

## ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ УПРАВЛЕНИЯ: СОЗДАНИЕ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ОСНОВЕ ОРГАНИЗАЦИИ СВОБОДНЫХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ЗОН

*В.А. Шумаев, В.Н. Миронов*

*В статье показан опыт ведущих зарубежных стран в области создания комплексных логистических центров с одновременной организацией свободных экономических зон, способствующих привлечению капитала и благоприятному его функционированию.*

**Ключевые слова:** логистика, центр, свободная экономическая зона, логистическая технология, грузообращение, транспорт, порт.

Вхождение России в мирохозяйственные связи определило путь на интеграцию экономических систем. Страна стоит перед необходимостью интеграции в международную сеть перемещения людей и грузов с соответствующими институциональными механизмами и информационными подсистемами.

Базовые положения мировой системы грузообращения сводятся к следующему:

1. **Рассмотрение процессов грузообращения с точки зрения системной логистики и синергетики.** Во всем мире учитывают не просто расходы на перевозку, а «общие издержки на товарораспределение –  $P_p$ » (total distribution cost):

$$P_p = T + П + О + С + З + У + М, \quad (1)$$

где Т – расходы собственно на транспортировку;

П – расходы на погрузочно-разгрузочные операции;

О – расходы на перегрузочное и складское оборудование (обработка грузов);

С – затраты на связь, информацию и обработку документов;

З – процент за кредит под запасы;

У – расходы на расфасовку и упаковку;

М – затраты на управление товарораспределением (менеджмент).

2. **Повсеместное использование логистических технологий.** Физическую основу товарообращения в мире составляет инфраструктура оптовой торговли и крупнопартионного грузодвижения. Доставка товара от производителя к конечному потребителю осуществляется «от двери до двери, точно в срок» (система «just-in-time» = JIT или по-японски «канбан») по комбинированной (бесперевалочной) технологии в международно-унифицированной таре, при тесном взаимодействии железнодорожного, автомобильного, морского, речного и авиа-грузового транспорта, грузовых терминалов, грузораспределительных центров, оптовых баз – складов и предприятий торговли, международно-унифицированных информационных систем грузосопровождения. Один и тот же товар должен как можно меньше перевозиться, лежать на складах и перегружаться. Использование отдельного склада, отдельного транспорта ведет к разрыву функции, потере эффективности.

Тесное взаимодействие и унификация всех видов транспорта и всех элементов грузодвиженческой, грузообрабатывающей и товарораспределительной инфраструктур осуществляется на базе унификации грузовых единиц. Сегодня универсальной международной грузовой единицей, под которую во всем мире строятся и переоборудуются все грузовые терминалы, порты, грузораспределительные центры, склады, базы, дороги, мосты, тоннели, переходы и т. п., строится торговый флот, изготавливается грузовой подвижной состав и грузоперерабатывающее оборудование, является международный стандартный 20- или 40-футовый контейнер (наиболее распространенные размеры 6058×2438×2438 мм и 12 192×2438×2438 мм), или трейлер, или полуприцеп, или сменный кузов соответствующей грузовместимости.

Обработка контейнеризированных грузов сконцентрирована в специализированных комбинированных (мультимодальных) грузообработывающих центрах – терминалах, образующих единую глобальную логистическую сеть. Вся система грузодвижения и товарораспределения от изготовителя до конечного потребителя работает по международным стандартам, унифицированным организационно-правовым и нормативно-техническим требованиям, с использованием совместимых документальных форм и безбумажных компьютерных систем мониторинга товародвижения, таможенных процедур, страхования и агентирования грузов и транспортных средств, транспортно-экспедиционного обслуживания и т. п. В развитых странах вопрос в отношении электронного обмена информацией уже решен: либо компания (или страна) использует его, либо вытесняется из международного бизнеса.

Организатором и главным оператором грузодвижения является транспортно-экспедиционная компания, заменяющая большое количество посредников (с неустановленной порой ответственностью) по таможенной очистке, перевозкам, перегрузкам, хранению и обработке грузов.

