



DOI: <https://doi.org/10.15688/ek.jvolsu.2019.4.11>

УДК 332.1(470.46):627.215.2  
ББК 65.049(2)–962

Submitted: 01.08.2019  
Accepted: 12.09.2019

## CREATION AND PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF THE PORT ECONOMIC ZONE IN ASTRAKHAN REGION

**Ekaterina V. Kryukova**

Astrakhan State University, Astrakhan, Russian Federation

**Diana Sh. Smirnova**

Astrakhan State University, Astrakhan, Russian Federation

**Abstract.** The transport system of the South of Russia plays an important role in the development of the economic space. Russian special economic zones do not form an integrated network; they can be characterized rather as individual, separate, innovation-oriented “oases in the desert” of the low-tech Russian economy. The goal of creating port special economic zones on the territory of the Russian Federation is to stimulate the development of the port economy and the development of port services that are competitive with foreign counterparts. The paper considers the experience of creating special economic zones of various types and their functioning in Russia for the period from 2005 to 2018, which allows to conclude that this process is ambiguous, inconsistent, contradictory. The reason for this, in particular, is the lack of an effective zone management system at the federal and local levels. In this regard, the prospect of the integrated use of public-private partnership instruments in creating a special economic zone has been proved. The article substantiates the need and prospects for the formation of a special port zone in Astrakhan region, which will become the basis of a large transport hub contributing to the development of “North-South” International Transportation Corridor.

**Key words:** region, spatial development, free economic zone, port zone, transport infrastructure, benefits, preferences.

**Citation.** Kryukova E.V., Smirnova D.Sh. Creation and Prospects for the Development of the Port Economic Zone in Astrakhan Region. *Journal of Volgograd State University. Economics*, 2019, vol. 21, no. 4, pp. 110-117. (in Russian). DOI: <https://doi.org/10.15688/ek.jvolsu.2019.4.11>

УДК 332.1(470.46):627.215.2  
ББК 65.049(2)–962

Дата поступления статьи: 01.08.2019  
Дата принятия статьи: 12.09.2019

## СОЗДАНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ПОРТОВОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЗОНЫ В АСТРАХАНСКОМ РЕГИОНЕ

**Екатерина Викторовна Крюкова**

Астраханский государственный университет, г. Астрахань, Российская Федерация

**Диана Шамасовна Смирнова**

Астраханский государственный университет, г. Астрахань, Российская Федерация

**Аннотация.** Транспортная система Юга России играет важную роль в развитии экономического пространства. Российские особые экономические зоны не образуют интегрированной сети; их можно охарактеризовать скорее как отдельные обособленные инновационно ориентированные «оазисы в пустыне» низко-технологичной российской экономики. Целью создания портовых особых экономических зон на территории Российской Федерации является стимулирование развития портового хозяйства и развитие портовых услуг, конкурентоспособных по отношению к зарубежным аналогам. Рассмотрение опыта создания и функционирования в России особых экономических зон разных типов за период с 2005 по 2018 г. позволило сделать вывод, что этот процесс далеко не однозначен, непоследователен, противоречив. Причиной этого, в частно-

сти, является отсутствие эффективной системы управления зонами на федеральном и местном уровнях. В этой связи доказана перспективность комплексного использования инструментов государственно-частного партнерства при создании особой экономической зоны. В статье обоснованы необходимость и перспективы формирования особой портовой зоны в Астраханском регионе, которая станет основой крупного транспортного узла, способствующего развитию МТК «Север-Юг».

**Ключевые слова:** регион, пространственное развитие, свободная экономическая зона, портовая зона, транспортная инфраструктура, льготы, преференции.

