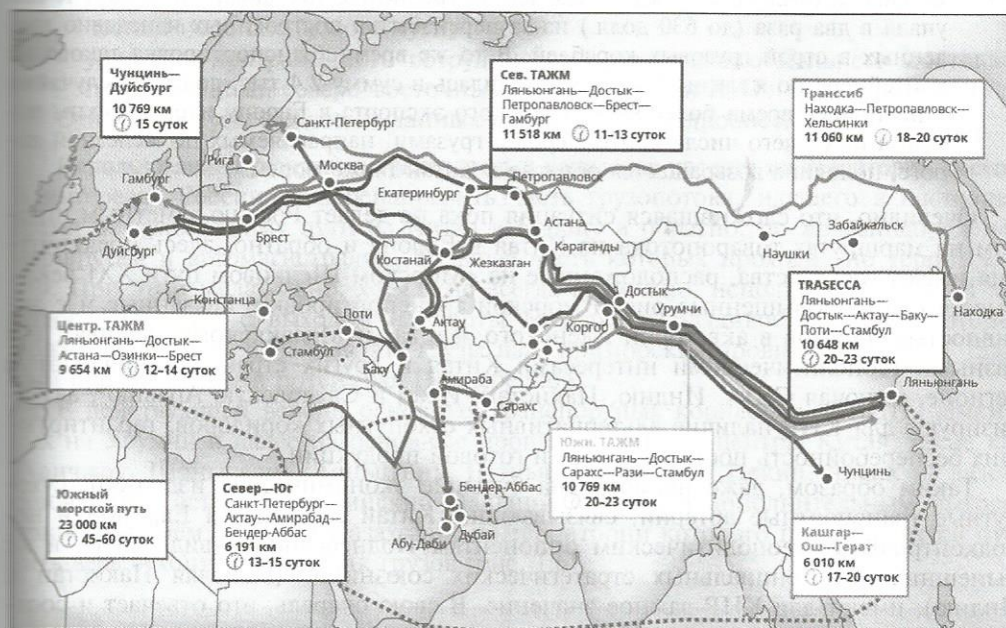


Рис. 1.5. Основные транспортные коридоры Экономического пояса Шелкового пути¹

При этом именно морской путь из Китая в Европу и обратно через Суэцкий канал в настоящее время пользуется гораздо большим спросом, чем сухопутные маршруты, что связано с дешевизной морского транспорта и меньшим числом соответствующих транспортно-административных барьеров на пути движения товаров.

Перспективы России в реализации проекта. Конечно, подобный сложившийся в последние годы морской грузопоток между Китаем и Европой, который преимущественно обходит стороной Россию, заставляет нашу страну задуматься о собственных стратегических интересах в рамках Проекта ЭПШП, взвешивая все его преимущества и недостатки. В этой связи РФ нужно более активно конкурировать за сухопутные маршруты ЭПШП, постепенно становящиеся приоритетными и для Китая из-за их быстроты и безопасности.

Согласно расчетам российских экспертов, стоимость транспортировки стандартного контейнера из Шанхая в Роттердам морским путем в 2014 г. обходилась вдвое дешевле железнодорожной перевозки до Варшавы при сопоставимых по времени сроках доставки². Конкурентные преимущества морского транспорта по цене стали еще более очевидны в 2015 г. Если средняя стоимость перевозки одного контейнера морским путем по маршруту Китай — Западная

¹ <http://territoryengineering.ru/infrastrukturnaya-revoljutsiya/novi-shelkovi-put/>

² ЕАЭС и Шелковый путь: новый мировой порядок. URL: <http://www.vestifinance.ru/articles/71847>

Европа за последние 7 лет держалась на уровне 1,2 тыс. долл., то в 2015 г. упала в два раза (до 630 долл.) из-за переизбытка построенных и недавно введенных в строй грузовых кораблей. В то же время транспортировка такого контейнера по железной дороге обходилась в сумму 2,4 тыс. долл. Не случайно в настоящее время более 99% китайского экспорта в Европу идет морским путем, а из общего числа контейнеров с грузами, направляемых по железной дороге, половина возвращается обратно в Китай также морем.¹

