

У

На правах рукописи



Асеев Иван Владимирович

**ФОРМИРОВАНИЕ МОДЕЛИ
ОКОЛОТАМОЖЕННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
В СИСТЕМЕ ВНЕШНЕТОРГОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ
ЮГА РОССИИ**

Специальность 08.00.14 - Мировая экономика

АВТОРЕФЕРАТ

на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Ростов-на-Дону - 2005

Диссертация выполнена в ГОУВПО «Ростовский государственный экономический университет «РИНХ».

Научный руководитель: доктор экономических наук, профессор
Таранов Петр Владимирович

Официальные оппоненты: доктор экономических наук, профессор
Солодков Геннадий Павлович
кандидат экономических наук, доцент
Гаврилко Наталья Николаевна

Ведущая организация: Ростовский филиал Российской
таможенной академии

Защита состоится «11» мая 2005 г. в 15-00 час. на заседании диссертационного совета ДМ 212.209.04 в Ростовском государственном экономическом университете «РИНХ» по адресу: 344002, г. Ростов-на-Дону, ул. Б. Садовая, 69, ауд. 231.

С диссертацией можно ознакомиться в научной библиотеке Ростовского государственного экономического университета «РИНХ» (г. Ростов-на-Дону, ул. Б. Садовая, 69, ауд. 315).

Автореферат разослан «9» апреля 2005 г.

Отзывы на автореферат, заверенные печатью, просим направлять по адресу: 344002, г. Ростов-на-Дону, ул. Б.Садовая, 69, ауд. 321, диссертационный совет ДМ 212.209.04

**Ученый секретарь
диссертационного совета,
д.э.н., профессор**



Е.С. Аكوпова

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования. Востребованность концептуально-методического моделирования действенной институционально-инфраструктурной компоненты в системе внешнеторговой деятельности России обусловлена рядом обстоятельств.

Первое предопределено реальным регенерированием тенденции опережающего роста (в среднем в полтора раза) мировой торговли по сравнению с темпом роста мирового производства. В 2004 году развитие мировой экономики в сравнении с 2003 годом характеризовалось ростом с 3,9% до 4,8%, при росте физического объема мировой торговли за тот же период на 8,5% (в текущих ценах рост составил 16%), превысив в 1,7 раза темп роста ВВП¹.

Второе заключается в снижении эффективности российских экспортных операций (с 1,21 в 2002 г. до 1,11 - в 2003 г.), что обусловлено более высокими темпами роста цен на экспортируемые товары на внутреннем рынке по сравнению с экспортными контрактными ценами; повышением за 2003 год по сравнению с 2002 годом пошлин на нефть в среднем в 1,6 раза, на мазут - в 1,7 раза; увеличением транспортных и транзакционных издержек.

Третье обусловлено сохраняющейся несостоятельностью внутренних факторов роста компенсировать снижение экспортных доходов: в условиях конкуренции с иностранными товарами отечественное производство еще в полной мере не может удовлетворить возросший потребительский спрос, а увеличение импорта средств производства, продовольствия и других потребительских товаров связано как с ростом промышленности и доходов населения, так и повышением обменного курса рубля.

Четвертое вызвано происходящими модификациями в формировании хозяйственных связей, инициируемых непосредственно субъектами рынка; дифференциацией «старых» и «новых» структур

¹ См.: Россия и мир: 2005. Ежегодный прогноз. Экономика и внешняя политика. М.: ФПИИ, ИМЭОРАН, 2004, с.7

и объектов товаропроводящей сети, их полиморфностью и разбалансировкой действий по принятию решений; абсолютизацией частных экономических интересов участников международного товародвижения в ущерб корпоративным.

Пятое актуализировано значимостью особого геоэкономического положения страны и транзитного потенциала Юга России для повышения эффективности отечественной внешнеторговой деятельности и улучшения условий доступа для товаров на внешние рынки; универсального признания России - страны с инфраструктурно обустроенной рыночной экономикой, что даст возможность на момент присоединения к Всемирной торговой организации (ВТО) применять уровень тарифной защиты внутреннего рынка не ниже ныне действующего, а по ряду товаров, относящихся к чувствительным по импорту секторам, предусматривать возможность дополнительной защиты.

Вполне закономерно, что повышение эффективности внешне-торговой деятельности России в условиях экономической глобализации предопределяет необходимость алгоритмизации модели формирования околотаможенной инфраструктуры, являющейся полифункциональным организационно-институциональным инструментом решения возникающих в ходе этого процесса проблем.

Степень разработанности проблемы. Общесистемные характеристики развития мировой экономики и отдельных ее субъектов, происходящих процессов в международном экономическом сообществе представлены в трудах многих зарубежных авторов: Д.Дэниелса и Л.Ралеба, Р.Льюиса, К.Жана и Р.Савоньи, М.Портера, П.Фишера и др., что позволяет на выявленных закономерностях и тенденциях развития мирового хозяйства осуществлять научные исследования на макро-, мезо- и микроуровнях участников, вовлеченных в процесс международной торговли.

Общие вопросы интеграции российской экономики в систему мирохозяйственных связей разрабатывались и в трудах российских ученых, таких как: Е.С.Акопова, А.Ю.Архипов, А.М.Басенко, С.И.Дол-

гов, И.И.Дюмулен, М.П.Комаров, Л.Е.Стровский, П.В.Таранов, И.П.Фаминской. Концептуальные подходы к анализу околотаможенной транспортной инфраструктуры реализованы в работах ГТ.В.Аникина, Ю.Н.Грачева, П.В.Куренкова, Д.С.Николаева, А.В.Пояркова, В.П.Федько, К.В.Холопова.

В трудах таких известных ученых как: А.У.Альбеков, А.Альегри, Д.Д.Костоглодов, А.Н.Козырин, С.А.Маликов, Ю.М.Неруш, К.М.Памбучиян, А.А.Смехов. раскрываются различные аспекты таможенной логистики, характеризующие современную тенденцию развития института складов в системе международного товародвижения.

В работах ряда авторов: Д.Г.Балюченко, Р.М.Богданова, Т.И.Бякина, В.Г.Еременко, М.И.Колгина, Я.В.Шохина были сделаны попытки научно-практического осмысления места таможенного брокера в околотаможенной инфраструктуре. Вместе с тем недостаточно широко представлены исследования по вопросу теоретического обоснования процессов функционирования складов временного хранения и института «таможенного брокера» как субъектов внешнеторговых отношений на макро-, мезо- и микроуровнях.

Отдельные социально значимые аспекты развития регионов России под влиянием международной торговли исследованы в работах Л.А.Вардомского, А.Н.Гранберга, Д.С.Львова, А.А.Мальцева, И.Б.Рябовой и др. Наряду с этим остается наименее изученным ряд вопросов: во-первых, анализ современного состояния и развития околотаможенной инфраструктуры с позиций ее влияния на динамику развития региона и инвестиционного климата в нем; во-вторых, влияние внешнеторговой деятельности предприятий на рост общего экономического потенциала региона, что весьма важно как в экономическом, так и в социальном плане.