**Цитирование.** Крюкова Е. В., Смирнова Д. Ш. Создание и перспективы развития портовой экономической зоны в Астраханском регионе // Вестник Волгоградского государственного университета. Экономика. – 2019. – Т. 21, № 4. – С. 110–117. – DOI: <https://doi.org/10.15688/ek.jvolsu.2019.4.11>

## Введение

Развитие экономических процессов, протекающих в современной хозяйственной жизни общества, заставляет вновь возвращаться к поиску решения задачи увеличения темпов экономического роста. Опыт показывает, что «точками роста» могут являться свободные экономические зоны (далее – СЭЗ).

Идея создания особых экономических зон (далее – ОЭЗ) как специально выделенных территорий для формирования «точек роста» за счет привлечения инвестиций на льготных условиях в мировой практике достаточно актуальна. Например, в Южной Корее предприятия, созданные в свободной экономической зоне, в первые 5 лет своего функционирования полностью освобождаются от налогов, а в последующие 3 года налоги им снижают на 50 %.

Мировой экономический кризис заставляет экономистов искать новые, эффективные методы развития бизнеса. Примером является Франция и Великобритания, где путем создания небольших экономических зон были выведены из кризиса ряд департаментов Франции и около 25 районов Великобритании.

В условиях интенсивно формирующегося глобального рынка высоких технологий каждая развитая или развивающаяся страна стремится занять на нем свое достойное место. Россия, обладая высоким инновационным потенциалом, отстает от развитых стран по уровню той инфраструктуры, которая позволяет быстро и выгодно для предпринимателей и инвесторов конвертировать этот потенциал в высокие технологии. Значительно более интенсивный по сравнению с другими, «обычными», территориями приток в них внешних инвестиций создает необходимые и до-

статочные условия для значительного технологического прорыва. Многообразие экономических явлений рождает многообразие форм организации и существования свободных экономических зон, актуализируя проблему их формирования и развития.

Исследованию сущности, типологических признаков и специфических условий формирования и развития СЭЗ посвящены работы А. Басенко, А. Васильева, В. Гурьева, П. Павлова, В. Савина, Н. Смородинской и др. (см., например: [Басенко и др., 1998; Васильев, 2017; Гурьев и др., 1993; Павлов, 2016; Савин, 2000; Смородинская 1996; Смородинская и др., 2001]).

Кроме того, к настоящему времени выработаны и приведены в систему классификационные признаки свободных зон, определены общие требования к их созданию, а также те специфические условия, которые необходимо выдержать при создании СЭЗ в России в целом и ее регионах. Применительно к отечественным зонам основная масса публикаций посвящена СЭЗ в Находке и Калининградской области. Иностранные исследования, опубликованные в нашей стране, в основном представляют Китай с его большим, оригинальным и полезным для нас опытом. Вместе с тем недостаточно исследован потенциал свободных экономических зон применительно к специфике региональной экономики как крупнейшей институциональной инновации минувшего века.

Свободной экономической зоной является часть территории страны с особым льготным режимом для осуществления предпринимательской или иной экономической деятельности. Федеральным законом от 22 июля 2005 г. № 116-ФЗ «Об особых экономических зонах в Российской Федерации» (далее – За-

кон об ОЭЗ) закреплена единая правовая основа для создания и функционирования ОЭЗ на территории РФ. Законом об ОЭЗ также регламентированы целевые приоритеты создания особых экономических зон: развитие обрабатывающих отраслей экономики, туризма, санаторно-курортной сферы, портовой и транспортной инфраструктуры; разработка технологий и коммерциализация их результатов; производство новых видов продукции; поддержка определенных регионов в силу их географического, важного стратегического или иного значения для России. Правительство РФ может объединить ОЭЗ одного типа или нескольких типов в кластер.

На территории России созданы промышленно-производственные (например, «Алабуга» в Республике Татарстан, «Тольятти» в Самарской области, «Титановая долина» в Свердловской области и др.), технико-внедренческие (например, «Зеленоград» в г. Москве, «Дубна» в Московской области, «Иннополис» в Республике Татарстан и др.), туристско-рекреационные (например, туристический кластер «Курорты Северного Кавказа», «Бирюзовая Катунь» в Алтайском крае, «Ворота Байкала» в Иркутской области, «Остров Русский» в Приморском крае и др.) и портовые ОЭЗ (например, «Ульяновск-Восточный» в Ульяновской области, «Советская Гавань» в Хабаровском крае, ОЭЗ в Мурманской области). Наибольшее распространение получили зоны свободной торговли (научные парки и оффшорные центры).

