

В Республике Беларусь наблюдается продвижение по пути экологически ориентированного развития транспортной сферы, особенно в секторах городского пассажирского и личного транспорта. Так, по данным ОАО «Управляющая компания холдинга «Белкоммунмаш», уже произведено 83 электробуса; разрабатывается комплексная программа по переводу всего общественного транспорта в крупных городах республики на электрический.

По оценкам Белорусской автомобильной ассоциации, в стране насчитывается около 200 электромобилей, что составляет менее 0,01 % от общего количества автомобилей. При этом в первом полугодии 2019 г. в среднем по странам Евросоюза количество регистраций электромобилей составило 2,9 %, в Германии — 2,6 %, в Великобритании — 2,1 %, в США — 3,8 %. Кроме того, по прогнозам, к 2025 г. в мире доля рынка электрических машин достигнет 30 %.

Для развития транспорта на электротяге в Беларуси уже создается соответствующая инфраструктура, однако количество зарядных станций даже превышает количество электромобилей. По-прежнему главным барьером для использования электромобилей является их цена. В этом плане весьма актуальными являются Указ № 273, предусматривающий освобождение от уплаты пошлины за выдачу разрешения на допуск электромобилей к участию в дорожном движении; НДС при ввозе зарядных устройств; проект решения Совета ЕЭК об установлении нулевой ставки ввозной таможенной пошлины Единого таможенного тарифа ЕАЭС на электромобили.

В мировой практике для стимулирования развития экологических видов транспорта большую роль играет реализация различных направлений экономической политики. Это меры бюджетно-налоговой политики, включающие гибкую систему налогообложения, государственные закупки и использование государственных инвестиций с целью осуществления экологически выверенных инноваций в транспортных процессах; установление нулевых ставок ввозных таможенных пошлин и НДС, льготное налогообложение, субсидии на приобретение электромобилей, меры монетарной политики, такие как предоставление льготных кредитов, лизинговые программы для приобретения электроавтомобилей или их наиболее дорогостоящих элементов. Поэтому для нашей страны представляется целесообразным применение дополнительных мер государственной поддержки развития экологического транспорта, а также разработка системных программ по его развитию.

*О.Н. Шкутько, канд. экон. наук, доцент  
kme@bseu.by  
БГЭУ (Минск)*

## **К ВОПРОСУ О ПЛЮРИЛАТЕРАЛЬНЫХ ТОРГОВЫХ СОГЛАШЕНИЯХ**

Системный кризис многосторонней торговой системы позволяет говорить о перспективах, проблемах взаимодействия и противодействия многостороннего и плюрилатерального форматов наднационального регулирования. Многосторонняя торговая система в настоящее время стоит перед ростом рисков и угроз для ее существования.

Определенные обострившиеся в последние годы риски и угрозы для системы представляют: глокализация и регионализм, падение эффективности регулирования в новых условиях мировой экономики, растущий протекционизм, в том числе и в рамках G-20, кризис системы принятия решений, рост влияния развивающихся стран.

Одной из предпосылок будущего реформирования системы международного регулирования также можно назвать растущее количество стран-участниц (более 160), большинство из которых имеют слабую экономику. Это делает процесс принятия решений путем консенсуса по принципу «единого пакета» (Single Undertaking) исключительно сложным.

На необходимость институционального реформирования существующей многосторонней торговой системы указывают также развитие и растущая глобализация международных цепочек создания добавленной стоимости, которая не вписывается в традиционную торговую статистику, размывая понятия «товара» и «услуги». Это также указывает на несовершенство действующих в рамках ВТО правил и может привести к необходимости принятия актуальных установочных документов.

Плюрилатеральный подход всегда существовал в многосторонней торговой системе ВТО. С одной стороны, это работа ограниченных переговорных групп, которые создаются участниками с одинаковыми интересами для формирования общей переговорной позиции. С другой, плюрилатеральные соглашения — это реакция на определенный регресс многосторонней системы торговых соглашений (например, соглашения по гражданской авиатехнике, правительственным закупкам, информационным технологиям).

Важно, что потенциал и перспективы плюрилатерального регулирования с момента Уругвайского раунда значительно расширились. Помимо вышеназванных соглашений отмечается рост соглашений вне рамок ВТО (региональные, преференциальные торговые соглашения). Однако необходимо отметить, что институциональное реформирование многосторонней торговой системы на практике будет иметь препятствия, такие как: высокий уровень недоверия стран к многосторонней системе регулирования, многие страны склонны к сохранению исторического механизма ВТО, основанного на принципе консенсуса, несогласие развивающихся стран на реформы, поскольку это лишит их эффективной возможности выражения своей воли большинством голосов.

Таким образом, основными аргументами в пользу использования плюрилатеральных торговых соглашений могут быть следующие: а) это возможная альтернатива неэффективным (кризис Доха-раунда) многосторонним переговорам; б) такие соглашения предпочтительнее для слабых экономик, которые неспособны к глобальной торговой либерализации; в) через них легче достигаются секторальные инициативы в рамках интересов отдельных стран (ТИСА, Соглашение об информационных технологиях); г) постепенное включение в реформированную многостороннюю торговую систему плюрилатеральных соглашений послужит ее развитию и укреплению.

*Т.Н. Шкутько, соискатель  
kme@bseu.by  
БГЭУ (Минск)*

## **ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ МИРОВОГО РЫНКА РЫБЫ, РЫБНОЙ ПРОДУКЦИИ И МОРЕПРОДУКТОВ**

Данные сельскохозяйственной организации ООН свидетельствуют об устойчивом росте мирового производства рыбы, а также росте объемов потребления рыбы на душу населения. Важным трендом является существенный рост объемов промышленного рыбобоводства и производства аквакультур (культивируется в 190 странах и примерно около 600 водных видов).

Основной мировой тенденцией является интеграция процессов производства, обработки и реализации продукции. Так, крупные рыбообработывающие предприятия в Азии частично опираются на собственные промысловые суда, а в секторе аквакультуры производители лососевых и креветок создали современные централизованные перерабатывающие предприятия. Лидером рынка аквакультур является Китай (более 60 % мирового производства). Крупные производители: Бангладеш, Вьетнам, Индия, Индонезия, Таиланд, Филиппины и Япония. Основную часть ассортимента мировой продукции аквакультуры составляют пресноводные рыбы (56,4 %), моллюски (23,6 %), ракообразные (9,6 %), морские рыбы (3,1 %).