Вместе с тем понятийно-категориальное оформление аппарата такого феномена как «околотаможенная инфраструктура», ее позиционирование в системе внешнеторговой деятельности, а также теоретико-методические вопросы формирования и функционирования околотаможенной инфраструктуры в условиях рыночно-

институциональной трансформации отечественной экономики в целом и внешнеэкономического комплекса, в частности, остались наименее изученными, что аргументирует актуальность диссертационной работы, ее цель и задачи.

Цель и задачи исследования. Цель диссертационной работы заключается в теоретико-эмпирическом обосновании императивности институционально-инфраструктурных преобразований внешне-торговой деятельности Юга России с учетом его геополитического положения и существующей парадигмы таможенной политики путем формирования адаптированной к современным условиям модели околотаможенной инфраструктуры.

Реализация поставленной цели предполагает решение следующих **задач**:

- осуществить сущностно-дефинитивный анализ околотаможенной инфраструктуры;
- исследовать экономическое содержание сферы околотаможенных транспортных услуг;
- провести типологизацию складской системы с выделением критериальных параметров складов временного хранения;
- выявить классификационные признаки и основные характеристики услуг таможенных брокеров как фактора демпфирования рисков;
- определить направления формирования институциональных и экономико-правовых основ околотаможенной инфраструктуры в условиях парадигмы современной таможенной политики;
- обосновать роль околотаможенной инфраструктуры в системе внешнеторговой деятельности в контексте общефедеральной стратегии социально-экономического развития;
- оценить ресурсный потенциал Южного федерального округа как субъекта Федерации и участника внешнеторговой деятельности;
- разработать алгоритм взаимодействия на транспортно-таможенных модулях внешнеторговых перевозок;
- предложить концептуальное моделирование институциональной инфраструктуры околотаможенной сферы.

Объектом исследования выступает сложившаяся система внешнеторговой деятельности России с учетом региональных особенностей ее институционально-инфраструктурной организации в аспекте включенности страны в комплекс мирохозяйственных связей.

Предметом исследования являются выявленные в процессе либерализации внешнеторговой деятельности и рыночно-институциональной трансформации отечественной экономики преобразования околотаможенной сферы и моделирование адекватной наращиванию региональных конкурентных преимуществ околотаможенной инфраструктуры.

Теоретико-методологическая основа исследования. Исследование базируется на фундаментальных и прикладных трудах отечественных и зарубежных специалистов в области теории развития международных перевозок, международной экономики, теории услуг, региональной экономики, а также представленные в классических и современных работах исследования теоретических и практических проблем развития мирохозяйственных связей и их аспектов, связанных с приоритетными направлениями развития регионов в условиях современной экономики. Используются труды ученых в сфере научного знания о влиянии околотаможенной инфраструктуры на внешнеторговую деятельность.

Работа выполнена в рамках п. **16 «Развитие международной транспортной инфраструктуры и телекоммуникаций, динамика роста и роль в интернационализации мирохозяйственных связей»** и п. **21 «Особенности внешнеэкономической деятельности на уровне предприятий, отраслей и регионов»** паспорта специальностей ВАК России 08.00.14 - мировая экономика.

Инструментарно-методический аппарат исследования включает методы системного подхода к анализу и синтезу больших развивающихся систем, инструментарий логического и сравнительного анализа, классификационные и эвристические модели, комплексный подход к разработке проблем, графической интерпретации, инструментария эволюционной динамики, экспертных оценок, моделирования эко-

номических процессов. Обработка данных проводилась с использованием программных прикладных продуктов Microsoft Office.

Информационно-эмпирической базой исследования послужили законодательные и нормативно-правовые акты Федерального Собрания РФ, Президента и Правительства РФ, министерств и ведомств федерального уровня, результаты работ отечественных и зарубежных авторов в области исследования стран с переходной экономикой, государственного комитета по статистике Российской Федерации, статистические данные Государственного таможенного комитета, Южного таможенного управления, обобщенные в литературе сведения о состоянии транспортной и внешнеэкономической деятельности в России и Южном федеральном округе. Большое место в формировании теоретических и методологических основ работы заняли институциональные и прогнозные разработки органов государственной власти федерального и регионального уровня.

Рабочая гипотеза исследования. Околотаможенная инфраструктура имеет двойственный характер, являясь, с одной стороны, услугой для участников внешнеторговой деятельности, с другой стороны, любое из предприятий этой сферы позиционирует себя как самостоятельный, самодостаточный субъект региональной экономики, расширяющий состав источников: бюджетных поступлений, рабочих мест, современных методов и форм управления транспортом, а также пользователей новейших западных технологий в транспортировке и информационном обеспечении, транслирующих на весь регион опыт применения организационно-технологического потенциала мирового уровня, и таким образом, служащих «локомотивом» прогресса региональной и национальной экономики. Концептуальный подход данного исследования базируется на возможности создания механизма, стимулирующего воздействие околотаможенной инфраструктуры в развитии внешнеторговой деятельности, как России в целом, так и ЮФО, которое благоприятно скажется на улучшении инвестиционного климата в регионе и активной интеграции России в мирохозяйственные связи.

Положения, выносимые на защиту:

1. На современном этапе рыночных институционально-инфраструктурных преобразований внешнеторговой деятельности, осуществляемой полиморфными и многофункциональными субъектами, наиболее результативна модель экспортно-импортного товародвижения, синтезирующая торгово-экономические, финансовые, информационно-консультативные, инструментарно-методические принципы, факторы и критерии создания эффективной околотаможенной инфраструктуры как атрибутивного элемента агрегированной системы внешнеторговой деятельности России. Практическая реализация формирования околотаможенной инфраструктуры позволяет регенерировать транзитный потенциал и конкурентоспособность страны; ее территориальное единство и безопасность; экономический рост и социальное развитие; рост предпринимательской и деловой активности, непосредственно влияющей на качество и уровень жизни населения.

2. Требованиям императивов конструктивности системы внешне-торговой деятельности России - улучшению условий торговли с зарубежными партнерами; стабильности и предсказуемости режима экспорта и импорта; стимулированию притока прямых иностранных инвестиций; поддержке конкурентоспособности российских товаров; эффективному уровню защиты внутреннего рынка и отечественных производителей; индикации пороговых значений потерь времени и нерационального использования материальных финансовых и других ресурсов в ходе таможенной очистки товаров - адекватна модель адаптационно-коммуникационной околотаможенной инфраструктуры, интегрирующая функциональные возможности: перевозчика, таможенного брокера, складской системы.

Данная концептуальная модель алгоритмизирует управление мировыми логистическими цепями поставок путем предоставления полифункциональных транспортно-перевалочных, хранилищно-складских, грузоперерабатывающих и других инфраструктурно-сервисных услуг, что будет способствовать формированию национальных транспортных коридоров с высокими технико-технологическими параметрами, обеспечивающими рациональную интеграцию национальной экономики в глобальную.