Развитая логистическая база является градо- и регионоразвивающим комплексом. За рубежом для привлечения товаропотоков и инвестиций в развитие социальной и рыночной инфраструктур территорий широко используются механизмы особых экономических зон, которые создаются именно в промышленно-торгово-транспортных узлах (а не по территориально-административному признаку, как было в России).

3. **Обеспечение взаимодействия всех видов транспорта.** Зарубежные государства всемерно содействуют развитию комбинированных (интермодальных) перевозок (т. е. перевозок с взаимодействием разных видов транспорта и грузообработывающей инфраструктуры).

Комбинированные перевозки имеют следующие преимущества (по отношению к простым):

1) Экономия и рациональное использование топливно-энергетических ресурсов. Поскольку большинство железнодорожных и внутренних водных путей находится в государственной собственности, правительство может непосредственно влиять на их использование при организации комбинированных перевозок. Железнодорожный и внутренний водный транспорт имеют высокую провозную способность при существенно меньшем потреблении топлива и меньшей экологической опасности по сравнению с другими видами транспорта, прежде всего автомобильным.

2) Лучшие условия использования транспортных средств и национальной транспортной инфраструктуры, более эффективный контроль за транспортной сетью и применение новых транспортных технологий.

3) Низкая относительная стоимость системы комбинированных перевозок, подразумевающая благоприятные перспективы использования национальных ресурсов.

4) Содействие повышению конкурентоспособности экспорта и расширению внешней торговли.

5) Облегчение таможенных процедур, сокращение до минимума времени оформления документов и выполнения других формальностей.

6) Создание условий для того, чтобы в стране оставалась большая часть фрахтовых платежей путем, в частности, расширения участия в операциях национальных страховых компаний, снижения размеров страховых премий.

7) Предотвращение интервенции иностранного капитала в ущерб национальным перевозчикам (например, в настоящее время в России до 80 % международных автомобильных перевозок осуществляется иностранными автоперевозчиками, что наносит непоправимый ущерб отечественным предприятиям-изготовителям грузовых автомобилей и сотням предприятий-смежников).

Переход на современные международные логистические технологии дает любому региону (и стране в целом) следующие преимущества:

1) Получение дополнительной прибыли (снижение себестоимости продукции) за счет обеспечения завершенности цикла «добыча сырья – переработка – производство и реализа-

ция готовой продукции», сокращения длительности и существенного (в 2–5 раз) снижения транспортно-перегрузочных, экспедиторско-таможенных, инспекционных и охранных расходов в структуре цены продукции, что ведет к заметному повышению размера оплаты «живого» труда, сокращению числа излишних посредников и порожних рейсов, складских запасов (на 30–80 %) и излишнего транспорта на предприятии, повышению степени сохранности грузов и обеспечению четкого контроля за местонахождением и состоянием груза в любой момент времени.

2) Привлечение отечественных и зарубежных грузопотоков и инвестиций за счет инфраструктурной подготовленности региона; соответствующий рост финансового оборота, налогов и сборов в целом регионе.

3) Загрузка действующих и создание новых производственных мощностей и рабочих мест в целом ряде секторов (переработка местных сырьевых ресурсов, лесопереработка; строительство и инженерная инфраструктура; транспорт; машино- и приборостроение; связь; промышленность химии и пластмасс; легкая промышленность и бытовые услуги; агропищепром; торговые места (расфасовка, упаковка, переработка опт-розница); бизнес-сервис.

4) Производственно- и экспортно-стимулирующий хозяйственный режим в особых экономических зонах.

5) Смягчение ситуации с неплатежами за счет создания ассоциированных структур.

6) Оптимизация снабженческих и транспортно-складских работ на предприятии в рамках интегрального мастер-плана (промышленная логистика и АСУП).

7) Рациональная планировка городов, населенных пунктов и размещения производительных сил («сити-логистика»).

8) Развитие современной социальной и деловой инфраструктуры (жилье, связь, пассажирский транспорт, розничная торговля, индустрия отдыха, общепита, сервиса).

