УДК 327.2:640.4:338.4

И. А. Кузменкова (amper1@mail.ru),
кандидат физико-математических наук, доцент
Белорусского торгово-экономического университета
потребительской кооперации

Е. А. Слюсарева (E_Slusareva@mail.ru),
старший преподаватель Белорусского
торгово-экономического университета
потребительской кооперации

ОЦЕНКА ВЛИЯНИЯ ГЕОПОЛИТИЧЕСКОГО ПОЛОЖЕНИЯ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ НА РАЗВИТИЕ ПРИДОРОЖНОГО СЕРВИСА

В статье проведена оценка геополитического положения Республики Беларусь и выявлено влияние его основных составляющих (географического положения страны, численности, состава и уровня жизни населения, политического положения, состояния экономики, международного положения) на состояние и развитие такого социально-экономического явления, как придорожный сервис.

The article deals with the geopolitical situation of the Republic of Belarus and the impact of its main components (geographic situation, population size, composition and the standard of living of the population, political situation, state of the economy, international situation) was revealed on the state and development of the socio-economic phenomena such as roadside service.

Ключевые слова: Геополитическое положение, географическое положение, туризм, транзит, транспортные коридоры, демографический фактор, экспортоориентированное государство, Таможенный союз.

Key words: geopolitical situation, geographical situation, tourism, transit, transportation corridors, demographic factor, export-oriented government, Customs Union.

Введение

В настоящее время больше внимания уделяется развитию придорожного сервиса в Республике Беларусь. На данное явление оказывает влияние множество факторов и один из самых важных – геополитическое положение нашей страны. О положительном влиянии геополитического положения Республики Беларусь на развитие придорожного сервиса говорит и тот факт, что первые объекты появились на территории нашей страны около тысячи лет назад.

В средние века встречались пристанища наподобие постоялых дворов (стодол), где люди и лошади пребывали вместе. Стодола являлась прообразом корчмы. Одно из первых упоминаний о корчме согласно Уставной грамоте смоленского князя Ростислава Мстиславовича датировано 1150 годом [1].

Республика Беларусь геополитически относится к наиболее динамично развивающемуся региону Центральной и Восточной Европы и находится в поиске оптимальной формы геополитической идентичности. С 1991 года Республика Беларусь – независимое государство. Страна находится в окружении влиятельных на региональном уровне государств со значительным ресурсным, экономическим и военным потенциалом.

Республика Беларусь по своему географическому положению находится в центре Европы. Ее протяженность с севера на юг – 560 км, с запада на восток – 600 км. Республика Беларусь граничит с пятью государствами: на севере и востоке – с Российской Федерацией, на юге – с Украиной, на западе – с Польшей, на северо-западе – с Литвой и Латвией; общая протяженность границ составляет 2 969 км. Столица Республики Беларусь – г. Минск находится в выгодном географическом положении. Расстояние до европейских центров небольшое. Так, до Вильнюса – 215 км, до Риги – 470 км, до Варшавы – 550 км, до Киева – 580 км, до Москвы – 700 км, до Берлина – 1 060 км и до Вены – 1 300 км.

Республика Беларусь не имеет прямого выхода к морю. Границы с соседними государствами проходят в основном по равнинным местностям, что способствует созданию удобных транспортных магистралей и развитию интенсивных экономических связей не только с непосредственными соседями, но и с другими, более отдаленными странами Европы и Азии.

По территории страны проходят трансъевропейские транспортные коридоры № 2 (Париж – Берлин – Варшава – Брест – Минск – Орша – Москва) и № 9 (Хельсинки – Санкт-Петербург – Витебск – Могилев – Гомель – Киев – Одесса), с которыми связаны значительные транзитные потоки с существенным потенциальным объемом спроса на услуги размещения, питания, кратковременные программы туристско-экскурсионного обслуживания [2].

Только по коридору № 2 территорию Беларуси ежегодно пересекают около 10 млн чел., в том числе 5,5 млн чел. – на автотранспорте и 4,5 млн чел. – по железной дороге, что свидетельствует о значительном потенциале транзитного туризма – до 1,5–2,5 млн чел. ежегодно [3].

