

**ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ МОДЕРНИЗАЦИИ
ИНФРАСТРУКТУРНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ (ВЭД) В ЮЖНОМ ФЕДЕРАЛЬНОМ ОКРУГЕ (ЮФО)**

Аннотация

В работе рассматриваются основные проблемы, возникающие при функционировании инфраструктуры ВЭД в РФ. Важным моментом является рассмотрение этих проблем в условиях вхождения РФ в мирохозяйственную систему. Анализируется не только функционирование отдельных отраслей инфраструктуры, но и методы их госу-

дарственного регулирования и системы поддержки экспорта в РФ. Внесены предложения по унификации инфраструктуры ВЭД с другими участниками мировой экономики.

Annotation

In work the basic problems arising at functioning of an infrastructure of foreign trade activities in the Russian Federation are considered. An important point is consideration of these problems in conditions of occurrence of the Russian Federation in the world economic system. It is analyzed not only functioning of separate branches of an infrastructure, but also methods of their state regulation, and also system of support of export to the Russian Federation. Are made offers on unification of an infrastructure of foreign trade activities with other participants of economic.

Ключевые слова

Инфраструктура внешнеэкономической деятельности, проблемы функционирования, поддержка экспорта, направления развития, связь, транспорт, финансовая система, страхование, законодательство, международная торговля.

Keywords

Infrastructure of foreign trade activities, problem of functioning, support of export, direction of development, connection, transport, financial system, insurance, the legislation, international trade.

В современных условиях кризиса мировой и национальной экономики построение эффективной системы инфраструктуры ВЭД - задача не только актуальная, но и необходимая. За последнее время РФ довольно активно строила такую систему. Сформирована законодательная база, регулирующая отношения в сфере ВЭД. Фактически заново формировалось таможенное дело, налоговое законодательство, система поддержки экспорта.

Все направления модернизации инфраструктурного обеспечения ВЭД можно классифицировать на двух уровнях:

- возникшие в условиях специфики экономики РФ. К таким проблемам можно отнести вопросы брокерских услуг, транспортной отрасли, её материальной базы;

- носящие общемировой характер. Развитие страховых организаций, внедрение электронного документооборота и его унификация, формирование системы поддержки экспорта, страхового экспортного агентства.

Несмотря на то, что многое в инфраструктуре ВЭД построено, остаются нерешенными ряд проблем функционирования. Также возникают новые особенности действия инфраструктуры, на которые необходимо реагировать.

1. Основания модернизации транспортной инфраструктуры ВЭД. Для полного анализа рассмотрим каждый вид транспорта отдельно.

Спецификой модернизации транспортной системы ЮФО является территориальное изменение региона. С января 2010 г. в состав ЮФО выглядит следующим образом:

- 2 республики ([Адыгея](#), [Калмыкия](#));
- 1 край ([Краснодарский край](#));
- 3 области ([Астраханская область](#), [Волгоградская область](#) и [Ростовская область](#));

Значение округа во многом определяется его географическим положением. Через территорию ЮФО исторически проходят основные транспортные направления «север — юг» и «запад — восток». Незамерзающие порты на Чёрном, Каспийском и Азовском морях

стали стратегическими пунктами перевалки значительных объемов грузов.[13]

Основная цель транспорта региона — своевременное, качественное и полное удовлетворение потребностей народного хозяйства и населения в перевозках, повышение экономической эффективности его работы. Однако с этими функциями транспортная инфраструктура не всегда справляется.[14]

Вследствие изменения состава ЮФО в 2010 году общие показатели дорог улучшаться, так как периферийные регионы, северного Кавказа, исключены из состава. Однако необходимо и дальше формировать прогрессивную транспортную инфраструктуру. Особенно это касается портов и погрузочно-разгрузочных комплексов. Новороссийский порт нуждается в модернизации и замене техники. Что актуально и полностью соответствует концепции «Переноса таможенного оформления к местам приближенным к государственной границе».

