



Электронный научный журнал
Южного федерального
университета

УПРАВЛЕНИЕ В
ЭКОНОМИЧЕСКИХ
И СОЦИАЛЬНЫХ
СИСТЕМАХ

2023

№1(15)

ISSN 2686-9802

Online scientific journal
Southern Federal University



MANAGEMENT IN
ECONOMIC AND
SOCIAL SYSTEMS

2023

No 1(15)

ISSN: 2686-9802



Институт управления в экономических,
экологических и социальных системах

УПРАВЛЕНИЕ В ЭКОНОМИЧЕСКИХ И СОЦИАЛЬНЫХ СИСТЕМАХ

Электронный научный журнал

№ 1 (15), 2023

<http://journal-mes.ru>

Издание зарегистрировано Федеральной службой по надзору в сфере связи,
информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор)

Свидетельство о регистрации: Эл № ФС 77-74261 от 23.11.2018 г.

Учредитель: Федеральное государственное автономное образовательное
учреждение высшего образования “Южный федеральный университет”

ISSN 2686-9802

● Главный редактор

Горелова Г.В. - д-р техн. наук, профессор,
Южный федеральный университет
(Таганрог, Россия)

● Заместитель главного редактора

Павлов П.В. - д-р экон. наук, д-р юрид. наук,
профессор, Южный федеральный университет
(Таганрог, Россия)

● Ответственный секретарь

Бабикова А.В. - канд экон. наук, доцент,
Южный федеральный университет
(Таганрог, Россия)

● Ответственный редактор

Кобец Е.А. - канд экон. наук, доцент,
Южный федеральный университет
(Таганрог, Россия)

● Редакционная коллегия

Андреесен Д.-Э. профессор, Остфолдский университет (Халден, Норвегия).
Бакаларчик С. PhD, профессор, Лодзинский технологический университет, Глава Комитета по инновациям и развитию при ЕС (Лодзь, Польша).
Гомес Дж. Ф.С. PhD, профессор, Университет Лиссабона, Лиссабонская школа экономики и менеджмента (Лиссабон, Португалия).
Гушев В.А. PhD, профессор, Софийский университет Святого Климента Орхидского (София, Болгария).
Лутовац М. д-р техн. наук профессор, Объединенный университет Никола Теслы (Белград, Сербия).
Станиславский Р. PhD, профессор, Лодзинский технологический университет (Лодзь, Польша).
Вертакова Ю.В. д-р экон. наук, профессор Курский филиал Финансового университета при Правительстве РФ (Курск, Россия).
Клочков В.В. д-р ист. наук, доцент, Южный федеральный университет (Таганрог, Россия).
Костенко М.А. канд. юрид. наук, доцент, Южный федеральный университет (Таганрог, Россия).
Кочергина Т.Е. д-р экон. наук, профессор, Российская таможенная академия (Ростов-на-Дону, Россия).
Малько А.В. д-р юрид. наук, профессор, Заслуженный деятель науки РФ, Институт государства и права Российской академии наук (г. Саратов, Россия).
Макареня Т.А. д-р экон. наук, доцент, Южный федеральный университет (Таганрог, Россия).
Рачипа А.В. д-р социол. наук, профессор, Южный федеральный университет (Таганрог, Россия).
Рыльская М.А. д-р юрид. наук, профессор, Финансовый университет при Правительстве РФ (г. Москва, Россия).
Саак А.Э. д-р техн. наук, доцент, Южный федеральный университет (Таганрог, Россия).
Таранов П.В. д-р экон. наук, профессор, Ростовский государственный экономический университет (РИНХ) (Ростов-на-Дону, Россия).

Периодичность выпуска: 4 раза в год.

Языки: русский, английский.

Посвящен исследованиям: экономики и управления,
права и общества.

Основное содержание: результаты оригинальных
научных исследований и аналитические обзоры.

В журнале публикуются статьи проблемного и
научно-практического характера по следующим
научным направлениям:

05.13.01 Системный анализ, управление и обработка
информации (по отраслям);

08.00.00 Экономические науки;

12.00.00 Юридические науки;

22.00.00 Социологические науки.

Авторы: ведущие ученые в области социально-
гуманитарных наук, преподаватели, аспиранты,
магистранты, представители бизнеса.

Основная аудитория: преподаватели, обучающиеся
вузов, руководители органов власти,
представители бизнеса.