3. Околотаможенные транспортные услуги, выполняемые участниками процесса товародвижения, включают: сдачу в аренду или во временное пользование иностранным перевозчикам транспортных средств и транспортного оборудования (суда, самолеты, автомобили, вагоны, контейнеры, поддоны и пр.); перегрузочные операции с грузами при пересечении ими государственной границы в портах, аэропортах, на железнодорожных пограничных станциях, автомобильных пограничных переходах; агентирование иностранных транспортных фирм в стране и отечественных транспортных фирм за рубежом; услуги иностранным авиаперевозчикам в отечественных аэропортах.

Критерии, которым должны отвечать конкурентоспособные на внешнем рынке транспортно-экспедиторские фирмы, следующие: наличие долгосрочной стратегии развития на основе приоритетных направлений транспортно-экспедиторского обслуживания; распределение ресурсов (в том числе инвестиций, высококвалифицированных специалистов, производственных площадей, оборудования и т.п.) и материальных поощрений в зависимости от результатов деятельности и конкурентоспособности отдельных подразделений; участие в межфирменной конкуренции.

4. Экономические условия и хозяйственный режим функционирования складских систем в модели околотаможенной инфраструктуры должны отвечать следующим критериям: площади склада; объему зоны хранения; времени обслуживания одного транспортного средства; уровню обслуживания (отношение количества транспортных средств, обслуживаемых за нормативное время, к общему количеству прибывших транспортных средств); величине очереди транспортных средств; нормативам запасов по номенклатурам грузов; максимально допустимой интенсивности суточного грузопотока; величине приведенных затрат на построение и эксплуатацию склада; расходам на управление складскими процессами; коэффициентам использования площади пола и объема; скорости переработки грузов; уровню механизации и автоматизации; стоимости складирования одной грузоединицы. В зависимости от специфики складских систем, а также направлений их совершенствования используемые для проектирования критерии должны специально корректироваться, так как

ни одна из систем товародвижения не в состоянии одновременно обеспечить и минимум издержек, и высокое качество транспортно-экспедиторского обслуживания. Как правило, чтобы добиться высокого качества, необходимо увеличить издержки (например, эксплуатировать более дорогие, но эффективные транспортные средства, строить крупные товаропроводительные логистические центры). В условиях ограниченных инвестиционных ресурсов отечественных транспортно-экспедиторских компаний и фирм следует идти по пути интеграции этих ресурсов, что необходимо для строительства крупных складских комплексов-терминалов вблизи городов, промышленных центров и мест пересечения границы.

5. Диалектика противоречивого влияния рыночно-институциональных преобразований на эволюционную динамику внешнеторговой деятельности заключается в появлении возможности создания конкурентной среды, стимулирующей научно-технический прогресс, и в несовершенстве алгоритма системы управления рисками, негативно сказывающегося на временных и экономических потерях участников внешнеторговых сделок. Анализ системы управления рисками Южного таможенного управления показал, что 60% рисков связано с представленной информацией, таможенно некачественно оформленной. Активная государственная политика стимулирования создания современного института «таможенного брокера», участвующего в подготовке качественного информационного обеспечения, является императивным фактором демпфирования рисков внешнеторговой деятельности.

6. Основными факторами перспективы развития околотаможенной инфраструктуры являются: возрастающая потребность грузообразующих отраслей народнохозяйственного комплекса во внешнеторговых перевозках, обусловленная активизацией интеграционных процессов, участием России в мировых хозяйственных связях; восстановление в полном объеме транспортно-экономических связей с Закавказьем и регионом зоны Каспийского моря; сооружение транзитного нефтепровода (Тенгиз - Новороссийск); увеличение объемов транзитных грузов из Ирана и Индии с использованием водного пути Астрахань - Азов и железнодорожного пути Махачкала - Ростов-на-Дону (Ново-

российск); увеличение объемов контейнерных перевозок Запад-Россия-Запад; увеличение экспортных перевозок грузов топливно-сырьевой группы в ближайшие 5 лет в 2-4 раза, а импортных - в 1,5-2 раза; трехкратное увеличение грузов по международному транзиту на базе освоения перспективного грузопотока из России на Дунай и Рейн речным транспортом, при согласованных сквозных тарифах и соответствующих европейскому уровню предлагаемых транспортных услуг.

Научная новизна диссертационного исследования заключается в теоретико-методическом обобщении и развитии представлений об эффективности развития околотамуженной инфраструктуры в условиях современной экономики и разработке концептуальной модели формирования околотамуженной инфраструктуры, адекватной геополитическим и природно-хозяйственным особенностям воспроизводственного потенциала Юга России.

Элементы научной новизны состоят в следующем:

1. Предложена авторская категориальная интерпретация понятия «околотамуженная инфраструктура», позволившая произвести концептуальную демаркацию от понятия «тамуженная инфраструктура», существенно углубившая современный понятийно-категориальный аппарат. В наиболее общей теоретико-методологической трактовке «околотамуженная инфраструктура представляет» целостно-агрегированную совокупность материальных, информационных, финансовых систем и видов деятельности, основанных на принципах извлечения прибыли и конкуренции, направленных на обеспечение функционирования тамуженной системы, с одной стороны, и оказание услуг участникам внешнеэкономической деятельности, с другой стороны, путем выполнения функциональных возможностей таких субъектов, как: тамуженный перевозчик, тамуженный брокер, склад временного хранения. Характер отношений тамуженных органов с данными субъектами является административным, отношения с участниками внешнеторговой деятельности носят договорной характер.

2. Выявлена группа системообразующих функций околотамуженной инфраструктуры, дезагрегированных на адаптационно-преобразу-

ющие (внутренние: индикация пороговых значений потерь времени и нерационального использования материальных, финансовых и других ресурсов в ходе таможенной очистки товаров; обеспечение стабильности и гарантированности поступлений в бюджет и др.) и контактно-коммуникационные (внешние: улучшение условий торговли с зарубежными партнерами; обеспечение стабильности и предсказуемости режима экспорта-импорта; предоставление транспортно-перевалочных; инфраструктурно-сервисных и других услуг), что дает возможность методически четко определить механизм воздействия околотаможенной инфраструктуры на национальную экономику и внешнеторговую деятельность страны в условиях экономической глобализации.

3. Проведена типологизация субъектов околотаможенной инфраструктуры по предложенным автором основаниям (подконтрольные таможенным органам и относительно неподконтрольные таможенным органам), а также идентифицированы особенности качества предоставляемых услуг, в связи с чем осуществлена критериальная таксономия качества услуг таможенного брокера (скорость, законность, возможность кредитования клиента, широта спектра дополнительных услуг), перевозчика (мобильность, безопасность, экспорт услуг, снижение издержек и ускорение товародвижения), складской системы (стоимость складирования, пропускная способность, переработка и транспортировка в соответствии с заданной технологической последовательностью и за нормативный промежуток времени). Это позволило разработать направления развития региональной околотаможенной инфраструктуры и условия ее интеграции в мировую хозяйственную инфраструктуру по критерию максимальной социально-экономической эффективности и минимальных денежных и временных затрат.

