

(продвигаемый Европейским союзом проект «Восточное партнерство», инициированный Китаем «Экономический коридор Великого Шелкового пути», Шанхайская организация сотрудничества, проект тюркской интеграции «Новый османизм» и др.).

С другой стороны, сегодня не только в постсоветских государствах, но и в других европейских и азиатских странах, потенциально заинтересованных в участии в интеграционных объединениях, существуют собственные, зачастую значительно отличающиеся, представления о целях создания, принципах и формах участия в евразийской интеграции. По широкому кругу вопросов, касающихся определения модели, границ и состава участников, нет единства взглядов на ЕАЭС и между действующими странами-участницами.

Реализация альтернативных интеграционных проектов не исключает некоторой сочетаемости модели ЕАЭС с другими проектами по отдельным вопросам и направлениям сотрудничества. Однако ввиду существенных различий в состоянии и глубине торгово-экономических связей, а также разных целей и векторов внешнеэкономической политики стран—локомотивов конкурирующих проектов какого-либо приближения к единой модели интеграции ожидать не приходится. Более того, ряд политических событий последних лет (включение Крыма в состав России, углубление российско-украинского кризиса и пр.) вызвал значительное усиление для ЕАЭС рисков составляющей реализации альтернативных проектов, прежде всего инициированных ЕС.

В складывающихся условиях принципиальное значение в деятельности государств—членов ЕАЭС приобретает создание единой содержательной платформы для выработки интеграционных инициатив и поиска эффективных форм взаимодействия с участниками альтернативных проектов евразийской интеграции. Основу научной дискуссии в указанном контексте составляют модели «нового» и «традиционного» регионализма, предусматривающие разные принципы построения, формат и границы сотрудничества. Поиск консенсуса по широкому спектру вопросов экономического регулирования, политики развития и взаимодействия с третьими странами станет залогом избежания рисков деструктивной конкуренции и укрепления экономического потенциала ЕАЭС.

*О. В. Старовойтова, канд. экон. наук
БГЭУ (Минск)*

ОСОБЕННОСТИ И ТЕНДЕНЦИИ СТРАТЕГИЙ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ В ОТКРЫТЫХ ЭКОНОМИКАХ РАЗЛИЧНОГО ТИПА

Анализ мирового опыта реализации импортозамещения позволил выявить особенности и тенденции стратегий импортозамещения

в странах с открытой экономикой различного типа (больших, малых, «растущих»¹). Среди особенностей выделены следующие, касающиеся:

- направлений протекционистской политики и моделей — преобладание политики импортного протекционизма (большие открытые экономики), импортозамещающей индустриализации («растущие» экономики), комбинированного импортозамещения (страны ЦВЕ и СНГ);

- объектов импортозамещения — введение политики импортного протекционизма для трудоемких и наименее защищенных от иностранной конкуренции отраслей для больших открытых экономик, импортозамещения в отраслях обрабатывающей промышленности — для стран с «растущей» экономикой, импортозамещения в сельском хозяйстве — для стран ЦВЕ, защиты конкурентоспособного производства — для стран СНГ;

- механизмов и инструментов — сочетание инструментов прямого и скрытого протекционизма для стран с большой открытой экономикой, акцент на применение импортных тарифов и пошлин — в странах с «растущей» экономикой, предпочтение нетарифных барьеров — в странах ЦВЕ, преобладание таможенных тарифов, введение квот, ветеринарных, фитосанитарных ограничений — в странах СНГ.

По результатам реализации импортозамещения и импортного протекционизма в странах с различными типами открытой экономики выявлены следующие тенденции:

- уменьшение отрицательного сальдо внешнеторгового баланса в интеграционных группировках. Происходит в основном за счет положительной динамики отдельных стран-лидеров (в СУФТА — Канады, в ЕС — Италии, Словении и Франции);

- сокращение внешнего долга, имеющее место преимущественно в странах, осуществляющих импортозамещение промежуточной продукции (в Великобритании, Китае, Японии — энергоресурсы, в странах Южной и Юго-Восточной Азии — сельскохозяйственное сырье);

- уменьшение экспорта как негативное последствие проведения политики сокращения импорта. Зафиксировано в странах Латинской Америки (Аргентина, Бразилия, Мексика).

Установлено, что положительные результаты и эффективность политики импортозамещения имеют слабую корреляцию с:

- объемами рынка (страны, рынки которых по своим объемам должны были способствовать долгосрочному наращиванию темпов политики импортозамещения (Аргентина, Бразилия, США), продемонстрировали отрицательные результаты);

- обеспеченностью энергоресурсами (некоторые страны, показавшие высокие результаты при реализации политики импортозамеще-

¹ «Растущие» экономики — страны, чья доля на мировом рынке капиталов в последнее время неуклонно растет, которые обладают растущими валовыми сбережениями, ведут активную политику по привлечению иностранных инвестиций [1, с. 44].

ния, являются чистыми нетто-импортерами энергоресурсов (Япония) или обладают ими в небольшом количестве (страны НИС — Сингапур, Тайвань, Южная Корея).

Таким образом, для стран с малой открытой экономикой, таких как Республика Беларусь, которым свойственны высокая степень индустриализации, малая емкость рынка и низкая обеспеченность энергоресурсами, характерны следующие особенности реализации импортозамещения: выбор экспортоориентированной или комбинированной модели; стимулирующий характер импортозамещения; его инновационный вид с ориентацией на имитации; сочетание стратегий заимствования и наращивания; необходимость участия государства в регулировании инновационного процесса.

Литература

1. *Старовойтова, О. В.* Импортозамещение в условиях малой открытой экономики : дис. ... канд. экон. наук : 08.00.14 / О. В. Старовойтова. — Минск, 2011. — 198 л.

*Г. В. Турбан, канд. экон. наук, доцент
БГЭУ (Минск)*

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТРАНЗИТНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Развитие мировой экономики показывает, что треугольник «США — Европа — Азия» является местом сосредоточения финансовых и товарных потоков мира, причем в XXI в. основной транзит осуществляется при поставке товаров между странами Европейского союза и Азиатско-Тихоокеанского региона. Объем торгового оборота «США — Европа — Азия» составляет свыше 600 млрд дол. США в год, контейнерных перевозок — превышает 6 млн единиц. Темпы роста торговли транспортно-коммуникационными услугами в мире вдвое опережают темпы роста торговли товарами.

Международные перевозки грузов являются одним из наиболее перспективных направлений развития экономики транзитных государств, к которым относится и Республика Беларусь. Доля транспортных услуг в валовом национальном продукте Республики Беларусь составляет около 10 %. Важнейшим показателем интегрирования транспортной системы республики в мировую экономику является рациональное использование существующих транспортных сетей, реализация преимуществ их географического расположения и коммуникационной способности, обеспечивающих кратчайший путь и минимальные временные рамки прохождения грузов между странами ЕС и Азиатско-Тихоокеанского региона. По территории Республики