

ЮЖНОЕ ПРИМОРЬЕ В КОНЦЕПЦИИ ТАМОЖЕННОЙ ИНТЕГРАЦИИ И ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

В.А. Останин

Российская таможенная академия, Владивостокский филиал,
г. Владивосток, Россия

АННОТАЦИЯ

Рассмотрены экономические проблемы и юридические коллизии формирования в Южном Приморье территорий опережающего развития в концепции таможенной интеграции и экономического сотрудничества.

Становление и развитие инициированным Правительством Российской Федерации концепции Свободного порта Владивосток требует разработки и принятия ряда дополнительных правовых актов. Сама концепция формирования территории опережающего развития на Юге Приморского края нуждается в более детальном уточнении и дальнейшей проработке. Основная проблема привлечения иностранных и отечественных инвестиций сводится в недостаточной мотивированности будущих потенциальных инвесторов.

Уделено внимание необходимости разработки особых таможенных процедур, осуществление которых позволило бы существенно снизить издержки участников внешнеэкономической деятельности и одновременно снизить таможенные риски для добросовестных участников внешнеэкономической деятельности.

1. Развитие территории Южного Приморья как территории социально-экономического развития с приданием этому процессу статуса, опережающего объективно полагает формирование очередного в Российской Федерации очередного полюса и центра роста в региональном развитии. Это объективно предполагает формирование субъектов, которые должны стать адресными реципиентами будущих финансовых и иных инвестиционных ресурсов. В формируемом новом социально-экономическом пространстве эти территории могут быть представлены экономическими ареалами, или полюсами, и центрами опережающего социально-экономического развития, что вполне соответствует теоретическим воззрениям Н.Н. Колосовского и Ф. Перу.

Особая роль подобных полюсов и центров социально-экономического опережающего развития видится в создании дополнительных комплементарных мультипликативных эффектов как в области экономики, так и в областях науки, культуры, социальной устойчивости региона и всего общества. Существенно важным в этих моделях является то, чтобы выявить стратегические отрасли, которые бы в максимальной степени обеспечили бы формирование вертикальных, горизонтальных технологических, финансовых потоков, замыкающихся на регион Южного Приморья. В любом случае в регионе Южного Приморья следует выделить своего рода финансовый, логистические и иные центры, которые следовало бы формировать как центры, как полюсы развития региона. Последнее предопределяет особую ценность развития региона, обеспечив сопряженное с процессами материального воспроизводства, процессами накопления, распределения материальных, трудовых, интеллектуальных и, что наиболее важно, финансовых ресурсов. Если территория претендует на центр, полюс опережающего развития, то следует на этих территориях выстроить в перспективе все отраслевые базовые структуры, объединенные в целостные уровни пространственной иерархии по размерам и точкам ареалов мультипликативного и комплементарного влияния на общий результат. Например, если финансовый центр будет размещен в Москве, то эти мультипликативные эффекты будут сведены к нулю.

2. Следует более углубленно проработать модель территории опережающего социально-экономического развития в концепции развития региона – Дальневосточного Федерального округа. Следует более корректно определить конкурентные преимущества территории с позиций пространственной экономики. Найти корректные ответы на вопрос – какие пространственные или иные преимущества могут стать действительными факторами в опережающем социально-экономическом развитии конкретной территории. При этом следует понимать, что эта конкуренция в первую очередь есть конкуренция за ограниченные инвестиционные ресурсы как резидентов, так и нерезидентов. Можно утверждать, что в настоящее время каждый регион России включился в той или иной степени в борьбу за привлечение ресурсов, извлекая из каждой территории, региона в максимальной мере свое специфические конкурентные преимущества. Экономическая активность всегда протекала в дискретном, а не в континуальном пространстве, т.е. в виде локализованных полюсов, центров роста и развития. Следует окончательно отказаться от концепции континуального, равномерно распределяемого по ресурсам территориального развития, особенно после исследований таких видных ученых, как Тюнена,

Лаллана, Коля, Гранберга и других. Опыт СССР выявил громадный стратегический эффект метода концентрации ресурсов в опорных центрах, полюсах развития, благодаря которому были созданы Урало-Кузнецкий комбинат, заводы-гиганты, вокруг которых были сформированы моногорода, переходе к моделям территориально-производственного комплекса. Практика экономического строительства в бывшем СССР убедительно показала принципиальное значение поляризованного экономического роста и его важность для развития территории, региона с целью его оптимизации. [см. 2, 6-7].

