

## **ПЕРСПЕКТИВЫ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ В СТРАНАХ ЕЭП**

Происходящие в мире процессы – финансово-экономические кризисы, вооруженные конфликты, смены политических режимов, техногенные катастрофы, самым непосредственным образом отражающиеся на экономиках государств, побуждают их инициировать процессы экономической интеграции или включаться в такие процессы путем вступления в созданные интеграционные объединения и заключать соответствующие международные договоры.

Одним из ключевых и крупнейших геополитических событий 2012 года, способным кардинально изменить мировую экономику на евразийском континенте, отечественные и зарубежные исследователи называют начало функционирования Единого экономического пространства Российской Федерации, Республики Беларусь и Республики Казахстан.

В последние годы тема развития инфраструктуры, организации финансирования её создания, модернизации и расширения, а также последующей эксплуатации стала особенно популярной во всем мире.

Это и не удивительно, поскольку при всех различиях в уровнях экономического развития разных стран, их политических устройств, развитие человечества идет в одном направлении, и перед людьми, проживающими в разных уголках земного шара, стоят одинаковые глобальные проблемы и задачи – обеспечение возможности удовлетворения их потребностей, соответствующих уровню развития цивилизации. Именно поэтому специалисты относят к инфраструктурным проектам проекты, связанные с обеспечением населения страны энергетическими ресурсами, возможностью удобного, быстрого и безопасного перемещения, как людей, так и необходимых им грузов, с обеспечением населения чистой водой и утилизацией отходов, с обеспечением необходимого уровня организации образования и охраны здоровья.

Обеспечение удовлетворения всех этих потребностей на той или иной территории земного шара является обязанностью государства, расположенного на этой территории. Для решения стоящих перед ними задач государства составляют программы, на реализацию которых используют средства государственных бюджетов.

В странах постсоветского пространства на протяжении более двух десятков лет новые объекты инфраструктуры почти не возводились, а эксплуатировались созданные ещё во времена Советского Союза. При этом предельный срок эксплуатации многих объектов подходит к концу. Поэтому данные страны стоят перед потребностью в росте капиталовложений по широкому фронту одновременно.

Интеграция России, Беларуси и Казахстана не возможна без развитой общей инфраструктуры. Для ее создания в рамках Единого экономического пространства необходимо провести совместную работу по разработке и осуществлению инфраструктурных проектов.

Для координации работы по осуществлению инфраструктурных проектов и последующего контроля необходимо создать «Единый инфраструктурный центр ЕЭП», который позволит более эффективно осуществлять совместную работу по реализации общих проектов.

Так же необходимо создать единые транспортные зоны ЕЭП по видам транспорта, функционирующие по гармонизированным административным правилам и единым техническим нормативам. Основой транспортных зон станет устойчивая система, включающая в себя международные транспортные коридоры, крупные транспортные узлы, транспортно-логистические центры и другие ключевые элементы транспортной инфраструктуры. В целях развития единых транспортных зон необходимо осуществлять совместные инвестиционные проекты по развитию инфраструктуры и производству подвижного состава, а также совместные меры по поддержке транспортных компаний государств-членов ЕЭП.

Для реализации проекта по созданию общей инфраструктуры ЕЭП необходимо активизировать внедрение инноваций и расширить использование высоких технологий в строительстве дорог и других инфраструктурных объектов. Так же необходимо формировать в строительной отрасли современную научно-исследовательскую базу и развивать взаимовыгодное международное научно-техническое сотрудничество.

*К основным механизмам реализации скоординированной (согласованной) инфраструктурной политики относятся:*

1) совершенствование нормативно-правовой базы и методов межгосударственного регулирования развития общей инфраструктуры ЕЭП, обеспечивающих достижение целей и решение задач скоординированной инфраструктурной политики;

2) осуществление совокупности мер по финансовому обеспечению программ и проектов, реализуемых в рамках скоординированной инфраструктурной политики;

3) создание эффективной наднациональной административной системы по управлению скоординированной инфраструктурной политикой в форме «Единого инфраструктурного центра ЕЭП»;

4) совершенствование механизмов компенсации вреда, причиняемого автомобильным дорогам транзитными транспортными средствами при перевозках тяжелых и опасных грузов;

5) развитие механизма государственно-частного партнерства при строительстве дорог в границах международных транспортных коридоров.

Полноценное решение ряда ключевых задач скоординированной (согласованной) инвестиционной политики возможно только за пределами 2020 года. Это связано с тем, что многие инвестиционные проекты, связанные с развитием транспортной инфраструктуры и созданием новых транспортных коридоров, требуют очень больших затрат времени и ресурсов.

Таким образом, целесообразна разработка долгосрочного сценария, который будет учитывать потенциальные возможности развития единого транспортного пространства Беларуси, Казахстана и России в более отдаленной перспективе.

Это сценарий предполагает выделение значительных инвестиций на развитие транспортного коридора Западная Европа – Западный Китай по направлению

Санкт-Петербург (Минск) – Москва – Казань – Екатеринбург – Астана – Алматы – Урумчи. Основой этого коридора станут скоростные и высокоскоростные железнодорожные магистрали (ВСМ), часть из которых уже функционирует или проектируется.