4. Обоснован организационно-экономический механизм формирования и функционирования околотаможенной инфраструктуры, который позволяет реализовать теоретическую модель и алгоритм создания околотаможенной инфраструктуры, включающий: определение долговременных (стратегических) целей деятельности околотаможенных инфраструктурных центров; выявление сервисных требований участников

внешнеторговой деятельности к оказываемым околотаможенным услугам; анализ конкурентов: оценку сильных и слабых сторон работы околотаможенных центров; разработку функциональных схем стратегии околотаможенной инфраструктуры и ее сопряжение со стратегией внешнеторговой деятельности; выработку сценария построения околотаможенной инфраструктурной системы в соответствии с выбранными целями управления внешнеторговой деятельностью.

5. Предложена к применению в региональной внешнеторговой практике инструментально-методическая версия эффективного взаимодействия субъектов околотаможенной инфраструктуры и участников внешнеэкономической деятельности, основанная на принципах эффекта синергии, путем организации околотаможенного информационного центра (ОИЦ) на базе международной и межотраслевой информации, что позволяет сочетать интересы грузоотправителей, экспедиторов, таможенных органов, участников внешнеторговой деятельности, банкиров, страховых компаний. В рамках функционирования предлагаемых околотаможенных информационных центров обосновано использование арендной и лизинговой формы во взаимоотношениях транспортных терминалов и складских предприятий: складские предприятия сдают терминалам в аренду либо на условиях лизинга часть принадлежащих им складских мощностей; терминалы используют их на основе договора аренды или контракта как со складами, так и соответствующими посредническими предприятиями.

6. В процессе концептуально-методического и расчетно-аналитического исследования внешнеторговой деятельности на территории Южного федерального округа установлены стратегические направления ее институционально-инфраструктурной реструктуризации, стратегифицированные по приоритетным задачам (интеграция деятельности таможенных брокеров, перевозчиков, складов временного хранения; согласование и стабилизация работы различных субъектов внешнеторговой деятельности; создание околотаможенного информационного центра; активное функционирование субтранспортных образований; содействие оптимальному использованию конкурентных преимуществ

региона и т.д.), позволяющим идентифицировать предпосылки формирования и функционирования региональной околотаможенной инфраструктуры мирового уровня и создающим, таким образом, прочную основу для превращения экспорта околотаможенных услуг в один из крупнейших источников дохода страны.

Теоретическая значимость диссертации заключается в разработке категориального аппарата проблемы, отражающей концептуальную схему взаимодействия полиморфных и многофункциональных субъектов внешнеторговой деятельности, позволяющей использовать методический инструментарий формирования модели околотаможенной инфраструктуры; в стратификации приоритетных институционально-инфраструктурных задач реструктуризации региональной внешнеторговой деятельности, а также в возможности применения результатов исследования при подготовке контингента кадрового сопровождения процесса рациональной интеграции национальной экономики в мирохозяйственный комплекс.

Практическая значимость. Обобщения, выводы и основные положения диссертации могут быть использованы государственными органами власти при формировании концепций и программ развития околотаможенной инфраструктуры регионов и интеграции национальной экономики в мирохозяйственные связи.

Отдельные положения и концептуальные решения диссертационного исследования применимы в преподавании и изучении учебных дисциплин «Внешнеторговая политика», «Мировая экономика», «Внешнеэкономическая деятельность предприятия», «Инфраструктура таможенных органов», «Основы таможенного дела»; при подготовке учебников, учебных и методических пособий для студентов, аспирантов, изучающих проблемы внешнеторговой деятельности.

Апробация работы. Основные выводы и результаты исследования докладывались и получили одобрение на научно-практических конференциях, проводившихся в Ростовском государственном экономическом университете «РИНХ», Российской таможенной академии, Северо-Осетинском государственном университете.

Результаты исследования используются в учебном процессе РГЭУ «РИНХ» при чтении дисциплин «Мировая экономика», «Внешнеэкономическая деятельность предприятия», «Инфраструктура таможенных органов», «Основы таможенного дела», при проведении деловой игры «Склад временного хранения».

Концептуальное положение диссертации по организации околотаможенного информационного центра рассмотрено и рекомендовано первым заместителем начальника Южного таможенного управления в качестве инструментарно-методической основы совершенствования функционирования околотаможенной инфраструктуры.

Результаты исследования нашли применение в осуществляемой ЗАО «Юм-Чермет» внешнеторговой деятельности в ходе совершенствования комплексного обслуживания ее участников, что подтверждено официально Генеральным директором ЗАО «Юм-Чермет».

Логическая структура диссертации состоит из введения, трех глав (10 параграфов), заключения, библиографического списка литературы и приложений, общий объем диссертации составляет 210 страниц, включая 28 таблиц, 22 рисунка и библиографический список из 180 наименований.

ВВЕДЕНИЕ

ГЛАВА 1. Теоретическое индикатирование необходимости формирования сферы околотаможенной инфраструктуры.

- 1.1. Сущностно-дефинитивное исследование околотаможенной инфраструктуры.
- 1.2. Экономическое содержание околотаможенных транспортных услуг.
- 1.3. Типологизация складской системы: склады временного хранения.
- 1.4. Классификация и основные характеристики услуг таможенного брокера.

ГЛАВА 2. Теоретико-эмпирическое обоснование институционально-инфраструктурного преобразования внешнеторговой деятельности Юга России путем формирования околотаможенной инфраструктуры.

2.1 Таможенные брокеры как фактор демпфирования рисков внешнеторговой деятельности.

2.2 Мониторинг регионального рынка околотаможенных транспортных услуг.

2.3 Экономические условия и хозяйственный режим функционирования склада временного хранения.

ГЛАВА 3. Модельное формирование институциональной инфраструктуры околотаможенной сферы.

3.1. Создание околотаможенного инфраструктурного центра: содержание, факторы, принципы.

3.2. Преобразование институциональной основы деятельности таможенных брокеров.

3.3. Алгоритм взаимодействий на транспортно-таможенных модулях внешнеторговых перевозок.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ.

Библиографический список.

ПРИЛОЖЕНИЯ.

Публикации. Основные положения диссертационного исследования изложены в 12 публикациях общим объемом 5,5 п.л.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во введении обоснована актуальность темы, сформулирована цель и задачи диссертации, раскрываются положения, выносимые на защиту, показан эвристический потенциал предлагаемого концептуального подхода, теоретическая и практическая значимость, степень апробации работы.

В первой главе - «Теоретическое индикатирование необходимости формирования сферы околотаможенной инфраструктуры» - рассматривается особенность становления и развития инфраструктуры околотаможенной сферы, устанавливается зависимость эффективного развития внешнеторговой деятельности от уровня разви-

тия околотаможенной инфраструктуры, влияние околотаможенной инфраструктуры на социальную обстановку в стране и регионе. При этом подчеркивается тот факт, что само по себе создание околотаможенной инфраструктуры может быть реализовано только через обслуживаемую ею внешнеэкономическую деятельность. Как свидетельствует практика, развитие околотаможенной инфраструктуры, предоставляющей услуги в рамках таможенных правоотношений, обусловлено потребностями рынка, расширением внешнеэкономического оборота.