В Республике Беларусь, имеющей развитую инфраструктуру и привлекательной из-за ее географического положения, придается большое значение транзиту как важнейшему потенциалу национальной экономики. Транзит является своеобразным интегрирующим звеном в торговле между странами. Принятая на 2011–2015 годы Государственная программа развития транзитного потенциала Республики Беларусь предусматривает расширение транспортных, коммуникационных и финансовых коридоров, что, в свою очередь, обеспечит качественный рывок в экономическом развитии страны. Это предполагает (помимо проведения работ по строительству и реконструкции республиканских автомобильных дорог) увеличение объема и повышеие качества сервисных услуг, предоставляемых на объектах, расположенных вдоль основных автомагистралей и в автодорожных пунктах пропуска через государственную границу Республики Беларусь.

Для решения поставленных задач согласована и реализуется Генеральная схема развития придорожного сервиса на республиканских автомобильных дорогах до 2015 года. Единым документом Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь утверждены схемы размещения объектов придорожного сервиса на республиканских автомобильных дорогах Брестской, Гомельской, Витебской, Гродненской, Минской, Могилевской областей.

Еще одной предпосылкой развития придорожного сервиса в Республике Беларусь является развитие туризма. На рисунке 1 представлены преимущества страны, связанные с ее геополитическим положением.

В Беларуси насчитывается почти 11 000 озер. В основном они сосредоточены на севере и северо-западе страны. Многие из озер богаты рыбой. Самое большое озеро – Нарочь находится в Минской области, на его берегу расположен курортный поселок, детский оздоровительный лагерь «Зубренок» и многочисленные санатории. Самые крупные и значительные реки Беларуси – Днепр с его притоками, Западная Двина и Неман. Некоторые реки используются для судоходства (Днепр, Западная Двина, Припять) и в меньшей степени – для получения энергии.

Государственная программа развития туризма направлена на развитие международных связей на региональном уровне, обеспечение развития въездного туризма через реализацию мероприятий добрососедства с породненными городами, странами-соседями, создание трансграничных туристских маршрутов с регионами России (Гомельская, Могилевская, Витебская области), Украины (Брестская, Гомельская области), Литвы, Латвии (Гродненская, Брестская, Витебская области), Польши (Брестская, Гродненская области) [4].

Рисунок 1 – **Преимущества Республики Беларусь по сравнению с другими странами, связанные с геополитическим положением**

Немаловажен для республики и демографический фактор. Значительное уменьшение общего уровня рождаемости и старение населения могут впоследствии стать причиной нехватки трудовых ресурсов и обусловить необходимость привлечения их извне.

При оценке геополитического положения страны важное значение имеет численность населения. По численности населения Республика Беларусь занимает 14-е место в Европе (по состоянию на сентябрь 2012 года – 9 459 тыс. чел.). Такую же численность населения, как в Беларуси, среди европейских государств имеют Бельгия, Венгрия, Греция, Португалия, Чешская Республика и Югославия.

Беларусь имеет относительно однородный, благоприятный для стабильного развития национальный состав. По европейским меркам Беларусь можно рассматривать как среднюю по размерам территории и населения страну, сопоставимую с Австрией, Бельгией, Венгрией, Грецией, Португалией.

Беларусь в 2011 году входила во вторую группу стран с высоким уровнем развития человеческого потенциала (ИРЧП) и занимала 65-е место из 187 стран мира. Социально-экономическое развитие страны отстает от общего европейского уровня (реальный ВНД на душу населения по паритету покупательной способности (ППС) стран-лидеров (Норвегии, Австралии, Нидерландов) составляет более 34 000 долл. США, аналогичный показатель в Беларуси в 2011 году составил 13 439 долл. США). По этому показателю Беларусь также значительно уступает таким наименее развитым странам ЕС, как Португалия (20 573 долл. США), Греция (23 747 долл. США), Чешская Республика (21 405 долл. США) и Венгрия (16 581 долл. США). Вот почему для сокращения этого разрыва и наращивания экономического потенциала белорусскому государству важна структурная перестройка и реструктуризация экономики в целом.