В рамках этого сценария следует ожидать быстрого роста спроса на перевозки массовых стройматериалов и металлопроката (из-за резкого увеличения объемов транспортного строительства). Кроме того, следует ожидать существенно улучшения позиций стран-членов ЕЭП на рынке транзитных грузоперевозок (благодаря общему повышению скорости на отечественных железных дорогах и частичному размежеванию грузовых и пассажирских потоков).

Также можно ожидать опережающую динамику спроса на пассажирские перевозки высокоскоростным железнодорожным транспортом, в том числе транзитные. По экспертным оценкам ИНП РАН, доля государств-членов ЕЭП на рынке грузовых транзитных перевозок по направлению Азия-Европа-Азия к 2030 году способна вырасти до 3-5%.

Особо следует указать на ожидаемое изменение образа жизни в регионах, примыкающих к новым инфраструктурным объектам. Благодаря феномену «сжатия экономического пространства» значительно поменяются структура занятости и точки размещения производства. Население получит возможность регулярно ездить на работу с территорий, которые сейчас считаются удаленными, а предприятия, которые сейчас вынужденно тяготеют к источникам трудовых ресурсов, можно будет выносить в другие регионы.

Возможные транспортные коридоры представлены на рисунке 1.

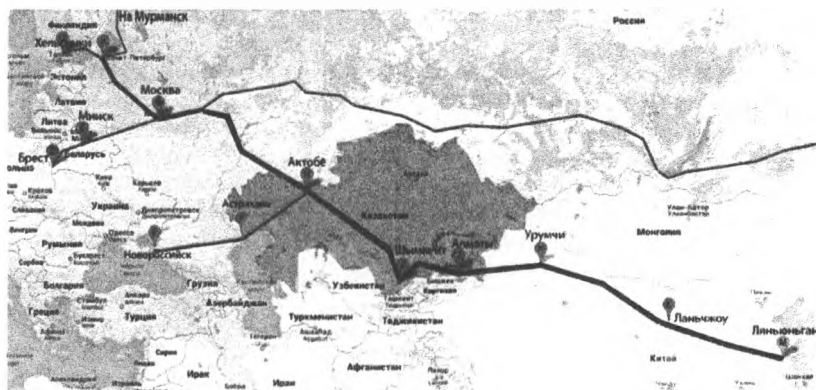


Рисунок 1 – Модель реализации инфраструктурного проекта в странах ЕЭП

Синей линией на рисунке обозначен международный автомобильный коридор Европа – Зап. Китай, красными линиями – инфраструктура железнодорожного транспорта.

Для оценки эффектов от инфраструктурной интеграции необходимо рассчитать темп прироста грузооборота. Темп прироста находится по формуле

$$T_{ПР} = 100\% * (Y_1 - Y_0) / Y_0,$$

где  $Y_1$  – показатель грузооборота в предыдущем периоде;  $Y_0$  – показатель грузооборота в текущем периоде.

Расчет будем производить на основе прогнозных данных, представленных в таблице 1.

Таблица 1 – Объемы взаимного грузообмена между государствами-членами ЕЭП в 2012-2020 гг., тыс. т.

Рассматриваемый регион	2011	2012	2020	Удельный вес в объеме, %
1	2	3	4	5
Общий объем грузообмена	144498,5	156245	166674	100
<i>В том числе между:</i>				
Беларусью и ТС	55773	64791	69327	20
Казахстаном и ТС	144244	91859	102882	30
Россией и ТС	88980	155840	161138	50

Таким образом, для Беларуси эффект от единой инфраструктурной политики выразится в том, что дополнительный прирост грузооборота в 2020 г. составит примерно 5% (по сравнению с вариантом развития без инфраструктурной интеграции), в том числе прирост грузооборота в сообщении со странами ЕЭП – 7%, а прирост грузооборота с третьими странами – 3,2%.

Для Казахстана дополнительный прирост грузооборота в 2020 году составит примерно 8,5% (по сравнению с вариантом развития без инфраструктурной интеграции), в том числе прирост грузооборота в сообщении со странами ЕЭП – 12%, а прирост грузооборота с третьими странами – 7,7%.

Для России дополнительный прирост грузооборота в 2020 году составит примерно 0,5% (по сравнению с вариантом развития без инфраструктурной интеграции), в том числе прирост грузооборота в сообщении со странами ЕЭП – 3,4%, а прирост грузооборота с третьими странами – 0,47%.

УДК 334.72

*Диковицкая Д. В., Купцова О. В.*

*Научный руководитель: ст. преподаватель Сметюх А. В.*

## **ТЕОРЕТИЧЕСКОЕ ОБОСНОВАНИЕ КЛАСТЕРИЗАЦИИ РЕГИОНОВ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**

Целью работы является обоснование возможности кластеризации региональной экономики как перспективного направления инновационного экономического развития.

Объект исследования – Брестская область как система взаимодействующих комплексов (экономического, социального, логистического).

Предмет исследования – теоретические и методические аспекты обеспечения кластеризации региона как целостной системы.

Новым направлением развития экономики является региональная кластеризация, которая в последнее время находится в центре пристального внимания научной общественности, национальных правительственных структур и бизнеса. В современных условиях регионы являются основой для развития конкурентоспособной национальной экономики [1, 2, 3]. Успешная деятельность таких региональных кластеров, как «Кремниевая долина» (США), «Кембридж» (Великобритания), «Баден-Вюртенберг» (Германия), «Эмилия-Романия» (Италия)