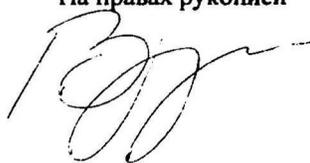


0-792238

На правах рукописи



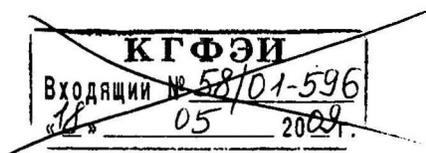
Бурчак Владимир Сергеевич

**СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ
ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО МЕХАНИЗМА ВНЕШНЕЙ
ТОРГОВЛИ КРУПНОГО ПРИГРАНИЧНОГО РЕГИОНА**

Специальность 08.00.05 – «Экономика и управление народным хозяйством»
(Региональная экономика)

Автореферат
диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Челябинск – 2009



Вардомского, А.Г. Гранберга, В.К. Заусаева, Л.М. Капустиной, Г.А. Ковалева, Э.Т. Рубинской, Л.Е. Стровского и др.

Теоретические аспекты функционирования сложных организационно-экономических систем в различных отраслях региональной экономики рассматривались в трудах О.В. Артемовой, В.Н. Буркова, Б.И. Герасимова, К.В. Екимовой, В.В. Кондратьева, И.Т. Балабанова, В.О. Федоровича, И.В. Челнокова и др.

Изучением вопросов инфраструктуры внешнеэкономической деятельности страны в целом и приграничных регионов, в частности, занимались В.А. Бондаренко, В.Ф. Салийчук, В.П. Федыко и другие.

Вместе с тем остаются нерешенными проблемы как влияния инфраструктуры внешней торговли на национальную и региональную экономику, так и ее функционального состава, особенно в приграничных регионах.

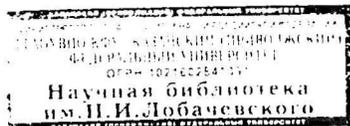
Актуальность, теоретическое и практическое значение, наличие нерешенных вопросов воздействия организационно-экономического механизма внешней торговли на приграничные регионы обусловили выбор темы, цель и задачи, объект и предмет диссертационной работы.

Цель исследования: изучение содержания и структуры организационно-экономического механизма внешней торговли, определение основных направлений его совершенствования для повышения эффективности внешнеторговых связей крупного приграничного региона.

Для достижения указанной цели были поставлены следующие **задачи**:

- уточнить содержание понятия «крупный приграничный регион» и определить его специфические характеристики;
- систематизировать структуру организационно-экономического механизма внешней торговли и выделить его региональную составляющую;
- оценить состояние внешней торговли и инфраструктурных факторов крупного приграничного региона (на примере Уральского федерального округа);
- разработать предложения по совершенствованию организационно-экономического механизма внешнеторговой деятельности приграничного региона с целью эффективной реализации экономического потенциала.

Объект исследования – внешнеторговая деятельность крупного приграничного региона Российской Федерации (на примере Уральского федерального округа).



Предмет исследования – организационно-экономический механизм внешней торговли крупного приграничного региона.

Область исследования. Диссертационная работа выполнена в рамках п.п. 5.11. – «Территориальная организация регионального экономического развития; типы регионов (развитые и депрессивные, доноры и реципиенты, монопродуктовые и диверсифицированные и т.д.), методические проблемы классификации и прикладные исследования особенностей развития различных типов регионов» и п.п. 5.19. – «Эффективность использования факторов производства; организация и управление производством на предприятиях, отраслях и комплексах в регионах, особенности и закономерности; абсолютные и относительные преимущества региональных производственных комплексов и отраслей; исследование проблем производственной, социальной и рыночной инфраструктуры в регионах» паспорта специальности ВАК 08.00.05 – «Экономика и управление народным хозяйством» (5. Региональная экономика).

Теоретическую и методологическую основу исследования составили фундаментальные положения общей экономической теории, теории региональной экономики. В работе использовались функциональный, системный и структурный подходы, экономико-статистические методы, экспертные оценки, структурно-функциональный анализ и др.

Информационную базу исследования составили официальные материалы Федеральной службы государственной статистики, нормативно-правовые акты, аналитические материалы Минэкономразвития, методическая, научная, учебная и справочная литература, обзорно-аналитическая информация специализированных журналов, отчетные данные отечественных предприятий, результаты авторских аналитических исследований, выполненных диссертантом в 2005-2009 годы по Уральскому федеральному округу, а также материалы сети Интернет.

Наиболее существенные результаты, полученные диссертантом, и их научная новизна:

1. Уточнено содержание понятия «приграничный регион», а именно выявлены атрибуты и функции указанных регионов. На основе уровневого подхода предложена классификация приграничных регионов (п. 5.11. Паспорта специальности 08.00.05 ВАК).

2. Выделен организационно-экономический механизм внешней торговли, систематизирована его структура и определено регулирующее воздействие на

внешнеторговую деятельность крупного приграничного региона. В порядке конкретизации элементов механизма определена инфраструктура внешней торговли и ее функциональный состав (п. 5.19. Паспорта специальности 08.00.05 ВАК).

3. На основе позиционирования УрФО в системе мировых транспортных коммуникаций разработан комплекс мер по развитию международного транспортного коридора, направленный на увеличение экспорта транспортных услуг приграничного региона (п. 5.19. Паспорта специальности 08.00.05 ВАК).

4. В составе инфраструктуры внешней торговли приграничного региона (на примере УрФО) обоснована необходимость формирования таможенно-логистического комплекса; определены его компоненты; выявлены положительные эффекты для экономики региона. Обоснована экономическая целесообразность применения в структуре Комплекса склада временного хранения как инструмента ускорения процесса таможенной очистки внешнеторговых грузов (п. 5.19. Паспорта специальности 08.00.05 ВАК).

5. В контексте совершенствования инфраструктуры внешней торговли разработаны предложения по использованию таможенного режима «Свободный склад» для повышения инвестиционной привлекательности приграничного региона и активизации его внешней торговли (п. 5.19. Паспорта специальности 08.00.05 ВАК).

Теоретическое и практическое значение работы состоит в том, что разработанные предложения по совершенствованию организационно-экономического механизма внешней торговли позволят реализовать внешнеторговый потенциал, сформировать конкурентоспособную инфраструктуру внешней торговли и повысить инвестиционную привлекательность крупного приграничного региона. Предлагаемые рекомендации могут быть применены органами региональной государственной власти для развития экономики региона, предприятиями внешнеторговой инфраструктуры, оказывающими услуги по организации и обслуживанию товаропотоков внешнеторговых грузов.