Под понятием околотаможенной инфраструктуры понимается комплекс, состоящий из таможенного брокера, таможенного перевозчика, складов временного хранения, обслуживающих внешнеторговые операции.

В современных условиях околотаможенная инфраструктура является одним из средств реализации внешнеэкономической политики государства. Чем выше развит уровень околотаможенной инфраструктуры, тем быстрее в регион вкладываются инвестиции, так как увеличивается количество участников внешнеторговой деятельности, ускоряется экономическое развитие, улучшается социально-экономический климат региона.

В работе показано, что развитие околотаможенной инфраструктуры в России началась после 1994 г., когда либерализация внешнеэкономической деятельности стала сдерживаться недостаточно развитыми услугами по таможенному оформлению, международным перевозкам и складированию. Анализ этого периода свидетельствует, что недостаточно высокая квалификация работников, участвующих во внешнеэкономической деятельности, отсутствие профессионально подготовленных кадров в обслуживании процесса товародвижения на мировом уровне привели к большому социально-экономическому ущербу.

Учитывая экономико-географическое положение, а также стратегическую значимость Южного федерального округа, Правительство Российской Федерации приняло в 2001 г. целевую программу развития «Юг России».

На основе проведенного исследования в первой главе автором рассматривается комплекс проблем по формированию и развитию внешнеэкономической деятельности, вопросы развития околотаможенной инфраструктуры, отвечающие требованиям участникам ВЭД. Фрагменталь-

ность околотаможенной инфраструктуры поставила перед участниками ВЭД организационно-экономические задачи по своевременному выполнению своих международных обязательств. В связи с чем актуальной становится проблема формирования ее стратегии. Создание околотаможенной инфраструктуры - важнейшая задача при интегрировании участников ВЭД в мировую товаропроводящую систему. Новый взгляд на развитие околотаможенной инфраструктуры как рыночной составляющей требует фирменного обслуживания по всему комплексу, связанному с таможенным оформлением, транспортным обслуживанием и складским бизнесом.

Востребованными становятся такие направления деятельности, как: формирование целостной системы научно обоснованных предложений по удовлетворению потребностей рынка в околотаможенных услугах и создании крупных предприятий по информационному обслуживанию участников внешнеторговой деятельности по этим вопросам. Реализация данных целей имеет существенное значение для Южного федерального округа, обусловленное стратегическим положением данного региона. Регион не использует свой транзитный потенциал в должной мере. Одной из основных причин является отсутствие развитой околотаможенной инфраструктуры и координация этих видов деятельности между собой, недостаточное развитие научных разработок этих вопросов в теоретических исследованиях.

В первой главе анализируются различные аспекты транспортных услуг как единого элемента обеспечения участников внешнеторговой деятельности. Транспортные услуги выступают в качестве важнейшей основы всей системы международной торговли. Транспортная продукция, рассматриваемая в работе как процесс доставки груза участника внешнеэкономической деятельности, становится неотъемлемой частью коммерческой деятельности. Автором выявлено, что благодаря четкой организации транспортной работы уменьшается срок доставки и складские запасы, снижаются общие затраты на товародвижение. По сырьевым продуктам, которые являются основной экспортной составляющей Южного федерального округа и всей России, затраты на перевозку и складирование достигают 75% конечной цены продукта. Поэтому транспортные услуги являются важнейшим элементом системы

международной специализации и международной торговли. Россия лишилась своих преимуществ в организации международных транспортных перевозок. В предоставлении транспортных услуг преобладают восемь ведущих стран США, Великобритания, ФРГ, Франция и др.

В работе показан атрибутивный характер такого элемента около-таможенной инфраструктуры, как склады временного хранения (СВХ).

Функциональными преимуществами временного хранения в рамках внешнеэкономической деятельности являются: осуществление незамедлительной отгрузки товаров с транспортных средств по прибытии на таможенную территорию; предоставление коммерчески заинтересованным лицам возможности проверить, соответствуют ли ввезенные товары условиям контракта; наличие необходимого товарного запаса для реализации или для накопления транспортной партии.

В целях выявления роли СВХ в обслуживании участников внешнеторговой деятельности и экономической эффективности работы всего около-таможенного комплекса в исследовании произведена группировка СВХ с использованием показателей товарооборота и прибыли, размера торговых площадей, количества обслуживаемых участников внешнеторговой деятельности на базе данных специальных сплошных и выборочных обследований, а также торговых переписей.

В определенной мере распределение СВХ по размеру зависит от типа и объема экспортно-импортных перевозок. В связи с чем становится востребованным решение вопроса об оптимальности размера СВХ. При определенных усилиях участники внешнеторговой деятельности могут обеспечить себе открытие «закрытых» СВХ, но практика хозяйствования свидетельствует в пользу эффективной работы открытых складов временного хранения. Высокая «отдача» товарооборота или прибыли с 1 кв. м. площади (эффект минивации) требует экономии управленческих расходов, направленного отбора ассортимента, индивидуализации работы с каждым участником внешнеторговой деятельности по повышению уровня интенсивности использования своего потенциала.

Уровень концентрации товарооборота на складах Южного федерального округа был рассчитан с помощью кривой Лоренца. Итоги исследования показали, что концентрация СВХ коррелирует с двумя ос-

новными показателями: количеством участников ВЭД и объемом экспортно-импортного товарооборота. Наибольшее количество складов временного хранения сосредоточено на территориях, обслуживаемых Новороссийской, Ростовской и Нижневолжской таможнями.

Существует организационно-техническая проблема специализации и унификации СВХ. Она имеет два аспекта: определение типа склада необходимого участнику внешнеторговой деятельности и выбор типа склада обеспечивающего более высокую эффективность владельцу склада. Вместе с тем это связано с товарной направленностью грузопотоков, сосредоточенных в разных таможнях. Многие из них специализированы по определенным товарным группам, что влияет на уровень специализации СВХ.

В процессе дальнейшего анализа составлялись группировки СВХ по их территориальному размещению, а также исследовалась технология и затраты участников ВЭД на содержание товаров и транспортных средств на этих складах. Выявлено, что, начиная с 2000 года, имеет место снижение количества СВХ по всем таможням Южного федерального округа. Это объясняется изменением структуры экспортно-импортных операций. Удельный вес импорта с 54% в 1999 г. уменьшился до 25% в 2003 г., а следовательно, потребность в складировании импортных товаров снизилась.

Подавляющее число задач, связанных с внешнеэкономическими товарными потоками, имеет долгосрочный характер развития и решается в условиях существующей неопределенности. Поэтому необходимость оценки рисков приобретает особо важное значение. Основным средством уменьшения ущерба, а также средством противодействия рискам является адекватное им резервирование, прежде всего, складских площадей и транспортных средств.

Во второй главе - «Теоретико-эмпирическое обоснование институционально-инфраструктурного преобразования внешнеторговой деятельности Юга России путем формирования околотаможенной инфраструктуры» - раскрывается природа и роль элементов инфраструктуры околотаможенной сферы.