2. По данным ФТС, в ЮФО в 2009 г. стоимостные объемы внешне-торгового оборота сократились на 37,65 % по сравнению с 2008 г. В связи с этим сократились и доходы таможенных органов, в итоге с середины января механизм поручительства изменен: отныне внешней стороной может выступать только "Ростэк". А внесение суммы на счет ФТС и получение банковской гарантии — остаются в силе. Если услуги, "Таможенной карты" не превышали 35 тыс. рублей в год, то поручительство банка стоит около 3% в год и 10 тыс. рублей за оформление сделки, что в итоге составляет не менее 1,5 млн. рублей. [10] В результате на таможенных брокеров легли дополнительные финансовые расходы, при том что, по оценкам экспертов, их доходы сократились в среднем на 30%. По оценке генерального директора холдинговой компании "Гринвэй" Андрея Савельева, на настоящий момент права на ведение по-

добной деятельности лишились уже около 200 структур, что составляет примерно треть от их общего числа.[10] Однако большинство из этих компаний перешли либо в структуру более крупных, либо в серый сегмент рынка. Следовательно, несмотря на реформы, направленные на повышение гарантий взимания таможенных платежей, увеличивающийся серый сегмент рынка не способствует такому результату.

Кроме того, международная практика таможенного оформления товаров, обращающихся во внешнеторговом обороте, свидетельствует о том, что силами национальных брокерских компаний оформляются до 90% товаров, перемещаемых через таможенную границу. Успехи российских брокерских компаний гораздо скромнее, хотя удельный вес участия брокеров в таможенном оформлении товаров возрастает по всем регионам.[7]

3. Для обеспечения стратегического прорыва в развитии отечественного страхования представляется необходимым, прежде всего, решить задачи активизации роли инфраструктуры страхового рынка путём изменения качества рыночных отношений, которые составляют её содержание. Инфраструктура страхового рынка должна превратиться из спонтанно сложившейся и во многом стихийно функционирующей совокупности предпринимательских структур, способствующих фактически односторонней реализации интересов поставщиков страховых услуг, в эффективный механизм оптимального сочетания интересов страхователей и поставщиков.[11] Таким образом, необходимо сформировать как эффективную инфраструктуру коммерческого страхования, так и государственную поддержку экспорта в РФ. В мировой практике эта часть страхования является преимущественно государственной функцией в рамках системы мер поддержки экспорта. В РФ существует

система поддержки экспорта, которая реализуется посредством следующих институтов:

- **экспортно-импортного банка ЗАО «Росэксимбанк»**. Является агентом Правительства Российской Федерации, ответственным за гарантийную поддержку экспорта промышленной продукции;

- **банка развития «Внешэкономбанк»**. Среди основных функций банка можно выделить следующие: финансирование инвестиционных проектов; приобретение доли в уставном капитале хозяйственных обществ; выдачу поручительства юридическим лицам за третьих лиц; осуществление страхования экспортных кредитов от коммерческих и политических рисков в порядке, устанавливаемом Правительством Российской Федерации;

- **Минэкономразвития России**. С 2006г. на министерство возложена функция организации и проведения ярмарок и выставок. Эффективность этого метода продвижения товара достаточно актуальна. Так, Российская Федерация представляла свои экспозиции на выставках и ярмарках преимущественно общепромышленного назначения как в странах Европы (Германия, Италия, Швейцария, Венгрия, Хорватия, Бельгия), так и Северной Америки (Канада), Латинской Америки (Перу, Панама, Бразилия, Куба), Юго-Восточной Азии (Китай, Таиланд, Вьетнам), Ближнего Востока (Ирак, Египет, Сирия, ОАЭ). Минэкономразвития России были организованы и проведены российские национальные выставки в Панаме, Канаде, Италии, Китае, Словакии, а также в странах СНГ: Украине, Казахстане, Белоруссии, Армении, Узбекистане, Азербайджане[3].

Однако РФ должна и дальше развивать как систему поддержки экспорта, так и разрабатывать отдельную концепцию долгосрочного развития инфраструктуры в области ВЭД. Также надо

учитывать, что подобные системы поддержки ВЭД за рубежом существуют довольно давно, а в России сравнительно недавно. В мировой экономике успели оценить эффективность таких инвестиций в развитие экспорта. В свою очередь, развитие ВЭД в целом невозможно без модернизации всех элементов инфраструктуры. На сегодня в РФ уже существуют и функционируют многие Федерально-целевые программы (ФЦП) по отдельным элементам инфраструктуры ВЭД.