Апробация работы. Работа обсуждалась на XXIV Международной научно-практической конференции «Россия в глобальном пространстве: национальная безопасность и конкурентоспособность» (г.Челябинск,2007), XXV международной научно-практической конференции «Изменяющаяся Россия.

Социально-экономические инновации» (г. Челябинск, 2008), а также на всероссийских научных конференциях.

Полученные в диссертации результаты исследования нашли практическое применение в работе Департамента экономического развития, торговли и труда Курганской области, Курганского отделения ЮУЖД – филиала ОАО «РЖД», всероссийской таможенно-брокерской компании ООО «Таможенно-Брокерский Центр», а также используются в учебном процессе в преподавании дисциплин «Региональная экономика», «Внешнеэкономическая деятельность предприятия», «Торгово-экономические отношения России в современных условиях» в Курганском государственном университете.

Основные результаты исследования отражены в 15-ти научных публикациях общим объемом 5,15 п.л. (авторских – 4,85 п.л.).

Структура и объем работы. Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованной литературы из 210 наименований и 11 приложений. Основное содержание работы изложено на 153 страницах машинописного текста, включая 16 рисунков и 27 таблиц.

II. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ И РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ, ВЫНОСИМЫЕ НА ЗАЩИТУ

1. Уточнено содержание понятия «приграничный регион», а именно выявлены атрибуты и функции указанных регионов. На основе уровневого подхода предложена классификация приграничных регионов.

Устоявшееся определение приграничного региона, связанное с отождествлением региона в пределах субъекта РФ, административно-территориальные границы которого частично совпадают с линиями государственной и таможенной границ, не является достаточным в условиях такого крупного федеративного государства, как Россия. Диссертантом сформулировано понятие приграничного региона, к которому относится регион со значительным внешнеэкономическим сектором в экономике, имеющий развитую внешнеторговую инфраструктуру и устоявшиеся международные товаропотоки через собственную систему пограничных пунктов пропуска. В работе расширено представление о приграничных регионах, поскольку предложено использовать уровневый подход к их классификации, в соответствии с которым выделены: 1) макроуровень как совокупность субъектов РФ, агрегировано обладающих

свойствами приграничного региона (в связи с чем используется определение крупный приграничный регион); 2) мезоуровень – это собственно субъекты РФ; 3) микроуровень – муниципальные образования как территориальные образования, имеющие ограниченный набор атрибутивных признаков (рис. 1).

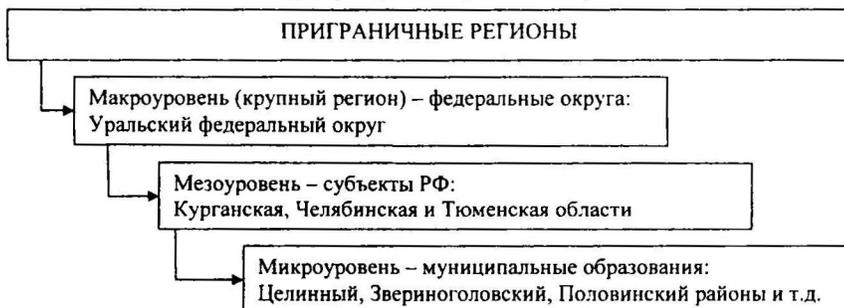


Рис. 1. Классификация приграничных регионов России

Диссертантом выделены административно-территориальная структура, атрибуты и функции приграничных регионов (рис. 2).

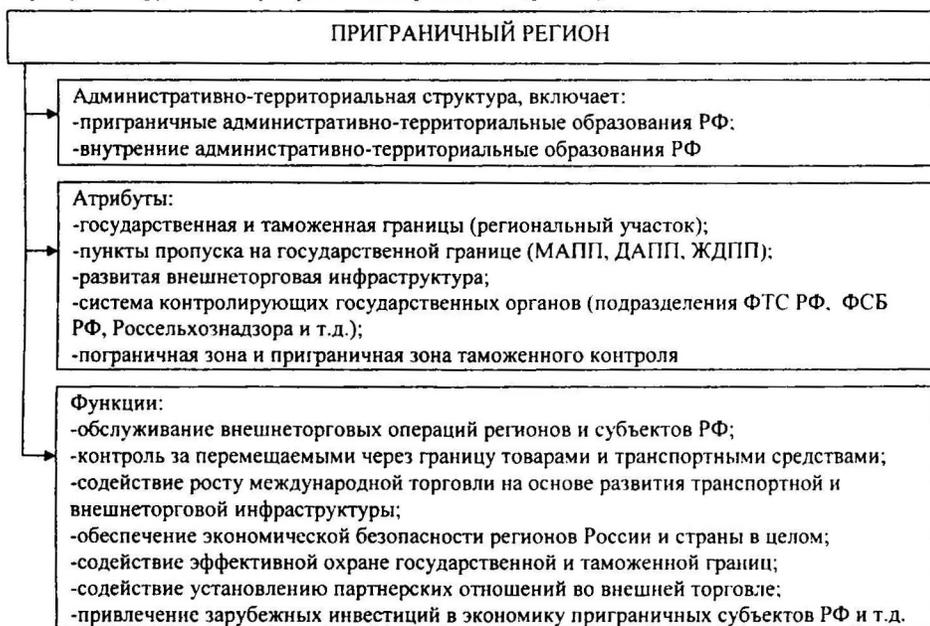


Рис. 2. Специфические особенности приграничного региона

Кроме того, определены отличительные черты экономики приграничных регионов, заключающиеся в следующем: 1) региональная экономическая система

ориентирована как на внутренний, так и на внешние рынки; 2) значительная доля сопредельных государств во внешнеторговом обороте региона; 3) значительная роль в организации межрегионального распределения внешнеторговых товаропотоков; 4) интенсивные миграционные процессы; 5) большие объемы транзитных внешнеторговых грузопотоков; 6) значительное влияние экспортно-импортных потоков на структуру регионального предложения и спроса.

В научной литературе приграничный регион чаще всего рассматривается исключительно как территория, осуществляющая приграничное сотрудничество с сопредельными иностранными государствами. Диссертантом же приграничный регион предложено исследовать в контексте реализации внешнеторгового потенциала каждого субъекта Российской Федерации и страны в целом. В связи с этим основными параметрами, характеризующими «приграничный» регион, являются: 1) степень вовлеченности региона в международные торговые отношения; 2) активное воздействие на внешнюю торговлю других регионов и страны в целом (реализация преимуществ геополитического положения приграничного региона, его внешнеторговой инфраструктуры, терминально-складского комплекса и т.д.).

