

Сапарбаев Ж.Т.

## ЭКСПОРТНО-ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ ЗОНА «НАРЫН» КАК ПРИОРИТЕТ РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИКИ РЕГИОНА

Опыт зарубежных стран показывает, что свободные экономические зоны (СЭЗ), как территориальная экономическая подсистема национальной экономики, способны повысить эффективность ее развития, так как привлекают необходимые инвестиции.

В основе создания свободных экономических зон (СЭЗ) лежит идея предоставления определенной территории особого, более льготного по сравнению с общепринятым для данной страны, режима хозяйственной деятельности. И хотя идея возникла очень давно, особенно плодотворной ее реализация оказалась за последние 30 лет.

СЭЗ является отраслевым анклавом экономического роста, т.е. местом сопряжения и реализации инвестиционных приоритетов тех субъектов национальной социально-экономической системы, которые отождествляют себя с носителями национально-хозяйственных интересов.

В настоящее время определенного и устоявшегося определения свободной экономической зоны (СЭЗ) не существует. Для определения СЭЗ и связанных с ними понятий в мировой практике используется, по меньшей мере, двадцать терминов. Анализ литературных источников позволяет признать приемлемым методологический подход, в котором СЭЗ должна рассматриваться как форма структурной политики государств-реципиентов, предполагающей реализацию приоритетов на основе структурно-избирательного инвестирования узкого круга регионов, территорий, секторов, отраслей и предприятий.

При этом СЭЗ призвана обеспечить распределение и производство общественного продукта, включая иностранный продукт, для достижения определенной конкретной цели в социально-экономическом развитии стран (региона). На наш взгляд, для выполнения своей функции подходить следующее определение:

СЭЗ – это обособленная часть национальной территории со своими органами власти и управления, обеспечивающими результативность преференциального режима для отечественных и иностранных инвесторов через соблюдение особого юридического статуса, разработку (концепция, бизнес-планирование) и реализацию инвестиционной стратегии (в роли коммерческих партнеров - частные инвесторы).

Практика показывает, что многие аспекты неудачных и успешных примеров создания свободных экономических зон определяются рациональностью выбранной модели государственного управления созданием свободных экономических зон. Для успешного функционирования свободных экономических зон необходима разработка методических принципов и

модели управления, учитывающих весь комплекс факторов.

Для содействия развития отраслей экономики Нарынской области в 20-апреля 1991 году Постановлением Верховного Совета Кыргызской Республики было создано Свободная Экономическая Зона «Нарын».

Основной целью создания СЭЗ «Нарын» являлась формирование развитой инфраструктуры, обеспечивающей ускорение экономического роста Нарынской области. Но, к сожалению, функционирующий около 20 лет СЭЗ «Нарын» не смог показать себя с положительной стороны, то есть, 20 летним результатом становились рост коррупции, увеличение контрабанды, уклонение таможенных пошлин и налогов, и тому подобные негативные явления. В связи с этим в сегодняшний день на правительственном уровне встает вопрос о закрытии СЭЗ Нарын.

По состоянию 01.01.2009 года в СЭЗ «Нарын» зарегистрировано 51 субъектов. По данным генеральной дирекции СЭЗ «Нарын» из них производственных предприятий – 30, строительных – 5, туристических – 6, горнодобывающих – 3, занимающихся реализацией товаров, услуг и внешнеэкономической деятельностью – 7. В субъектах СЭЗ на эту дату занято всего 378 человек. В 1996 году, то есть, в начале своей деятельности в СЭЗ было занято 366 человек. Как показывают цифры, за 13 лет существования заметных изменений в количестве занятых не произошло. Из всех зарегистрированных предприятий на сегодняшний момент не действуют более 53% или 27 предприятия.

Объем выполненных производственных продукции субъектами СЭЗ в 1999 году составил 55,0 млн. сом, в 2003 году -49,8 млн. сом, в 2007 году 26,8 млн. сомов. Средний удельный вес от объема промышленной продукции Нарынской области составляет всего 4%. За 2007 год субъектами СЭЗ «Нарын» отчислено всего 166,4 тыс. сомов в местный бюджет.

