

УДК 330.322

## ПРЕДПОСЫЛКИ И ПЕРСПЕКТИВЫ СОЗДАНИЯ ЗОНЫ СВОБОДНОЙ МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛИ В РАМКАХ СЭЗ «ГОМЕЛЬ-РАТОН»

**В. Ф. БЫК***СЭЗ «Гомель-Ратон», Республика Беларусь*

Свободная экономическая зона «Гомель-Ратон» была создана 2 марта 1998 года в целях привлечения отечественных и иностранных инвестиций для создания и развития производств, основанных на новых и высоких технологиях, обеспечения благоприятных условий для экономического развития региона.

По итогам двух лет функционирования зарегистрированы 33 инвестиционных проекта с объемом заявленных инвестиций свыше 60 млн. долларов США. 23 предприятия-резидента – совместные или иностранные предприятия из 10 стран мира. Доля резидентов СЭЗ по объемам выпускаемой продукции составила в объемах Гомельской области – около 2 %, в объемах города Гомеля – около 5 %. Инвесторы выкупили в собственность около 60 тысяч кв. метров неиспользуемых производственных помещений, взяли в долгосрочную аренду (сроком на 48 лет) – 33,5 га земли. Доля СЭЗ «Гомель-Ратон» среди резидентов других СЭЗ Республики Беларусь по экспорту составляет примерно половину объемов.

Первые результативные шаги СЭЗ «Гомель-Ратон» стали возможны в связи с тем, что инвесторам были предложены оборудованные всем необходимым производственные мощности, развитая инфраструктура северного промышленного узла г. Гомеля. Однако ресурсный потенциал по расчетам администрации СЭЗ и разработчиков генерального плана развития СЭЗ «Гомель-Ратон» – ОАО «Гомельпроект» может быть исчерпан уже в ближайшие 3-5 лет. Для подготовки новых площадок промышленного освоения требуются ресурсы не менее 1 млн долларов США на 1 кв. км. в год.

В связи с этим предлагается создание в рамках СЭЗ «Гомель-Ратон» двух специализированных субзон – зоны свободной международной торговли и зоны свободной финансовой и трастово-управленческой деятельности [1]. Размещение этих субзон рядом – в районе международного Гомельского аэропорта – и их управляемое взаимодействие способно принести быстрый и значительный результат по привлечению «быстрых денег», а также вернуть Республике Беларусь ее историческую роль перекрестка торговых путей.

Целью данной работы является рассмотрение концептуальных подходов создания зоны свободной международной торговли в рамках СЭЗ «Гомель-Ратон».

Рассмотрим исторические факты создания подобных образований в мире. Согласно [2] «торгово-складские СЭЗ – это зоны, в которых хранятся, продаются и покупаются товары иностранного производства без оплаты таможенных пошлин». Авторы [3] подразделяют зоны свободной торговли на: торгово-производственные, свободные таможенные, свободные порты, транзитные. Исторически считается, что история СЭЗ начинается с 1510 года, когда испанские конкистадоры основали на Панамском побережье «коммерческие порты», где впервые в мире установили таможенный досмотр товаров. Однако еще в античные времена Финикия, Греция, а затем и Римская империя во многих портах гарантировали купцам право свободного