9) Улучшение условий труда и техники безопасности транспортных и перегрузочных работ.

10) Повышение безопасности дорожного движения.

11) Снижение экологической нагрузки на территорию (особенно от автотранспорта: вынос тяжеловесных и опасных грузов за черту города, перевод части грузов на речной и железнодорожный транспорт, рассредоточение нефтехимических терминалов, широкое применение герметичных контейнеров).

12) Консолидация участия крупного и среднего бизнеса в развитии региональной экономики; перевод «челночного бизнеса» в цивилизованные формы транспортировки и торговли.

Только объединение этапов цикла «освоение местных ресурсов» (расходы) + «производство» (расходы) + «складирование» (расходы) + «транспортировка» (расходы) + «реализация» (доходы) и образует законченный самокупаемый синергетический цикл (цикл внутреннего саморазвития).

Таким образом, социально-экономический эффект полной «логистизации» экономики (которого уже достигли индустриально развитые, а поэтому и ставшие развитыми) страны не поддается количественному расчету, он соизмерим с эффектом таких этапов научно-технического прогресса, как электрификация, индустриализация, химизация, компьютеризация народного хозяйства или его послевоенное восстановление 1950–60-х гг. Логистическая сеть может быть уподоблена энергетической сети или Интернету, однако если в первых передаются энергия и информация, то в логистике – материальные потоки [1].

Создание логистических центров и сетей осуществляется, как правило, на базе организации свободных экономических зон, что способствует более быстрому их развитию.

Понятие «свободная зона» объединяет широкий спектр институциональных явлений, общая черта которых – преференции. И используются они государством, как правило, в контексте селективной либерализации инвестиционного климата – поощряются определенные направления хозяйственной деятельности.

С момента подписания в 1973 г. Киотской конвенции, определившей свободную зону как своеобразный внешнеторговый анклав, где любые товары считаются находящимися за пределами национальной территории, мировая зональная практика прошла заметную эволюцию. «Семейство» свободных зон пополнилось солидной группой представителей, не имеющих ни статуса таможенной экстерриториальности, ни внешнеэкономической специализации.

Мировая практика предлагает два варианта создания экономических зон: «сверху», по инициативе центральных властей и в рамках госпрограммы (как, например, в Южной Корее), или «снизу», в порядке рыночной самоорганизации. Более динамично развивается второй вариант, в том числе при смешанном частно-государственном финансировании.

Не менее важно учитывать, что статус таможенной экстерриториальности предоставляется обычно определенным видам точечных (на уровне отдельного предприятия) или локальных зон (свободные площадки до нескольких квадратных километров) — чаще всего торгово-транспортным узлам на пересечениях действующих или перспективных наземных и водных грузовых магистралей, реже — более крупным районам пустынного или островного характера с изначальным отсутствием промышленных производств. Создание же крупномасштабного таможенного анклава в густонаселенном и индустриально освоенном регионе, как это произошло в России, всегда порождает трудноразрешимые проблемы и для самого региона, и для правительства.

В странах со зрелой рыночной экономикой свободные зоны служат инструментом преимущественно региональной политики (подъем депрессивных территорий, выравнивание межрегиональных различий). В новых индустриальных странах Азии зональная политика является элементом промышленной политики и направлена на создание отраслевых анклавов экономического роста (преимущественно экспортных и научно-технических). В развивающихся странах Латинской Америки практика зонирования охватывает и внешнеэкономические, и региональные приоритеты. В Израиле, Турции, Казахстане, Китае и других странах курс на организацию свободных зон стал составной частью национальной стратегии развития — и такой глобальный подход признается сегодня наиболее обещающим.

Важное место в экономической политике многих стран отводится внутреннему водному транспорту и флоту «река-канал-море», взаимодействующим с наземным и воздушным грузовым транспортом. Многие речные порты и взаимодействующие с ними промышленные, торговые и сервисные структуры работают в режиме свободных зон. Так, на европейских реках (в том числе во внутренней водной системе «Рейн-Майн-Дунай») статус свободных зон имеют следующие порты: Дуйсбург (Германия); Гливице (Польша); Брэила, Галац, Гиургиу, Сулина (Румыния).

