

емой финансовой помощи, не только тематически, но и территориально. То есть новые целевые регионы будут определяться более жестко, по микрогеографическим критериям.

Предполагается, что в результате ориентации на децентрализацию всех связанных с региональной политикой процедур значительно повысится ответственность властей не только на государственном, но и на региональном и муниципальном уровнях. В то же время предполагается разработать новые схемы и методы управления, которые значительно упростят бюрократические процедуры.

Данные изменения в региональной политике повлекли за собой и изменения в принципах работы Структурных фондов ЕС, которые являются основными финансовыми инструментами реализации данной политики. Если ранее (в 2004—2006 гг.) Эстонии была доступна помощь из всех пяти действующих на тот момент Структурных фондов ЕС¹, то в течение 2007—2013 гг. Эстония сможет получать структурные пособия лишь из трех² — ERDF, ESF и CF.

Несмотря на то что средства данных фондов выделяются практически всем странам ЕС, большая их часть все же адресуется государствам Восточной Европы. В период 2007—2013 гг. Эстония имеет возможность воспользоваться средствами названных фондов в объеме 53,3 млрд эстонских крон.

*А.Д. Молокович., канд. экон. наук, доцент
К.Н. Шабва, аспирант
БНТУ (Минск)*

ОБЩЕЕ ТРАНСПОРТНОЕ ПРОСТРАНСТВО СНГ КАК ОСНОВА РЕГИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ИНТЕГРАЦИИ

Транспортная отрасль в мировой экономике объективно позиционируется в качестве естественного носителя региональных интеграционных начал, международного института объединительной направленности, обеспечивающего развитие внешней торговли.

Исследование вопросов многостороннего экономического сотрудничества на постсоветском пространстве свидетельствует о том, что решение перспективной задачи — региональной экономической интеграции стран СНГ — невозможно без транспортного сотрудничества, базирую-

¹ Общий объем средств, выделенных Эстонии за период 2004—2006 гг. составил 12,5 млрд крон (из ERDF, ESF, EAGGF и FIFG в общей сложности было выделено более 5,8 млн крон, из Фонда сплочения — 6,7 млрд крон).

² Европейский фонд развития и гарантий сельского хозяйства (EAGGF) и Фонд развития рыбодовства (FIFG) прекратили свое существование. Им на смену пришли два новых фонда: Европейский сельскохозяйственный фонд развития жизни на селе и Европейский фонд рыбодовства, которые сегодня не входят в систему Структурных фондов ЕС. За период 2004—2006 гг. EAGGF выделил Эстонии 888,7 млн крон, а FIFG — 195 млн крон.

щегося на взаимодействии национальных транспортных систем. Тем более что в рамках Содружества на сегодняшний день существуют как внутренние, так и внешние факторы для формирования государствами — участниками регионального транспортного взаимодействия качественно нового, более высокого уровня — в форме общего транспортного пространства как одного из базисных элементов единого экономического пространства.

Анализ тенденций в мировом производстве и торговле свидетельствует, что большая часть коммерческих и финансовых потоков в начале XXI в. будет сконцентрирована в треугольнике США — Европейский союз — Юго-Восточная Азия. Страны Юго-Восточной Азии и в частности Китай постепенно становятся самыми крупными производителями не только в Азии, но и во всем мире. Сегодня Китай занимает 3-е место среди импортеров мира, 4-е место по экспорту товаров и 9-е место по экспорту услуг. Общий показатель товарооборота страны превышает 1 трлн дол. США. Вместе с тем на пути развития Китая в связи с такими темпами роста производства стоит проблема перемещения грузопотоков.

В силу своего географического расположения СНГ обладает огромным потенциалом по предоставлению услуг транзита товаров между Европой и Азией. Между тем на сегодня этот потенциал Сообщества остается не полностью реализованным. Так, услуги транспорта в мировом экспорте коммерческих услуг составляют около 25 %. Они растут в последнее время на 5–10 % в год. Однако объемы грузоперевозок странами СНГ в 2007 г. по сравнению с 1991 г. составили только 36,8 %, в том числе в России — 27,5 %, Украины — 26 %, Беларуси — 34,7 %. В то же время, по оценкам Всемирного банка, потенциал доходов от эксплуатации транспортно-коммуникационных систем СНГ — не менее 100 млрд дол. США.

В этих условиях перед странами СНГ стоят задачи формирования Транспортного союза и эффективного использования транзитно-транспортного потенциала членов Содружества, что будет способствовать привлечению грузопотоков на их магистрали. Концептуальные основы транспортной интеграции государств СНГ получили свое закрепление в утвержденном решением Глав правительств СНГ 15 сентября 2004 г. Концепции согласованной транспортной политики государств — участников СНГ на период до 2010 г.

Реализация данного проекта будет способствовать решению вопросов развития и использования международных транспортных коридоров, проходящих по территории стран СНГ, обеспечения беспрепятственного транзита грузов и транспортных средств государств-участников на его территории, введения безразрешительной системы и устранения всех барьеров и ограничений, противоречащих международной практике внешнеэкономических отношений и принципам добросовестной конкуренции.

Внимание государств СНГ к согласованности проведения транспортной политики является положительным фактором, свидетельству-