Очевидно, что сложившаяся ситуация пока не делает Россию заметным игроком на маршрутах товаропотока из Китая в Европу и обратно, здесь предпочтения имеют государства, расположенные на «Морском Шелковом пути XXI века». Вместе с тем, повышенные риски морской транспортировки, связанные и с активностью пиратов в акватории Аденского залива² и Малаккского пролива³, и с различными геополитическими интересами Китая и других стран влияния в этом регионе, включая США, Индию, Пакистан, Иран и Саудовскую Аравию⁴, актуализируют для КНР наличие альтернативных сухопутных коридоров, гарантирующих бесперебойность поставок сырья и готовой продукции.

Таким образом, даже несмотря на большие экономические издержки, сухопутные транспортные артерии, связывающие Китай с Западной Европой и подконтрольные геополитическим оппонентам Поднебесной в виде США и нынешних и потенциальных стратегических союзников (включая Пакистан и Индию), имеют для КНР важное значение. В свою очередь, это отвечает и соответствующим геополитическим интересам России, которая в свою очередь заинтересована в собственном контроле торговых путей из Европы в Азию и обратно вне влияния США.

Вместе с тем, растущая в настоящее время активность Китая в части переноса промышленных производств из Поднебесной в другие страны ЭПШП, включая Казахстан, Пакистан и Иран, затрудняет интеграцию России в глобальные цепочки создания стоимости китайских ТНК. Это также требует согласования позиций КНР и России в данном направлении, чтобы РФ обрела соответствующие дополнительные экономические перспективы развития.

Какие же аспекты дальнейшей реализации проекта ЭПШП могли бы быть интересными для России и каким образом Российской Федерации необходимо лоббировать собственные интересы? Здесь, как нам представляется, акцент можно сделать на следующих возможностях, отвечающих целям экономического развития как России, так и КНР:

- использование сухопутных транспортных коридоров, большая часть которых проходит по территории Российской Федерации (полный участок Транссибирской магистрали от Балтики до Тихого океана, а также Транс-Сиб с примыканием к нему Степного пути через Монголию);

¹ Губин С. Тонкая латвийская ветка «Нового шелкового пути». 2016. 11 ноября. URL: <http://inosmi.ru/economic/20161129/238306306.html>

² Волобуев А. Морские пираты XXI века становятся богаче и опаснее. 2012. 24 октября. URL: <http://www.rbc.ru/economics/24/10/2012/5703fe799a7947fcbd441bef>

³ Мануков С. Пираты южных морей. 2014. 30 октября. URL: <http://expert.ru/2014/10/30/opytyuyva/>

⁴ Дергачев В. Морской Шелковый путь. Бросок к Индийскому океану. URL: http://dergachev.ru/analit/The_Great_Silk_Road/11.html#.WGKEQ1WLTIU

- интеграция действующих особых экономических зон в России в Экономический пояс Шелкового пути;
 - усиление приграничного сотрудничества российского Дальнего Востока с прилегающими северо-восточными провинциями КНР.
- Охарактеризуем каждое из данных направлений подробнее.

Использование сухопутных транспортных коридоров проекта по территории России.

В интересах России — перенаправить часть грузопотока, идущего в настоящее время по сухопутному пути из Китая в Европу и обратно, по железнодорожным маршрутам и автомагистралям, большая часть которых проходит по территории РФ. При этом желательно, хотя и не всегда возможно, использовать полный коридор Транссиба с выходом на порты Находка и Владивосток, через которые можно принимать и направлять грузы из/в приморские провинции КНР — главный промышленный потенциал Поднебесной.