4. Отсутствие стабильности финансового сектора экономики для полноценного функционирования ВЭД. Затянувшийся кризис мировых финансовых рынков вносит свои коррективы, в том числе влияет на работу отечественных кредитных учреждений. Уже с сентября они испытывают трудности с ликвидностью, несмотря на то, что Центробанк всеми силами старается переломить ситуацию.

При работе с внешнеторговыми контрактами банки предпочитали финансировать их, занимая средства на Западе. Еще совсем недавно брать ссуды за границей было дешевле и проще. Иностранные финансовые институты активно выделяли средства российским банкам. В современной ситуации на мировых финансовых рынках средние и небольшие банки с большим трудом получают чистые кредитные линии от западных партнеров из-за низкого уровня капитала.[12]

Помимо кризиса у банковского бизнеса в сфере ВЭД сохранились старые, докризисные проблемы. В их числе, по мнению Александра Архипова ([РосЕвроБанк](#)), несовершенство российского законодательства, недостаточно высокая осведомленность участников ВЭД о банковских продуктах и услугах, неудовлетворительное финансовое состояние заемщиков, а также конкуренция со стороны других кредитных продуктов.

Еще одной серьезной проблемой является отсутствие достаточного количества активных клиентских менеджеров на российском рынке, которые могли бы квалифицированно объяснять клиентам преимущества торгового финансирования с использованием инструментов документарного бизнеса. Банки перетягивают друг у друга квалифицированный персонал, а быстро обучать новых специалистов не успевают. Ведь работа в сфере ВЭД требует от банковских служащих более высокой квалификации, чем, например, обслуживание частных лиц. В ближайшее время в области финансирования внешней торговли воцарится такая же структура рынка, какой она была пять лет назад. Крупные российские кредитные организации, главным образом — [Внешэкономбанк](#) и Внешторгбанк, будут обслуживать большие и наиболее привлекательные внешнеторговые контракты, а банки поменьше — работать со средним бизнесом. [12]

Несмотря на то, что в ЮФО состояние материальной базы инфраструктуры выше, чем в целом по РФ, необходимо и дальше обновлять существующие транспортные узлы. Что касается таможенно-брокерских услуг, то в настоящее время данный сектор услуг плохо доступен для малого предпринимательства. Необходимо ввести дифференциацию по количеству и объемам оформления таможенных документов, но при этом для таких предприятий снизить и требования по страхованию ответственности и залога в банке. Таким образом, увеличится конкуренция на таком развивающемся рынке таможенно-брокерских услуг. Что касается транспорта, то в России на данный момент это является одним из приоритетных направлений.

РФ в условиях кризиса экономики сформировала ряд мероприятий, концепций, федеральных целевых программ, которые при функционировании

в комплексе призваны решить многие, в том числе и перечисленные проблемы. В связи с этим особый интерес для исследования инфраструктуры ВЭД представляет «Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года» (КДР)[1]. В данном распоряжении правительства России подчеркивается роль внешнеэкономической деятельности в условиях создания нового типа экономики. Согласно КДР построение экономики, основанной на знаниях и инноваций невозможно без эффективной внешней торговли. Приоритетные направления внешнеэкономической политики:

— обеспечение организационно-финансовой поддержки экспорта высокотехнологичных товаров и услуг, в том числе содействие проведению научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, создание инфраструктуры обслуживания поставляемых товаров в иностранных государствах[1];

— развитие производственной и иной инфраструктуры приграничных территорий, учитывающее потребности экономики граничащих с Россией государств[1];

— переориентация значительной части торговых потоков между Европой и Азией на российские транзитные маршруты путем повышения конкурентоспособности и привлекательности транспортных коридоров России; обеспечение стыковки российских транспортных коридоров с транспортными системами сопредельных государств и заключение международных соглашений с заинтересованными государствами [1];

— реализация системы проектов по формированию совместной транспортной и энергетической инфраструктуры, а также в области сельского хозяйства и других важных членов Со-

дружества Независимых Государств сферах [1];

— использование связанных кредитов и механизмов международной помощи развитию для продвижения российских товаров и услуг на рынки развивающихся государств [1];

— превращение России в один из мировых финансовых центров, обладающих независимой национальной финансовой инфраструктурой и обеспечивающих лидирующие позиции России на финансовых рынках государств на евразийском пространстве [1];

— превращение российского рубля в ведущую региональную резервную валюту на пространстве Содружества Независимых Государств [1];

— создание на правительственном уровне инфраструктуры юридического обеспечения участия Российской Федерации в международных процедурах разрешения споров (как по вопросам, связанным с доступом на рынки иностранных государств, так и в связи с применением Российской Федерацией мер, ограничивающих доступ на российский рынок иностранных компаний) [1].

