

– из-за того, что белорусские дилеры потеряли свои эксклюзивные права и фактически стали российскими филиалами, бюджет Беларуси ежегодно несет потери от недополученных таможенных пошлин и налогов, так как ввоз автомобилей происходит через российские компании.

Стоит отметить, что в большей степени потери для белорусского автомобильного рынка связаны с лоббированием своих интересов российскими автопроизводителями и представителями. Что не удивительно, так как белорусский рынок обладает большим потенциалом. Согласно статистическим данным УГАИ МВД, в 2019 г. в Республике Беларусь было зарегистрировано более 3,6 млн автомобилей. Это значит, что на каждые 1000 жителей в стране приходится порядка 340 автомобилей. Это самый высокий показатель среди стран-членов ЕАЭС. В России данный показатель составляет 303 автомобиля. Также многие эксперты отмечают, что несмотря на годовые продажи порядка 60 тыс. автомобилей, потенциальная емкость рынка составляет порядка 100 тыс. автомобилей в год.

Однако с другой стороны членство в ЕАЭС открывает возможности в Беларуси для развития собственного автомобильного производства.

Для этого существуют следующие предпосылки:

– благодаря членству в ЕАЭС Беларусь имеет возможность привлекать дополнительные источники кредитования от евразийских финансовых институтов (например, Евразийского фонда стабилизации и развития);

– страна имеет достаточные производственные мощности, которые позволяют производить конкурентоспособный продукт;

– в рамках ЕАЭС появляется возможность формирования с предприятиями-союзниками операционных технологических цепочек, в рамках которых может осуществляться разделение производственных процессов, что приведет к минимизации издержек.

Таким образом, негативные последствия для автомобильного рынка Беларуси и текущий кризис отрасли позволили по-новому взглянуть на автомобильный сектор в стране и открыли новые возможности по развитию собственного производства.

Л и т е р а т у р а

1. Об основных направлениях промышленного сотрудничества в рамках Евразийского экономического союза : Решение Евраз. Межправительств. Совета от 8 сент. 2015 г. № 9. – 45 с.
2. Евразийский экономический союз. – СПб. : ЦИИ ЕАБР, 2017. – 296 с.

БЕЛОРУССКО-РОССИЙСКОЕ СОЮЗНОЕ ГОСУДАРСТВО: СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

У. А. Козел

Белорусский национальный технический университет, г. Минск

Научный руководитель Л. М. Короткевич, канд. экон. наук, доцент

Одним из основных направлений деятельности Союзного государства России и Беларуси является разработка и реализация согласованной промышленной политики, направленной на создание условий для устойчивого экономического роста. Основными инструментами промышленной политики Союзного государства являются развитие производственно-технологической кооперации между странами-участницами, реализация крупных промышленных интеграционных проектов, разработка и реализация совместных целевых программ.

Россия является крупнейшим торговым партнером Беларуси: на ее долю в 2019 г. приходилось 37,5 % экспорта из республики во все страны мира и 47,0 % импорта в Беларусь из всех стран. Поток машин, оборудования и транспортных средств в Беларусь из России по итогам 2019 г. составил 37,3 %.

В Россию экспортируется более 69 % белорусского экспорта машиностроительной продукции. Одновременно Россия обеспечивает половину импорта в Беларусь металлургической продукции. Для большей части остальных товарных групп доли России в белорусском экспорте и импорте не так высоки, но, тем не менее, очень заметны.

Для формирования представления о состоянии торгово-экономических отношений союзных государств был проведен анализ показателей темпов роста. На рис. 1 показан темп роста экспорта белорусских товаров на российский рынок за 2017–2020 гг.