Именно *Германия* является признанным лидером в эффективной организации комбинированных грузоперевозок и грузообработки, в том числе в экономических зонах с задействованием внутренних водных путей и речного флота системы «река-море», поэтому остановимся на опыте этой страны несколько подробнее.

Здесь государство обеспечивает эксплуатацию общей инфраструктуры портов: подходные каналы, причальные сооружения, навигационную обстановку, безопасность и защиту окружающей среды. Расходы возмещаются потребителями портовых услуг. Значение речных портов для экономики в транспортной системе Германии иллюстрируется тем, что в 1960-е гг. при содействии ООН Западная Германия безвозмездно получила на развитие внутреннего водного транспорта несколько десятков млн долл. После 1990 г. ежегодные капиталовложения в развитие 100 речных портов общего пользования превысили 200 млн марок. Будучи традиционно пунктами перевалки массовых грузов, речные порты в настоящее время претерпевают изменения в сторону превращения в грузовые распределительные центры и в центры комплексного предоставления услуг, обеспечивающие оптимальное кооперированное использование возможностей не только речного, но и традиционно присутствующих в портах автомобильного и железнодорожного транспорта. Среди новых функций речных пор-

тов отметим следующие: переработка крупнотоннажных контейнеров и сменных кузовов; складирование, сбор и распределение грузов; коммиссионирование товаров; обработка импортных товаров с целью продвижения их на внутренние рынки. В 2001 г. затраты на эксплуатацию, техническое обслуживание и инвестиции составили 900 млн долл. Федеральной транспортной программой до 2012 г. на развитие внутреннего водного транспорта предусмотрено примерно 15 млрд евро. На 20-летнюю программу модернизации транспортной инфраструктуры правительством Германии предусмотрено 38 млрд долл. Эти средства, кроме прочего, направляются для компенсации дополнительных расходов, возникающих вследствие двойной перевалки грузовых единиц на стыках между железнодорожным, автомобильным и внутренним водным транспортом в системах комбинированных перевозок. Правительство Германии предоставляет субсидии на компенсацию расходов на судах, плавающих под немецким флагом. Они расходуются на фонды зарплаты. Министерство транспорта Германии ратует за большее участие частного капитала в финансировании строительства новых терминалов и положительно оценивает решения Германских железных дорог (ЖД) и кооперирующихся с ними транспортных и экспедиторских предприятий о передаче эксплуатации терминалов обществу Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Strasse. На ЖД Германии с целью развития грузовых перевозок в смешанном сообщении разработана концепция создания и размещения сети региональных перегрузочных комплексов (РПК), оснащенных современным подъемно-транспортным оборудованием и средствами автоматизации.

С 1993 г. эксплуатируется перегрузочная станция Гамбург-Бильвердер, специализированная на обслуживании комбинированных перевозок. Станция рассчитана на переработку 408 тыс. грузоединиц (контейнеров, сменных кузовов и прицепов). Площадка станции имеет длину 3,7 км, ширину – до 200 м. Элементы инфраструктуры: приемно-отправительный парк из 11 путей; пункт ремонта вагонов (с пропуском 2 путей через здание пункта) с 6 деповскими путями; 2 подкрановых перегрузочных зоны пролетом 46,5 м с полезной длиной подкрановых путей 720 м и 620 м; в каждой зоне – 4 ж/д пути (сквозные в зоне 1 и тупиковые в зоне 2), 2 погрузочно-разгрузочные полосы, 1 полоса для движения автомобилей и 4 полосы для промежуточного хранения грузоединиц; зона перегрузки грузоединиц мобильными контейнерными погрузчиками с 4 ж/д путями; стоянка автомобилей; комплекс административных и технических зданий; 2 бассейна для сбора дождевых вод; 3 насосных станции и 2 площадки для обработки неисправных грузовых мест с опасными грузами с подземным сборником под ними. Используется 5 порталных кранов грузоподъемностью 41 т.