В действующей версии основных транспортных коридоров ЭПШП, замкнутых на Урумчи и далее на основные производственные центры Китая, такие как Гуанчжоу, Шэньчжэнь, Тяньцзинь, Шэньян, Шанхай и Пекин, никак не задействованным остается российский Дальний Восток, а дополнительным выгодоприобретателем является Казахстан, по территории которого предполагается пустить весь сухопутный трафик грузов (рис. 1.6).

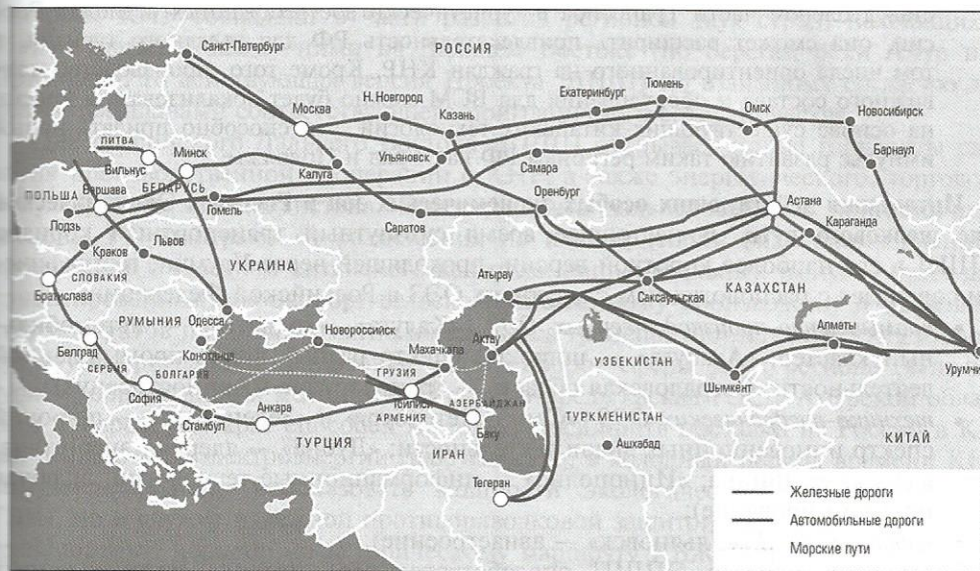


Рис. 1.6. Транспортные маршруты Экономического пояса Шелкового пути, замкнутые на Урумчи¹

Исходя из собственных интересов России — вести такую политику взаимодействия с КНР, которая могла бы содействовать переориентации части грузопотока.

¹ <http://expert.ru/expert/2015/27/kontsert-natsij-a-ne-kitajskij-orkestr/media/267492/>

тока с направления через Урумчи на Степной маршрут из Китая через Монголию к региону озера Байкал в России и далее по Транссибирской железнодорожной магистрали с выходом к границе Россия — Беларусь или к Санкт-Петербургу и далее на Балтику — Скандинавию.

С точки зрения КНР такой маршрут также представляет интерес, поскольку иметь дело с одним крупным игроком (Россией) значительно безопаснее и стратегически более устойчиво, чем с целым рядом небольших государств с разными интересами и рисками, в том числе геополитического свойства. Поскольку Россия обладает на данном пространстве и заметным геополитическим влиянием, имеет совпадающие с позициями Китая экономические интересы, то естественное сотрудничество двух крупнейших региональных государств-лидеров предпочтительнее и безопаснее для них выстраиванию сложных многоканальных взаимодействий с большим количеством разных государств, не все из которых являются надежными партнерами.

Особое внимание и Россией, и Китаем в настоящее время уделяется перспективам совершенствования железнодорожной инфраструктуры маршрута ЭПШП, проходящего по территории РФ. Так, обе страны выражают заинтересованность в создании высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) Москва — Нижний Новгород — Казань — Екатеринбург с ее продлением до Урумчи. Конечно, такая магистраль бессмысленна для грузовых поездов, она став дублером части Транссиба в туристически востребованных регионах России, она сможет расширить привлекательность РФ для въездного туризма, в том числе ориентированного на граждан КНР. Кроме того, производство подвижного состава и оборудования для ВСМ можно будет локализовать в России на основе существующих китайских технологий, что способно придать новый импульс развитию таким регионам РФ как Урал и Поволжье.