MANAGEMENT IN ECONOMIC AND SOCIAL SYSTEMS

Online scientific journal

No 1 (15), 2023

<http://journal-mes.ru>

The journal is registered by the Federal Service for Supervision of Communications,
Information Technology and Mass Communications (Roskomnadzor)

Registration certificate: ЭЛ № ФС 77-74261 from 23.11.2018

Founder: Federal State Education Institution of Higher Education
“Southern Federal University”

ISSN 2686-9802

● Editor-in-chief

Gorelova G.V. - Doctor of Technical Sciences,
professor, Southern Federal University
(Taganrog, Russia)

● Deputy of the editor-in-chief

Pavlov P.V. - Doctor of Economics, Doctor of
Law, professor, Southern Federal University
(Taganrog, Russia)

● Executive secretary

Babikova A.V. - Candidate of Economics (PhD),
associate professor, Southern Federal University
(Taganrog, Russia)

● Executive editor

Kobets E.A. - Candidate of Economics (PhD),
associate professor, Southern Federal University
(Taganrog, Russia)

● Editorial board

Andreassen J-E	Professor, Østfold University Colledge / Hogskolen i Østfold (Halden, Norway).
Bakalarczyk S.	PhD, Professor, Lodz University of Technology, Head of EU Committee for Innovation and Development, (Lodz, Poland).
Gomes Jg. F.S.	PhD, professor, associate professor of Lisbon school of Economics & Management Universidade de Lisboa (Lisbon, Portugal)
Gushev V.A.	PhD, Professor, Sofia Unoversity ST. Kliment Ohridski (Sofia, Bulgaria).
Lutovac M.	Doctor of Technical Sciences, Professor, University "Union Nikola Tesla" (Belgrade, Serbia)
Stanisławski R.	PhD, Professor, Lodz University of Technology (Lodz, Poland).
Klochkov V.V.	Doctor of History, associate professor, Southern Federal University (Taganrog, Russia).
Kostenko M.A.	Candidate of Law (PhD), associate professor, Southern Federal University (Taganrog, Russia).
Kochergina T.E.	Doctor of Economics, Professor, Russian Customs Academy (Rostov-on-Don, Russia).
Mal'ko A.V.	Doctor of Law, Professor, Honored Scientist of the Russian Federation, Institute of State and Law Russian Academy of Sciences (Saratov, Russia).
Makarenya T.A	Doctor of Economics, Professor, Southern Federal University (Taganrog, Russia).
Rachipa A.V.	Doctor of Sociological Science, Professor, Southern Federal University (Taganrog, Russia).
Ryl'skaya M.A.	Doctor of Law, Professor, Financial University under the Government of the Russian Federation (Moscow, Russia).
Saak A.E.	Doctor of Technical Sciences, associate professor, Southern Federal University (Taganrog, Russia)
Taranov P.V.	Doctor of Economics, Professor, Rostov State Economic University (Rostov-on-Don, Russia).
Vertakova Yu.V.	Doctor of Economics, Professor, Kursk Branch of the Financial University under the Government of the Russian Federation (Kursk, Russia)

Release frequency: 4 issues per year

Languages: Russian, English.

Dedicated to research: economics and management,
rights and societies.

Main content: original results research and analytical
reviews. The journal publishes articles of problem and
scientific and practical nature of the following
scientific areas:

05.13.01 System analysis, management and processing
information (by industry);

08.00.00 Economic Sciences;

12.00.00 Jurisprudence;

22.00.00 Sociological Sciences.

Authors: leading scientists in the field of humanities,
teachers, graduate and master students, business representatives.

Main audience of the journal: teachers, students enrolled at
universities, heads of government, business representatives.