прохода. Первой же СЭЗ в мире, по существу, можно считать итальянский порт Ливорно, объявленный в 1547 году городом свободной торговли, в котором товары не облагались налогом. В XV-XVI веках статус свободных зон фактически имели города Ганзейского союза. Ганза во главе с Любеком объединяла до ста городов, в числе которых были крупнейшие порты: Гамбург, Копенгаген, Кенигсберг и другие. Здесь появились первые товарные биржи. В 1782 году зоной свободной транзитной торговли стал Бангкок. Свободные порты и зоны свободной торговли возникли затем в Сингапуре (1819), Гонконге (1841), Адене и Джибути (1853) [4]. Дальнейшая трансформация СЭЗ продолжалась и в XX веке. Но особенно интенсивно развивался этот процесс после второй мировой войны. В США этот процесс начался после «великой депрессии». В 1934 году конгресс США принял Закон о свободных торговых зонах [5]. Свободные торговые зоны (СТЗ) (именуемые в США внешнеторговыми зонами [6]), как правило, размещались в портах и аэропортах или вблизи от них. Действующие на американской территории СТЗ подразделяются на *зоны общего назначения и субзоны*. *Зоны общего назначения* находятся вне пределов юрисдикции таможенной службы США. Сфера их деятельности, в основном, включает складирование, сортировку, упаковку и перевалку товаров без их дополнительной обработки. В ряде случаев допускается незначительная обработка иностранных товаров в целях их дальнейшего экспорта. Нередко зоны общего назначения представляют собой свободные таможенные зоны. *Специализированные зоны (субзоны)* создаются для работы отдельных, обычно крупных компаний, деятельность которых выходит за рамки зон общего назначения. Они создаются в целях развития экспортного потенциала, налаживания импортозамещающих производств. Субзоны технически являются частью зон общего назначения, но территориально размещаются за их пределами, а иногда даже на большом расстоянии от них.

Таким образом, мировой опыт показывает, что предложения по созданию специализированной «зоны свободной международной торговли» в рамках СЭЗ «Гомель-Ратон» вполне реально осуществимый проект.

Дополнительными аргументами в пользу этого являются следующие факты.

*Во-первых*, СЭЗ «Гомель-Ратон» находится в 30-50 км от границ России и Украины. Эти государства, в настоящее время и в обозримом будущем, представляют собой основной рынок для белорусского экспорта и источник импорта. Этому способствует наличие Гомельского речного порта (по Сожу и Днепру открыт выход в Черное море), а также развитая сеть железнодорожных и автомобильных путей.

*Во-вторых*, на территории, прилегающей к СЭЗ «Гомель-Ратон», находится Гомельский международный аэропорт с развитой инфраструктурой и достаточными площадями для развития консигнационной, торгово-складской деятельности. Он имеет налаженное взаимодействие с таможенными и пограничными службами Республики Беларусь, а также достаточно низкие тарифы на авиаобслуживание и выполнение транспортных, складских и таможенных услуг.

Основные задачи, которые будут решены путем создания зоны свободной международной торговли (ЗСМТ), следующие:

- ускорение экономического развития Гомельского региона, прежде всего, как торгового, складского и транзитного центра. Увеличение экспорта региональной и отечественной продукции и улучшение снабжения регионов Беларуси жизненно необходимым импортом. Повышение финансово-кредитных возможностей региона;
- привлечение максимально широкого круга крупных торговых компаний из стран СНГ и Дальнего зарубежья и постепенное превращение ЗСМТ в ведущий внешнеторговый центр Республики Беларусь как со странами СНГ (в первую оче-

редь, с Россией), так и транзитной торговли со странами Восточной и Западной Европы, увеличение валютных поступлений в бюджет Республики Беларусь;

– поэтапное включение ЗСМТ в существующую единую сеть международной торговли и, конкретно, в международную сеть зон и центров международной торговли, что позволит Республике Беларусь принципиально расширить доступ к международным торговым рынкам и свою роль «связующего» звена в торговле между Западом и Востоком;

– повышение интереса зарубежных инвесторов к СЭЗ «Гомель-Ратон» в целом, увеличение финансовых поступлений в бюджет СЭЗ и вложений в развитие ее инфраструктуры и индустриальной сферы;

– обеспечение благоприятных возможностей для экспорта продукции, выпускаемой на территории СЭЗ. Создание благоприятных возможностей для деятельности субъектов зоны свободной международной финансовой и трастово-управленческой деятельности и других субзон в составе СЭЗ «Гомель-Ратон»;

– повышение уровня занятости в регионе и рост реальных возможностей подготовки стажировки высококвалифицированных менеджерских, маркетинговых и торговых кадров для региона и всей Беларуси.