Интеграция действующих особых экономических зон в России в Экономический пояс шелкового пути. В настоящее время сухопутный транспортный коридор ЭПШП в его наиболее короткой версии, проходящей через Урумчи, географически совпадает с расположением следующих ОЭЗ в Российской Федерации:

- *промышленно-производственных ОЭЗ* («Калуга», «Тольятти» — автомобильный кластер; «Алабуга» — широкий спектр разных видов промышленной деятельности; Свердловская область — транспортное машиностроение);
- *технично-внедренческих ОЭЗ* («Санкт-Петербург» и «Зеленоград» — широкий спектр инновационных видов деятельности; «Дубна» — ядерная энергетика, ядерная медицина; «Иннополис» — информационные технологии, включая программирование);
- *портовых ОЭЗ* («Ульяновск» — авиастроение).

Реализация проекта ЭПШП способствовала бы загрузке промышленной мощностей данных ОЭЗ и содействовала бы включению России в глобальную цепочку создания стоимости (ГЦСС). Российские ТНК смогли бы в большей степени получить доступ к китайскому рынку сбыта своей продукции, а также усилить свои позиции в ГЦСС на линии «Восток-Запад», включая пространство ЕАЭС и Таможенного союза Россия — Беларусь — Казахстан.

Кроме того, можно было бы совместными усилиями РФ и КНР развивать инфраструктуру, включая совершенствование железнодорожной и автомобильной

сети, создание крупных перевалочных транспортно-логистических центров и высокотехнологичных узлов связи, а также усиливать технологический обмен между Россией и Китаем на паритетных началах (одним из таких примеров могло бы стать развитие высокоскоростного пассажирского железнодорожного движения).

Нужно отметить, что некоторые проекты подобного характера уже реализуются. В частности, в Набережных Челнах в Камском индустриальном парке (КИМ), находящемся вблизи ОЭЗ «Алабуга», построен и введен в действие завод по производству холодильников китайской *Haier Group* — мирового лидера розничных продаж крупной бытовой техники. Инвестиции в проект составили 55 млн долл., целевой рынок сбыта производимой продукции — Россия и страны СНГ¹. Со временем можно ожидать и притока китайских инвестиций в саму ОЭЗ «Алабуга», расположенную как раз на середине сухопутного маршрута ЭПШП. С учетом того, что Россия постепенно становится крупным мировым производителем и импортером стиральных машин, экспорт которых уже сопоставим с экспортом ракетных двигателей², в Нижнекамье на базе КИМ и ОЭЗ «Алабуга» с участием китайских инвесторов вполне может появиться кластер по производству крупной домашней бытовой техники, ориентированный на экспорт готовой продукции в близлежащие страны ЭПШП.

Усиление приграничного сотрудничества российского Дальнего Востока с прилегающими северо-восточными провинциями КНР. Поскольку и интересы России, и интересы КНР совпадают в части развития регионов двух стран, находящихся вблизи границы между ними на Дальнем Востоке (по берегам реки Амур и в Приморье), то действующая версия Проекта ЭПШП по взаимному согласию дополняется планами соответствующего приграничного сотрудничества.

Для российского Дальнего Востока ЭПШП открывает новые горизонты развития производственной кооперации с КНР, а также энергетического, торгового и культурного взаимодействия. Бесспорно, что дальневосточные приграничные регионы РФ выиграют от размещения на их территории ряда промышленных производств с участием китайского капитала, дополнительный импульс будет дан ориентированному на экспорт сельскохозяйственному производству и производству продуктов питания. Заметно обновляется транспортно-логистическая инфраструктура приграничной торговли, растет оборот сферы услуг региона (включая туризм, образование и медицину). В свою очередь каскад ГЭС в Амурской области и Хабаровском крае способен не только расширить поставки из России в Китай дефицитной электроэнергии (как известно, в холодный период времени КНР вынужден активно использовать мощности экологически грязных угольных ТЭЦ), но и служит надежной противопоаводковой защитой на Амуре. Кроме того, транспортный коридор по историческому маршруту КВЖД, предложенному еще С.Ю.Витте (Чита — Харбин — Уссурийск — Владивосток) — естественная артерия грузопотоков, ориентированных на северо-восточные провинции КНР.