СОДЕРЖАНИЕ

Безземельная Ю. А.	Особые экономические зоны как современный институт развития автомобильной и авиационной отраслей	5
Bezzemel'maya Yu. A.	Special economic zones as a modern institute for the development of the automobile and aviation industries	
<hr style="width: 10%; margin: 10px auto;"/>		
Егоров А. Д.	Концепт «экономическая безопасность» в современных условиях	11
Egorov A. D.	The concept of «economic security» in modern conditions	
<hr style="width: 10%; margin: 10px auto;"/>		
Линченко М.Г.	Инновационные методы управления человеческим капиталом	19
Linchenko M. G.	Innovative methods of human capital management	
<hr style="width: 10%; margin: 10px auto;"/>		
Махонько Я.В., Петряева А.А., Верясов А.В., Казаков В.П., Ершов А.С., Коломейцев А.М.	Обзор нейросетевого подхода и методов автоматического обнаружения дорог на космических снимках	24
Makhonko Ia.V., Petryaeva A.A., Veriasov A.V., Kazakov V.P., Ershov A.S., Kolomeitsev A.M.	Review of neural network approach and methods of automatic road detection on space images	
<hr style="width: 10%; margin: 10px auto;"/>		
Роменская А. С., Арутюнова Д. В.	Формирование концептуальных основ управления персоналом на базе принципов коучинга	33
Romenskaya A.S., Arutyunova D.V.	Formation of the conceptual foundations of personnel management based on the principles of coaching	
<hr style="width: 10%; margin: 10px auto;"/>		
Beduev V.L., Korsakova T.V.	Organizational HR policy in conditions of changes in the external and internal environment	41
Бедуев В.Л., Корсакова Т. В.	Кадровая политика организации в условиях изменения внешней и внутренней среды	
<hr style="width: 10%; margin: 10px auto;"/>		
Vitchenko M. A.	Some problems of modern Russian exports and methods of their solution	48
Витченко М. А.	Некоторые проблемы современного российского экспорта и пути их решения.	

Научная статья
УДК 339.9

ОСОБЫЕ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ЗОНЫ КАК СОВРЕМЕННЫЙ ИНСТИТУТ РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЬНОЙ И АВИАЦИОННОЙ ОТРАСЛЕЙ

Безземельная Ю. А.

*Южный федеральный университет,
магистрант*

Данная работа посвящена исследованию роли особых экономических зон (ОЭЗ), специально созданных территорий, на которых предприятия могут получать определенные налоговые, таможенные и другие льготы преференции, позволяющие им эффективно развиваться и конкурировать на рынке, в развитии автомобильной и авиационной отраслей. Целью данного исследования является анализ мер, направленных на стимулирование развития автомобильной и авиационной отраслей. Методология работы включает в себя анализ научных источников, статистических данных и отчетов, а также исследование примеров успешного использования инструмента ОЭЗ для развития автомобильной и авиационной отраслей. Среди основных результатов исследования являются выявленные преимущества и ограничения использования ОЭЗ для развития данных отраслей, а также проанализированные меры, принимаемые в рамках ОЭЗ для стимулирования развития автомобильной и авиационной промышленности. Также в ходе исследования выявлено, что использование ОЭЗ может оказаться эффективным инструментом для стимулирования развития автомобильной и авиационной отраслей, но при этом необходимо учитывать ограничения и проблемы, связанные с экспортом, доступностью инфраструктуры и кадровой базы, а также рисками для окружающей среды.

Ключевые слова: особые экономические зоны; авиационная отрасль; автомобильная отрасль; институты развития.

Original article

SPECIAL ECONOMIC ZONES AS A MODERN INSTITUTE FOR THE DEVELOPMENT OF THE AUTOMOBILE AND AVIATION INDUSTRIES

Bezzemelmaya Yu. A.

*Southern Federal University,
Master's degree student*

This work is devoted to the study of the role of special economic zones (SEZs), specially created territories where enterprises can receive certain tax, customs and other preferences, allowing them to effectively develop and compete in the market, in the development of the automotive and aviation industries. The purpose of this study is to analyze measures aimed at stimulating the development of the automotive and aviation industries. The methodology of the work includes the analysis of scientific sources, statistical data and reports, as well as the study of examples of the successful use of the SEZ tool for the development of the automotive and aviation industries. Among the main results of the study are the identified advantages and limitations of the use of SEZs for the development of these industries, as well as the analyzed measures taken within the framework of SEZs to stimulate the development of the automotive and aviation industries. The study also revealed that the use of SEZs can be an effective tool to stimulate the development of the automotive and aviation industries, but it is necessary to consider the limitations and problems associated with exports, the availability of infrastructure and labor base, as well as environmental risks.

Keywords: special economic zones; aviation industry; automotive industry; development institutions.