Проведенный анализ, показал, что чем крупнее приграничный регион, тем более масштабными являются его вовлеченность в международную торговлю и его воздействие на внешнюю торговлю других регионов России. В связи с этим диссертантом в качестве объекта исследования была выбрана внешнеторговая деятельность именно крупного приграничного региона (приграничный регион макроуровня). Так, в течение только 2008 года через УрФО проследовало более 20 млн. тонн импортных грузов. Кроме того, еще около 6 млн. тонн – в рамках международного таможенного транзита.

Экономика УрФО в сравнении с общероссийскими показателями характеризуется большей по размеру экспортной квотой, значительным по величине коэффициентом покрытия импорта экспортом, высоким удельным весом сопредельных государств в импорте региона, развитой системой многосторонних и двусторонних пограничных пунктов пропуска.

Показатели значимости внешней торговли в экономике Уральского федерального округа и инфраструктурные особенности представлены в таблице 1.

Таблица 1

**Данные, характеризующие роль внешней торговли в экономике Уральского
федерального округа**

Наименование показателя	РФ	УрФО
1. Внешнеторговая квота по данным 2007 года, %	25,37	20,15
2. Экспортная квота по данным 2007 года, %	32,39	35,96
3. Импортная квота по данным 2007 года, %	18,35	4,35
4. Коэффициент покрытия импорта экспортом по данным 2007 года	1,77	8,27
5. Доля сопредельных государств во внешнеторговом обороте в 2005 г., %	23,47	11,37
6. Доля сопредельных государств в региональном экспорте в 2005 году, %	21,99	6,50
7. Доля сопредельных государств в региональном импорте в 2005 году, %	27,16	33,20
8. Количество пунктов пропуска (всего/многосторонних/двусторонних)	317/189/128	18/11/7
В том числе:	-	-
Автомобильных (всего/многосторонних/двусторонних), шт.	183/68/115	11/4/7
Железнодорожных (всего/многосторонних/двусторонних), шт.	59/46/13	6/6/0
Морских (всего/многосторонних/двусторонних), шт.	75/75/0	1/1/0

Перечисленные обстоятельства актуализируют проблему использования потенциала крупного приграничного региона и, прежде всего, в направлении совершенствования его внешней торговли.

2. Выделен организационно-экономический механизм внешней торговли, систематизирована его структура и определено регулирующее воздействие на внешнеторговую деятельность крупного приграничного региона. В порядке конкретизации элементов механизма определена инфраструктура внешней торговли и ее функциональный состав.

Внешнеторговая деятельность страны регулируется организационно-экономическим механизмом, элементы которого постоянно претерпевают изменения, находятся в режиме перманентного совершенствования. По мнению диссертанта, организационно-экономический механизм внешней торговли – это сложная иерархическая система элементов, совокупность взаимодействующих административных и экономических инструментов, которая направлена на регулирование масштабов, структуры и условий международной торговли с целью гармонизации экономических интересов участников внешнеторговой деятельности.

Структурированный диссертантом организационно-экономический механизм внешней торговли включает следующие блоки: международный (международные институты, нормативная база и инфраструктура международной торговли) и национальный (государственные институты и инструменты

государственного регулирования внешней торговли). В структуре последнего выделен региональный блок.

Региональный блок включает систему подразделений уполномоченных государственных контролирующих органов и государственных органов управления, участников ВЭД, региональную инфраструктуру внешней торговли, а также специальные формы организации и развития региональной внешнеторговой деятельности (рис. 3).

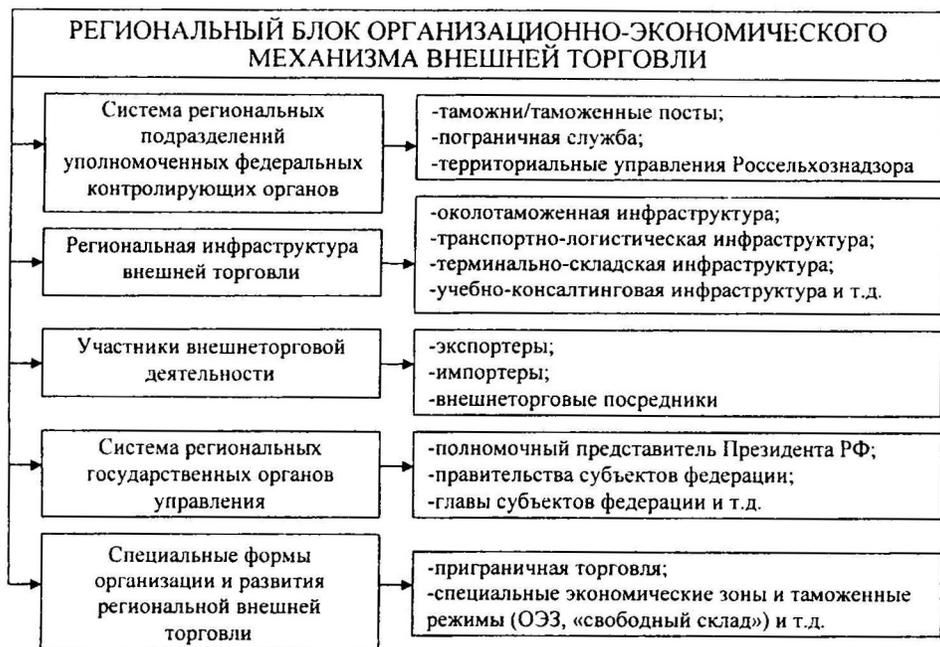


Рис. 3. Элементы регионального блока организационно-экономического механизма внешней торговли

Целевая функция ОЭМ внешней торговли как на национальном, так и региональном уровнях заключается в интеграции регионов и страны в целом в систему международного товарооборота и мировую экономику на основе приоритетного учета региональных и национальных интересов.

Воздействие организационно-экономического механизма внешней торговли на региональном уровне осуществляется через совокупность административных и экономических инструментов, систему уполномоченных институтов и региональную инфраструктуру внешней торговли, которая также оказывает

самостоятельное регулирующее воздействие на региональную внешнеторговую деятельность (рис. 4).



Рис. 4. Регулирующее воздействие организационно-экономического механизма на внешнюю торговлю крупного приграничного региона

В рамках организационно-экономического механизма диссертантом особое внимание уделено инфраструктуре внешней торговли. Инфраструктура внешней торговли представляет собой совокупность институтов, сооружений, служб и предприятий, непосредственно или косвенно обеспечивающих движение экспортно-импортных, а также международных транзитных товаропотоков через таможенную границу (рис. 5).