### Портовые особые экономические зоны

В Стратегии пространственного развития РФ на период до 2025 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 13 февраля 2019 г. № 207-р, обозначены основные проблемы пространственного развития Российской Федерации, среди которых названы: «несоответствие существующего уровня развития магистральной транспортной инфраструктуры потребностям экономики и населения субъектов Российской Федерации и страны в целом, наличие инфраструктурных ограничений федерального значения на опорной транспортной сети и в сфере энергетики, низкая транспортная свя-

занность центров экономического роста между собой и с другими территориями, недостаточный уровень интегрированности различных видов транспорта и нереализованный транзитный потенциал Российской Федерации» [Стратегия...]. Особо следует отметить отставание доли грузоперевозок морским и воздушным транспортом в структуре общих грузовых перевозок Российской Федерации и снижение доли грузооборота морского и речного транспорта, которые являются следствием неразвитости портовых инфраструктур, не отвечающих потребностям современной экономики.

В этой связи представляется перспективным создание портовых ОЭЗ, причем особый интерес к ним проявляют как хозяйствующие субъекты, так и органы исполнительной власти субъекта Российской Федерации, что оправданно, поскольку именно ОЭЗ разного вида и назначения представляют наиболее эффективную альтернативу для инновационного развития регионов, производства новых видов продукции, внедрения прогрессивных технологий, развития рекреационной сферы и транспортной инфраструктуры. В портовых ОЭЗ помимо портовой деятельности возможна деятельность по строительству, реконструкции и эксплуатации объектов инфраструктуры морского, речного портов или аэропорта. Законом об ОЭЗ определяется, что портовая деятельность включает также производство, ремонт, техническое обслуживание судов, оптовую и биржевую торговлю товарами, переработку водных биологических ресурсов и иные услуги, оказываемые в морском и речном портах, аэропортах в соответствии с международными договорами России и российским законодательством.

Выгодность геополитического и географического положения России, связанная с ее близостью к мировым рынкам, обеспечивает формирование и развитие международных транспортных коридоров. Развитие инфраструктуры портовых коммуникаций будет способствовать инновационному развитию национальной экономики, и прежде всего развитию транзитного потенциала портового хозяйства.

На долю транспортного комплекса регионов Юга России приходится свыше 6 % об-

шего объема перевозок и 5 % грузооборота страны. Достаточно высокое развитие транспортного комплекса является важным фактором для повышения внутренней транзакционной активности субъектов Юга России, способствует увеличению мобильности и подвижности людей, расширению и усложнению договорных отношений и т. д. Так, благодаря крупным морским портам и газонефтепроводам, в Краснодарском крае самый высокий из всех субъектов Юга России удельный вес транспорта. Современная геополитическая и геоэкономическая ситуация, расширение масштабов международного сотрудничества и партнерства определяют увеличение объемов транзитных перевозок, рост значения транспортного комплекса Юга России, обеспечивающего экономически более выгодное сухопутное, водное и воздушное сообщение между странами и регионами России.

Однако, несмотря на очевидную эффективность портовых ОЭЗ, подтвержденную мировым опытом, и наличие действенных предпосылок создания этих зон в России, практика их создания в стране явно неудовлетворительна.

### **Развитие портовой ОЭЗ в Прикаспийском регионе России**

Особого внимания заслуживает Прикаспийский регион. Во всех прикаспийских странах, кроме России, уже созданы свободные или специальные экономические зоны в портах на Каспии. Наличие льгот делает их более конкурентоспособными и привлекательными для грузовых и транспортных компаний. Кроме того, на Каспии в России нет ни одного современного контейнерного терминала, а именно контейнерные грузы становятся все более актуальными. В этой связи инициирован процесс создания на Каспийском побережье портовой ОЭЗ, что положительно повлияет на социально-экономическое развитие региона.

