

Определение приоритетов при размещении объектов таможенной инфраструктуры в регионах



Е. Ю. Тимофеева,
канд. экон. наук, доцент
кафедры таможенного дела
факультета торгового
и таможенного дела
Санкт-Петербургского
государственного
экономического
университета

В условиях развития международной интеграции особое значение приобретает расширение внешнеэкономических связей регионов. При формировании транспортных коридоров необходимо учитывать логистику международных перевозок грузов. В статье предлагается система показателей, выполняющих функции индикаторов при размещении объектов таможенной инфраструктуры.

Международная экономическая интеграция как фактор развития внешнеэкономической деятельности регионов

Расширение интеграционных процессов в рамках Евразийского экономического союза (ЕАЭС) позволяет активизировать имеющиеся и наметить новые направления реализации экономического потенциала России. К потенциально востребованным, но не реализованным в должной мере направлениям относятся расширение внешнеэкономических связей регионов, в частности развитие их

экспортных возможностей, и использование транзитного потенциала территории России и сопредельных государств.

Сегодня по территории России проходят так называемые панъевропейские международные транспортные коридоры, охватывающие территорию от границ Финляндии до Москвы. Активизируется работа по дальнейшему формированию международных транспортных коридоров в Приморье и по увеличению грузопотоков в рамках Северного морского пути. Вместе с тем большинство специалистов считает, что география международных транспортных коридоров может быть существенно расширена. Учитывая крепнущие контакты России со странами юго-восточного региона, одним из актуальных направлений можно назвать развитие транспортных сухопутных коридоров в направлении «Запад – Восток» [1]. Скорость транспортировки грузов по таким маршрутам может в два-три раза превышать скорость морских перевозок [2].

Реализация транзитного потенциала территории России и других государств – членов ЕАЭС позволит:

- 1) создать новые рабочие места на транспорте, в области складской и дорожной инфраструктуры и в сопутствующих сферах деятельности;
- 2) стимулировать развитие сопряженных производств, связанных со строительством дорог, складов, обслуживанием транспорта и др.;
- 3) создать условия для развития торговых, в том числе экспортных, связей в удаленных от транспортных коммуникаций регионах России;



ФОТО: СЕРГЕЙ ТЮРИН

4) увеличить транспортную доступность для населения регионов России;

5) создать условия для наращивания экономического потенциала территорий и роста поступлений в бюджеты разных уровней.

К числу приоритетных проблем, требующих решения при формировании международных транспортных коридоров на территории ЕАЭС, следует отнести развитие не только сети автомобильных и железных дорог, транспорта, сервиса, но и таможенной инфраструктуры, включая инфраструктуру государственных контрольных органов и коммерческого сектора в виде складов временного хранения, таможенных складов и других объектов.

Региональные факторы размещения объектов таможенной инфраструктуры

Необходимость рассмотрения этого вопроса обусловлена следующими обстоятельствами:

1) особенностями развития экономики регионов и их территориального положения;

2) логистикой перевозок международных грузов, определяющей объем транспортной работы в зависимости от маршрута и региона поставок.

Первое положение базируется на выделении специфических региональных особенностей и преимуществ, позволяющих оптимизировать издержки на реализацию определенных видов деятельности. Эффективное использование преимуществ территории дает возможность не только решить вопросы развития регионов, но и снизить нагрузку на федеральный бюджет. Однако вследствие ограниченности территориального ресурса возникает проблема рационального использования земель и выбора вариантов развития экономики. Примечателен пример Санкт-Петербурга. В силу географического положения, благодаря функционированию морского порта, дорожной и иной транспортной инфраструктуры город привлекателен для развития внешне-торговой деятельности. Вместе с тем ресурсы городской территории не позволяют бесконечно увеличивать площадь складских комплексов. Следовательно, необходим поиск сбалансированных решений, направленных на реализацию внешне-торгового потенциала территории с учетом имеющихся региональных особенностей и ограничений.

Второе положение связано с транспортной логистикой международных перевозок. Доля транспортных затрат в стоимости конечного продукта может достигать до 50 %. В связи с этим вопросы транспортной логистики, которая направлена на сокращение издержек, связанных с перевозками, весьма существенны для потребителей и производителей товаров. Логистика способствует тому, чтобы товар перемещался из одной географической точки в другую с максимальной эффективностью. Основные функции транспортной логистики связаны с транспортировкой, складированием и обработкой грузов.