В 1992 г. введена в эксплуатацию новая перегрузочная станция Мюнхен-Рим, рассчитанная на переработку крупнотоннажных контейнеров, сменных кузовов и автопоездов производительностью 235 тыс. ед. в год. На ней сосредоточено обслуживание всех систем комбинированных перевозок. Прежние терминалы закрываются: на терминале, например, в Унтерферинге остается функционировать сервисный центр фирмы Transfracht. Новая станция расположена на участке Мюнхен-Ост-Мюльдорф в восточной части Мюнхена. Время от момента прибытия поезда до начала выгрузки кранами сократилось с 60 до 30 мин., накатом – с 75 до 5 мин.; более чем в 2 раза сокращены затраты времени с момента прекращения приема грузоединиц к перевозке до отправления поезда. Вместо 3 маневровых локомотивов используются 2, потребность в персонале маневровых бригад, сцепщиков и работников по подготовке поездов к отправлению сократилась с 40 до 20 чел. Станция принимает в переработку 16 и отправляет 13 дальних контейнерно-контрейлерных маршрутных поездов.

В г. Вайле построен перевалочный терминал для работы в системе комбинированных железнодорожно-автомобильных перевозок. Он сооружен для фирмы LTW (Швейцария). На строительство израсходовано 12 млн швейц. франков. Терминал включает в себя экспедиторский корпус площадью 5700 м<sup>2</sup>, рассчитанный на одновременную загрузку-разгрузку 12 автомобилей, а также – ж/д станцию площадью 3200 м<sup>2</sup> с тремя крытыми подъездными путями, на которых одновременно могут загружаться-разгружаться до 20 вагонов.

Фирмой Mannesmann AG создано дочернее предприятие Mannesmann Transmodal GmbH для создания интегральных систем транспортировки грузов с терминалами, индивидуально рассчитанными на потребности и условия мест их дислокации. Разработана концепция терминала TRANSTERMINAL с модульной структурой, легко приводящей в соответствие мощности потоков перерабатываемых грузоединиц. Такие терминалы могут оказаться особенно полезными для линейных контейнерно-контрейлерных поездов, обрабатываемых со сменой грузоединиц на нескольких промежуточных терминалах по маршруту их следования, с задержкой на каждом не более чем на 30 мин. Основой технического оснащения таких терминалов являются порталные перегрузочные комплексы TRANSMANN, пригодные для перегрузочных работ под контактной сетью. Их особенности: портал перемещается по рельсам; между его опорами размещаются 2 полосы для временного размещения грузоединиц; позиция перемещения портала располагается рядом с ходовым путем для приема и отправления контейнерно-контрейлерных поездов; захват и перемещение грузоединиц осуществляется с помощью телескопической стрелы, имеющей вращательное перемещение и оборудованной на конце спредером; с другой стороны комплекса находится полоса для движения автомобилей. Использование предложенных техники и технологии позволяет снизить расходы на перегрузку.

Согласно прогнозу ЖД Германии, к 2010 г. объем грузовых перевозок в смешанном сообщении возрастет до 130 млн т в год. Фирма Noell GmbH (Вюрцбург) предложила новую концепцию скоростной переработки грузов, перевозимых в смешанном сообщении, которая реализуется путем создания высокопроизводительных перегрузочных терминалов, непосредственно осуществляющих перегрузку грузов с автомобилями в вагоны и из вагонов на автомобили или автопоезда. Производительность терминалов может составлять 400, 800 или 1200 грузоединиц за смену при числе грузовых операций 60, 120 или 180 грузоединиц в час. Длина путей терминала 700 м, что позволяет подавать под погрузку-разгрузку целый ж/д состав. Терминал имеет буферный склад вместимостью 156, 468 или 684 грузоединицы. Основой является перегрузочный агрегат грузоподъемностью 410 кН, способный перегружать контейнеры любых типоразмеров, а также сменные кузова и полуприцепы. Управление работой терминала осуществляется с помощью автоматизированной информационно-управляющей системы.