Портовые зоны – обширные территории, расположенные в крупных промышленных регионах страны. Близость к ресурсной базе для производства, доступ к готовой инфраструктуре и основным транспортным артериям – это лишь основные характеристики

промышленных (промышленно-производственных) зон, определяющие их преимущества. Размещение производства на территории промышленных зон позволяет повысить конкурентоспособность продукции на российском рынке за счет снижения издержек [Павлов, 2016].

Портовая ОЭЗ в Астраханской области может начать работу в 2021–2022 годах. Еще через несколько лет в регионе планируют построить новый современный порт, ориентированный на контейнерные перевозки. «Проект портовой ОЭЗ планируется реализовывать в течение нескольких лет, ориентировочно до 2024 года. Задача на первоначальном этапе – в 2021–2022 гг. запустить портовую зону на действующей инфраструктуре морского порта Оля (Астраханский регион). Еще через несколько лет при развитии грузооборота планируется построить новый порт, документально он будет входить в границы порта Оля» [Проект портовой ОЭЗ...]. При этом астраханские порты Оля и Астрахань сейчас загружены всего на 15–20 %: их общий грузопоток в год составляет примерно 2,5–3 млн т грузов.

В рамках портовой ОЭЗ в Астраханской области планируется создать крупнейший на Юге России контейнерный хаб. Это, несомненно, привлечет дополнительный грузопоток и сделает порт конкурентоспособным на Каспии.

Первостепенное внимание уделяется тому, что создавать ОЭЗ в Астраханском регионе необходимо под конкретного инвестора и только с финансовыми гарантиями с его стороны [Проект портовой ОЭЗ...].

Власти региона рассчитывают, что налоговые преференции и льготы при получении статуса портовой ОЭЗ позволят переориентировать большие грузопотоки и загрузить мощности астраханских портов. Положительное влияние ОЭЗ на эффективность транспортного маршрута характеризуется не только дополнительным объемом продукции. В еще большей степени на указанный параметр влияет структура грузовой базы, которую составляет ОЭЗ. Как правило, это готовая продукция, зачастую высокотехнологичная, с высокой добавленной и, следовательно, реализуемой стоимостью. Поэтому продукция перено-

сится перевозчиком в класс повышенной тарификации, что не вызывает принципиальных возражений грузовладельца. Величина прибыли, получаемой грузовладельцем, – основной мотив при выборе им маршрута, а транспортники при повышении тарификации перевозимой продукции получают дополнительные возможности для покрытия своих затрат [Комаров, 2015].

Инвестиции в ОЭЗ на территории, прилегающей к морскому порту Оля, оцениваются в 75 млрд рублей. Правительство Астраханской области и ООО «Портово-логистическая компания “Каспий”» заключили соглашение о намерениях по реализации инвестиционного проекта по строительству контейнерного порта в Лиманском районе. В рамках реализации проекта рассчитывают получить увеличение грузопотока до 15 млн т в год по направлениям «север – юг» и «запад – восток». Сформирована рабочая группа в Астраханском регионе, и осуществляется оформление земельного участка для формирования портовой ОЭЗ. В данный момент времени ведутся переговоры с федеральными органами исполнительной власти: министерством транспорта, Росморпортом, потенциальными инвесторами.

В Астраханской области портовая ОЭЗ была обозначена в качестве одного из основных приоритетов развития экономики региона, поскольку экономическая зона порта Оля должна получить значительное конкурентное преимущество перед портами других стран на Каспии, став по-настоящему крупным транспортным узлом и способствуя развитию МТК «Север-Юг». Сейчас ситуация складывается не в пользу астраханского порта, так как многие грузы идут в обход России: их забирают порты соседних государств. В этой связи создание портовой ОЭЗ позволит привлекать инвесторов для строительства современной портовой инфраструктуры и развивать сопутствующие перерабатывающие производства, что будет способствовать созданию новых рабочих мест и повысит поступления в бюджеты всех уровней. По предварительным подсчетам, грузооборот через портовую ОЭЗ может достичь 8 млн т к 2029 году. Оценочно, в портовой ОЭЗ может быть создано не менее 2 тыс. рабочих мест [Проект портовой ОЭЗ...].