¹ Haier запустил производство холодильников в Набережных Челнах. 2016. 23 апреля. URL: http://www.haier.com/ru/news/news/201604/t20160423_305987.shtml

² Комраков А. Падение зарплат стимулирует вывоз товаров из РФ. Экспорт стиральных машин сравнялся с продажами ракетных двигателей. 2016. 25 ноября. URL: http://www.ng.ru/economics/2016-11-25/4_6869_export.html

Новый импульс развития в контексте ЭПШП получит и пограничный передел Благовещенск — Хэйхэ, вокруг которого уже вырос мощный кластер приграничной торговли, включая территории опережающего развития в Амурской области и Технопарк трансграничной электронной коммерции в Хэйхэ. Начатое в конце 2016 г. строительство моста через Амур, который соединит Благовещенск и Хэйхэ,¹ стимулирует российско-китайское экономическое сотрудничество в данном регионе, который обретет собственное подключение китайской магистральной сети железных дорог к российскому Транссибу. Это дополнительные гарантии бесперебойных поставок товаров между северо-востоком Китая и РФ в рамках ЭПШП в среднесрочной перспективе. Выгодополучателями при этом также станут приграничные районы Еврейской АО (пока депрессивной, но обладающей определенным промышленным и сельскохозяйственным потенциалом), а также Хабаровского края, равно как и приграничные регионы Китая. В свою очередь Приморский край получит дополнительные возможности от развития ТОР «Свободный порт Владивосток», экономические перспективы которого с ориентиром на транспортный коридор ЭПШП по линии бывшей КВЖД также становятся достаточно интересными.

Выводы. России выгодна реализация проекта Экономического пояса Шелкового пути. Реализация проекта ЭПШП способствовала бы загрузке промышленных мощностей данных ОЭЗ и содействовала бы включению России в глобальные цепочки создания стоимости (ГЦСС). Российские ТНК смогли бы в большей степени получить доступ к китайскому рынку сбыта своей продукции, также усилить свои позиции в ГЦСС на линии «Восток-Запад», включая пространство ЕАЭС и Таможенного союза Россия — Беларусь — Казахстан. Кроме того, можно было бы совместными усилиями РФ и КНР развивать инфраструктуру, включая совершенствование железнодорожной и автомобильной сети, создание крупных перевалочных транспортно-логистических центров и высокотехнологичных узлов связи, а также усилить технологический обмен между Россией и Китаем на паритетных началах. При этом России нужно более активно курировать за сухопутные маршруты ЭПШП, постепенно становящиеся приоритетными и для Китая из-за их быстроты и безопасности.

1.5. Развитие налогового стимулирования инвестиционной деятельности в особых экономических зонах

Если бы опыт можно было продать по себестоимости, мы бы стали миллионерами.
Эбигайл ван Берг

Налоговые инструменты как основа стимулирования ОЭЗ. Исследуя мировую практику применения льготных режимов налогообложения, становятся очевидным, что:

- льготное налогообложение и таможенные преференции — неизменно широко распространенный государственный атрибут ОЭЗ, используемый для стимулирования инвестиционной активности участников ОЭЗ;

¹ В Благовещенске началось строительство моста через Амур в китайский Хэйхэ. 2016. 24 декабря. URL: <http://www.rbc.ru/rbcfreeneews/585e3f4a9a7947f09acd1e5d>