В 1996 г. в аэропорту Франкфурта-на-Майне начал действовать новый грузовой центр, обеспечивающий возможность комбинированных воздушных, ж/д и автомобильных перевозок. Грузовой центр занимает площадь 53 га. В 1993 г. аэропорт переработал 1,2 млн т грузов, перевезенных более чем 100 авиатранспортными компаниями, на долю которых приходилось 75 % всех воздушных грузовых перевозок в Германии.

В Германии создано Объединение распределительных центров. В его задачи входят: обеспечение взаимодействия в рамках развивающихся сетей товаро-распределительных центров, реализация средств связи и обмен опытом по работе с клиентами.

Одним из наиболее удачных речных логистико-хозяйственных комплексов в мировой практике является железнодорожно-речной терминальный комплекс Дуйсбург на реках Рейн и Рур (Германия).

Основой Рейн-Рурского порта являются порты государственной собственности. Он включает в себя портовые группы Дуйсбург, Рурхорт и Хохфельд с 19 причалами площадью 7,4 млн кв. м. Организацией, ответственной за порт, является компания Duisburg-Ruhrortter Hafen AG, чей акционерный капитал распределяется (по трети) между городом Дуйсбург, землей Северный Рейн-Вестфалия и бюджетом Германии.

Будучи центром движения грузов «Рейн-море», расположенным всего в 250 км от моря, Рейн-Рурский порт Дуйсбург одновременно сделался важным морским портом. В прямом морском сообщении ежегодно обрабатывается около 2 млн т грузов. Суда типа «Рейн-море» грузоподъемностью до 4500 т заходят по графикам в порты Великобритании, Средиземноморья, Северной и Западной Африки. Установлено сообщение с портами Ирана на Каспии.

Имеются два нависающих над водой эллингов, обеспечивающих обработку влагочувствительных грузов в любую погоду. Есть современное углесмесительное и погрузочное оборудование, а также ряд верфей. В число услуг входят мощности по хранению и обработке стали.

По соседству с портом построены другие мощности для быстрой и экономичной транспортировки через Рейн-Рурский порт — оборудование для накатывания-скатывания грузов с судна (Ro/Ro) и контейнерный терминал: новый грузовой двор железной дороги для комбинированных грузов на площади около 90 000 м<sup>2</sup> с несколькими параллельными путями длиной 700 м каждый. Это позволяет обрабатывать полномерный эшелон, а также контейнеры и тяжеловесы. Железнодорожные пути порта связаны с федеральной железнодорожной сетью контейнерных и тяжеловесных перевозок и обеспечивают высокий уровень услуг по низким ценам, а также транспортировку грузов к месту назначения в ночное время.

В 1995 г. запущен новый быстродействующий перегрузочный комплекс для терминалов систем комбинированных перевозок, обеспечивающий обработку контейнерно-контрейлерных поездов при их движении. При 4 кранах обработка поезда при 50%-й смене грузоединиц длится 15–20 мин. Операция выгрузки одного контейнера или сменного кузова происходит за 45 с. Комплекс создан фирмой *Krupp Forderstechnik GmbH* по совместному заказу Германских ЖД и ряда транспортных и экспедиторских фирм при финансовой поддержке со стороны государства и земли Северный Рейн-Вестфалия.