3. Концепция теории опережающего развития есть дальнейшее логическое развитие теории территориально-производственных комплексов (Н.Н. Колосовский), теории полюсов роста (Ф. Перру). Уже в середине прошлого столетия на основе исходной модели статичного межотраслевого баланса В.В. Леонтьева теория полюсов роста позволила математически формализовать мультипликационные и комплементарные эффекты, объективно сопровождающие рост производства в отдельных отраслях, на территориях и народном хозяйстве в целом. Было теоретически обосновано тезис о том, что принцип учета всех межотраслевых связей в полисе роста будет способствовать росту всей экономике. Работы последних лет, которые уже связаны с моделями экономической динамики исходят из моделей сбалансированного экономического роста Харрода-Домара, моделей Хартмана-Шеклери, а также моделей несбалансированного роста Хиршмана. Однако, как нам представляется, уже изначально современные модели опережающего развития территорий являются моделями несбалансированного роста национальной экономики и её регионов. Проблема сбалансированности должны решаться уже на основе иных моделей бюджетного уравнивания, за счет дополнительного перераспределения финансовых ресурсов отстающим в социально-экономическом развитии депрессивным регионам. Эта внутренне присущая противоречивость модели опережающего социально-экономического развития территории есть отражение, проявление предметного диалектического противоречия развития вообще. Законом развития следует считать не форму его равномерного и равнопространственного развития, а форму неравномерного в пространстве и времени развития территорий. Как отмечает по данной теоретической и эмпирической проблеме А.С. Ахиезер, развитие, поляризация роста следует понимать, как отражение двуединого характера процесса общественного развития. Это есть не два взаимодействующих процесса, а две стороны одного и того же процесса. Центры развития также нуждаются в периферии, как и периферия в развитии полюсов роста, развитии ведущих центров. Эти стороны не равноправны, не симметричны. Всегда обнаруживается доминирование ведущих центров, их направляющая и организующая роль по причине, что именно они становятся опорными точками роста и развития территорий. [см. 2, 178-179].

Вместе с тем при разработке теоретической модели территории опережающего развития сложно согласиться с утверждением Ахиезера А.С. и Кочеткова в части детерминированности уровня развития центрами управления и производства информации, темпами развития общества. Здесь явно обнаруживается недопустимый механический детерминизм. [1]

4. В основе модели опережающего социально-экономического развития юга Дальневосточного Федерального округа лежит основная концептуальная идея, реализация которой позволит в максимальной степени извлечь конкурентные преимущества территории, т.е. разработка территориальной парадигмы. Это позволит в дальнейшем сформировать адекватный стратегически целям развития страны формирование производительного, социально-экономического, культурного ландшафта. Безусловно, на формирование соответствующей территориальной парадигмы оказывает влияние наличие потенциала региона и его оценка. Таким образом задача может быть сведена к оценке интегрального ресурсного потенциала территории, в том числе, финансового, демографического, природно-ландшафтного, агроресурсного, морских биоресурсов, природно-климатических, лесных, транспортной инфраструктуры, близости к пограничным территориям и т.д.

Отдельной проблемой стоит задача перспективного развития территории в свете стратегических глобальных интересов государства. Все эти факторы имеют право претендовать на статусные факторы, которые сформируют конкурентные преимущества территории юга Дальнего Востока. Следует отметить, что подобными факторами в большей или меньшей мере располагают и иные регионы страны, в том числе, территории Хабаровского края, Еврейской автономной области, территории Иркутской области, Бурятии, Сахалина, Камчатки, Чукотки, Магаданской области. Но остается открытым вопрос, какие факторы могут обеспечить опережающее развитие территорий юга Дальневосточного федерального округа? Тем более вышеотмеченные территории также располагают как относительными, так и абсолютными конкурентными преимуществами, позволяющие извлекать природную ренту. Например, добыча золота в Магаданской области, или алмазов в Якутии. В конкуренции в данных сферах Приморский край никогда по определению не может стать территорией опережающего развития, в силу отсутствия подобного ресурсного потенциала. Повторение как мантры о наличие ресурсов на территории в Приморском крае, есть скорее пожелания из сферы утопического. Тем не менее мы можем выделить следующие факторы, которые могут стать локомотивом опережающего развития территории. Первый по значению и доступности лежит в географическом ландшафте и выходом на северо-восточные территории Китая. Приморский край располагает незамерзающими удобными бухтами с выходом на транссибирскую железнодорожную магистраль. Именно заинтересованность северо-восточных территорий Китая в получении доступа к морским портам и Транссибирской магистрали дает