Оглавление

От авторов	3
Авторский коллектив	6
Глава 1. РАЗВИТИЕ ОСОБЫХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ЗОН В МИРОВОЙ ЭКОНОМИКЕ	10
1.1. Генезис особых экономических зон в мировой экономике	10
1.2. Офшорные юрисдикции и особые экономические зоны: роль в системе мирохозяйственных связей	17
1.3. Развитие особых экономических зон в экономиках постсоветских стран	26
1.4. Перспективы реализации проекта экономического пояса нового шелкового пути	38
1.5. Развитие налогового стимулирования инвестиционной деятельности в особых экономических зонах	50
Глава 2. ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ РАЗВИТИЯ ОСОБЫХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ЗОН	59
2.1. Опыт США в Кремниевой долине	59
2.2. Развитие особых экономических зон в странах Евросоюза	68
2.3. Особые экономические зоны как акселератор экономического развития КНР	77
2.4. Синергия государственных и рыночных регуляторов развития специального административного района Гонконг	86
2.5. Роль особых экономических зон в формировании инновационных экономик Сингапура и Южной Кореи	96
2.6. Опыт функционирования особых экономических зон в Индии	107
2.7. Опыт функционирования особых экономических зон в Латинской Америке	113
2.8. Развитие особых экономических зон в Республике Беларусь	122
2.9. Аналог особой экономической зоны как инструмент догоняющего развития Восточной Германии	132

Глава 3. СПЕЦИФИКА ОТДЕЛЬНЫХ ВИДОВ ОСОБЫХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ЗОН	138
3.1. Торговые особые экономические зоны	138
3.2. Промышленно-производственные особые экономические зоны	151
3.3. Техничко-внедренческие особые экономические зоны	162
3.4. Сервисные особые экономические зоны	170
3.5. Туристско-рекреационные особые экономические зоны	179
3.6. Портовые особые экономические зоны	198
3.7. Территории опережающего развития	213
Глава 4. ЭФФЕКТЫ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ОСОБЫХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ЗОН РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ	219
4.1. Эффекты функционирования особой экономической зоны Калининградской области	219
4.2. Эффекты функционирования особых экономических зон Дальнего Востока	228
4.3. Эффекты функционирования особых экономических зон Республики Татарстан	237
4.4. Эффекты функционирования особой экономической зоны Санкт-Петербурга	251
4.5. Эффекты функционирования особых экономических зон Томска	258
4.6. Влияние функционирования особых экономических зон на занятость и инвестиции в российских регионах	268
4.7. Влияние налоговых преференций на инвестиционно-инновационное развитие особых экономических зон	278

Монография

**Особые
экономические зоны**
Зарубежный
и отечественный опыт

Под редакцией
Игоря Анатольевича Майбурова,
Юрия Борисовича Иванова

Авторская редакция
Оригинал-макет *М.А. Бакаян*
Оформление художника *А.П. Яковлева*

Подписано в печать 24.03.2017 (с готовых ps-файлов)
Изд. № 2966
Формат 70×100 1/16
Бумага офсетная
Гарнитура Microsoft Sans Serif
Усл. печ. л. 23,4. Уч.-изд. л. 19,0
Тираж 5000 экз. (1-й завод – 500)
Заказ № 2010

ООО «ИЗДАТЕЛЬСТВО ЮНИТИ-ДАНА»
Генеральный директор *В.Н. Закаидзе*

123298, Москва, ул. Ирины Левченко, 1
Тел.: 8-499-740-60-15
Тел./факс: 8-499-740-60-14
E-mail: unity@unity-dana.ru
www.unity-dana.ru

Отпечатано с электронной версии заказчика
в типографии ООО «Красногорский полиграфический комбинат».
107140, г. Москва, пер. 1-й Красносельский, д. 3, оф. 17



www.unity-dana.ru



www.niion.org

ЭЛЕКТРОННАЯ
БИБЛИОТЕКА

ISBN 978-5-238-02985-6



9 785238 029856