По закону СЭЗ экспорт должен преобладать над импортом. Почти все субъекты СЭЗ под прикрытием производства промышленных изделий, занимается другой деятельностью. Пользуясь особыми льготами, предоставленным субъектам СЭЗ, они занимаются посреднической деятельностью (розничной торговлей), которые не являются для них основным видом.

В целях дальнейшего эффективного функционирования СЭЗ «Нарын», развития и сохранения инфраструктуры автомобильной дороги Бишкек-Нарын-Торугарт и создания условий для социально-экономического развития Нарынской области постановлением Правительства Кыргызской Республики № 137 от 16 апреля 2008 года поддержано предложение Генеральной дирекции

СЭЗ «Нарын» о создании торгово-обслуживающего центра.

Территория инфраструктуры торгово-обслуживающего центра (ТОЦ) располагается в 39 км. от с. Атбашы, в 85 км. от г. Нарын, на участке «Аэропорт» Ат-Башинского района. Площадь участка составляет 24 га.

Генеральной дирекцией СЭЗ «Нарын» в 2009-2010 годах с привлечением специалистов проведены топографическая и геодезическая съемки территории, изготовлено АПЗ, ведется планировка территории, проводятся подготовительные работы по обеспечению ТОЦ электро-водоснабжением. Проведены работы на сумму 1 540,0 тыс. сом по бурению питьевой воды и путем бурения скважины на глубине 135 метров решена проблема водоснабжения ТОЦ. Предполагается строительство КТП 10/0,4 Кв и ВЛ-10 Кв Л=4,0 км.

Строящийся за счет средств частных инвесторов ТОЦ на данный момент имеет забор по периметру территории, охватывающий ВВП военного назначения и участок автотрассы Нарын-Торугарт, протяженностью 2 км (закончено 50% территории (4 км 700 м). Строительства необходимых объектов инфраструктуры ТОЦ пока не начато. С 2008 по 2010 год проделаны работы на 8000,0 тыс. сом.

Автомобильным транспортом в Кыргызской Республике осуществляется перевозка большей части пассажиров и грузов, им перевозятся около 95% всех грузов. В большинстве случаев автомобильный транспорт является единственным видом транспорта, обеспечивающим сообщение между различными регионами.

Для защиты интересов отечественных перевозчиков, безусловно, требуется строительство терминала вблизи КПП «Торугарт». Со строительством терминала и установкой пункта весового контроля (ПВК), действительно появятся новые рабочие места для жителей Нарынского региона, будет обеспечена сохранность автомобильных дорог.

Однако необходимо отметить, что даже после строительства терминала вблизи КПП «Торугарт», согласно таможенного законодательства КР и Соглашения между ПКТ и Правительством КНР «О международном автомобильном сообщении» от 4 июня 1994 года, Кыргызская сторона не вправе требовать перевозчиков разгружать грузы в терминале. То есть, разгрузка и погрузка товаров должна происходить добровольно. Следует отметить что, Парламент страны в 2009 году из-за правовых противоречий не поддержал законопроект о ТОЦ. Также прогнозируемое количество создаваемых новых рабочих мест (более 3000 чел.) после строительства ТОЦ может быть преувеличено.

По данным СЭЗ «Нарын» предварительная стоимость проекта строительства ТОЦ составляет 5,2 млн. долларов США (расчеты сделаны в 2008 году и не учтена инфляция на этот период). Строительство предполагается вести за счёт прямых частных инвестиций.

Если в странах Азиатско-Тихоокеанского региона подобные расходы составляли 25- 40 млн. долл. США на 1 кв. км (10 Га), то в Китае обустройство 1 кв. км обходится от 100 до 300 млн. долл. США. Только за первые семь лет функционирования СЭЗ в Китае государственные вложения в них в 3 раза превысили объем средств, которые планировалось выделить до 2000 года.