В современном мире экономические зоны являются эффективным инструментом для развития экономики и привлечения инвестиций. Среди наиболее востребованных видов экономических зон выделяются особые экономические зоны (ОЭЗ), которые создаются для привлечения иностранных инвестиций и развития экспортно-ориентированных отраслей. В последнее время ОЭЗ стали популярными во многих странах мира, в том числе и в России.

Одним из наиболее успешных направлений развития ОЭЗ в России является создание ОЭЗ для развития автомобильной и авиационной отраслей.

ОЭЗ как институт экономического развития возникли в конце 20 века. Их создание было связано с желанием многих государств привлечь иностранные инвестиции и технологии, а также с усилением конкуренции на мировом рынке. Первые ОЭЗ были созданы в США в 1934 году, но их массовое распространение началось в 1970-х годах в Азии (в Китае), где они стали одним из основных инструментов экономического роста.

Среди особенностей ОЭЗ, направленных на ускоренное экономическое развитие территорий, выделяют следующие:

- налоговые льготы и преференции для инвесторов;
- упрощенная процедура получения лицензий и разрешений на осуществление бизнеса;
- свободный оборот капитала и товаров;
- наличие высококвалифицированных кадров;
- развитая инфраструктура (транспортная, энергетическая, коммунальная).

Традиционно выделяется 4 вида ОЭЗ, обладающих рядом специфических особенностей:

1. Промышленно-производственные – для развития производственной инфраструктуры и привлечения инвестиций в промышленность.

2. Технично-внедренческие – для развития инновационных технологий и высоких технологий.

3. Портовые – для развития действующих или создания новых судоремонтных и судостроительных предприятий, формирования новых производственных мощностей, необходимых для строительства или модернизации инфраструктуры речных, морских портов.

4. Туристско-рекреационные – для развития и оказания услуг в сфере туризма на одном или нескольких участках территории.

В России существует несколько десятков ОЭЗ различного типа, но наиболее успешными являются примеры именно промышленно-производственных ОЭЗ, направленных на развитие автомобильной и авиационной промышленности, среди которых можно выделить следующие [4]:

1. ОЭЗ «Тогучин». Создана в Красноярском крае в 2012 году с целью развития автомобильной промышленности. В зоне была построена автомобильная сборочная линия, где производится сборка автомобилей марки «УАЗ». Кроме того, на территории ОЭЗ располагается ряд компаний, занимающихся производством автомобильных компонентов и запчастей. Благодаря созданию ОЭЗ удалось привлечь инвестиции в развитие автомобильной промышленности, создать новые рабочие места и увеличить экспорт продукции.

2. ОЭЗ «Балтика». Создана в Калининградской области в 2018 году с целью развития авиационной и автомобильной промышленности. На территории ОЭЗ планируется развитие производства автомобилей марки «Лада» и производство компонентов для авиационной промышленности. Создание ОЭЗ позволит привлечь инвестиции в развитие промышленности региона, создать новые рабочие места и увеличить экспорт продукции.

3. ОЭЗ «Северный Кавказ». Создана в 2014 году с целью развития автомобильной промышленности. На территории ОЭЗ располагается сборочное производство автомобилей марки «Ford», а также производство автомобильных компонентов и запчастей.

Таким образом, представленные примеры показывают, что инструмент ОЭЗ для развития автомобильной и авиационной отраслей является эффективным механизмом для привлечения инвестиций, а также развития экономической ситуации в регионе. Так, до создания ОЭЗ автомобильная промышленность сталкивалась с проблемами низкой конкурентоспособности на мировом рынке, отставанием в технологическом развитии и низким уровнем инвестиций. В России на тот момент было много мелких автопроизводителей, но они не могли конкурировать с крупными мировыми компаниями. Поэтому отрасль нуждалась в сильной государственной поддержке.

В свою очередь, авиационная промышленность также имела проблемы с низкой конкурентоспособностью на мировом рынке по причине высоких затрат на разработку и

производство самолетов, а также с низкой эффективностью производства в отрасли. В России на тот момент были крупные авиапроизводители, но они также нуждались в государственной поддержке для развития и модернизации производства.

Поэтому создание ОЭЗ для развития этих отраслей стало ответом на вызовы, которые стояли перед ними, что сформировало ряд особенностей [6]:

– во-первых, ОЭЗ для данных отраслей имеют специальные налоговые и таможенные льготы, что позволяет привлекать инвестиции и снижать затраты на производство;

– во-вторых, ОЭЗ обеспечивают доступ к современным технологиям и новейшему оборудованию, что способствует повышению эффективности производства и конкурентоспособности продукции;

– в-третьих, в ОЭЗ для автомобильной и авиационной отраслей предоставляются различные государственные поддержки, такие как субсидии на развитие производства, льготы на электроэнергию и транспорт.