Укрепление материального комплекса инфраструктуры приграничных территорий. Также в КДР особое внимание уделяется становлению России как мирового финансового центра, подчеркивается важность содействия в разрешении юридических споров с другими членами мирового сообщества, стабильности национальной валюты, превращению её в резервную для региона. Предусмотрен широкий комплекс мер по модернизации транспортного комплекса, жесткая юридическая поддержка и защита российских экспортеров. Все это реализуется при помощи национальных проектов и федеральных целевых программ, финансирование которых отражено в Федеральном бюджете РФ. В ЮФО реализация положений данной концепции

весьма актуальны, так необходимо модернизировать пункты пропуска, развивать транзитный потенциал регионов. На сегодняшний день в основном транзит идет из Украины в Азербайджан, Грузию. Расширить номенклатуру этих стран можно, улучшив не только качество дорог, но и качество услуг. В общем, пункты пропуска, имея четкие рамки по времени, выполняют обработку поездов в срок. В связи с этим в Стратегии экономического развития ЮФО приоритетными направлениями являются:

- помощь в продвижении регионов в финансово-инвестиционном сообществе [4];

- развитие транзитного потенциала. В случае реализации промышленного потенциала регионов объем грузоперевозок в регионах ЮФО к 2025 году возрастёт в 3 - 5 раз, пассажироперевозок (за счет реализации туристического потенциала) – в 2 раза [4];

- модернизация погрузочно-разгрузочных комплексов. Ростовский транспортный узел, включающий крупные грузовые железнодорожные станции, несколько портов, имеет проблемы, связанные с необходимостью повышения пропускной способности однопутной железнодорожной линии на восточном обходе города и перегруженного движением разводного моста через р. Дон, сдерживающего международное судоходство. Для решения задачи увеличения грузооборота портов с 7 млн.т. до 18 млн.т. предусматривается создание ниже разводного моста водно-транспортного узла «Ростовский универсальный порт» со строительством терминально-логистического комплекса, припортовой станции «Казачка» и других объектов [4];

- создание современной региональной технологической инфраструктуры товаротранспортной логистики [4];

- реконструкция и техническое оснащение пограничных переходов и таможенных пунктов пропуска в целях сокращения времени досмотра и оформления грузов и пассажиров [4].

Развитие ВЭД в ЮФО и в отдельных регионах влияет на экономическую ситуацию в РФ. В условиях общего спада экономики сектор инфраструктуры ВЭД также подвержен разного рода проблемным ситуациям, которые, в свою очередь, влияют на социально-экономические показатели региона. В связи с этим поддержка государства данной отрасли экономики особенно актуальна.

Необходимо проведение четкой государственной политики, балансирующей между фискальными сборами и экономическим благополучием многих участников ВЭД. В данных условиях развитие собственно инфраструктуры позволит сохранить приемлемый уровень безработицы и здоровый экономический климат. Также необходим постоянный мониторинг реализации программ в данной отрасли.

В условиях вхождения РФ в мирохозяйственную систему инфраструктура ВЭД должна развиваться. Предлагаются следующие направления: унификация нормативно-правовой базы в соответствии с мировой, более широкое внедрение электронного документооборота, развитие дорожно-транспортной сети, ускорение таможенного оформления, поддержка экспортеров.

Библиографический список

1. Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года. Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 ноября 2008 г. № 1662-р
2. Россия в цифрах. 2009: Крат. стат. сб./Росстат- М., Р76, 2009. - 525 с.