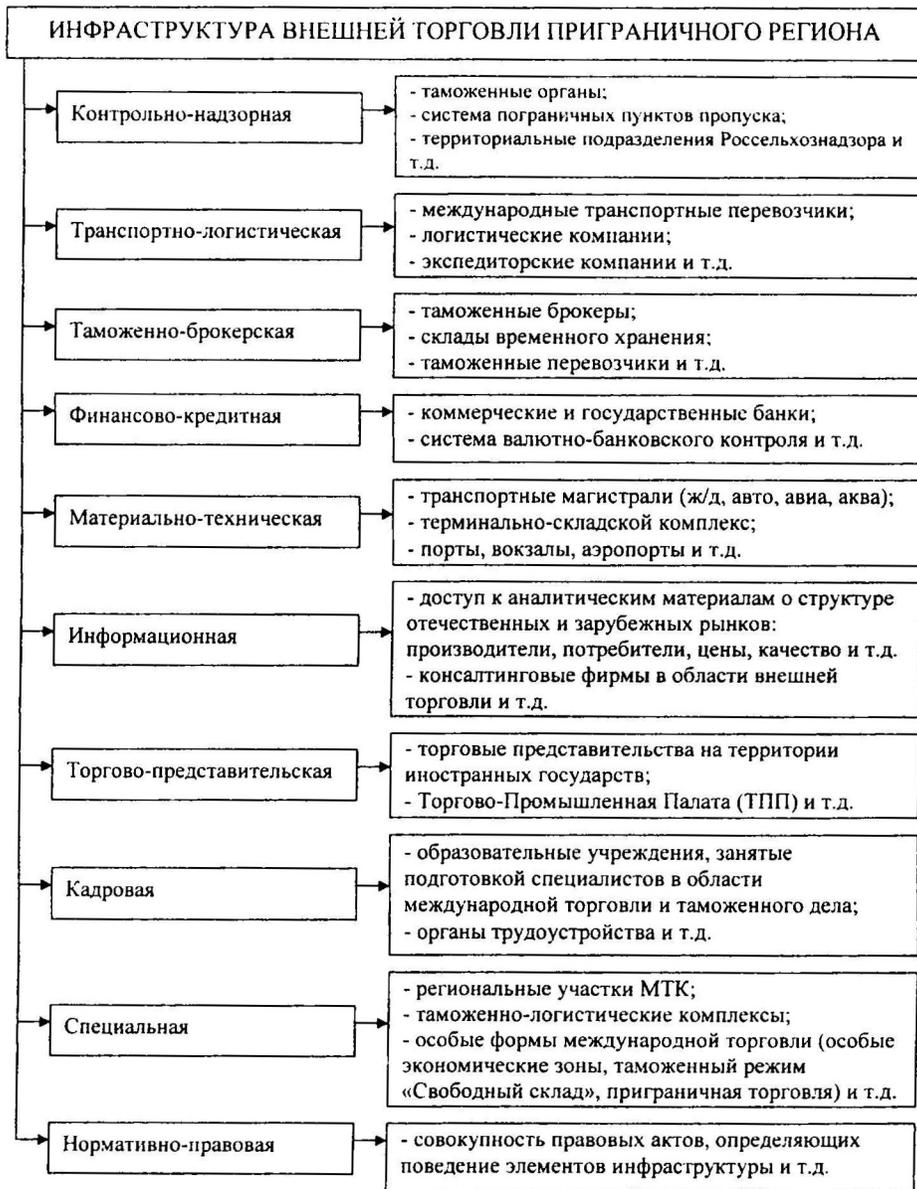


Рис. 5. Элементы инфраструктуры внешней торговли приграничного региона

Для крупных приграничных регионов особую роль играют участки международных транспортных коридоры (МТК), являющиеся составной частью

международной транспортной системы, потенциал стимулирования внешней торговли которых специалистами считается не реализованным.

3. На основе позиционирования УрФО в системе мировых транспортных коммуникаций разработан комплекс мер по развитию международного транспортного коридора, направленный на увеличение экспорта транспортных услуг приграничного региона.

Большая часть внешнеторговых товарных потоков в мировой экономике осуществляется на основе международных транспортных коридоров, которые связывают различные страны и континенты, обеспечивая непрерывные перевозки грузов в международном сообщении на направлениях их наибольшей концентрации, в силу чего имеют особенно большое хозяйственное значение в мировой и/или континентальной экономике. Кроме того, такие коридоры оформляются межправительственными соглашениями, что предоставляет дополнительные гарантии сохранности, упрощения и скорости доставки внешнеторговых грузов.

Диссертантом обоснована целесообразность придания дополнительного импульса развитию региональной инфраструктуре внешней торговли Уральского федерального округа через организацию МТК на основе железнодорожных транспортных коммуникаций Европы, России, Китая, Казахстана, Кореи и включение его в систему панъевропейских международных транспортных коридоров. Основное направление коридора: Берлин (Германия) - Варшава (Польша) - Минск (Белоруссия) - Москва - УрФО - Владивосток/Находка – Шанхай (Китай). Кроме того, предполагаются следующие ответвления коридора: Чита - Забайкальск - Китай; Курган - Казахстан (Петропавловск - Астана) – Китай; Улан-Удэ – Наушки – Монголия – Китай.

В таблице 2 приведена сравнительная характеристика действующего морского МТК «Азия – Европа» с предлагаемыми диссертантом транспортными коридорами.

Отрицательными сторонами предлагаемых коридоров, проходящих по территории России и УрФО, в частности, являются отсутствие сквозного тарифа, развитой инфраструктуры и малая известность. При этом значительный экономический потенциал заключен в следующем: сравнительно меньшее количество перегрузок (минимизация риска повреждения товаров); сокращение сроков доставки практически в два раза.

Таблица 2

Сравнительная характеристика морского МТК «Азия-Европа» с проектируемыми альтернативными международными транспортными коридорами на территории России

№	Транспортные пути	Срок доставки (дней)	Сквозной транспортный тариф	Развитая инфраструктура	Известность	Кол-во перегрузок
1	Основной морской путь «Азия-Европа»	45-55	+	+	+	5
2	Азия-п.«Восточный»-УрФО-Центральная Россия-Европа	35-40	-	-	-	4
3	Азия-Забайкальск-УрФО-Центральная Россия-Европа	22-25	-	-	-	3
4	Азия-Достык (Республика Казахстан)-УрФО-Центральная Россия-Европа	22-25	-	-	-	3

Для формирования и эффективного функционирования МТК на территории России в ходе исследования был разработан комплекс специальных мероприятий (табл.3).

