
ВСТУПИТЕЛЬНОЕ СЛОВО ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА

С. Д. Бодрунов,
директор Института нового индустриального развития (ИНИР),
вице-президент Вольного экономического общества России,
доктор экономических наук, профессор

НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ФОРМИРОВАНИЯ ОБЩЕГО РЫНКА РОССИИ, БЕЛОРУССИИ И КАЗАХСТАНА В УСЛОВИЯХ НОВОЙ ИНДУСТРИАЛИЗАЦИИ РОССИИ

*(доклад на международном форуме «Евразийская экономическая
перспектива», 11.04.2013 г.)*

Сотрудничество между Россией, Белоруссией и Казахстаном активно развивается в рамках ЕврАзЭС и практически всех основных экономических и военно-политических международных организаций на территории бывшего СССР, а также на двусторонней основе. Например, товарооборот России и Казахстана вырос с 2010 по 2011 г. почти в 1,5 раза (с 15,8 до 23 млрд долларов). В 2012 г. рост продолжился, и объем товарооборота составил 23,9 млрд долларов. Казахстан является третьим (после Украины и Белоруссии) торговым партнером России в СНГ. При этом Россия играет более значительную роль во внешней торговле Казахстана. Товарооборот между Белоруссией и Россией в 2011 г. приблизился к 40 млрд долларов, а в 2012 г. — к 44 млрд долларов.

Есть все основания полагать, что развитие отношений в рамках Таможенного союза и Единого экономического пространства (ЕЭП) будет способствовать наращиванию объемов товарооборота между Россией и Казахстаном, Россией и Белоруссией. Формируются общий энергетический рынок, единое транспортное пространство, решаются другие принципиальные вопросы.

Сейчас наша страна отказывается от сырьевой модели экономики, которая привела к снижению экономических показателей (см. таблицу) и «нащупывает» новую модель экономического роста в рамках объявленной президентом модернизации экономики, главным направлением которой является новая индустриализация («реиндустриализация») страны.

Наше сотрудничество в рамках евразийской экономической перспективы не может не влиять на эти процессы. Россия в ходе реиндустриализации должна решить множество задач: восстановление промышленности на базе нового технологического уклада (в первую очередь ее ядра — машиностроения), создание институтов, инфраструктуры и механизмов развития инновационной экономики (в том числе рынка интеллектуальной собственности) и т.д.

Реиндустриализация невозможна без модернизации базовых элементов экономики и экономического инструментария для реализации модернизационных задач. Поэтому мы ограничимся кратким анализом нашего сотрудничества в этих двух направлениях в силу важности их роли в формировании общего рынка продукции машиностроения и рынка интеллектуальной собственности на едином таможенном и экономическом пространстве.

Вступительное слово главного редактора

Экономическая ситуация в России (март 2013 г.)

Темпы роста ВВП	I полугодие 2012 г. – 4,5%; III кв. 2012 г. – 2,4%, IV кв. 2012 г. – 1,8%. Падение в 2,5 раза
Динамика ВВП, год	2010 г. – 8,2%, 2012 г. – 2,6%. Падение в 3,1 раза
	Январь 2012 г. – 5,1%, январь 2013 г. – 1,6%. Падение в 3,2 раза
Инвестиции в основной капитал,% ВВП	2008 г. – 21,2%, 2012 г. – 19,8%. Снижение на 6,6%
Темпы роста импорта	2010 г. – 30,1%, 2012 г. – 3,6%. Снижение в 8,4 раза
Инфляция (январь–февраль)	2012 г. – 0,9%, 2013 г. – 1,5%. Рост в 1,7 раза
Прогноз роста экономики РФ на 2013 г. (Всемирный банк)	По состоянию на 1 октября 2012 г. – 3,6%; на 1 марта 2013 г. – 3,3%. Снижение уровня прогноза темпов роста экономики РФ на 8,3%
Темпы роста промышленности	2010 г. – 7,6%, 2012 г. – 2,5%. Падение в 3 раза. Декабрь 2012 г. – 1,0%, январь 2013 г. – 0,8%. Падение на 20%

Реиндустриализация предполагает перевод экономики на новый технологический уровень, соответствующий вызовам XXI в., на базе новейшего технологического уклада; создание десятков миллионов рабочих мест, оснащенных современными техническими средствами; изменение структуры промышленности, ее инфраструктуры; наращивание мощности и повышение конкурентоспособности российских корпораций и предприятий; наконец, укрепление обороноспособности. Основные особенности и технологические вызовы индустрии XXI в.:

- возрастающие темпы создания новых технологий, повышающих производительность труда и удешевляющих производство;
- снижение в промышленности доли затрат труда на производство новых изделий при увеличении затрат на их разработку;
- усиление «индивидуализации» производства, снижение его серийности;
- повышение уровня сложности производства, применяемых технологий и выпускаемых изделий;
- ускоренная интеллектуализация и роботизация производства;
- усиление тенденций «физического» сближения разработчика и производителя, сокращения времени на внедрение новых изделий;
- перманентное повышение темпов трансфера технологий.

Задачи реиндустриализации глобальны; например, те же США вынуждены перейти от парадигмы «постиндустриального» развития к идее возврата в страну многих секторов промышленности. Сходные проблемы, очевидно, стоят и перед нашими партнерами по ЕЭП. Необходимые масштабы инвестиций в новое индустриальное развитие наших стран таковы, что для их осуществления целесообразно консолидировать ресурсы и научно-технический потенциал России, Белоруссии и Казахстана.