Среди основных мер на стимулирование и поддержку развития автомобильной и авиационной отраслей в рамках функционирования ОЭЗ можно выделить следующие [1]:

1. Использование особых налоговых и таможенных режимов.

2. Предоставление земельных участков, на которых можно строить производственные объекты.

3. Получение финансовых средств и кредитов от государства в виде субсидий на развитие производства, льготных кредитов, грантов и т.д.

4. Обеспечение доступа к современным технологиям и новейшему оборудованию посредством создаваемых центров инноваций, где предоставляется доступ к новейшим технологиям и оборудованию.

5. Поддержка научно-исследовательской деятельности благодаря созданию научно-исследовательских центров на территории ОЭЗ, которые занимаются разработкой новых технологий и материалов, а также модернизацией производства.

Оценка результатов развития автомобильной и авиационной отраслей в ОЭЗ является важным аспектом изучения эффективности использования данного инструмента для развития отраслей. Рассмотрим некоторые результаты, которые были получены данными отраслями в условиях их функционирования в рамках ОЭЗ:

– увеличение объемов производства: развитие автомобильной и авиационной отраслей в рамках ОЭЗ привело к увеличению объемов производства в данных отраслях. Это достигается за счет предоставления участникам ОЭЗ налоговых и таможенных льгот, доступа к современным технологиям и оборудованию, а также поддержки научно-исследовательской деятельности;

– создание новых рабочих мест: формирование ОЭЗ для автомобильной и авиационной отраслей способствует созданию новых рабочих мест. Это связано с увеличением объемов производства и необходимостью привлечения новых специалистов для работы на производстве;

– увеличение экспортных поставок: развитие автомобильной и авиационной отраслей в ОЭЗ позволяет увеличить экспортные поставки, что способствует увеличению доходов от внешней торговли;

– наращивание объемов инвестиций: создание ОЭЗ для автомобильной и авиационной отраслей способствует привлечению инвестиций в данные отрасли. Это связано с привлечением инвесторов за счет предоставления льгот и улучшения условий для работы в этих отраслях.

– развитие инноваций: введение ОЭЗ для автомобильной и авиационной отраслей способствует развитию инноваций и использованию новых технологий. Это достигается за счет создания научно-исследовательских центров, доступа к современным технологиям и оборудованию.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что использование механизма поддержки в виде ОЭЗ для автомобильной и авиационной отраслей имеет положительный эффект и

способствует их развитию.

Таким образом возможно выделить основные меры поддержки, которые получают автомобильная и авиационная отрасли в рамках размещения их резидентов на территории ОЭЗ:

–налоговые льготы: резиденты ОЭЗ могут получать налоговые льготы, которые включают в себя освобождение от налога на прибыль, налога на имущество и налога на землю. Кроме того, резиденты ОЭЗ могут получать льготы по налогу на добавленную стоимость и таможенным пошлинам;

–упрощенная процедура регистрации и оформления: резиденты ОЭЗ могут воспользоваться упрощенной процедурой регистрации и оформления. Это позволяет сократить время и затраты на регистрацию и оформление необходимых документов;

–поддержка научно-исследовательской деятельности: резиденты ОЭЗ могут получить поддержку научно-исследовательской деятельности за счет создания научно-исследовательских центров и программ финансирования научных исследований. Кроме того, ОЭЗ создают условия для технологического трансфера. Здесь инвесторы могут внедрять новые технологии и передавать их российским партнерам. Это может повысить качество продукции и улучшить конкурентоспособность российских компаний на мировых рынках;

–увеличение доступа к рынкам сбыта: резиденты ОЭЗ получают доступ к мировым рынкам сбыта за счет увеличения экспортных поставок и улучшения качества продукции;

–привлечение инвестиций: создание ОЭЗ для автомобильной и авиационной отраслей способствует привлечению инвестиций за счет предоставления льгот и улучшения условий для работы в данных отраслях. В ОЭЗ для инвесторов предоставляются различные льготы и преференции, которые позволяют сократить издержки на запуск новых проектов и снизить риски. Это может привлечь иностранные компании, которые заинтересованы в расширении своей деятельности на российском рынке;