### Опыт функционирования СЭЗ в Астраханской области

Оценка опыта создания и функционирования в России ОЭЗ разных типов за 2005–2018 гг. позволяет сделать вывод, что этот процесс далеко не однозначен, непоследователен, противоречив, и доказательств тому немало.

Главными причинами несбалансированности грузопотоков и проблем при перевалке на суда являются следующие:

- использование складских площадей портов в качестве консигнационных складов, когда склады переполнены в ожидании лучшей конъюнктуры рынка или фрахта судов;
- использование вагонов как складов на колесах;
- отсутствие технических возможностей выгрузки вагонов в портах;
- неритмичность при погрузке грузов [Васильев, 2017].

Основным направлением совершенствования взаимодействия разных видов транспорта при этих процессах может стать формирование сети информационно-логистических центров – автоматизированных центров управления составлением и взаимным согласованием графиков подхода транспортных средств взаимодействующих видов транспорта. Что касается портовых зон, то их следует размещать в таких местах, где они когда-нибудь смогут существовать без административных льгот и привилегий.

Интересно отметить, что в России портовые ОЭЗ отсутствуют именно там, где имеются естественные условия для создания транспортно-логистических центров. Поскольку логистика – это сфера бизнеса, которая базируется на транспортном водном узле, поддержка с помощью административных льгот какого-либо алогичного проекта, нарушающего процесс естественной конкуренции, неизбежно окажется делом крайне дорогостоящим и обреченным на банкротство.

Более того, мировая практика свидетельствует о том, что крупные инфраструктурные проекты, основанные на государственно-частном партнерстве, далеко не всегда продуцируют такое сочетание высокоэффективного частного бизнеса и государственного стратегичес-

кого видения, которое обеспечивает позитивный для региона синергетический эффект.

Портовые ОЭЗ создаются на территориях существующих морских и речных портов, открытых для международного сообщения и захода иностранных судов, выполняющих международные перевозки.

Отрицательное звено в деятельности российских СЭЗ – отсутствие эффективной системы управления зонами на федеральном и местном уровнях.

С одной стороны, эта система должна учитывать потребности и интересы местных территорий в привлечении иностранных капиталов, заинтересованность местных властей в развитии управляемых ими территорий, обеспечении их успешного выхода на мировой рынок.

С другой стороны, предоставляя финансовые ресурсы в пользу зональных территорий, федеральное правительство заинтересовано не только в обеспечении местных, но и общенациональных интересов. Поэтому одним из ключевых вопросов образования СЭЗ является создание такой системы управления, в которой сочетался бы баланс этих взаимосвязанных интересов.

Положительным звеном в деятельности российских СЭЗ и минимизации рисков при создании ОЭЗ может стать комплексное использование инструментов государственно-частного партнерства (далее – ГЧП). При этом процессы создания ОЭЗ и использования ГЧП должны идти параллельно [Павлов, 2016]. Именно они, как самые заинтересованные «участники» этого процесса, имеют сегодня все возможности для эффективного создания и функционирования ОЭЗ.

В Астраханской области имеется положительный опыт создания и функционирования СЭЗ, основанный на использовании инструментария ГЧП. По итогам 2017 г. лучшие показатели эффективности демонстрировали российские ОЭЗ промышленно-производственного типа, одна из таких зон «Лотос» стала создаваться в Наримановском районе Астраханской области в 2015 г., на что повлияло активное освоение в последние годы шельфа Каспийского моря. Специализация зоны: судостроение, производство комплектующих для судостроения и нефтегазового

оборудования; производство кранового оборудования; приборостроение; машиностроение; металлообработка; химическая и легкая промышленность.

