

Преимущества и экономические риски создание единого экономического пространства России, Беларуси и Казахстана

*Кременевская А. И., студ. IV к БарГУ,
науч. рук. Малашенкова Н. А.*

В настоящее время все более очевидно, что в XXI веке обеспечение экономической безопасности станет одной из главных проблем для каждого народа и всего мирового сообщества. По мнению аналитиков, в 2012–2014 гг. наступит очередной мировой экономический кризис. В сложившейся ситуации правительства государств всего мира вынуждены искать новые ресурсы экономического роста, что, в свою очередь, дало толчок развитию интеграционных процессов.

Единое экономическое пространство (ЕЭП) — проект экономической интеграции трёх государств СНГ — России, Казахстана, Белоруссии [1]. По словам российского премьер-министра В. В. Путина данный проект является «исторической вехой не только для трех стран, но и для всех государств на постсоветском пространстве».

Целью формирования ЕЭП является создание условий для стабильного и эффективного развития экономик государств-участников и повышения уровня жизни населения. Основными принципами функционирования ЕЭП являются обеспечение свободы перемещения товаров, услуг, капитала и рабочей силы через границы государств-участников. Принцип свободного движения товаров предусматривает устранение изъятий из режима свободной торговли и снятие ограничений во взаимной торговле на основе унификации таможенных тарифов, формирования общего таможенного тарифа, установленного на основе согласованной государствами-участниками методики, мер нетарифного регулирования, применения инструментов регулирования торговли товарами с третьими странами [2].

Создание ЕЭП в тандеме с Таможенным союзом России, Беларуси и Казахстана дает следующие преимущества рядовым гражданам трех государств:

1. Снятие миграционных, пограничных и прочих барьеров, то есть свобода выбора места жительства, образования и работы;
2. Увеличение объемов товаров для личного потребления, которые можно ввозить беспошлинно.

ЕЭП предполагает экономическую интеграцию трех государств: создание общего рынка без прежних ограничений. Смысл экономической интеграции заключается в том, чтобы, во-первых, быть готовыми к конкуренции и, во-вторых, чтобы эта конкуренция носила добросовестный характер. Новый интеграционный проект содействует пробуждению предпринимательской активности, средствам появления новых рынков, где будут действовать единые стандарты

и требования к товарам и услугам. Более того, каждая из компаний России, Беларуси и Казахстана в любом государстве — члене ЕЭП фактически будет пользоваться всеми преимуществами отечественного производителя, включая доступ к госзаказам и контрактам. Естественно, чтобы закрепиться на таком открытом рынке, бизнесу предстоит работать над своей эффективностью, снижать издержки, вкладывать ресурсы в модернизацию. Потребители от этого только выиграют.

Вместе с тем мы можем говорить о начале настоящей «конкуренции юрисдикций», о борьбе за предпринимателя, поскольку каждый российский, казахстанский, белорусский бизнесмен получает право выбирать — в какой из трех стран ему регистрировать свою фирму, где вести дела, где заниматься таможенным оформлением грузов. Это серьезный стимул для национальных бюрократий заняться совершенствованием рыночных институтов, административных процедур, улучшением делового и инвестиционного климата.

Экономическая интеграция раскрывает значительные возможности для развития экономики Беларуси, но вместе с тем существует ряд серьезных рисков для белорусского бизнеса в условиях ЕЭП. Часть данных рисков проявляется в неконкурентоспособности отечественных предприятий. Большинство госпредприятий Беларуси ежегодно получают поддержку со стороны государства в виде бюджетных субсидий. В рамках ЕЭП применение таких мер не всегда будет возможно. Будут играть большую роль рыночные механизмы. К тому же менеджмент белорусских предприятий не всегда успешен. Необходимо усовершенствовать систему менеджмента, а также правовое обеспечение экономической деятельности. Другая часть рисков связана с возможностью возникновения дефицита бюджета в одной из трех стран, поскольку это негативно отразится на экономике стран-союзиц.

Таким образом, можно с уверенностью сказать, что создание ЕЭП дает значительные преимущества странам-участницам в современных условиях развития мирового сообщества, несмотря на ряд экономических рисков. Реализация проекта ЕЭП будет способствовать активации предпринимательской активности и минимизации бюрократических процедур, а в перспективе станет основой для создания мощного межнационального объединения — Евразийского экономического союза.

Литература

1. Единое экономическое пространство// [Электронный ресурс]. — Режим доступа: http://ru.wikipedia.org/wiki/%C5%E4%E8%ED%E5_%FD%EA%E%ED. — Дата доступа: 20.10.2011.
2. Путин, В.В. Новый интеграционный проект для Евразии — будущее, которое рождается сегодня/ В.В. Путин// [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://news.tut.by/politics/252799.html>. — Дата доступа: 20.10.2011.

На пути к созданию придорожного сервиса в Республике Беларусь

*Криштапович П. А., студ. III к. БНТУ,
науч. рук. ст. преп. Черных О. В.*

Выгодное географическое положение Беларуси можно использовать гораздо интенсивнее: привлекать туристов, развивать транзит. Одно из направлений, в котором предстоит еще немало сделать,— развитие придорожного сервиса. Придорожный сервис — это комплекс услуг, предлагаемых для тех, кто находится в пути. Он включает в себя: АЗС, кафе, мотели, кемпинги, платные стоянки, станции технического обслуживания автомобилей и др.

На сегодняшний день придорожный сервис Беларуси оставляет желать лучшего: потребность в автозаправочных станциях покрыта на 60%, в объектах, осуществляемых продажу продуктов питания — на 55%, в охраняемых стоянках — на 50% [2]. Большинство объектов придорожного сервиса Беларуси оказывают, как правило, всего одну-две услуги, в то время как, например, в Германии — 7–10. В Беларуси насчитывается 1530 км международных автомагистралей. Всего в стране 64 тыс. км автодорог, что выводит Республики Беларусь на 15-е место в Европе по их плотности. По подсчетам, придорожный сервис может приносить до 100 млн долларов в год, примерно столько же взимается за транзит с иностранных перевозчиков. Более того, построение эффективной логистической системы, целью которой задалось государство, будет невозможно без отлаженного придорожного сервиса.

Развитие придорожного сервиса в стране сдерживают отдельные нерешенные проблемы: однозначно не определена процедура выделения земельных участков под объекты придорожного сервиса. Отсутствует масштабное кредитование инвесторов. Нет конкуренции между крупными автозаправочными станциями, что ведет к ухудшению качества и количества предоставляемых услуг. К основной причине плохого притока инвестиций в данную сферу можно отнести низкую интенсивность движения: по мировым методикам объекты придорожного сервиса рентабельны при интенсивности движения более 7000 ав-