Таблица 3

Комплекс мероприятий по развитию международных транспортных коридоров в регионах России

Мероприятия	Пути реализации	Ожидаемые эффекты
1. Придать маршрутам Китай- (Республика Казахстан) - Россия (УрФО)- Европа статус международных транспортных коридоров	-подготовка и заключение международных договоров о создании МТК; -ратификация соглашений о создании МТК государствами-участниками; -принятие обязательств, связанных с обеспечением сохранности грузов и содействием в развитии транспортной инфраструктуры	-значительное участие государственного сектора в развитии инфраструктурных объектов; -содействие в привлечении внешнеторговых грузов, в том числе и транзитных, со стороны правительств стран-участниц; -повышение взаимного доверия; -снижение коммерческих рисков и «мнимых опасений»
2. Современное информационное сопровождение грузопотоков	-внедрение системы мониторинга на базе спутниковых систем GPS и ГЛОНАСС; -разработка и использование единого электронного документа, содержащего всю необходимую информацию для всех заинтересованных организаций	-постоянный контроль грузовладельцем местонахождения грузов в режиме «on-line»; -сокращение времени при пересечении таможенных границ стран-участниц МТК
3. Введение сквозной тарифной ставки на перевозку грузов	-оптимизация планов формирования и движения грузопотоков; -отмена дополнительных сборов; -разработка участниками МТК общего тарифа на перевозку грузов	-снижение удельных затрат на перевозку грузов; -прозрачная ценовая политика для клиентов; -возможность заранее просчитать конечную себестоимость товара

Мероприятия	Пути реализации	Ожидаемые эффекты
4. Унификация и упрощение взаимодействия государственных структур и коммерческих организаций стран-участниц договора о МТК	<ul style="list-style-type: none"> -принятие межправительственных соглашений по процедурным вопросам перемещения грузов через государственные таможенные границы; -сокращение и унификация документооборота 	<ul style="list-style-type: none"> -сокращение времени документарной обработки грузопотоков (таможенной, пограничной и т.д.); -увеличение скорости доставки грузов; -сокращение транзакционных издержек
5. Развитие объектов инфраструктуры в приграничных регионах России (таможенно-логистические комплексы)	<ul style="list-style-type: none"> -развитие государственно-частного партнерства при реализации крупных инвестиционных проектов; -использование передового мирового опыта в организации товаропотоков; -разработка типовых проектов грузовых центров, оснащенных современным оборудованием; -строительство новых терминалов 	<ul style="list-style-type: none"> -создание конкурентоспособной инфраструктуры внешней торговли; -загрузка строительных мощностей региона; -создание новых рабочих мест; -диверсификация структуры коммерческих услуг

Приграничный регион в результате функционирования международного транспортного коридора может получить следующие экономические выгоды: создание новых рабочих мест; повышение степени интеграции региона в международную торговлю; строительство новых объектов инфраструктуры и модернизация действующих; улучшение инвестиционной привлекательности региона; увеличение транзитных товаропотоков; рост доходов региональных и муниципальных бюджетов; повышение конкурентоспособности региональной экономики за счет развития внешнеторговой инфраструктуры и т.д.

Большинство из приведенных выше мероприятий по развитию МТК на территории России находится в компетенции федеральных органов государственной власти и крупных бизнес-структур (ОАО «РЖД», ОАО «Трансконтейнер» и т.д.), поэтому для реализации транспортного потенциала и повышения своей инвестиционной привлекательности российским регионам необходимо сконцентрироваться, в частности, на создании и развитии таможенно-логистических комплексов, деятельность которых будет координироваться региональными структурами и отвечать не ведомственным, а территориальным интересам приграничного региона, будет направлена на ускорение международных товарных потоков, оптимизацию и сокращение транзакционных издержек.

Реструктуризация и развитие внешнеторговой инфраструктуры в целом и отдельных ее элементов в силу важности и масштабности вопроса должна основываться на государственно-частном партнерстве (концессионных соглашениях).

4. В составе инфраструктуры внешней торговли приграничного региона (на примере УрФО) обоснована необходимость формирования таможенно-логистического комплекса; определены его компоненты; выявлены положительные эффекты для экономики региона. Обоснована экономическая целесообразность применения в структуре Комплекса склада временного хранения как инструмента ускорения процесса таможенной очистки внешнеторговых грузов.

Анализ инфраструктуры внешней торговли России и Уральского федерального округа позволил сделать вывод о существовании дефицита транспортно-логистических центров в крупных российских городах, способных обрабатывать всевозрастающие внешнеторговые грузы. Между тем, приграничные субъекты, входящие в состав УрФО, обладают мощным транспортным потенциалом, реализация которого возможна при соответствующем развитии региональной инфраструктуры внешней торговли и, в особенности, пунктов пропуска.

С целью увеличения пропускной способности государственной границы и разгрузки внешнеторговой инфраструктуры крупных российских городов диссертант предлагает создание сети таможенно-логистических комплексов (далее - ТЛК) в приграничных регионах.

Разработанная в диссертации организационная структура таможенно-логистического комплекса для приграничного региона, ориентированного на обеспечение внешнеторговых операций, представлена на рисунке 6.

Таможенно-логистические комплексы представляют собой функциональный симбиоз коммерческих и государственных организаций, расположенных на одной территории (в непосредственной близости друг от друга) и обладают следующими элементами: служба единого оператора, представительства коммерческих банков, офисы страховых компаний, представители государственных контролирующих органов и независимые организации. Данная организационная структура направлена на ускорение