В работе проанализирована деятельность института таможенного брокера на примере Южного федерального округа. Показано,

что услугами таможенных брокеров в основном пользовались мелкие участники внешнеэкономической деятельности, у которых стоимость одной грузовой таможенной декларации (ГТД) невелика. Выявлена обратная зависимость: чем крупнее участник внешнеэкономической деятельности, тем реже он пользуется услугами независимых брокеров. Это объясняется целесообразностью иметь в структуре управления отдел внешнеэкономической деятельности и штатных декларантов или возможностью открытия собственной брокерской конторы.

На ряде примеров показано¹, что за период до 01.01.2004 г. в связи с высокой суммой обеспечения (определенной в 2001 г. в 20 млн. руб. или около 700 тыс. дол. США) большинство таможенных брокеров имело тенденцию к декларированию товаров в качестве «черных брокеров».

Среди основных перспективных направлений совершенствования работы таможенных брокеров автор считает целесообразным выделить: во-первых, нормативную деятельность. В работе обоснована необходимость пересмотра ряда вопросов, отраженных в действующих нормативных документах, в частности, в новом Таможенном кодексе РФ, регламентирующим порядок включения в реестр и контроля за деятельностью таможенного брокера со стороны таможенных органов и, в первую очередь, - вопросов согласования и принятия решения о выдаче заявителям по вопросу включения в реестр, определения реальной меры ответственности таможенных брокеров перед таможенными органами, расчета суммы обеспечения выполнения обязательств таможенных брокеров перед таможенными органами.

Во-вторых, совершенствование технологии деятельности таможенных брокеров. Развитие реальных конкурентных преимуществ института таможенных брокеров относительно лиц, имеющих право самостоятельно декларировать товары и транспортные средства, предполагает: использование таможенным брокером технологий таможенно-го оформления, ориентированных на применение прогрессивных ав-

¹ Обеспечение обязательств таможенных брокеров перед таможенными органами по состоянию на 15.03.2003 г. составило около 180 млн. руб. Организации, подавшие заявления на лицензии предоставили обеспечение выполнения обязательств на идентичную сумму. При этом соотношении использующих видов обеспечения за 2003 г. было по: депозитам – 50,5%, залог – 13,7%, банковским гарантиям – 35,5%, поручительству – 0,4%.

томатизированных систем и упрощение отдельных этапов таможенного оформления; создание реального преимущественного права первоочередного таможенного оформления для таможенного брокера и принятие мер по борьбе с нелегальным бизнесом; допуск таможенных брокеров к отдельным разделам информационных сетей таможенных органов; работа по обеспечению унифицированной системы учета и представления отчетности таможенного брокера; работу со специалистами по таможенному оформлению.

В-третьих, работу с общественными объединениями рынка таможенных услуг. Конструктивное взаимодействие таможенных органов с Национальной ассоциацией таможенных брокеров, как считает автор, это дополнительная возможность влияния на процесс становления и развития не только института таможенных брокеров, но и всего рынка таможенных услуг.

Особое место в этой работе отводится вопросу создания реальных преимуществ деятельности таможенных брокеров при таможенном оформлении. Управление таможенных режимов, учитывая перспективу партнерских отношений с указанным профессиональным некоммерческим объединением, считает необходимым создание преимуществ тем участникам внешнеэкономической деятельности, которые производят таможенное оформление через таможенных брокеров, являющихся членами Национальной ассоциации таможенных брокеров.

В диссертационной работе выявлена необходимость производить оценку работы брокера несколькими показателями. Так, показано, что доля грузовой таможенной декларации (ГТД), оформленная таможенными брокерами, имеет интервал изменений: от 31% в 2000 г. до 34% в 2003 г.

Наряду с показателем количества оформленных ГТД, следует использовать показатель стоимости оформленных товаров, по которому до 75% стоимости экспортно-импортных товаров оформляется таможенными брокерами. Это объясняется тем, что стоимость одной ГТД колеблется в интервале от 455 дол. в Ростовской таможне до 1078 тыс. дол. в Туапсинской, Новороссийской таможнях.

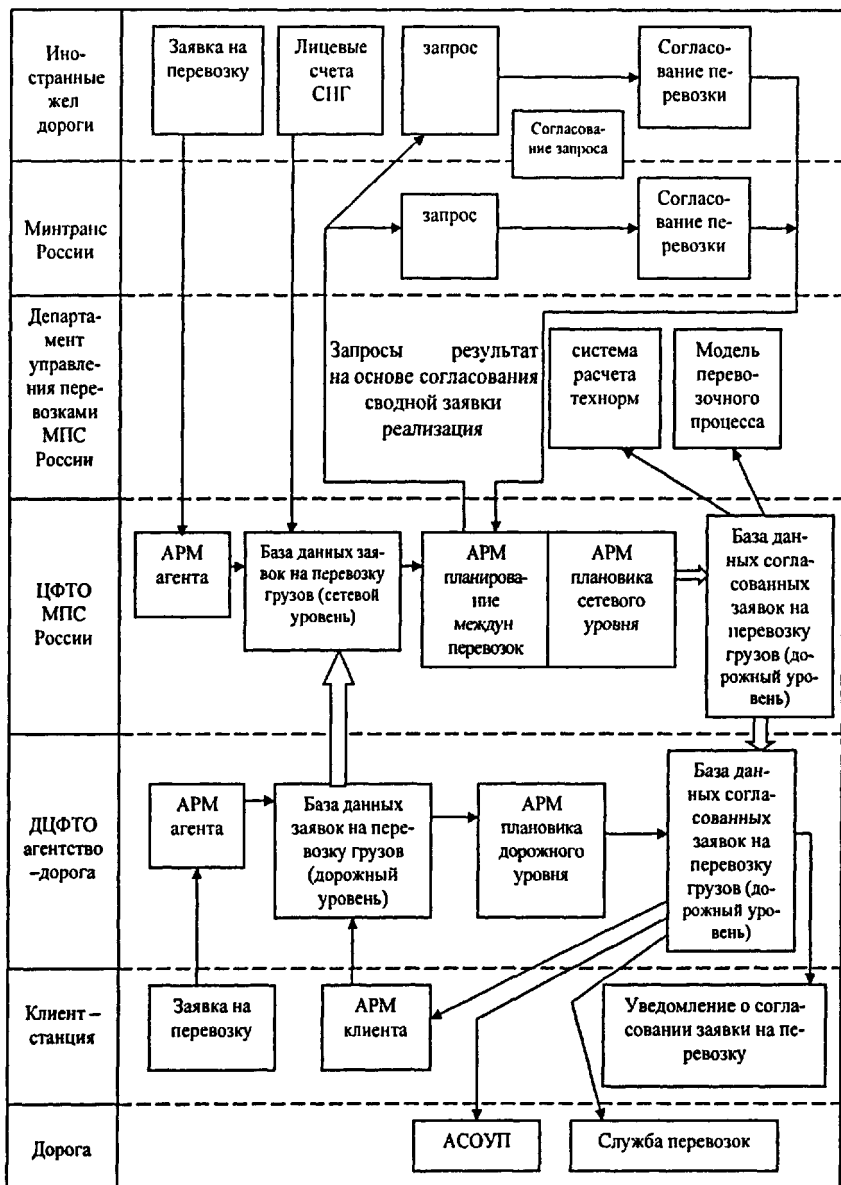


Рис. 1. Схема планирования перевозок внешнеторговых грузов с учетом полиморфности информационных потоков¹

¹ Составлено автором на базе эмпирических исследований

В работе реализован комплексный подход к анализу функционирования околотаможенной инфраструктуры. Так, в частности, процесс внешней торговли атрибутивно содержит фазу документального оформления (таможенные брокеры) и фазу физического перемещения товаров в пространстве (транспорт). Участники внешнеторговой деятельности как субъекты отношений в процессе своей деятельности пользуются услугами и брокеров, и транспортных организаций.