Особенности деятельности зоны свободной международной торговли формируют определенные требования к ее территориальной и функциональной организации. Они могут быть следующие:

– ЗСМТ должна примыкать к территории аэропорта, зоне разгрузки грузовых самолетов;

– территория должна обеспечивать выполнение различных технологических операций, связанных с переработкой поступающих грузов: борт-борт, борт-временное хранение, борт-складирование и т.д.;

– на территории должно быть необходимое количество складских помещений, терминалов и офисных помещений;

– территория должна иметь достаточное количество земель как для первоначального развития, так и для расширения в случае ее динамичного развития;

– к территории должны примыкать (или находиться в непосредственной близости) автомобильные и железные дороги;

– территория должна быть обеспечена необходимой инженерной инфраструктурой, а также созданы условия для оказания телекоммуникационных услуг на международном уровне;

– планировочная и функциональная организация территории должна обеспечивать возможность осуществления государством и администрацией СЭЗ таможенных и пограничных функций;

– планировочная и функциональная организация территории должна обеспечивать возможность безвизового ее посещения через аэропорт «Гомель»;

– на территории должен быть создан общественно-деловой центр, включающий: офисный центр, гостиницу, банковский центр, выставочный комплекс и другие помещения.

Исходя из вышеизложенного, ЗСМТ должна иметь следующие секторы:

– сектор перегрузки товаров и грузов;

– сектор хранения и доработки грузов по видам грузов;

– общественно-деловой центр;

– коммунальный сектор обслуживания территории;

– контрольно-пропускные пункты.

По оценкам специалистов Гомельский аэропорт может принять и переработать, на основе имеющихся технических возможностей, 200 тонн грузов в сутки. Этот

объем работ обеспечен и наличием терминалов для хранения грузов. Основные затраты потребуются вложить в обустройство территории, создание контрольно-пропускных пунктов, создание общественно-делового центра.

При увеличении объемов грузов потребуются переустройство служб аэропорта, развитие стоянок самолетов, увеличение количества перронов. Максимальный объем грузов, при этом условии, может достигнуть 640 тонн в сутки. Для его обработки и хранения потребуются дополнительное строительство терминалов для хранения грузов и дополнительные территории. Наиболее целесообразно использовать земли в направлении п. Красный Маяк.

Территориальные потребности ЗСМТ составят: на период до 2005 года (1 этап) – 9-10 га; до 2015 года (2 этап) – 38-40 га; до 2048 года (перспектива) – 58-60 га.

В заключение, следует отметить, что рассматривается несколько вариантов развития специализированных зон в составе СЭЗ «Гомель-Ратон»:

- первый вариант – в рамках существующих экономических, налоговых, таможенных, валютных, организационных и т.п. условий;
- второй вариант – функционирование в иных, более льготных условиях, чем существующие ныне на территории СЭЗ «Гомель-Ратон».

### Литература

1. Бык В., Луговой В. Гомельский технополис: дорога в завтра //СЭЗ.- 1999.- № 5-6.- С. 12-13.
2. Подольский Ю. Свободные экономические зоны. Что это? //Коммерсант Белоруссии.- 1999.- 25 октября.
3. Смородинская Н., Капустин А. Свободные экономические зоны: мировой опыт и российские перспективы //Вопросы экономики.- 1994.- № 12.- С. 126-140.
4. Янгуразов А., Луговой В. Пять столетий поиска (мировой опыт функционирования СЭЗ) //СЭЗ.- 2000.- № 1.- С. 23-25.
5. Зименков Р.И. Свободные экономические зоны (опыт США) //США: экономика, политика, идеология.- 1995.- № 8.- С. 35-45.
6. Семенов Г. Развитие свободных экономических и оффшорных зон //Российский экономический журнал.- 1995.- № 11.- С. 34-44.

*Получено 10.11.2000 г.*