

и зачастую мучительно согласовывать документацию, касательно места размещения объекта, его архитектурно-дизайнерского оформления. Причина возникающего вопроса – расстояние кафе от дороги. Известны случаи, когда вопросы по предоставлению участка так и не были решены. Строительство в придорожной полосе местным органом власти было запрещено, а предложенная альтернатива – не ближе чем на 50 метров к трассе. В таком случае естественно возникает вопрос о целесообразности строительства объекта придорожного сервиса вдали от самой дороги.

В то же время с 1.01.2012 г. в Беларуси указом №431 «О некоторых мерах по совершенствованию отношений в области изъятия, предоставления и использования земельных участков» был упрощен порядок предоставления земель для строительства объектов придорожного сервиса. Теперь земельные участки будут предоставляться без проведения аукционов, а их вопросами предоставления должны будут заниматься районные, а не областные исполкомы.

Во многом полезно было бы предоставлять долгосрочные налоговые льготы, ввести единую лицензию на оказание комплекса услуг и упростить порядок ее получения. И тем не менее остается надеяться, что при установлении четкого перечня организаций по получению согласования на строительство, инвесторов, желающих вложить в данную сферу, станет гораздо больше.

ТАМОЖЕННЫЕ СОЮЗЫ: ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРИЧИНЫ СОЗДАНИЯ И РАСПАДА

Юшкевич А.С.

Научный руководитель – канд. экон. наук, доцент Ивашутин А.Л.

В наше время торговля и тесное взаимодействие стран жизненно необходимы для их существования и развития. Без взаимовыгодных экономических отношений невозможно развиваться на сопоставимом уровне со странами-соседями. Для активизации таких отношений и создаются таможенные союзы.

Что представляет собой таможенный союз? Таможенный союз, например, в рамках Евразийского экономического сообщества — форма торгово-экономической интеграции Беларуси, Казахстана и России, предусматривающая единую таможенную территорию, в пределах которой во взаимной торговле товарами не применяются таможенные пошлины и ограничения экономического характера, за исключением специальных защитных, антидемпинговых и компенсационных мер. При этом страны-участники таможенного союза применяют единый

таможенный тариф и другие единые меры регулирования торговли товарами с третьими странами.

Почему же в таможенном союзе состоят лишь эти страны? Ответ прост: остальные страны СНГ либо не захотели присоединиться из экономических предубеждений, либо из-за опасений по поводу будущего союза такого рода. Некоторые страны “боятся” присоединиться к такому союзу, имея негативные воспоминания о временах Советского Союза. Некоторые заняли выжидательную позицию: они хотят увидеть, как будет выполнять свои функции новое образование, и какую выгоду оно принесет своим создателям. Например, Абхазия или Южная Осетия, которые желают присоединиться, не признаны независимыми, и не рассматриваются странами-участницами таможенного союза как потенциальные члены данного объединения. Некоторые страны опасаются несоответствия норм и правил ВТО по отношению к таможенному союзу, где исключения были сделаны только для России, и только потому, что США и европейские страны осознали опасность невступления России в ВТО, и пошли на огромное количество уступок и послаблений для последней.

У таможенного союза много положительных сторон: товары на местных рынках станут дешевле, качественнее, а их ассортимент разнообразнее; откроются новые возможности для развития бизнеса; товары можно будет свободно перемещать по территории России, Казахстана, Беларуси; станут дешевле энергоносители; во взаимной торговле стран Таможенного союза снизятся издержки бизнеса, например, при перевозках товаров внутри союза.

Однако любой таможенный союз подвержен действию таких негативных факторов, как политическая обстановка в отдельных странах, борьба каждой страны за рынки стран-участниц, ограничения экспорта или импорта. Также возможны потери от унификации таможенных правил, что, возможно, снизит объемы транзитных перевозок. Логично будет прогнозировать сокращение инвестиций в отдельные экономики. Ведь крайне тяжело конкурировать за новые инвестиции в условиях новообразовавшегося рынка.

Есть также ряд «минусов», характерных конкретному таможенному союзу:

1) поставки китайской продукции через кыргызстанско-казахстанскую границу могут сильно осложнить жизнь российским и белорусским предприятиям. Их товарам будет нелегко конкурировать с китайскими аналогами, которые гораздо дешевле;

2) различие НДС внутри стран союза. Таможенные органы РФ высказали предположение, что из-за различий в НДС компании захотят оформлять свою продукцию на территории Казахстана;

3) автоперевозчики из Беларуси предвидят дополнительные проблемы. Их волнует страхование грузов, их сопровождение, финансовые аспекты доставок;

4) повышение цен. В Беларуси единые таможенные пошлины вызвали сильное подорожание импортных легковых автомобилей;

5) проблемы с производством отечественной продукции. Так как политика в отношении тарифов таможенного союза в основном основана на ставках Российской Федерации, в остальных странах союза возможно увеличение процентного соотношения товаров стран-соседей на их внутренних рынках. Устоят лишь передовые предприятия.

Нерешенных вопросов, как и проблем, достаточное количество. С течением времени они могут обостриться и перевесить ожидаемый положительный эффект. Это может привести к недовольству стран-участниц и желанию выйти из таможенного союза.