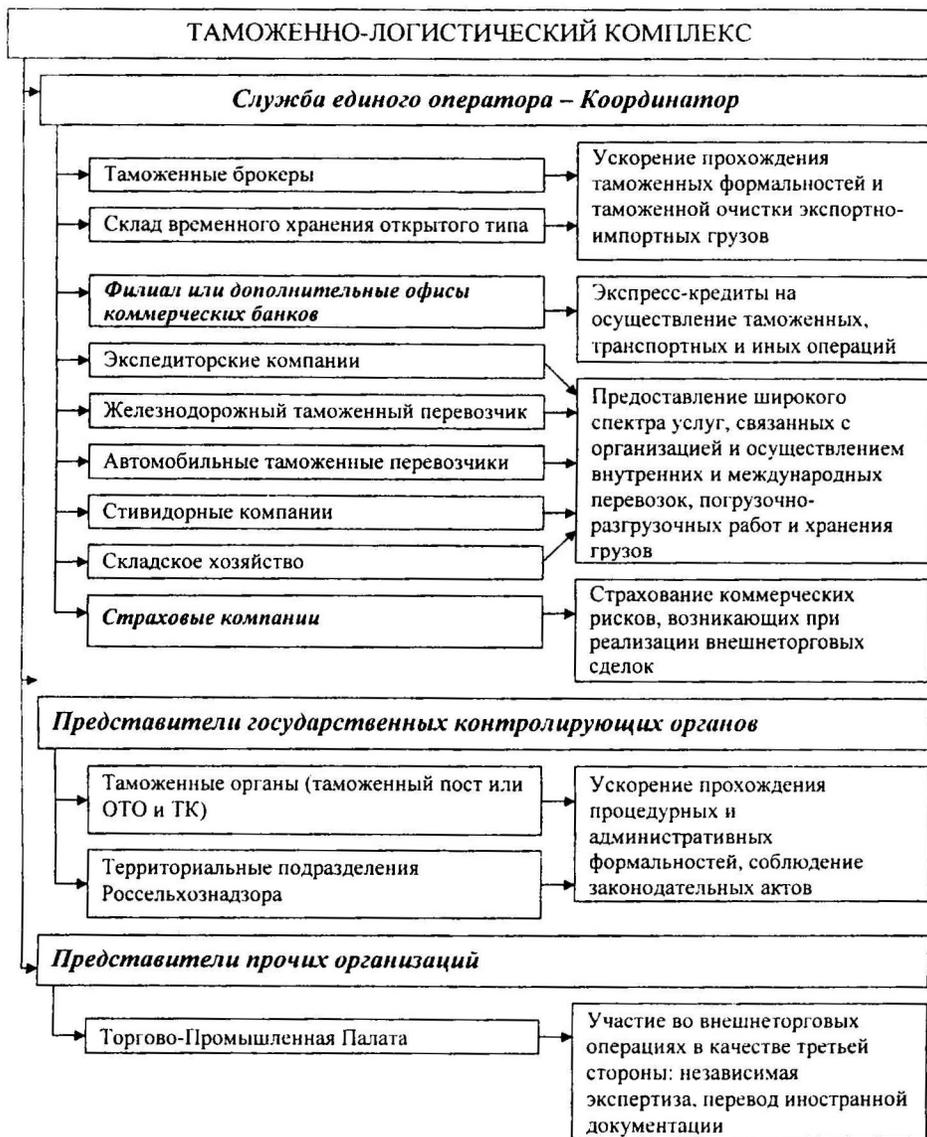


Рис. 6. Схема организационной структуры таможенно-логистического комплекса перемещения грузов через государственную границу России, оптимизацию транзакционных издержек при обязательном условии соблюдения таможенного законодательства Российской Федерации.

Развитие Комплексов на территории Уральского федерального округа будет способствовать совершенствованию производственной и рыночной инфраструктуры всего региона, формируя новые транспортные узлы. При этом существующие и вновь создаваемые узлы будут не конкурировать, а взаимно дополнять друг друга. Помимо этого, это позволит оптимизировать транспортные расходы перевозчиков и их клиентов за счет формирования «кольцевых» маршрутов.

Позитивные эффекты деятельности таможенно-логистического комплекса для региона заключаются в следующем: создание новых рабочих мест; развитие региональной инфраструктуры внешней торговли; расширение ассортимента коммерческих услуг; рост добавленной стоимости в сфере услуг; увеличение доходной части бюджета за счет региональных налогов и сборов; развитие социальной сферы; придание региону статуса «транспортного центра»; активизация внешней торговли и т.д.

Диссертантом разработан вариант создания таможенно-логистического комплекса в городе Кургане на базе производственного участка «Курган-Грузовой», Курганской механизированной дистанции погрузочно-разгрузочных работ, станции «Курган» ОАО «РЖД». Участок расположен в черте города вблизи от автодорожных развязок на такие крупные города федерального округа, как Челябинск, Екатеринбург и Тюмень.

Главная цель создания таможенно-логистического комплекса заключается в предоставлении дополнительных конкурентных преимуществ экспортерам и импортерам, а также региону как международному транспортному узлу, в рамках МТК за счет профессиональной реализации необходимого комплекса операций, связанных с перемещением товаров и транспортных средств через таможенную границу России.

Диссертантом обоснована экономическая целесообразность использования склада временного хранения, как структурного элемента таможенно-логистического комплекса.

Общеизвестно, что в соответствии с Таможенным кодексом РФ на складе временного хранения осуществляется хранение иностранных товаров без уплаты таможенных пошлин, налогов и без применения к ним ограничений, установленных в соответствии с законодательством РФ. Причем такие формы таможенного контроля, как осмотр и досмотр, могут осуществляться только в

зоне таможенного контроля, которой и является склад. Кроме того, сохранность внешнеторговых грузов и соблюдение таможенного законодательства гарантируется финансовым обеспечением владельца склада в размере 20 млн.руб.

Распространенным аналогом склада временного хранения при перемещении товаров и транспортных средств по железнодорожным магистралям являются зоны таможенного контроля, создаваемые на железнодорожных путях. При использовании таких ЗТК не допускается, в отличие от СВХ, выгрузка товара и высвобождение подвижного состава до окончания полной таможенной очистки.

Создание склада временного хранения на основе железнодорожных путей позволит значительно сократить транзакционные издержки грузовладельцев, ускорить процесс таможенной очистки внешнеторговых грузов при неотъемлемом соблюдении нормативных актов в области таможенного дела.

Расчеты, проведенные диссертантом, в рамках подготовки проекта организации склада временного хранения на станции Курган – ЮУЖД по методологии ОАО «РЖД», показывают, что стоимость проекта составляет около 64 млн.руб., а расчетный срок окупаемости – 7-8 лет.

Необходимо отметить, что создание таможенно-логистических комплексов на территории приграничных регионов становится особенно актуальным в свете утвержденной Концепции ФТС России о таможенном оформлении и таможенном контроле в местах, приближенных к государственной границе Российской Федерации.

5. В контексте совершенствования инфраструктуры внешней торговли разработаны предложения по использованию таможенного режима «Свободный склад» для повышения инвестиционной привлекательности приграничного региона и активизации его внешней торговли.

«Свободный склад» является экономическим таможенным режимом, при котором иностранные товары размещаются и используются в соответствующих территориальных границах или помещениях (местах) без взимания таможенных пошлин, налогов, а также без применения к указанным товарам мер экономической политики. На свободных складах допускается совершение производственных и иных коммерческих операций с товарами, исключая их розничную продажу.