В 1995 г. в Берлине состоялась совместная конференция, созванная Германским транспортным форумом и Фондом Кюне. Рассмотрены проблемы рационального перераспределения работы между видами транспорта, а также создания интегральных транспортных систем на базе современной информационной техники в интересах повышения экономичности транспорта и решения задач охраны окружающей среды. Позиция правления АО Германских ЖД следующая: основой кооперации должны стать грузовые транспортные центры (ГТЦ), в которых стыкуются друг с другом местное и дальнее грузовые сообщения, различные системы организации перевозок и различные виды транспорта. Мультимодальная ориентация ГТЦ создает предпосылки для оптимального использования ограниченных транспортных ресурсов. ГТЦ позволяют реализовать следующие важные моменты: концентрация грузопотоков при дальнем сообщении; повышение массы грузовых поездов; создание парности грузопотоков на направлениях их пропуска; концентрация местной работы; решение задач сити-логистики (организация транспортного обслуживания центральных частей городов); наличие общих для видов транспорта сервисных предприятий и учреждений; возникновение «тяги», привлекающей грузопотоки на транспорт общего пользования; возможность более эффективного использования имеющихся объектов инфраструктуры и ресурсов.

Эта идеология логистики воспринята и реализуется во многих странах.

В США на содержание и реконструкцию водных путей, каналов, портового хозяйства и т. п. расходуется ежегодно около 3 млрд долл. государственных средств. За развитие внутренних водных путей отвечает, наряду с министерством транспорта, Корпус военных инженеров (КВИ) армии США. При этом между правительственными органами существует своего рода специализация: федеральные органы субсидируют торговый флот и судостроение, штаты и местные органы — реконструкцию внутреннего водного транспорта и портовой инфраструктуры. Субсидии выплачиваются ежегодно в размере 300–600 млн долл. для покрытия, во-первых, разницы в строительстве судов в США и за рубежом (расходы в строительстве аналогичных судов в США на 35–45 % выше, чем у конкурентов) и, во-вторых, — эксплуатационных расходов судов, плавающих под флагом США (эта доля в ряде случаев достигает 25–45 % общей суммы). Правительство оплачивает 55 % стоимости судов и 72 % заработной платы экипажей. Субсидии предоставляются судовладельцам и владельцам судостроительных верфей. В среднем сумма судостроительных субсидий составляет ежегодно 130 млн долл. и эксплуатационных — 200 млн долл. Судходные компании освобождены от налога за пользование водными путями и платят низкий подоходный налог. Особое место в реализации судостроительно-судоходной программы занимает система налоговых и кредитных льгот, направленных на стиму-

лирование частных капиталовложений в строительство транспортных судов, на НИОКР и на внедрение новой техники и технологии. Для расширения возможности строительства судов создан специальный фонд, формируемый за счет амортизационных отчислений и части прибыли, не подлежащей налогообложению. Это означает: при 48%-й налоговой ставке на прибыль корпораций объем капиталовложений может быть почти удвоен. Такие налоговые привилегии, по существу, являются теми же субсидиями. В США действуют грузовые преференции (резервирование правительственных грузов для собственного флота), например, в 1990 г. – 527, 1993 г. – 727 млн долл. Отмена этих преференций привела бы к исключению из состава флота судов с суммарной грузоперевозкой 4,4 млн т и сокращению 40 тыс. рабочих мест. В США весьма распространена перевозка водным транспортом автомобилей, прицепов, тягачей. Прибыль от перевалки грузов поступает в распоряжение припортовых территорий.

**Китай** располагает 5800 реками, в том числе 15 реками протяженностью каждая более 100 км, и 12 озерами с площадью более 100 км<sup>2</sup> каждое. Общая протяженность внутренних водных путей (ВВП), например, в 1993 г. составила 109,7 тыс. км по сравнению с 172 тыс. км в 1960 г. В настоящее время осуществляется международная комплексная программа развития инфраструктуры ВВП и прилегающих территорий общей стоимостью 590 млн долл. (202 млн долл. вкладывает Мировой банк, 116 млн долл. – МОК, 167 млн долл. – региональные и муниципальные правительства, 105 млн долл. – это местные займы).