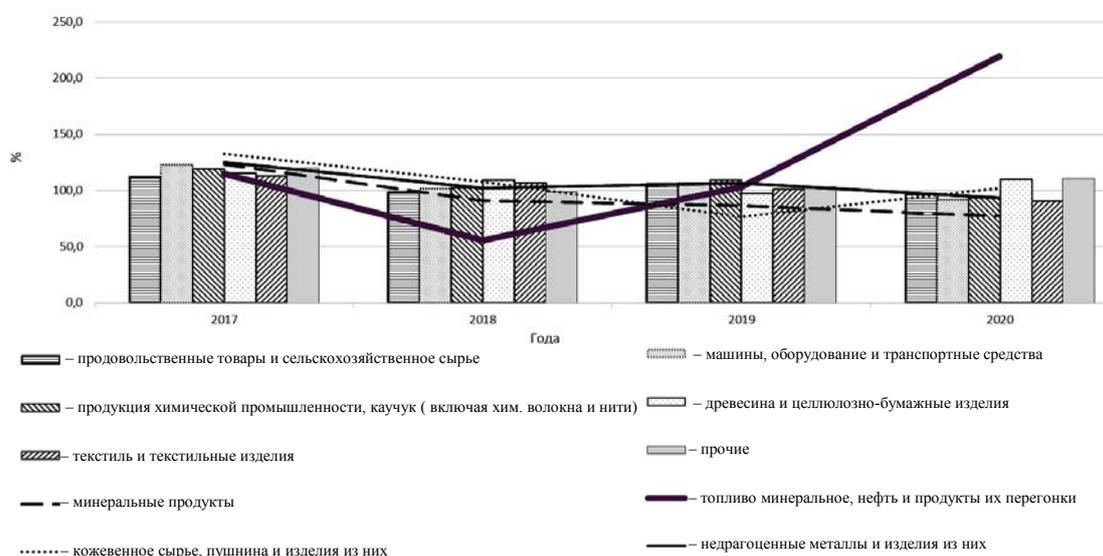


Рис. 1. Темп роста экспорта белорусских товаров на российский рынок за 2017–2020 гг.

Анализируя представленный выше график, можно сделать вывод, что по товарным группам «Продовольственные товары и сельскохозяйственное сырье», «Машины, оборудование и транспортные средства», «Продукция химической промышленности, каучук», «Древесина и целлюлозно-бумажные изделия», «Текстиль и текстильные изделия» и «Прочие» происходит равномерное изменение экспорта за рассматриваемый период.

Подвержены колебаниям товарные группы «Минеральные продукты», «Кожевенное сырье, пушнина и изделия из них», «Недрагоценные металлы и изделия из них».

Сильным колебаниям подвержена группа «Топливо минеральное, нефть и продукты их перегонки», коэффициент вариации составляет 31,12 %.

Равномерное изменение импорта российских товаров на белорусский рынок за анализируемый период наблюдается по товарным группам «Минеральные продукты» и «Текстиль и текстильные изделия», остальные группы подвержены колебаниям. На рис. 2 представлен темп роста импорта российских товаров на белорусский рынок за 2017–2020 гг.

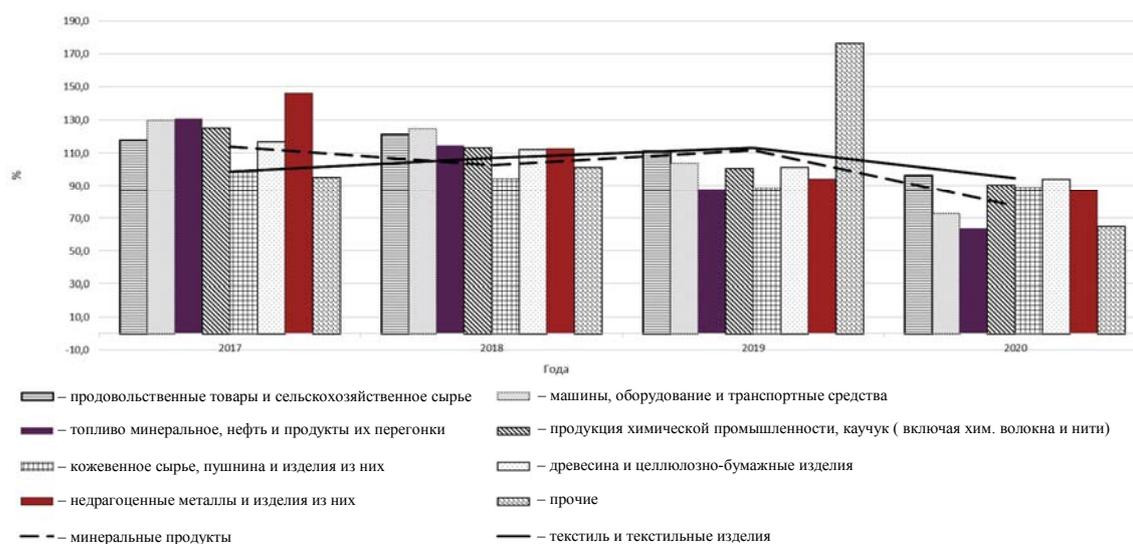


Рис. 2. Темп роста импорта российских товаров на белорусский рынок за 2017–2020 гг.

В российском экспорте преобладают топливно-энергетические товары, машины и оборудование, продукция химической промышленности, в белорусском экспорте – продовольственные товары и сельскохозяйственное сырье, машины и оборудование, продукция химической промышленности, текстильные изделия и обувь.