Период развития ОЭЗ «Лотос» рассчитан на 2016–2025 гг., на первом этапе (2016–2018 гг.) осуществлены вертикальная планировка и инженерно-транспортное обеспечение, созданы въездная и таможенная зоны, подведена необходимая инженерная инфраструктура к участкам первых компаний-резидентов.

### Заключение

Таким образом, опыт функционирующих ОЭЗ является стимулом для расширения практики создания ОЭЗ в регионах России. Системный подход при формировании региональной экономической, инвестиционной и структурной, аграрной, экологической, социальной политики региона рассматривает возможность создания ОЭЗ регионального уровня в качестве инструмента для достижения наилучшего результата при поддержке и активной заинтересованности органов государственной власти субъектов Федерации в формировании инновационной экономики регионов.

### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- Басенко, А. М. Свободные экономические зоны в мировом хозяйстве: методологические проблемы организации хозяйственного механизма / А. М. Басенко, И. М. Бетуран. – Ростов н/Д : Изд-во РГЭА, 1998. – 214 с.
- Васильев, А. Особая экономическая зона как ядро туристско-рекреационного кластера / А. Васильев. – М. : LAP Lambert Academic Publishing, 2017. – 196 с.
- Гурьев, В. В. Свободные экономические зоны Дальнего Востока: начало пути / В. В. Гурьев, П. М. Салькин, В. А. Уваров // Экономическая жизнь Дальнего Востока. – 1993. – № 1. – С. 79–81.
- Комаров, В. В. Зоны свободной торговли / В. В. Комаров. – М. : Финансы и статистика, 2015. – 160 с.
- Павлов, П. В. Институт особых экономических зон в Российской Федерации : монография / П. В. Павлов. – М. : Магистр : Инфра-М, 2016. – 256 с.
- Проект портовой ОЭЗ в Астрахани планируют реализовать в несколько этапов до 2024 года. – Электрон. текстовые дан. – Режим доступа: <https://tass.ru/ekonomika/6759208>. – Загл. с экрана.

- Савин, В. Нужны ли России свободные экономические зоны? / В. Савин // *Мировая экономика и международные отношения*. – 2000. – № 3. – С. 67.
- Смородинская, Н. В. Свободные зоны и проблема экономического подъема в России : тез. докл. – М. : Ин-т экономики РАН, 1996. – 36 с.
- Смородинская, Н. Свободные экономические зоны: мировой опыт и российские перспективы / Н. Смородинская, А. Капустин // *Вопросы экономики*. – 2001. – № 12. – С. 126–140.
- Стратегия пространственного развития РФ на период до 2025 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 13 февраля 2019 г. № 207-р. – Электрон. текстовые дан. – Режим доступа: <http://static.government.ru/media/files/UVA1qUtT08o60RktoOX122JjAe7irNxc.pdf>. – Загл. с экрана.
- Шеховцов, А. Свободные экономические зоны: мировой опыт и перспективы в России / А. Шеховцов, М. Шестакова, А. Громов // *Вопросы экономики*. – 2000. – № 10. – С. 105.
- Комаров, В. В. *Zony svobodnoy trgovli* [Free Trade Zones]. Moscow, Finansy i statistika Publ., 2015. 160 p.
- Pavlov P.V. *Institut osobykh ekonomicheskikh zon v Rossiyskoy Federatsii: monogr.* [Institute of Special Economic Zones in the Russian Federation. Monograph]. Moscow, Magistr Publ., Infra-M Publ., 2016. 256 p.
- Proekt portovoy O EZ v Astrakhani planiruyut realizovat v neskolko etapov do 2024 goda* [The Port SEZ Project in Astrakhan is Planned to Be Implemented in Several Stages Until 2024]. URL: <https://tass.ru/ekonomika/6759208>.
- Savin V. Nuzhny li Rossii svobodnye ekonomicheskie zony? [Do You Need Free Economic in Russia?]. *Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya* [World Economy and International Relations], 2000, no. 3, p. 67.
- Smorodinskaya N.V. *Svobodnye zony i problema ekonomicheskogo podyema v Rossii: tez. dokl.* [Free Zones and Problems of Economic Recovery in Russia. Abstracts of Reports]. Moscow, Institut ekonomiki RAN, 1996. 36 p.
- Smorodinskaya N., Kapustin A. Svobodnye ekonomicheskie zony: mirovoy opyt i rossiyskie perspektivy [Free Economic Zones: World Experience and Russian Prospects]. *Voprosy ekonomiki*, 2001, no. 12, pp. 126-140.
- Strategiya prostranstvennogo razvitiya RF na period do 2025 goda, utverzhdennoy rasporyazheniem Pravitelstva Rossiyskoy Federatsii ot 13 fevralya 2019 g. № 207-r* [Spatial Development Strategy of the Russian Federation for the Period Until 2025 Approved by the Order of the Government of the Russian Federation of February 13, 2019 no. 207-p]. URL: <http://static.government.ru/media/files/UVA1qUtT08o60RktoOX122JjAe7irNxc.pdf>.
- Shekhovtsov A., Shestakova M., Gromov A. Svobodnye ekonomicheskie zony: mirovoy opyt i perspektivy v Rossii [Free Economic Zones: World Experience and Prospects in Russia]. *Voprosy ekonomiki*, 2000, no. 10, p. 105.