–географическое положение: обычно ОЭЗ располагаются вблизи крупных транспортных узлов – портов, аэропортов, железнодорожных станций, автодорог, что позволяет снизить логистические затраты на транспортировку готовой продукции или поставку необходимых компонентов и сырья. Например, ОЭЗ «Тогучинский» в России расположена недалеко от международного аэропорта Барнаула и главной автомагистрали России – федеральной трассы М-52. Это делает ОЭЗ удобным местом для производства автокомпонентов и сборки автомобилей, а также для экспорта продукции в другие регионы России и за ее пределы. Аналогично, ОЭЗ «Порт Новороссийск» на Черном море имеет прямой доступ к морскому транспорту и связанным с ним возможностям экспорта и импорта товаров и материалов. Это делает ее привлекательным местом для размещения автомобильных и авиационных предприятий, которые могут получать и доставлять грузы по морским путям.

Географическое положение и наличие транспортной и логистической инфраструктуры является одним из основополагающих конкурентных преимуществ, способствующих размещению резидентов авиационной и автомобильной отраслей в ОЭЗ, ведь одной из основных проблем для развития данных отраслей является как раз недостаточно-развитая инфраструктура и транспортная доступность. Это может привести к задержкам в поставках комплектующих и оборудования, а также затруднить доставку готовой продукции на рынки [2]. Для решения данной проблемы необходимо развивать транспортную инфраструктуру в ОЭЗ и их окрестностях. Это может включать в себя строительство новых дорог и железнодорожных линий, модернизацию аэропортов и создание современных логистических центров.

Несмотря на большое количество преимуществ, можно выделить и ряд проблем, с которыми могут столкнуться резиденты в рамках размещения своих производств на территории ОЭЗ.

Так, существует проблема, связанная с транспортной доступностью, заключается в том, что многие ОЭЗ находятся в отдаленных районах, что усложняет привлечение квалифицированных специалистов и персонала для работы в компаниях, которые находятся в

ОЭЗ. Однако, некоторые ОЭЗ имеют преимущество в виде близости к крупным городам и транспортным узлам, что способствует притоку специалистов и обеспечивает более удобный доступ к рынкам сбыта.

Еще одно ограничение, которое может оказать влияние на развитие автомобильной и авиационной отраслей в ОЭЗ, – это ограничения на экспорт продукции из ОЭЗ. Некоторые страны устанавливают ограничения на экспорт продукции, произведенной в ОЭЗ, на территорию своей страны, что может сократить возможности компаний в ОЭЗ экспортировать свою продукцию на другие рынки. Для решения данной проблемы необходимо совершенствовать законодательство в области экспорта и импорта продукции и улучшать торговые отношения с другими странами. Также возможны специальные соглашения и договоренности между странами, чтобы облегчить экспорт продукции из ОЭЗ. Кроме того, для устранения этой проблемы, компании могут также ориентироваться на производство товаров и услуг, которые требуются на внутреннем рынке, тем самым минимизируя риски ограничений на экспорт.

Еще одна проблема, которая может повлиять на развитие автомобильной и авиационной отраслей в ОЭЗ, является недостаток квалифицированных кадров. Хотя ОЭЗ может быть привлекательным местом для инвесторов благодаря налоговым льготам и другим преимуществам, но местные кадры могут не иметь необходимой квалификации, чтобы удовлетворить потребности компаний в автомобильной и авиационной отраслях. Для решения данной проблемы может потребоваться инвестирование в образование и профессиональную подготовку местных кадров. Компании в ОЭЗ могут также привлекать специалистов из других стран для работы на своих производствах, обеспечивая обучение местных кадров за счет компании.

На основании проведенного исследования можно однозначно сделать вывод, что особые экономические зоны являются важным инструментом для развития автомобильной и авиационной отраслей. История создания ОЭЗ показала, что они позволяют снизить издержки для предприятий, функционирующих на их территории, благодаря налоговым льготам и другим мерам поддержки. Это привлекает крупные компании и иностранные инвестиции, что способствует развитию экономики и созданию новых рабочих мест.