На сегодняшний день указанный таможенный режим используется для развития отечественной автомобильной промышленности. Диссертант предлагает

использовать накопленный опыт для придания дополнительного импульса развитию региональной экономики и организации отечественного производства бытовой и компьютерной техники в приграничных и дотационных регионах с использованием импортных комплектующих. Товары, произведенные в рамках специальных инвестиционных проектов, в пределах установленных квот (ежегодно определяются Правительством РФ) при вывозе с территории свободного склада и ввозе на остальную территорию России считаются происходящими из Российской Федерации и не облагаются ввозными таможенными пошлинами.

Расчет диссертантом общей экономии на таможенных платежах по отдельным товарам позволил выявить экономическую целесообразность организации производства следующих товаров: ЖК-телевизоры, холодильники, компьютеры (в случае взимания импортных таможенных пошлин), стиральные и посудомоечные машины, а также электроплиты, встраиваемые микроволновые печи и копировальная техника премиум класса (табл. 4).

Таблица 4

Расчет сокращения таможенных платежей при режиме «Свободный склад»

Наименование	Ставка ввозной ТП, (%)	Таможенная стоимость единицы товара, руб.			Экономия за счет сокращения таможенных платежей на единицу товара, руб.		
		min	средняя	max	min	средняя	max
ЖК-телевизор (47", 52", 57")	10	36000	61200	93600	4 248,00	7 221,60	11 044,80
стиральная машина	15	8640	14400	23040	1 529,28	2 548,80	4 078,08
электроплита	15	9000	10800	16000	1 593,00	1 911,60	2 832,00
встраиваемая микроволновая печь	20	7416	9720	12240	1 750,18	2 293,32	2 888,64
холодильник	20	10800	21600	36000	2 548,80	5 097,60	8 496,00
посудомоечная машина	15	9720	14400	23400	1 720,44	2 548,80	4 141,80
копировальные аппараты	5	20000	35000	62500	1 180,00	2 065,00	3 687,50
компьютеры	0	12750	17500	30000	2 256,75	3 097,50	5 310,00

Примечание: расчет для товарной группы «компьютеры» выполнен на основе предлагаемой диссертантом ставки ввозной таможенной пошлины в размере 15%.

Анализ нормативных документов в области таможенного дела позволил диссертанту представить алгоритм оценки экономических выгод в виде экономии на уплате таможенных платежей при организации производства импортозамещающей продукции в рамках таможенного режима «Свободный склад» с целью определения экономической целесообразности реализации указанного проекта (рис.7).

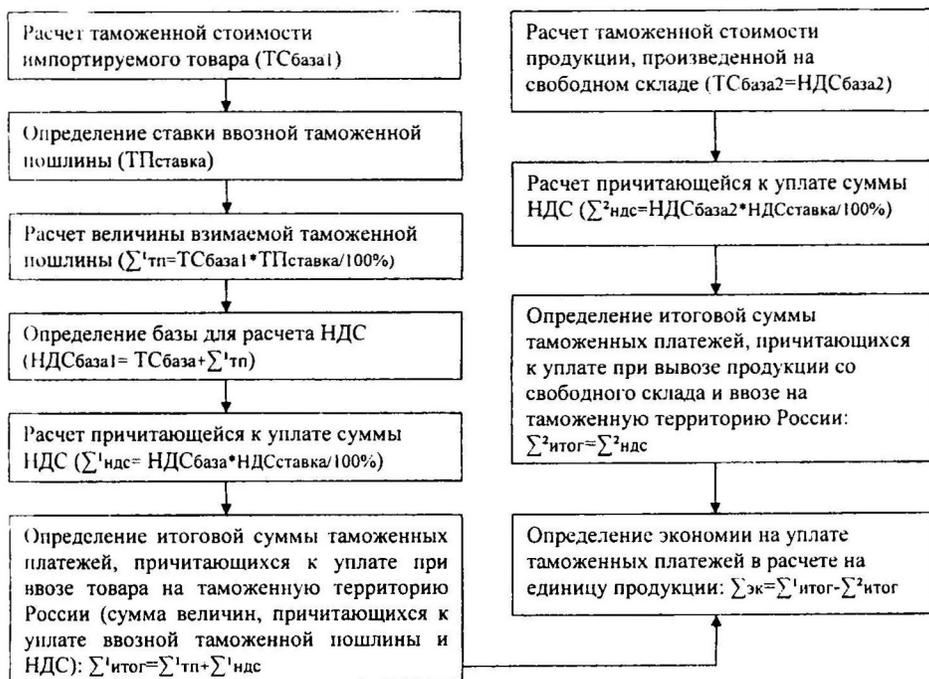


Рис. 7. Алгоритм расчета экономии по уплате таможенных платежей

Этапы организации производства импортозамещающей продукции на основе таможенного режима «Свободный склад» представлены на рисунке 8.

Необходимо отметить, что у предприятий Уральского федерального округа уже есть опыт организации производства бытовой техники. Так, на базе НПО ОАО «Курганприбор» в 2007 году был осуществлен пилотный проект по сборке жидкокристаллических и плазменных панелей из иностранных комплектующих.

Для практической реализации экономического и производственного потенциала таможенного режима «Свободный склад» диссертантом сформулирован следующий комплекс мер: целевая программа государственной поддержки отечественных производителей бытовой и компьютерной техники; дополнительные льготы инвесторам и отечественным производителям (снижение процентных ставок по кредитам, государственные заказы и т.д.); упрощение процедуры выдачи лицензии на учреждение свободного склада; введение 15-20-ти процентных ставок ввозных таможенных пошлин на импортную бытовую и компьютерную технику; введение и ежегодное увеличение ставок ввозных