Пространственная организация процесса перевозок включает и выполнение таможенных операций. В таможенном законодательстве учтена необходимость минимизировать простои транспортных средств, что достигается, в частности, нормами времени на осуществление тех или иных операций. Для практического выполнения установленных законом нормативов нужны соответствующие условия, например, склад со статусом склада временного хранения, где перевозчик мог бы оставить товар, находящийся под таможенным контролем по истечении установленного времени закрытия процедуры транзита. Кроме того, при реализации логистических операций решаются и вопросы эффективной дистрибуции перемещаемых товаров с учетом местоположения того или иного склада и расстояния грузоперевозок.

Изменения условий реализации внешне-торговых операций, связанные с процессами интеграции и модернизацией деятельности таможенных органов, оказали существенное влияние на пространственную организацию объектов таможенной инфраструктуры, государственных и коммерческих. К числу наиболее существенных направлений модернизации, оказавших влияние на размещение таможенных объектов, нужно отнести следующие:

1) создание современных складских таможенно-логистических комплексов;

2) развертывание сети стационарных и передвижных инспекционно-досмотровых комплексов;

3) внедрение новых информационно-технических средств обеспечения деятельности таможенных органов;

4) создание операционных центров для обработки таможенной информации;

5) создание единой межведомственной автоматизированной системы сбора, хранения и обработки информации при осуществлении всех видов государственного контроля, в частности сопряжение баз данных налоговой службы и таможенных органов;

6) усиление таможенного контроля после выпуска товаров в свободное обращение на таможенной территории (осуществление контроля на основе методов аудита) и ряд других.

Во время выполнения указанных мероприятий был выявлен комплекс проблем, для решения которых необходима дальнейшая разработка научной базы.

Так, рациональный подход к формированию таможенной инфраструктуры невозможен в отсутствие системы индикаторов, позволяющих реализовать сбалансированное развитие и размещение указанных объектов. В литературе для характеристики регионов используют коэффициенты локализации. Следует отметить, что активизация внешне-экономической деятельности часто стимулирует развитие новых областей специализации в регионе.

Индикаторы размещения объектов таможенной инфраструктуры

Оптимальный подход к определению потребности в объектах таможенной инфраструктуры вырабатывается, если выбраны индикаторы, которые могут служить ориентирами для принятия решений о целесообразности размещения или расширения названных объектов.

Потребности в таможенной инфраструктуре конкретного региона формируются в зависимости от следующих особенностей:

1) географического положения региона;

2) потенциального уровня внешне-торгового оборота;

3) потенциального уровня грузоперевозок, в частности транзитных грузов;

4) перспективы развития транспортной инфраструктуры;

5) уровня логистического сервиса;

6) специализации региона на определенных видах товаров;

7) направления перемещения товаров (экспортимпорт);

8) объемов декларационного массива;

9) расширения интеграции;

10) организационно-структурных преобразований в таможенных органах;

11) региональных ограничений.

Одним из индикаторов может быть спрос на услуги в сфере таможенного дела, который формируется под воздействием ряда факторов, внешних (реализации федеральных программ, развития интеграции и пр.) и связанных с внешнеэкономической деятельности региона.

В экономической теории и практике используют несколько показателей, характеризующих активность внешнеэкономической деятельности. Основной из них – отношение внешнеторгового оборота к объему внутреннего валового продукта. Этот показатель может использоваться и на региональном уровне для характеристики интенсивности внешнеэкономической деятельности на конкретной территории.

Показатели активности внешнеэкономической деятельности и вовлечения региона во внешнеторговые отношения могут быть исчислены по аналогии с показателями национального уровня:

$$K_{rv} = \frac{E_r + I_r}{V_r},$$

где K_{rv} – коэффициент вовлеченности экономики региона в процесс внешнеторгового обмена;

E_r – объем импорта;

I_r – объем экспорта;

V_r – объем валового продукта региона.

Однако представляется, что эти показатели должны быть дополнены характеристиками, отражающими такое важное направление, как международный транзит. Для ряда регионов страны это может стать отраслью специализации региона.

Вместе с тем возможность реализации транзитного потенциала не сводится к возможности организации перевозки различными видами транспорта. Во время следования товара может произойти его полная или частичная перепродажа, изменение места доставки, может появиться необходимость переноса на другой вид транспорта и т. д.

Реализация транзитного потенциала определяется следующим набором факторов:

1) выгодное географическое положение вблизи портов и международных транспортных коридоров;

2) интеграция транспортной инфраструктуры региона в международную транспортную систему;

3) развитие региональной транспортной инфраструктуры;

4) наличие терминально-логистической инфраструктуры или свободных площадок для строительства;

5) наличие соответствующего парка подвижного состава транспортных средств;

6) информационное сопровождение процесса перевозки;

7) осуществление сложных мультимодальных перевозок и др.