Большое значение приобретают размеры создаваемых зон и степень подготовленности территории. Попытки комплексного развития так называемых «особых экономических зон» в Китае, создававшихся фактически на голом месте, причем две из них имеют площади свыше 100 кв. км, привели к резкому росту расходов на инфраструктурное обустройство зон.

Если продолжит строительство ТОЦ за счет инвесторов на пустом месте как сейчас, не располагающим ни инфраструктурой, ни достаточным числом рабочих, расположенным вдали от удобных коммуникаций необходимых для функционирования свободной зоны, то затраты будут огромными и в дальнейшем инвесторы будут стараться как можно скорее с выгодой вернуть вложенные финансовые средства.

Исходя из вышеизложенного, мы предлагаем организовать Свободную Экономическую Зону в пределах границы города Нарын в качестве *Экспортно-производственной Зоны* (ЭПЗ). В данном случае нет необходимости ограждать территорию СЭЗ (ЭПЗ), в соответствии с Налоговым Кодексом Кыргызской Республики и Закона Кыргызской Республики о СЭЗ. Так как, город Нарын огражден естественными преградами, и необходимо лишь поставить 4 поста при въезде и выезде автомобильных дорогах. В городе Нарын существует вся необходимая инфраструктура для развития СЭЗ (ЭПЗ). Нет необходимости в строительстве новых дорогостоящих зданий для обслуживания, перевозке персонала на рабочие места и т.д.

В этом случае, город Нарын будет *«точкой роста»* для дальнейшего развития региона в целом, с созданием не только соответствующей торгово-перевалочной, транспортно-логистической, развитой обслуживания, но и экспортно-индустриальной инфраструктуры.

Надо особо отметить непростую демографическую ситуацию области (в области проживают только 4,8% от общего населения республики, в то же время занимает 25% ее территории), происходит постоянный отток населения, в основном трудоспособного возраста. Если в 1999 году численность постоянных жителей города Нарын составляло 40050 человек, то в 2009 году это количество уменьшилось на 5 228 человек, то есть в 2009 году численность постоянных жителей города Нарын составлял 34 822 человек. Как показывает мировая практика, государство должно быть заинтересовано в увеличении численности населения в стратегически важных приграничных районах. Для того чтобы остановить миграцию населения необходимо дать особый статус городу Нарын.

После создание ЭПЗ в городе Нарын по предварительным расчетам, первые два года местный и республиканский бюджет недополучить около 15,0 и 8,0 млн. сомов от налоговых поступлений. Но последующие годы налоговые поступления увеличиться на несколько раз больше (от 50,0 до 100 млн. сом первом пятилетие) за счет выхода из тени действующих предпринимателей и увеличения новых рабочих мест. Для того чтобы, точно подсчитать убытки и прибыли первые годы необходима оценка специалистов-экспертов.

Что касается вклада СЭЗ (ЭПЗ) в национальную экономику, то он связан прежде всего с созданием новых рабочих мест. Несмотря на то, что в общей массе доля работающих в СЭЗ (ЭПЗ) сравнительно невелика, их роль в районе размещения зоны как минимум на порядок больше. Кроме того, создание одного рабочего места в СЭЗ (ЭПЗ) влечет за собой образование от двух до четырех рабочих мест за ее

пределами в строительстве, в сфере обслуживания и т.д.

Детально изучив и взвесив затраты, в том числе временные, а также учитывая эффективность и экономическую выгоду необходимо формировать ЭПЗ в городе Нарын.

**Литература:**

1. Данько Т.П., Округ З.М. Свободные экономические зоны. – М.: Издательство госэкон. академии им. Г.В. Плеханова, 1998.
2. Закон КР «О свободных экономических зонах в КР». – Бишкек, 1992.
3. Положение «О свободной экономической зоне в Нарынской области Кыргызской Республики». – Бишкек, 1993.
4. Справка о результатах работы Межведомственной комиссии по проектированию и строительству терминалов в районах контрольно-пропускных пунктов «Торугарт» и «Иркештам».
5. Анализ деятельности субъектов СЭЗ «Нарын». НРО СМРУ МЭР КР.