Пять латиноамериканских стран (**Аргентина, Боливия, Бразилия, Мексика, Парагвай**) совместно осуществляют «проект века» – программу «Меркосур», предусматривающую создание общей внутренней водной сети протяженностью 3500 км с сооружением сквозного канала «Мексиканский залив – Тихий океан». При реализации проекта совокупный доход Мексики возрастет как минимум на 1/3. Ее внешнеторговые доходы с учетом международного транзита увеличатся более, чем на 40 %, а объемы промышленного и сельскохозяйственного производства в южных штатах страны возрастут соответственно на 55–60 и 35–40 %. Затраты определены в сумме 11,4 млрд долл., из них 40 % планируется обеспечить за счет внутренних источников (государственные и частные национальные инвестиции). Несмотря на противодействие США, к проекту уже подключились Япония, Южная Корея и Тайвань. Последний пример особенно красноречиво свидетельствует о том, что инвестированию в развитие внутреннего водного транспорта за рубежом придается такой приоритет, который не сдерживают даже внешнеполитические риски.

Проект свободной экономической зоны «Минск» разработан в **Белоруссии**. СЭЗ разместится рядом с Минском на восьми автономных площадках общей площадью 1400 га. В ее состав войдут: крупный промузел «Шабаны», международный аэропорт Минск-2, белорусско-американское СП «Форд-Юнион», которое недавно начало собирать автомобили «форд-эскорт». Достаточно развитую инфраструктуру создаваемой СЭЗ дополняют новые объекты. Возле автомагистрали Москва-Берлин планируется построить таможенные склады, оптовые базы, специализированные предприятия по обслуживанию транзитных перевозок Восток-Запад. Рядом с аэропортом будут возведены современный бизнес-центр и гостиница. Авторы проекта – городской и областной исполкомы – предусмотрели привлекательные условия для инвесторов, с которых не будут взиматься таможенные сборы и часть налогов.

Анализ опыта зарубежных стран выявил примечательную общность: большинство СЭЗ образованы и организуются в производственно-транспортно-потребительских узлах, совместно с мультимодальными терминальными комплексами.

Опыт зарубежных стран подтверждает целесообразность реализации преимуществ транспортно-географического положения России и потенциала ее припортовых территорий (не только морских, но и внутренних). Создание здесь, как и во всем мире, широкой сети свободных зон не только ускорило бы интеграцию России в мирохозяйственные связи, но и притянуло бы к ней колоссальные потоки товаров и капиталов, ныне направляемые в аналогичные зоны зарубежных стран Прибалтики, Прикаспия и Средиземноморья. Конструктивное восприятие опыта десятков стран мира по организации сотен и тысяч эффективно



работающих экономических зон может обеспечить России быстрое увеличение ВВП, рост благосостояния населения и экономической безопасности [2].

Промедление в преодолении отставания уровня организации отечественной грузоторговой и транспортной инфраструктуры от мирового уровня ведет к тому, что важнейшие международные торговые коммуникации (кроме сырьевых) в Евразии активно прокладываются в обход России (например, проект ТРАСЕКА: Европа-Турция-Украина-Кавказ-Иран-Казахстан-Китай-Япония). Это равносильно вытеснению нашей страны из современной международной системы разделения труда, производственно-торговой кооперации и инвестиционного процесса с превращением ее лишь в источник сырья и энергии для других стран мира.

На основе изучения обширного зарубежного опыта форсированного подъема экономик самых разных стран предлагается создание международно-унифицированной Общероссийской системы логистико-хозяйственных комплексов (ЛХК) с особыми экономическими зонами (логистических экономических зон) – сначала по утвержденным трансроссийским международным транспортным коридорам (МТК) «Запад-Восток» (Европа-Транссиб) и «Север-Юг», а впоследствии – и в других (в первую очередь, экономически депрессивных) районах России, с задействованием уникального торгово-транспортного потенциала российских внутренних водных путей и флота типа «река-море».

### ***Список литературы***

1. **Шумаев В.А., Аленков В.П., Миронов В.Н.** Комплексные торгово-транспортные логистические сети: развитие инфраструктуры в условиях присоединения России к ВТО // *Правила игры*. 2003. № 1.
2. **Брыкин А. В., Шумаев В.А.** Контуры высокотехнологичной транспортной системы // *Экономист*. 2010. № 11.