Автором транспортные рынки понимаются в виде определенных направлений, как внутри стран, так и за их пределами, которые включают ряд международных магистралей. Типичными представителями - «рынками направлений» - являются грузовые линии морского судоходства, железнодорожные и автомобильные дороги, связывающие между собой в большинстве случаев региональные рынки нескольких стран.

Таблица 1 - Удельный вес видов транспорта, участвующих в перемещении товаров во внутренней и внешней торговле РФ в 2003 г.¹

Виды магистрального транспорта	Международные перевозки	Грузооборот по видам транспорта		Удельный вес Юга России в РФ, %
		Российская Федерация, %	Юг России, %	
Железнодорожный	59,4	86,5	59,4	5,8
Автомобильный	7,1	1,5	3,3	19,1
Морской и речной	33,4	11,9	37,2	43,3
Воздушный	0,1	0,1	0,1	3,7
Всего	100,0	100,0	100,0	8,4

Среди грузов, перевозимых российским морским флотом, доминируют сырьевые товары: нефть и нефтепродукты (80% этих грузов во внешней торговле России перевозится морским транспортом), уголь, руда, металлы, лес, зерно. Доля продукции машиностроения относительно невелика и имеет место в основном при импорте. Доля иностранных фрахтователей в общем объеме внешнеторговых перевозок России составила 93,8%, тогда как отечественные экспортно-импортные грузы составляют всего 6,2%.

¹ Таблица составлена автором

Несмотря на лидирующее положение железнодорожного транспорта, за последние годы на железных дорогах наблюдается спад перевозок и падение производительности труда. Неудовлетворительно используется подвижной состав, замедлился оборот грузовых вагонов, повысилась аварийность, резко возросли тарифы. На этом фоне происходит реформирование системы МПС и создание на его базе ОАО «Российские железные дороги».

В работе отмечается необходимость учета двойственного характера при анализе организации функционирования железнодорожного транспорта. Первая сторона связана с решением широкого круга задач по непосредственной организации перевозочного процесса. Вторая сторона связана с реализацией межотраслевых технологических связей и правовых отношений железнодорожного транспорта с предприятиями различных форм собственности, а также с другими видами транспорта.

Для обеспечения внешнеэкономических связей и развития международной торговли возникает необходимость в создании надежных транспортных связей, обеспечивающих своевременную и сохранную доставку товаров, беспрепятственную передачу грузов на государственных границах и обеспечение качества сланного к перевозке груза.

Учитывая сложности с фрахтом и таможенным оформлением, автор рекомендует участникам внешнеэкономического комплекса шире использовать институт посредников. Это во многом облегчит взаимодействие с таможенными органами, подготовку грузов к перевозке, осуществление самой транспортировки, а также их взаимоотношений с портом и судовладельцами.

Автор придерживается расширительной трактовки участия автомобильного транспорта в перевозке внешнеторговых грузов, поскольку все грузы прежде чем попасть в вагон или на судно при экспорте, или из этих транспортных средств при импорте, перемещаются автомобильным транспортом, что усложняет стыковку между перевозчиками, таможенными органами и участниками ВЭД. Это позволяет усилить обоснование необходимости создания соответствующих институтов в виде сети центров околотаможенного обслуживания.

Мировым авиационным перевозкам принадлежит важное место в системе товародвижения. Современный этап их развития характеризуется постоянным увеличением их объемов: прирост международных воздушных перевозок по земному шару составляет 5-6%, что не характерно для Южного федерального округа.

Как свидетельствует современная практика организации международных воздушных перевозок, в том числе и в России: авиакомпании предпочитают взаимодействовать с клиентами через транспортно-экспедиторские компании, что отчасти подтверждает ведущий тезис автора о целесообразности расширения института посредников.

В третьей главе - «Модельное формирование институциональной инфраструктуры околотаможенной сферы» - рассматриваются вопросы взаимодействия участников процесса таможенного оформления и перемещения товаров в международной торговле и обосновывается необходимость и возможность создания околотаможенного инфраструктурного центра.

В процессе исследования автором выявлены проблемы, возникающие при создании систем товародвижения в международном масштабе: регулирование и упрощение таможенных и технологических процедур при переходе материальных потоков через границы; учет качественных показателей при обеспечении сохранности грузов; расчет экономического эффекта от выбора разных систем товародвижения; исчисление инвестиций, связанных с управлением материальными и информационными потоками, в околотаможенную инфраструктуру; ориентация на свободные рыночные отношения в сфере околотаможенных услуг.

Международный товарный рынок многономенклатурной продукции требует создания в России сети региональных промежуточных центров, которые уже созданы и успешно функционируют в различных странах (регионах).

Организация таких центров при построении международных товаропроводящих сетей требует решения ряда вопросов по следующим направлениям: создание свободного рынка перевозок, не ограниченного в отношении его вместимости и нагрузки; применение «плавающих

тарифов», рекомендуемых органами Европейского Союза; либерализация транспортных и таможенных процедур при переходе грузов через границы; согласование провозной способности магистрального транспорта и производительности железнодорожных станций и складов временного хранения; развитие услуг в сфере перевозок грузов, в том числе при комиссовании, упаковке, маркировке, хранении, формировании заказов и т.п.; соблюдение правил требуемых стандартов, обязательных для участников внешнеторговой деятельности.

Современная система околотаможенного обслуживания участников внешнеторговой деятельности децентрализована и рассредоточена по службам и звеньям таможенных материальных, транспортных и денежных потоков, что приводит к сбоям в общей схеме международных торговых потоков.

Применение околотаможенных инфраструктурных центров направлено на совершенствование внешнеэкономической деятельности, сокращение управленческих расходов участников внешнеторговой деятельности, улучшение организации труда, сокращение потерь времени при выполнении работ по таможенной очистке, транспортировке и складированию при экспортно-импортных операциях и как итог - на повышение общей результативности организации внешнеэкономической деятельности. Таким образом, интеграция околотаможенной инфраструктуры непосредственно связана с решением главной задачи повышения эффективности работы внешнеэкономического комплекса региона и страны. В работе систематизированы уровни интеграции целей организаций внешнеторговой деятельности и околотаможенного инфраструктурного центра (таблица 2).