## REFERENCES

- Basenko A.M., Beturan I.M. *Svobodnye ekonomicheskie zony v mirovom khozyaystve: metodologicheskie problemy organizatsii khozyaystvennogo mekhanizma* [Free Economic Zones in the World Economy: Methodological Problems of Organizing the Economic Mechanism]. Rostov-on-Don, RGEA, 1998. 214 p.
- Vasilyev A. *Osobaya ekonomicheskaya zona kak yadro turistsko-rekreatsionnogo klastera* [Special Economic Zone as the Core of the Tourist-Recreational Cluster]. Moscow, LAP Lambert Academic Publishing, 2017. 196 p.
- Guryev V.V., Salykin P.M., Uvarov V.A. Svobodnye ekonomicheskie zony Dalnego Vostoka: nachalo puti [Free Economic Zones of the Far East: The Beginning of the Path]. *Ekonomicheskaya zhizn Dalnego Vostoka*, 1993, no. 1, pp. 79-81.

### **Information About the Authors**

**Ekaterina V. Kryukova**, Candidate of Sciences (Economics), Associate Professor, Department of Management, Astrakhan State University, Tatishcheva St., 20a, 414056 Astrakhan, Russian Federation, [krukovae@mail.ru](mailto:krukovae@mail.ru), <https://orcid.org/0000-0002-9600-6460>

**Diana Sh. Smirnova**, Candidate of Sciences (Economics), Associate Professor, Department of Management, Astrakhan State University, Tatishcheva St., 20a, 414056 Astrakhan, Russian Federation, [dsmirnovad@mail.ru](mailto:dsmirnovad@mail.ru), <https://orcid.org/0000-0002-6502-2521>

### **Информация об авторах**

**Екатерина Викторовна Крюкова**, кандидат экономических наук, доцент кафедры менеджмента, Астраханский государственный университет, ул. Татищева, 20а, 414056 г. Астрахань, Российская Федерация, [krukovae@mail.ru](mailto:krukovae@mail.ru), <https://orcid.org/0000-0002-9600-6460>

**Диана Шамасовна Смирнова**, кандидат экономических наук, доцент кафедры менеджмента, Астраханский государственный университет, ул. Татищева, 20а, 414056 г. Астрахань, Российская Федерация, [dsmirnovad@mail.ru](mailto:dsmirnovad@mail.ru), <https://orcid.org/0000-0002-6502-2521>