3. По материалам сайта «Экспортные возможности России. Информационно-поисковая система» Министерства экономического развития и торговли РФ. Адрес: <http://www.exportsupport.ru>
4. Стратегия экономического развития ЮФО до 2025 г.
5. Стратегия развития транспорта РФ на период до 2010г. Утверждена приказом Минтранса №94 от 31.06.2006г.
6. Иншаков О.В. О стратегии развития Южного макрорегиона России: (Методологические и методические проблемы формирования).- Волгоград: Издательство Волгоградского государственного университета, 2003.- 96с.
7. Лисов А. Роль отечественных брокерских компаний в таможенном оформлении товаров // Таможенное обозрение. – 2008. - № 3.
8. Э.В.Искренко. Структура внешнеторговых отношений как отражение сравнительных преимуществ юга России в условиях глобализации экономики.// Экономическое развитие региона: проблемы, поиски, перспективы. Ежегодник. Изд. ВолГУ, 2003 г., 522с.
9. Регионоведение: Учебное пособие. 2-е изд., испр. и Р31 доп. / Отв. ред. профессор Ю.Г. Волков. - Ростов н/д: Феникс, 2004. - 448 с.
10. Таможня затягивает пояса на участниках ВЭД. Приложение к газете "Коммерсантъ" № 71 от 21.04.2009
11. www.rifams.ru/biblioteka/project_strategy.html//Комментарий к вопросу о концептуальных основах развития страхового рынка РФ на среднесрочную перспективу. И.Б.Котлобовский, к.э.н., доцент, А.Ю.Лайков, к.э.н., доцент, С.И.Рыбаков, к.э.н. К.И.Третьяков
12. Наталья Логвинова . Стоимость финансирования внешнеторговых контрактов за счет западных средств за последнее время выросла на 1% годовых.// Журнал "[Банковское обозрение](http://bankovskoe-obozrenie.ru)"
13. www.smsr-senclub.ru/ Официальный сайт сенаторского клуба. Регионы России.

14. Транспортная инфраструктура как приоритет развития экономики региона. М.А. Гасанов, доктор экономических наук, академик РАТ, ведущий научный сотрудник Института социально-экономических исследований (ИСЭИ) Дагестанского научного центра (ДНЦ) РАН, профессор.// Транспорт Российской Федерации, №8.

Bibliographic list

1. The concept of long-term socio-economic development of the Russian Federation for the period until 2020. Approved by the order of the Government of the Russian Federation dated 17 November 2008 No. 1662-р 2. Russia in figures. 2009: Magnification. stat/Rosstat-m., r76,2009. - 525 p.
3. The export opportunities of Russia. Information retrieval system of the Ministry of economic development and trade. Address: <http://www.exporthelp.ru>
4. Strategy for the economic development of southern countries to 2025. RF transport development strategy for the period up to 2010. Approving the Ministry No. 94 of 31, 2006.
6. Insakov O.V. Strategy southern Russia: number (methodological and procedural problem formation).-Volgograd: Publishing house of the Volgograd State University, 2003.-96(p).
7. Forests and the role of domestic brokerage companies discharge of goods//customs review. -2008. - № 3.
8. E .V. Iskrenko. The structure of trade relations as a reflection of the comparative

advantages of the South Rossini in a globalizing economy.//economic development region: problems, prospecting, prospects. Yearbook. ND. Volga,2003 g.,522 p.

9. Regional studies: training manual. 2-nd, CRIN. and R31 DOP. /СТЕ. Red. Professor Yu.g. Volkov. - Rostov n/a: Phoenix, 2004. -448.

10. The customs tightens belts on participants of foreign trade activities. A tabloid of "Kommersant" № 71 от 4/21/2009

11. www.rifams.ru/biblioteka/project_strategy.html //the Comment to a question on conceptual bases of development of the insurance market of the Russian Federation on intermediate term prospect. I.B.Kotlobovsky, Cand.Econ.Sci., the senior lecturer, A.J.Lajkov, Cand.Econ.Sci., the senior lecturer, S.I.Rybakov, Cand.Econ.Sci. K.I.Tretjakov.

12. Natalia Logvinova. Cost of financing of the foreign trade contracts at the expense of the western means has grown lately on 1 % annuals.//Magazine "Bank review".

13. www.smsr-senclub.ru/ an official site of senatorial club. Regions Rossi.

14. A transport infrastructure as a priority of development of economy of region. M.A.Gasanov, the Doctor of Economics, academician PAT conducting the scientific employee of Institute of social and economic researches of the Dagestan centre of science the Russian Academy of Sciences, профессор.//Transport of the Russian federation, №8.