В качестве стратегических и тактических целей применения системы околотаможенного инфраструктурного обслуживания выступают конкретные цели организации внешнеэкономической деятельности. Создание околотаможенных инфраструктурных центров на базе системного анализа позволяет решать многие задачи внешнеторгового обслуживания более эффективно.

Таблица 2 - Интеграция целей организации внешнеторговой деятельности околотаможенного инфраструктурного центра

Цели предприятий и организаций внешнеторговой деятельности	Цели околотаможенного инфраструктурного центра
1	2
Управление внешнеэкономической организацией и планированием ее деятельности	
Разработка стратегии развития организации ВЭД	Создание стратегических преимуществ осуществления экспортно-импортными операциями для участников ВЭД
Обеспечение эффективного управления процессов товародвижения	Интеграция различных сфер внешнеэкономической деятельности (таможенные брокеры, таможенные перевозчики, СВХ)
Эффективное управление затратами на экспортно-импортные операции	Обеспечение стратегических направлений решения задач по перемещению экспортно-импортных грузов с целью минимизации затрат участников ВЭД
Управление внешнеторговыми потоками и их планирование	
Эффективное планирование и управление финансами	Определение и выбор альтернативных источников финансирования
Эффективное планирование и управление заготовкой, распределением и сбытом продукции	Разработка сценариев материально-технического обеспечения
Эффективность маркетинга	Согласование и стабилизация работы различных сфер деятельности организаций ВЭД
Управление транспортным обслуживанием, таможенной очисткой и их планирование	
Эффективное планирование работы транспорта	Поиск и обеспечение потенциала гибкости транспортного обслуживания
Эффективное управление складским хозяйством	Соблюдение точности управления заказами и распределительными системами

Основной целью с точки зрения взаимодействия систем при управлении внешнеторговыми потоками являются: характер и величина затрат, направляемых для осуществления процессов и отражающих как степень взаимодействия, так и фактор получаемой экономии. В этой связи построение околотаможенного инфраструктурного комплекса позволяет усиливать взаимодействие всех звеньев, предметов и систем внешнеторговых потоков, зависит от характера и размещения организации ВЭД, видов экспортно-импортных товаров, размещения

Таблица составлена автором

международных рынков сбыта и потребления, а также тех таможенных ограничений, в рамках которых реализуется данная деятельность.

В заключении сформулированы основные положения и выводы, а также рекомендации автора, вытекающие из разработки данной проблемы.

По теме диссертационного исследования автором опубликованы следующие работы:

1. Асеев, И.В. Современное состояние транспортной инфраструктуры внешнеторговых перевозок России /И.В. Асеев // Материалы научно-практической конференции студентов, слушателей и молодых ученых. - Ростов-на-Дону: РГЭА. 1999. - 12,5/0,2 п.л.

2. Асеев, И.В. Гуренко, Д.В. Перспективы вступления России в ВТО /И.В. Асеев, Д.В. Гуренко// Таможенная политика в условиях трансформации рыночной экономики: Межвузовский сборник научных трудов студентов, слушателей и молодых ученых. - Ростов-на-Дону: РГЭА. 1999.-14,5/0,1 /0,05 п.л.

3. Асеев, И.В. Таможенный брокер в системе внешнеэкономических отношений. /И.В. Асеев// Экология и экономика: региональные проблемы перехода к устойчивому развитию. Взгляд в XXI в. Межвузовский сборник трудов студентов и молодых ученых. Владикавказ: СОГУ. 2000. -10,7/0,3 п.л.

4. Асеев, И.В. К проблемам функционирования института таможенного брокера./И.В. Асеев //Инфраструктура рынка: проблемы и перспективы: Ученые записки. Выпуск 5. - Ростов-на-Дону: РГЭА. 2000.-10,0/0,4 п.л.

5. Асеев, И.В. Транспортные коридоры Южного федерального округа, как элемент околотаможенной инфраструктуры /И.В. Асеев// Таможня: история, теория, практика. Выпуск IX. Часть II.: Материалы конференции «Неделя науки» - Ростов-на-Дону: РГЭУ «РИНХ». 2001. -8,5/0,5 п.л.

6. Асеев,И.В. Роль таможенной инфраструктуры в организации и осуществлении таможенного дела /И.В. Асеев// Инфраструк-

тура рынка: проблемы и перспективы: Ученые записки. Выпуск 6. - Ростов-на-Дону: РГЭА, 2001.-15,5/0,5 п.л.

7. Асеев, И.В. Развитие околотаможенной сферы услуг по складированию товаров и транспортных средств участников внешнеэкономической деятельности. /И.В. Асеев//Межвузовский сборник трудов студентов и молодых ученых. Ростов-на-Дону: РГЭА. 2001.-10,0/0,3 п.л.

8. Асеев, И.В. Развитие околотаможенной инфраструктуры /И.В. Асеев// Межвузовский сборник трудов студентов и молодых ученых. Ростов-на-Дону: РГЭУ «РИНХ», 2002. - 10,4/0,3 п.л.

9. Асеев, И.В. Оценка и прогнозирование регионального рынка околотаможенных транспортных услуг./И.В. Асеев //Таможенная политика в условиях трансформации рыночной экономики: Межвузовский сборник трудов студентов и молодых ученых. Ростов-на-Дону: РГЭУ «РИНХ», 2002. - 15,8/0,8 п.л.

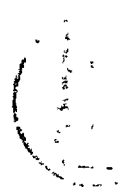
10. Асеев, И.В. Перспективы развития региональной транспортной инфраструктуры юга России /И.В. Асеев//Становление и развитие современного российского таможенного дела»: Межвузовский сборник трудов студентов и молодых ученых. Белгород: БУПК, 2002.- 9,5/0,8 п.л.

11. Асеев, И.В. Околотаможенная инфраструктура как элемент внешнеторговых связей /И.В. Асеев// Инфраструктурное обеспечение коммерческой деятельности предприятий: Материалы международной научно-практической конференции студентов, молодых ученых, аспирантов, преподавателей. Ростов-на-Дону- РГЭУ «РИНХ». 2003. - 12,5/0,2 п.л.

12. Асеев, И.В. Теоретические основы инфраструктурного обеспечения внешнеэкономической деятельности /И.В. Асеев // Современные аспекты экономики. - Санкт-Петербург: СПб. № 9(37). 2004. - 16,8/0,7 п.л.

Изд. № 95/6906. Подписано к печати 08.04.05. Объем 1,2 уч.-изд. л.
Печать офсетная. Бумага офсетная. Гарнитура «Таймс». Формат 60х84/16.
Заказ № 54. Тираж 120 экз. «С» 95.

344002, г. Ростов-на-Дону, ул. Б. Садовая, 69. РГЭУ (РИНХ). Издательство.
Отпечатано в ООП Издательства РГЭУ (РИНХ).



07 11 2005

3042