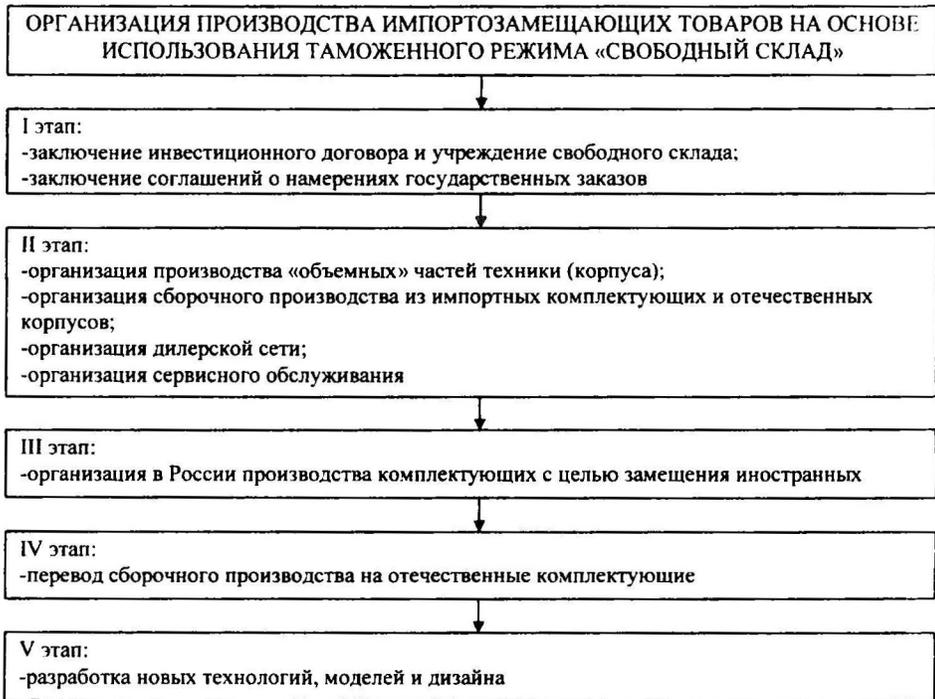


Рис. 8. Этапы организации производства импортозамещающих товаров на основе использования таможенного режима «Свободный склад»

таможенных пошлин на комплектующие для сборки бытовой и компьютерной техники.

По завершении процесса становления импортозамещающего производства необходимо ступенчатое снижение ставок таможенных пошлин с целью создания конкурентной среды на внутреннем рынке для повышения качества и снижения стоимости отечественной продукции.

Реализация вышеуказанных мер и развитие режима «Свободный склад» будет иметь положительный эффект не только для региона и бизнес-сообщества, но и для конечных потребителей (табл. 5).

Экономический эффект функционирования свободного склада позволит достигнуть следующих результатов на национальном уровне:

- сокращения «серого импорта» (занижение таможенной стоимости) при ввозе готовой бытовой и компьютерной техники;
- оптимизации товарной структуры внешнеторгового оборота (рост импорта

**Положительные эффекты функционирования таможенного режима
«Свободный склад»**

Для региона	Для потребителей	Для бизнеса
<ul style="list-style-type: none"> -рост ВРП; -прирост производства продукции с большей добавленной стоимостью; -увеличение доли наукоемкой продукции; -прирост экспорта; -импортозамещение; -создание новых рабочих мест; -увеличение налоговой базы региона; -приток инвестиций, в том числе и иностранных 	<ul style="list-style-type: none"> -расширение ассортимента продукции; -снижение стоимости готовой продукции; -повышения качества постпродажного обслуживания; -получение выгод за счет усиления конкуренции 	<ul style="list-style-type: none"> -загрузка мощностей смежных производств; -внедрение передового опыта и современных технологий; -снижение транзакционных издержек; -снижение себестоимости продукции за счет сокращения таможенных платежей; -получение льгот по программам государственной поддержки отечественной промышленности

технологий и наукоемких комплектующих, увеличение экспорта продукции с большей добавленной стоимостью в сопредельные страны);

-развития отечественной промышленности и насыщение внутреннего спроса, включая и спрос приграничного региона;

-обострения конкуренции между идентичными товарами иностранного производства и товарами отечественной сборки.

Внедрение разработанных предложений по совершенствованию организационно-экономического механизма внешней торговли в современных экономических условиях создаст предпосылки для дальнейшего развития экономики крупных приграничных регионов и реализации их внешнеторгового потенциала.

III. РАБОТЫ АВТОРА ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ:

Статьи в журналах, рекомендованных ВАК

1. Бурчак, В.С. Экономика Уральского федерального округа: особенности и динамика структуры (1999-2005г.г.) / В.С. Бурчак, В.Ф. Салийчук // Вестник Южно-Уральского государственного университета, № 20 (120) 2008. Серия «Экономика и менеджмент». Выпуск 7. – Челябинск: Изд-во Южно-Уральского государственного университета, 2008. – С. 10-16. – 0,5п.л. (авторских – 0,4 п.л.).

Статьи в сборниках научных трудов

2. Бурчак, В.С. Оффшор как инструмент финансового планирования международных торгово-экономических отношений / В.С. Бурчак // Социально-экономическое развитие организаций: Материалы Российской научно-практической конференции (25 ноября 2005 г.). – Курган: Изд-во Курганского гос. ун-та, 2005. – С. 19-20. – 0,2 п.л.

3. Бурчак, В.С. Роль таможенного брокера в организации внешней торговли / В.С. Бурчак // Сборник научных статей Всероссийской научно-практической (заочной) конференции: Оптовая и розничная торговля: современное состояние и перспективы развития. – Ижевск: Изд-во Института экономики и управления УдГУ, 2005. – С. 145-147. – 0,2 п.л.

4. Бурчак, В.С. Внешнеторговая деятельность Курганской области: состояние, структура, тенденции / В.С. Бурчак // Сборник научных трудов аспирантов и соискателей Курганского Государственного Университета. – Курган: Изд-во Курганского гос. ун-та, 2006. – С. 65-66. – 0,2 п.л.

5. Бурчак, В.С. Внешняя торговля Уральского федерального округа: анализ товарной структуры / В.С. Бурчак // Социально-экономические проблемы дотационного региона: Материалы Российской научно-практической конференции (23-24 ноября 2006 г.). – Курган: Изд-во Курганского государственного университета, 2006. – С. 26-28. – 0,2 п.л.

6. Бурчак, В.С. Анализ товарной структуры оборота внешней торговли России за 1999-2004гг. / В.С. Бурчак // Сборник научных трудов аспирантов и соискателей Курганского Государственного Университета: «Природа, техника, общество, культура», выпуск IX. – Курган: Изд-во Курганского гос. ун-та, 2006. – С.98-99. – 0,2 п.л.

7. Бурчак, В.С. Внешнеторговый потенциал крупного российского региона: основные показатели, тенденции динамики (на примере Уральского федерального округа) / В.С. Бурчак, В.Ф. Салийчук // Межтерриториальный научно-производственный журнал: Проблемы региональной экономики № 3-4, 2006. – Ижевск: Изд-во Института Экономики и управления УдГУ, 2006. – С. 66-71. – 0,3п.л. (авторских – 0,2 п.л.).

8. Бурчак, В.С. Институт таможенного брокера в системе государственного регулирования внешней торговли / В.С. Бурчак // Таможенное дело: Учебное пособие / под ред. В.Ф. Салийчука. – Курган: Изд-во Курганского гос. ун-та, 2007. – С. 42-55. – 1 п.л.