основания для прогнозов в формировании стабильной грузовой базы на долгосрочную перспективу. Для этого следует активизировать проекты Международных транспортных коридоров, органически вписывая в этот мегапроект иные проекты пока регионального уровня, например коридоры Приморье-1 (Харбин-Гродеково-Владивосток-Находка-Восточный-порты АТР) и Приморье-2 (Хунчунь-Краскино-Посыет-Зарубино-порты АТР). Их включенность в настоящее время в федеральную целевую программу «Развитие транспортной системы РФ» есть уже дополнительный фактор, который усилит конкурентные преимущества юга Дальневосточного Федерального округа как территории опережающего социально-экономического развития. Сама организация международных транспортных коридоров станет первым этапом в создании нового «Шелкового пути», формируя одновременно целостную Азиатско-Тихоокеанскую инфраструктуру нового качества. Развитие транспорта играло и будет продолжать оказывать существенное влияние на социально-экономическое развитие Дальневосточного Федерального округа. Удельный вес транспортных услуг в Валовом региональном продукте Дальнего Востока составляет 11%, хотя в среднем по Российской Федерации его доля не превышает 7 процентов. В Приморском и Хабаровском краях его доля еще выше (14 %), в Байкальском регионе доходит до 20 процентов. Эти цифры уже невозможно игнорировать. Факторами, которые способны обеспечить опережающее социально-экономическое развитие региона, становятся формирующиеся транспортные коридоры. Удовлетворение спроса на грузовые перевозки со стороны потенциальных участников внешнеэкономической деятельности может быть удовлетворен, если будут осуществлены крупные инвестиции в создание международного транспортного узла, мультимодальных терминалов мирового уровня с развитыми логистическими центрами на территории Приморского края.

Следовательно, для решения подобных задач уже недостаточно видеть корень проблем в недостатках региональных ресурсов. Регион по определению не в состоянии решить задачи подобного уровня и масштабов. Для этого необходимо пересмотреть федеральную программу развития транспорта в РФ, уточнив её со стороны ресурсов, сроков, исполнителей. Надежда на инвестиции в инфраструктурные проекты со стороны иностранных инвесторов есть очередная иллюзия утопистов как на уровне федерального центра, так на региональном уровне.

Одновременно можно сделать важный вывод относительно того, что именно инвестиции в развитие транспорта в ДФО позволит обеспечить социально-экономическое развитие Дальнего Востока. Следует осознать важную тенденцию в модели регионального развития. Не обеспечив приоритетное опережающее развитие транспорта на Дальнем Востоке, не придав этому направлению статус опережающего по отношению к другим сферам и отраслям, территории Дальнего Востока и Сибири будут закономерно отставать в своём развитии от западных областей, что в конечном счете приведет этот регион в утрате, потере самого ключевого потенциала развития любой территории – населению региона.

5. Следующий ресурс, который способен реально обеспечить опережающее социально-экономическое развитие территорий Юга Дальневосточного Федерального округа, -- административный ресурс. Независимо от политического устройства, рыночной или плановой ориентации в ведении хозяйства плановость находит свои формы реализации в жёстком административном планировании либо в мягком индикативном. Реализуя свою социально-экономическую политику центральная власть в лице федерального центра определяет приоритеты, утверждая программы развития территорий, отраслей, наделяя при этом регионы финансовыми и иными ресурсами. Эта сфера уже принадлежит области внутренней социально-экономической политики.

Пример современной российской действительности в очередной раз свидетельствует о мощной концентрации в руках федерального центра административных, политических и хозяйственно-управленческих функций. Роль государства на перераспределительные процессы в обществе остается огромной, что обеспечивает власти быть активной доминантой в экономике страны. Если принять известно выражение в качестве некоторой политэкономической аксиомы о том, что политика есть концентрированное выражение экономики, то именно политика, реализуемая и воплощаемая на территории, становится важнейшим фактором её развития. В этом отношении Россия резко отличается от США, что следует в теории опережающего социально-экономического развития территории принимать данное положение как факт. Сами по себе территории Российской Федерации обладают собственными источниками инвестиционного развития. Последние могут быть как частными, так и принадлежать органам публичной власти – муниципалитетам и субъектам федерации. Однако субъекты федерации Дальневосточного Федерального округа никогда не смогут выделить достаточно финансовых ресурсов для реализации инвестиционных мегапроектов. Это может быть посылно только аллокацией ресурсов. Следовательно, логично следует вывод, та территория приобретает статус опережающего социально-экономического развития, руководство которой на специфическом политическом рынке выиграло в конкурентной борьбе за включение своей территории в соответствующие федеральные программы с наделением ресурсами федерального центра для развития территории.