По международным оценкам в Республике Беларусь в феврале 2011 года на 1 000 жителей приходилось 109 автомобилей (по другим оценкам – 230). В данном рейтинге Беларусь занимает 63 место и 5 место среди стран бывшего СССР.

Обеспеченность автомобильным транспортом стимулирует активное перемещение населения как внутри страны, так и за ее пределами.

Если же рассмотреть структуру населения, то городское население, которое потенциально является более маневренным и склонным к туристическим поездкам, составляет 75,8%. Повышение благосостояния населения, изменение его состава является активным стимулом для развития придорожного сервиса.

На сегодняшний день Беларусь экономически и политически интегрирована в Содружество Независимых Государств. Здесь приоритетными по многим направлениям являются белорусско-российские отношения. Россия – основной экономический и торговый партнер Беларуси. Она представляет собой главный рынок сбыта для белорусской промышленности и сельского хозяйства и является главным поставщиком необходимых стране энергоресурсов. Беларусь значительно усиливает геополитическое положение России. Она обеспечивает прямой доступ к границам восточно-европейских государств. Беларусь, как транспортный коридор, обеспечивает доступ российского сырья на европейские рынки сбыта (через территорию Беларуси проходит около 80% российских транзитных грузоперевозок в страны ЕС). Общие исторические и социокультурные корни стимулируют развитие белорусско-российских отношений.

Вместе с тем необходимо отметить, что Республика Беларусь не является единственным транзитным коридором между Россией и Европой и по этой причине любая попытка получить дополнительную прибыль за счет увеличения транзитных сборов способна привести к смещению основных транспортных потоков на территории стран Балтии и Украины.

Беларусь – экспортно-ориентированное государство (экспортируется около 50% валового внутреннего продукта). Страна входит в число лидеров среди мировых экспортеров грузовых автомобилей, тракторов, дорожно-строительной и коммунальной техники.

Республика Беларусь является страной с открытой экономикой, она установила отношения с бизнес-сообществами 150 стран мира.

Республике Беларусь важно ориентироваться на активное участие в международных организациях, а также участие в экономических, социальных, гуманитарных международных проектах. В этом направлении делаются определенные шаги – Республика Беларусь вступила в Группу Всемирного банка. На начало 2012 года она являлась членом 11 организаций и 11 специализированных учреждений ООН, 30 других международных организаций (в том числе и Всемирной туристской организации), 11 региональных организаций.

Геополитическое положение Беларуси диктует необходимость поддержания и развития экономических, политических, культурных связей не только с Россией и другими странами СНГ, но и с государствами Европейского союза. Однако недостаточно высокий уровень производства наукоемкой продукции в Республике Беларусь и структура экспорта в значительной степени ограничивают возможность проведения многовекторной внешней политики на современном этапе.

Для Беларуси выгодно, чтобы основные пути торговли между Западом и Востоком пролегали через территорию России по Транссибирской магистрали.

В настоящее время Республика Беларусь входит в состав Таможенного союза в рамках Евразийского экономического сообщества (ЕврАзЭС), что в значительной степени способствует развитию придорожного сервиса.

Таможенный союз в рамках ЕврАзЭС – 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.

Россия от создания Таможенного союза может получить к 2015 году прибыль в размере около 400 млрд долл. США, а Беларусь и Казахстан – по 16 млрд долл. США. Полное использование потенциала Таможенного союза может привести к сокращению сроков перевозки грузов из Китая в Европу примерно в четыре раза. По расчетам ученых РАН, создание Таможенного союза Беларуси, Казахстана и России позволит стимулировать экономическое развитие и может дать дополнительно до 15% роста ВВП стран-участниц к 2015 году.

В 2011 году на границах России, Казахстана и Беларуси отменен таможенный контроль. Его перенесли на внешний контур границ Таможенного союза.