Машиностроительная промышленность одна из важнейших отраслей экономики. Беларусь специализируется на выпуске грузовых автомобилей, автобусов, спецтехники и является крупным производителем сельскохозяйственных машин.

С каждым годом все больше и больше развивается производственная кооперация российских и белорусских машиностроительных предприятий, в настоящее время насчитывается около 8 тысяч, 80 из которых имеют совместное сборочное производство. Более 155 предприятий России имеют кооперационные связи с Минским тракторным заводом, которые поставляют сырье, материалы и комплектующие.

«БелАЗ» и «МАЗ» являются основными кооперантами в области автомобилестроения со стороны Беларуси, со стороны России выступают «КамАЗ», «ГАЗ» и «Силовые машины». В области производства дизельных двигателей кооперантами выступают Минский и Тутаевский моторные заводы, в тракторостроении – белорусские МТЗ и «Гомсельмаш» и российские «Ростсельмаш» и «ЧТЗ-Уралтрак».

В последнее время получило значительное развитие российско-белорусское сотрудничество в промышленности на региональном уровне между соседними областями двух стран. Такая кооперация усиливает интеграционные связи в экономике, которая увеличивает их промышленную составляющую.

Одними из самых известных совместных российско-белорусских сборочных производств являются: сборочное производство троллейбусов из машинокомплектов в Курской области ОАО «Белкоммунмаш» на базе МУП «Курскэлектротранс»; «Брянксельмаш» и «Амкодор-Брянск» в Брянской области, которые производят строительную-дорожную и сельхозтехнику, поставляемую почти в 50 регионов РФ и страны ближнего зарубежья; сборочное производство энергонасыщенных тракторов по лицензии РУП «МТЗ» и ОАО «Курсагропромтехника» в Смоленской области ОАО «Смоленспецтех», входящее в структуру совместного российско-белорусского предприятия ОАО «Агропромышленная компания».

Рассматриваются вопросы по наращиванию взаимодействия в сфере науки и высоких технологий, машиностроении, АПК, медицине и здравоохранении, нефтехимии. В ноябре 2020 г. был подписан план мероприятий на 2021–2023 гг. по реализации Соглашения о торгово-экономическом, научно-техническом и культурном сотрудничестве Беларуси и Калужской области. Одной из основных договоренностей стал проект совместной разработки узлов и агрегатов для автотранспорта Борисовским заводом «Автогидроусилитель» и калужской «Автоэлектроникой».

В рамках программы обновления общественного транспорта разрабатывается проект по организации сборки троллейбусов и электробусов в Калужской области Минским холдингом «Белкоммунмаш».

Программа сотрудничества в машиностроении Беларуси и Смоленской области предусматривает локализацию на территории Смоленской области ряда производств белорусской продукции, в первую очередь Минского тракторного завода.

Развитие прямых экономических связей с регионами России обусловлено взаимозависимостью и взаимодополняемостью экономик двух стран. Благодаря прямым контактам Беларусь получает весомый экономический эффект, укрепляет фундамент партнерских отношений, создает условия для обеспечения прогресса союзных государств. Кооперация позволяет россиянам пользоваться качественной белорусской продукцией.

РИСКИ, ПРОБЛЕМЫ И ВОЗМОЖНОСТИ ЦИФРОВОЙ ЭКОНОМИКИ

А. Г. Песоцкая

*Учреждение образования «Гродненский государственный
университет имени Янки Купалы», Республика Беларусь*

Научный руководитель А. Л. Белоусов, канд. юрид. наук, доцент

Современный этап развития цифровой экономики характеризуется рядом специфических особенностей, которые в основном обусловлены быстрым прогрессом и темпами развития информационных телекоммуникационных технологий. В качестве рисков, проблем и угроз в развитии цифровой экономики страны следует рассматривать как внешние факторы, так и внутренние. Внутренние факторы можно устранить полностью или частично.

К внешним факторам относятся:

- уменьшение объема финансирования, обусловленное, например, результатами воздействия на экономику Республики Беларусь экономических или политических процессов, происходящих в мире;
- инфляционные процессы;
- невозможность выбора исполнителя работ из-за несоответствия требований заказчика и предложений потенциальных исполнителей работ;
- неудовлетворительное состояние кадрового обеспечения клиента в области информатизации;
- обеспокоенность определенных категорий граждан тем, что каналы инвестиций в цифровые технологии приведут к уменьшению рабочих мест, спаду заработной платы работников в традиционных отраслях и неравенству оплаты труда и иных факторов, обуславливающих повсеместную цифровизацию [1].