6. Такое наделение территорий особым статусом позволяет ей получать некоторые преференции для участников хозяйственной деятельности. Так, юг Приморского края был объявлен зоной «свободного порта». Это дает территории некоторые права на налоговые и таможенные преференции, которые другим территориям не предоставляются. История «порто-франко» на Дальнем Востоке не была однозначно положительно

оцениваемой, хотя позволила решить некоторые задачи и проблемы, вызванные оторванностью территории в начале прошлого столетия. Сам по себе «свободный порт» обозначает приморскую гавань, свободную от уплаты таможенных пошлин, порт, принимающий импортные и экспортные товары и услуги без уплаты тарифов и налогов. Цель подобного таможенного режима в создании преференций участникам внешней торговли в форме использования складских помещений, а также иных разрешенных операций. Однако если обратиться к основному действующему таможенному документу -- Таможенному кодексу таможенного союза, то мы не можем обнаружить отмеченного таможенного режима, в соответствии с которым должны осуществляться операции таможенного контроля на территории России, что одновременно означает, и на территории таможенного союза. Мы скорее отмечаем ситуацию, когда непроработанная на высшем правительственном уровне концепция получает свое воплощение в моделях, присваивая им термины исторически нагруженные иными смыслами. Как в теории нечёткость терминов порождает путаницу, так и введение в таможенную практику неотработанных и противоречащих Таможенному кодексу таможенного союза режимов способно привести к таможенным правовым коллизиям.

Преследование цели освобождения от некоторых таможенных обязательств на территории «свободного порта» в части упрощения таможенных процедур не должно привести к потере качества самого таможенного контроля. Последнее способно привести к рискам, особенно если применяется таможенные процедуры выпуска для внутреннего потребления. В любом случае зоны таможенного контроля не могут отменяться, к которым в соответствии с Таможенным кодексом относятся места перемещения товаров через таможенную границу, территории складов временного хранения, таможенных складов, магазинов беспошлинной торговли и иные места, которые определяются законодательствами государств – членов таможенного союза. От таможенного досмотра могут освобождаться только иностранные военные корабли, боевые воздушные суда и военная техника, которая следует своим ходом, а также иное военное имущество, которое согласно специальным заявлениям, перемещается через границу. Этот перечень исчерпывающий. Следовательно, органы таможенного контроля на таможенной территории должны даже при применении упрощенных процедур оформления обеспечивать требуемое качество таможенного контроля, обеспечивая безопасность в обществе.

В конечном счете следует еще раз вернуться к социально-экономической эффективности реализации «свободного порта». Следует предусмотреть иные таможенные режимы, либо создавать преференции в области администрирования бизнеса, облегчения его регистрации, создания налоговых преференций, но при сохранении качества таможенного контроля даже при упрощенных процедурах таможенного оформления и таможенного сопровождения. Режим «свободного порта» скорее принесет преференции импортерам, однако возникает вопрос о необходимости такого режима. Скорее эскалация импорта будет угнетать национального производителя, а стимулировать его будет система санкций, что наглядно показала вся история включения России в санкционные списки и ответные меры Правительства Российской Федерации, ограничивающие импорт в Россию продукции сельского хозяйства.

Литература

1. Ахиезер А.С., Кочетков А.В. Урбанизация и интенсификация производства о СССР. // Проблемы современной урбанизации. — М.: Статистика, 1972. с. 74-93.
2. Гохман В.М., Ильин П.М., Липец Ю.Г. (ИГ РАН) / Полюса и центры роста в региональном развитии. Сборник статей под редакцией д.г.н. Ю.Г. Липеца. М.: ИГ РАН. 1998. – С.6-16.
3. Таможенный кодекс таможенного союза. URL: http://www.consultant.ru/popular/custom_eaes/112_38.html(дата обращения: 28.08.2015).
4. Фисенко А.И., Хамаза Е.А. Создание порто-франко во Владивостоке: содержание, условия, возможные формы реализации // Современные проблемы науки и образования. – 2015. – № 1. URL: <http://www.science-education.ru/121-19402> (дата обращения: 29.05.2015).
5. Fisenko A.I. Transport aspects of the development of the cargo base in Southern Zone of Pacific Russia// European Science Review (Vienna). – 2014. – № 1 (January-February). – pp. 234-242.