В индикаторы определения потребности в таможенной инфраструктуре следует включить объемы транзитных перевозок международных грузов, учитываемые по объемам предоставляемых транспортных услуг. Уровень вовлеченности региона во внешнеторговые отношения оценивается как

$$K_{rv} = f(E_r, I_r, T_r),$$

где K_{rv} – коэффициент вовлеченности региона во внешнеторговые отношения;

E_r – объем экспорта в стоимостном выражении;

I_r – объем импорта в стоимостном выражении;

T_r – стоимость транспортных услуг по международной перевозке транзитных грузов, осуществляемых через территорию данного региона.

Следующий индикатор – специализация региона на производстве определенных видов товаров и услуг. Специализация не только определяет экспортный потенциал региона, но и до некоторой степени влияет на величину декларационного массива, так как сырьевые товары отгружаются, как правило, крупными партиями. В мегаполисе с диверсифицированной экономикой этот фактор нельзя считать определяющим. Однако многим российским регионам присущ монопродуктовый характер деятельности, поэтому целесообразно учесть фактор специализации.

Такой индикатор может быть сформирован на основе коэффициентов локализации, с помощью которых структуру региона сравнивают с неким эталоном. В качестве эталона выбирают любую структуру высшего уровня иерархии, например, структуру страны для экономического района (федерального округа), структуру федерального округа для административных образований и т. д. Существенное значение для формирования этого показателя имеет выбор структуры, характеризующий состав хозяйственной деятельности. Приведем для рассмотрения следующие варианты.

Отраслевая структура – область производственно-хозяйственной деятельности, которая учитывается российской статистикой и в которой выделяются отрасли материального производства, где создается материально-вещественный продукт, и отрасли непроизводственной сферы, производящие услуги. Эти две группы, в свою очередь, разбиваются на конкретные виды отраслей [3].

В мировой практике структуризация экономики осуществляется по принципу секторов. В статистике Организации Объединенных Наций выделяют следующие секторы [4].

I – первичный сектор: добывающая промышленность, сельское и лесное хозяйство, рыболовство и охота;

II – вторичный сектор: обрабатывающая промышленность, транспорт, строительство;

III – третичный сектор: торговля, финансы и страховое дело, связь, сфера услуг, образование, здравоохранение, отели, рестораны, деятельность государства в социальной сфере, услуги, связанные с недвижимостью;

IV – четвертичный сектор: науки и научного обслуживания, инжиниринг, консалтинг, телекоммуникационная и аэрокосмическая связь, информационная среда.

Соотношение отраслей в каждой сфере имеет значение для определения уровня и направлений потенциального развития региона. Более высокий уровень развития региона характеризуется большей долей отраслей третичного и четвертичного секторов.

Подход на основе коэффициентов локализации позволяет сформировать различные группировки отраслей хозяйства для целей исследования. Устойчивое сбалансированное развитие региона зависит от степени диверсификации его экономики. Коэффициенты локализации позволяют выделить ядро отраслей специализации регионального хозяйственного комплекса, которое через мультипликационные эффекты обеспечивает развитие других производств. Отраслью специализации считается такая отрасль, продукция которой полностью или почти полностью реализуется за пределами региона. Сформировавшиеся отрасли специализации отражают результаты территориального разделения труда. При этом открываются дополнительные возможности для эффективного развития территорий, региональной и международной интег-

рации, а также для реализации преимуществ географического положения. Коэффициенты локализации отраслевой структуры хозяйства региона рассчитываются по следующей формуле:

$$K_{lr} = \frac{O_{ji}}{O_i} + \frac{O_{jb}}{O_b},$$

где O_{ji} – объем производства j -й отрасли в i -м регионе;

O_i – объем производства в i -м регионе;

O_{jb} – объем производства j -й отрасли в базовом регионе;

O_b – объем производства в базовом регионе.

Оценка структуры может осуществляться с разных позиций. Чтобы построить систему индикаторов для размещения объектов таможенной инфраструктуры, следует выделять коэффициенты локализации для отраслей, определяющих внешнеэкономический потенциал регионов, в частности объем международных перевозок.

