

ля Российской Федерации в импорте Республики Беларусь составила в 2011 г. 54,5 %. Почти половина всех импортных поставок — нефть и газ. Из Казахстана в Беларусь импортируются важные сырьевые товары — стальной прокат, алюминий, цинк и др., но доля Казахстана в импорте нашего государства мала — 0,3 % в 2011 г.

Углубление интеграционных отношений Республики Беларусь со странами Таможенного союза — Российской Федерацией и Республикой Казахстан — закономерный процесс, соответствующий тенденциям развития международной экономики. Количество интеграционных объединений стран, функционирующих в международной практике, в последние годы стремительно возросло. На 01.01. 2012 г. в Секретариате Всемирной торговой организации (ВТО) было зарегистрировано 313 Региональных торговых соглашений, из них 171 — зона свободной торговли и 15 таможенных союзов [1].

В рамках Региональных торговых соглашений, по данным ВТО, осуществляется более 50 % всей международной торговли. Наиболее интегрированным в мире рынком является Европейский союз: в 2010 г. 65 % торговых сделок совершалось в его пределах. Торговля между странами НАФТА составляла немного больше половины (51 %) экспорта Североамериканского Соглашения о Свободной Торговле. Другие торговые блоки, такие как MERCOSUR, Andean Community или ACEAN, показывают менее явную интеграцию. В 2010 г. страны MERCOSUR совершили около 16 % внешнеторговых сделок внутри соглашения, Andean Community — 8 %, ACEAN — 25 % [2].

Для Беларуси стратегическим направлением внешнеторговой политики является интеграция страны в мировое экономическое сообщество. При этом в равной степени значимо как развитие Таможенного союза, так и внешнеторговых отношений с различными странами мира и интеграционными объединениями.

### **Литература**

1. Внешняя торговля Республике Беларусь в 2010 году: стат. сб. / Национальный статистический комитет Республики Беларусь. — Минск, 2011.
2. Официальный сайт Всемирной торговой организации [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.wto.org/english>

*Т.Н. Филонович, аспирантка  
БГУ (Минск)*

## **ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ БИЗНЕС-СТРУКТУР В СИСТЕМЕ РЕГИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ИНТЕГРАЦИИ**

Сегодня функционирование и развитие национальной и региональной экономики все в большей степени определяется закономерностями

глобализационных процессов, обуславливающих как формирование новых мирохозяйственных связей, так и определение конкретного статуса каждого государства, региона и отдельного предприятия в структуре мировой экономики. В качестве одной из основных составляющих глобализации выступает экономическая интеграция.

Экономическая интеграция — это процесс взаимопроникновения, срастания экономик, прежде всего соседних стран, в единый хозяйственный комплекс на основе устойчивых экономических связей на микро- и макроуровнях.

На макроуровне, т.е. на уровне межгосударственных соглашений, возникает общая стратегия экономического и политического развития стран, основанная на выработке общих правил перемещения товаров и услуг, труда и капитала.

На микроуровне, т.е. на корпоративном уровне, отдельные компании разных стран вступают в прямые хозяйственные связи (торговые, инвестиционные, производственные, научно-технические), способствующие реальному переплетению национальных экономик. Особую роль здесь играют транснациональные корпорации, которые представляют собой «структуры, создающие торговлю» и за счет этого усиливающие преимущества внутрирегиональной торговли и содействующие региональной интеграции [1, с. 9].

Экономическая деятельность корпоративных структур, как правило, носит региональный характер, концентрируясь в небольшой группе государств. Согласно исследованию А. Рагмэна, около 72 % оборота пятисот крупнейших корпораций мира приходится на рынки стран их региона [3, с. 412]. Еще большей региональной концентрацией характеризуются активы корпораций [1, с. 11]. Кроме того, во внешние связи вовлекаются средние и мелкие компании, индивидуальные предприниматели, имеющие собственные разнообразные интересы при развитии международного сотрудничества. Вся эта деятельность способствует экономическому сближению государств, т.е. обеспечивает интеграцию снизу, или корпоративную интеграцию. Она в свою очередь как предъявляет определенные требования к формальной интеграции на межгосударственном уровне, так и ставит перед ней ряд ограничений и проблем. Очевидно, что скорость и успешность интеграции зависят от взаимовыгодных отношений государства и бизнеса. Региональную экономическую интеграцию следует рассматривать как процесс взаимодействия множества государственных и негосударственных структур, объединенных в различные сетевые структуры и модели управления.

По мере того, как процессы формальной интеграции в СНГ сталкиваются с определенными трудностями, возрастает привлекательность альтернативы — «интеграции снизу», или корпоративной интеграции в этом регионе. Это становится возможным ввиду наличия ряда объективных предпосылок [1, с. 40]: территориальная близость и наличие общих объектов транспортной инфраструктуры, традиции некогда едино-

го народнохозяйственного комплекса, культурная близость, общность языка, близость правовых систем, особенности отраслевых структур экономики, усиление конкуренции на внутреннем рынке и т.д.

### Литература

1. *Хейфец, Б.А.* Корпоративная интеграция. Альтернатива для постсоветского пространства / Б.А. Хейфец, А.М. Либман. — М.: ЛКИ, 2008. — 160 с.

2. *Бердиев, С.Г.* Институциональная роль предпринимательских организаций в системе региональных интеграционных взаимодействий / С.Г. Бердиев // Экономика и управление. — 2009. — № 4. — С. 62–67.

3. *Rugman, A.M.* Regional Strategy and the Demise of Globalization / A.M. Rugman // Journal of International Management. — 2003. — Vol. 9, № 4. — P. 409–417.

**В.Б. Чемеринский**

*Финансовый университет при Правительстве  
Российской Федерации (Москва)*

## РАЗВИТИЕ ИНТЕГРИРОВАННЫХ БИЗНЕС-СТРУКТУР В ШИННОЙ ОТРАСЛИ РОССИИ

Шинная промышленность является стратегической, так как от ее состояния и развития зависят транспортная безопасность и обороноспособность страны. Ее современное состояние определяется изменениями, которые произошли в России за посткризисное время, — банкротство ОАО «Амтел-Фредештайн»; скупка долгов и контроль процедуры банкротства Сибур холдингом; вывод непрофильных шинных активов «Сибур-холдинга» в совместное предприятие с Pirelli и Ростехнологии; продажа Сибуром компании «Сибур — русские шины» топ-менеджерам и группе инвесторов. В то же время наблюдается активизация на российском рынке иностранных шинных производителей: Nokia Tyres, Pirelli, Michelin, Yokohama и др. Это проявляется в увеличении их доли продаж, расширении имеющихся производств и строительстве новых производственных мощностей. Для шинной отрасли характерна высокая конкуренция за все более привлекательный и быстрорастущий рынок России.

Крупнейшие производители шин в России — «Нижнекамскшина», «Сибур — русские шины» и Nokian Tyres. Nokian Tyres недавно объявляла о намерении построить в России еще один завод, увеличив свои совокупные мощности в 1,75 раза до 14 млн штук. Nokian Tyres планирует потратить около 240 млн евро на строительство второго шинного завода в Ленинградской области. Он располагается рядом с первым заводом финской компании. За период 2012–2014 гг. мощность предприятия составит 5–6 млн шин в год. Завод во Всеволожске мощностью