Примеры успешного использования ОЭЗ в России в таких городах как Калуга, Тольятти и Ульяновск, показывают, что ОЭЗ действительно могут стать фактором развития автомобильной и авиационной отраслей. Более того, эффективную работу ОЭЗ обеспечивают удобное географическое положение и развитая инфраструктура, что делает их привлекательными для компаний и позволяет использовать необходимые иностранные технологии и инвестиции.

Однако, ОЭЗ также имеют свои ограничения и проблемы, такие как на начальном этапе недостаточно-развитая инфраструктура и низкая доступность транспорта, ограничения на экспорт продукции из ОЭЗ, недостаток квалифицированных кадров и риски для окружающей среды и здоровья населения.

Несмотря на это ОЭЗ предоставляют значительные преимущества для развития автомобильной и авиационной отраслей, но также сопряжены с некоторыми ограничениями и проблемами. Рассмотрение данных факторов и разработка соответствующих мер позволит максимально эффективно использовать ОЭЗ в целях развития данных отраслей и улучшения экономического развития страны в целом.

Список источников:

1. Бендиков М.А., Фролов Э.И. К проблеме выбора стратегии развития авиационной промышленности // Менеджмент в России и за рубежом. 2003. №3.
2. Владимирова И.Г., Дубинский А.В. Классификация стратегий развития автомобильных компаний в современном мире и перспективы развития отечественного автопрома // Менеджмент в России. 2005. №1.
3. Громов А. Формирование глобальной системы мирового автомобилестроения // Мировая экономика и международные отношения. 2005. № 7.
4. Иванов А.С. Мировой рынок автомобилей в авангарде процессов глобализации // Внешнеэкономический бюллетень. 2003. №2.

5. Кетов А. Х. Режим свободной экономической зоны: международно-правовые и национально-правовые аспекты: Дисс. канд. юрид. наук. М., 2003.

6. Павлов П. В. Особые экономические зоны как механизм эффективного развития международной инвестиционной и инновационной деятельности / В.П. Павлов // Мировая политика. - 2013. - № 1. - С. 51.

References:

1. Bendikov M.A., Frolov E.I. K probleme vybora strategii razvitiya aviacionnoj promyshlennosti // Menedzhment v Rossii i za rubezhom. 2003. №3.

2. Vladimirova I.G., Dubinskij A.B. Klassifikaciya strategij razvitiya avtomobil'nyh kompanij v sovremennom mire i perspektivy razvitiya otechestvennogo avtoproma // Menedzhment v Rossii. 2005. №1.

3. Gromov A. Formirovanie global'noj sistemy mirovogo avtomobilstroeniya // Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya. 2005. № 7.

4. Ivanov A.C. Mirovoj rynek avtomobilej v avangarde processov globalizacii // Vneshneekonomicheskij byulleten'. 2003. №2.

5. Ketov A. H. Rezhim svobodnoj ekonomicheskoy zony: mezhdunarodno-pravovye i nacional'no-pravovye aspekty: Diss. kand. yurid. nauk. M., 2003.

6. Pavlov P. V. Osoby ekonomicheskie zony kak mekhanizm effektivnogo razvitiya mezhdunarodnoj investicionnoj i innovacionnoj deyatelnosti / V.P. Pavlov // Mirovaya politika. - 2013. - № 1. - S. 51.

Для цитирования:

Безземельная Ю. А. Особые экономические зоны как современный институт развития автомобильной и авиационной отраслей // Электронный научный журнал «Управление в экономических и социальных системах». 2023. № 1 (15). URL: <http://www.journal-mes.ru>

For citation:

Bezzemel'maya Yu. A. Special economic zones as a modern institute for the development of the automobile and aviation industries // Online scientific journal «Management in economic and social systems». 2023. №. 1 (15). URL: <http://www.journal-mes.ru>

Сведения об авторе:

Безземельная Юлия Алексеевна, магистрант Южного федерального университета, Таганрог, Россия.

Контактная информация: bezzemelnaia@sfedu.ru

Bio Note:

Bezzemel'maya Yulia Alekseevna, Master's degree student, Southern Federal University, Taganrog, Russia

Contact information: bezzemelnaia@sfedu.ru

Статья поступила в редакцию 03.02.2023; одобрена после рецензирования 15.02.2023; принята к публикации 20.02.2023.

The article was submitted 03.02.2023; approved after reviewing 15.02.2023; accepted for publication 20.02.2023.



© 2023, Южный федеральный университет