При экспорте товаров применяется нулевая ставка НДС и (или) освобождение от уплаты (возмещение уплаченной суммы) акцизов при условии документального подтверждения факта экспорта. При импорте товаров на территорию Республики Беларусь с территории Российской Федерации или Республики Казахстан НДС и акцизы взимаются белорусскими налоговыми органами.

Все вышесказанное способствует увеличению грузопотока через территорию стран-членов Таможенного союза в рамках ЕврАзЭС и в том числе Республики Беларусь, что в свою очередь должно привести к стимулированию развития придорожного сервиса (рисунок 2).

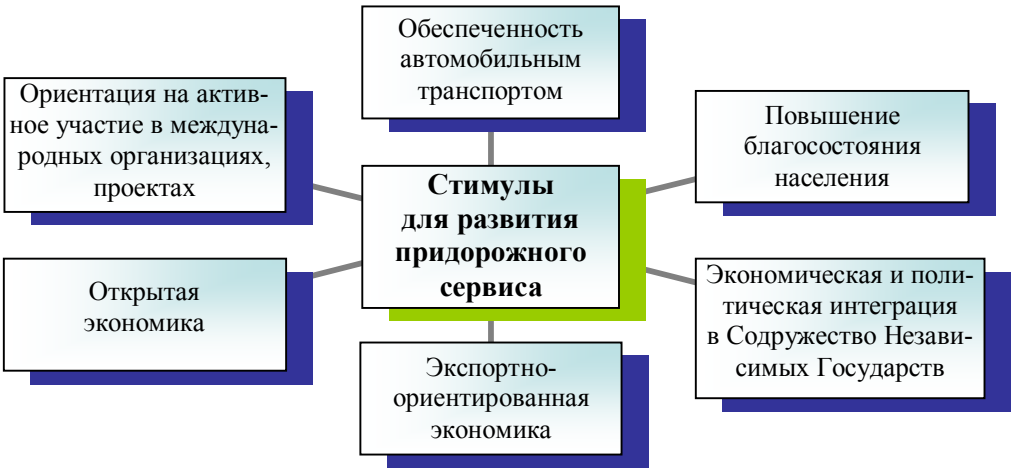

Рисунок 2 – **Стимулы для развития придорожного сервиса в Республике Беларусь**

Заключение

Анализ геополитического положения Республики Беларусь позволяет сделать вывод о благоприятном воздействии его на развитие такого явления, как придорожный сервис:

• Географическое положение Республики Беларусь (в центре Европы) способствует увеличению транзита грузов и туристов через территорию республики, что, в свою очередь, требует наличия вдоль автомобильных дорог современных объектов придорожного сервиса.

• Повышение уровня жизни населения, изменение состава населения способствуют увеличению автомобильного потока на автомобильных дорогах Республики Беларусь.

• Международное положение страны, участие Республики Беларусь в международных организациях и объединениях способствуют стимулированию международного экономического сотрудничества, что, в свою очередь, способствует увеличению грузо- и пассажиропотока через территорию республики.

Помимо перечисленного, активное влияние на развитие придорожного сервиса оказывает государственная политика Республики Беларусь по развитию туризма и придорожного сервиса.

Список литературы

1. **Прыжов, И.** Корчма. Исторический очерк [Электронный ресурс] / И. Прыжов. – М. : Русский архив, 1866. – Режим доступа : http://www.bibliotekar.ru/reprint-145/1.htm. – Дата доступа : 29.10.2012.

2. **Об утверждении** государственной программы развития транзитного потенциала Республики Беларусь на 2011–2015 годы : постановление Совета Министров Респ. Беларусь от 20 дек. 2010 г. № 1852 // Консультант Плюс : Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2012.

3. **Об утверждении** стратегии развития транзитного потенциала Республики Беларусь на 2011–2015 годы : постановление Совета Министров Респ. Беларусь от 9 авг. 2010 г. № 1181 // Консультант Плюс : Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2012.

4. **Об утверждении** государственной программы развития туризма в Республике Беларусь на 2011–2015 годы : постановление Совета Министров Респ. Беларусь от 24 марта 2011 г. № 373 // Консультант Плюс : Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2012.

Получено 05.11.2012 г.