Коэффициент локализации может быть использован, чтобы оценить рациональность существующей структуры объектов таможенной службы, которая включает как государственные, так и коммерческие организации. Рассматривая комплекс таможенной инфраструктуры как кластер, нацеленный на предоставление таможенных услуг и обеспечение условий для эффективного ведения бизнеса в сфере внешнеэкономической деятельности, можно сформировать некую модельную структуру. В ней должны быть отражены пропорции между объемами таможенных услуг, предоставляемых различными секторами рынка, при заданных параметрах спроса на эти услуги. Коэффициенты локализации отдельных направлений таможенных услуг в регионе, рассчитанные на основе сравнения региональных и эталонных пропорций, могут служить индикаторами рациональности сложившихся соотношений между отдельными секторами рынка. Эти коэффициенты рассчитываются по следующей формуле:

$$K_{li} = \frac{O_{ji}}{O_i} / \frac{O_{jb}}{O_b},$$

где K_{li} – коэффициент локализации таможенных услуг в регионе;

O_{ji} – объем предоставления таможенных услуг j -го вида в i -м регионе;

O_i – объем предоставления таможенных услуг в i -м регионе;

O_{jb} – объем предоставления таможенных услуг j -го вида в базовом (эталонном) регионе;

O_b – объем предоставления таможенных услуг в базовом (эталонном) регионе.

Рассматривая внешнеторговый потенциал региона, следует принимать во внимание и качество логистического сервиса, позволяющего скоординировать всю цепочку поставок. В экономической теории и практике применяется индекс качества логистики (LPI), разработанный экспертами Всемирного банка. Оценка осуществляется по шести следующим параметрам (определенным на основе теоретических и эмпирических исследований и практического опыта специалистов в области логистики международных перевозок):

1) эффективность процесса оформления (быстрота, простота и прогнозирование формальностей) пограничными агентствами, в частности таможенными органами;

2) качество логистической транспортной информационно-технологической инфраструктуры;

3) простота и доступность организации международных поставок по конкурентной цене;

4) уровень компетентности логистического обслуживания;

5) возможность отслеживания международной поставки;

6) своевременность завершения поставки.

Для определения уровня логистического сервиса зачастую используют показатель, основанный на оценке широты номенклатуры предоставляемых услуг:

$$L_{sr} = \frac{mr}{M} \times 100,$$

где L_{sr} – уровень логистического сервиса;

mr – количественная оценка фактически предоставляемого набора услуг;

M – количественная оценка теоретически возможного объема логистического сервиса.

Синтезируя эти два подхода, в качестве показателя (M) или эталона для оценки качества логистических услуг по второму методу может быть принят перечень услуг, учитываемый экспертами Всемирного банка.

И последним показателем может быть доля региона в общем объеме таможенных платежей, перечисляемых в федеральный бюджет за определенный период времени. Расчет может выполняться по следующей формуле:

$$D_{gr} = \frac{\sum TP_r}{\sum TP_n},$$

где D_{gr} – доля таможенных платежей, перечис-

ленных в федеральный бюджет таможенными органами региона в общем объеме таможенных платежей, перечисленных в доходную часть бюджета РФ;

T_{pr} – сумма таможенных платежей всех видов, перечисленная в федеральный бюджет;

T_{pn} – сумма таможенных платежей всех видов, поступившая в доходную часть бюджета за определенный период времени.

В этом случае исходим из того, что активизация внешнеторговой деятельности выступает фактором роста таможенных платежей.

Таким образом, в систему индикаторов выбора приоритетных регионов для размещения объектов таможенной инфраструктуры можно включить приведенные выше показатели, а именно:

- уровень вовлеченности региона во внешнеторговые отношения;
- коэффициент локализации отраслевой структуры хозяйства региона в целом;
- коэффициент локализации отдельных направлений таможенных услуг в регионе;
- уровень логистического сервиса;
- доля региона в общем объеме таможенных платежей Российской Федерации, перечисляемых в федеральный бюджет за определенный период времени.

Представляется, что использование индикативного подхода на основании предлагаемой системы показателей позволит учесть особенности специализации отдельных регионов и степень их вовлеченности во внешнеэкономическую деятельность, а также специфику работы таможенных органов и организаций, работающих в сфере таможенных услуг при принятии решений о размещении объектов таможенной инфраструктуры и выделении инвестиционных ресурсов. ■

Литература

1. Подберезкина О. А. Транспортные коридоры в российских интеграционных проектах (на примере ЕАЭС) // Вестн. МГИМО. 2015. Вып. 1 (40). С. 57–63.
2. Винокуров Е., Джадралиев М., Щербанин Ю. Международные транспортные коридоры ЕвразЭс – быстрее, дешевле, больше // Евразийский банк развития: Отраслевой обзор. 2009. Март.
3. Общероссийский классификатор видов экономической деятельности ОК29-2001 (ОКВЭД). URL: <http://base.garant.ru> (дата обращения 10.01.2016).
4. Международная статистика: учеб. для магистров / под ред. Б. И. Башкатова, А. Е. Суринова. М.: Брайт, 2015. 701 с.