Для достижения целей новой индустриализации необходимо существенно модернизировать, а в ряде отраслей – фактически создать заново машиностроительные произ-

водства с научно-технической, инжиниринговой, маркетинговой, логистической и иной инфраструктурой, обеспечивающей их функционирование и развитие. Чисто административным путем современный машиностроительный комплекс сформировать нельзя, важно создать условия для окупаемости инвестиций в исследования и разработку новой техники. Не вдаваясь в детали, подчеркнем, что этого можно быстрее добиться при организации полноценного общего рынка товаров и услуг, для чего на первом этапе нам придется активно импортировать оборудование.

Обратимся к истории индустриального развития Российской империи и СССР. Россия отставала от передовых стран в проведении первой промышленной революции в XIX в. на два — три десятилетия из-за того, что правительство страны ориентировалось *на практически стопроцентный импорт* машин для строительной продукции. В последней четверти XIX — начале XX в. Россия сократила отставание в индустриальном развитии. Вторая промышленная революция, связанная с созданием в дореволюционной России крупной индустрии, была совершена уже с меньшим отставанием от стран-лидеров. Россия вошла в число развитых индустриальных стран благодаря тому, что ей удалось наладить выпуск техники отечественного производства (и ослабить зависимость от импорта!) в тяжелом и транспортном машиностроении, судостроении и ряде других отраслей. Подчеркнем: машиностроение дореволюционной России *нуждалось* в развитии, но оно *не было отсталым*. Приведем такой пример: во время Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. немецкая операция по захвату Севастополя и Крымского полуострова в короткие сроки была сорвана благодаря неожиданным для противника сокрушительным ударам дальнебойных орудий огромной мощности с построенных до революции линкоров. Созданные до революции орудия поражали суда противника и другие цели снарядами весом в 230 кг на расстоянии более 12 км — вот такой была отечественная техника!

В годы первых пятилеток СССР, воспользовавшись мировым кризисом, закупал оборудование и технологические линии в США и Германии для создания новых заводов. Однако «генеральной линией» при проведении *социалистической индустриализации* все-таки была ориентация на *импортозамещение продукции машиностроения* на основе строительства новых и реконструкции имевшихся заводов. Эта политика позволила нашей стране достичь нового пика индустриального развития.

Сейчас Россия снова стоит перед выбором: ориентация на расширение импорта машин и оборудования или развитие отечественного машиностроения. За два последних десятилетия объемы производства в отечественном машиностроении сократились на фоне увеличения удельного веса и масштабов импорта машиностроительной продукции. В Россию «пришли» практически все ведущие мировые машиностроительные корпорации, и этот процесс усиливается. Кроме того, если в 2000 г. первые места по объему импорта машин и оборудования в Россию занимали Германия, Белоруссия, США и Украина, то в 2008 г. — Германия, Китай, Япония, Корея и США.

Осенью 2012 г. представитель одной из крупных китайских корпораций в интервью по поводу развития российско-китайских торговых и экономических отношений сформулировал свое видение перспектив торговли между нашими странами следующим образом: «Россия будет расширять поставки сырья в Китай, а Китай будет увеличивать поставки в Россию машин и оборудования». Однако такая перспектива для России *в принципе* неприемлема по ряду известных причин.

Альтернативой импорту продукции является развитие *отечественного* машиностроения. Это не означает, что мы должны немедленно уменьшить объемы импорта машин и оборудования. Напротив, как сказал недавно наш президент, нам (как и в 1930-е гг.) требуется мобилизовать крупные финансовые ресурсы на импорт значительной части

оборудования и технологий, необходимых для создания новых и модернизации имеющихся машиностроительных производств. Однако не только опыт СССР, но и Японии, Китая, Кореи и других догоняющих стран свидетельствует, что импорт *технологий* для машиностроительных предприятий требует гораздо меньших средств, чем постоянное импортирование *оборудования*. Таким образом, нужен не отказ от импорта продукции машиностроения, а *изменение его структуры в целях расширения использования собственных разработок новых технических средств и перехода отечественных предприятий на новые технологии*. В проведении такой политики заинтересованы и наши партнеры по ЕЭП — Казахстан и Белоруссия. Мы полагаем, что это — одна из наших совместных задач.

Однако на этом пути есть ряд серьезных проблем. Возьмем, например, наше сотрудничество с Казахстаном. С 2000-х гг. в Казахстане принято более 90 государственных программ, направленных на развитие экономики, и практически во всех присутствует сотрудничество с Россией. При этом в некоторых важнейших государственных программах предусмотрены мероприятия, к реализации которых привлекались и весьма активно привлекаются российские компании и организации: «Развитие космической деятельности в Республике Казахстан», «Программа освоения казахстанского сектора Каспийского моря», «Программа развития отрасли телекоммуникаций Республики Казахстан», «Развитие атомной энергетики в Республике Казахстан» и др. Из этого краткого перечня видно, что *сотрудничество* здесь связано во многом с *дальнейшим развитием* имеющихся у России *высоких технологий* в ряде отраслей и автоматически включает в себя *учет нашего движения по пути реиндустриализации*. Не останавливаясь на всех программах, поясним, чем обусловлена эффективность сотрудничества, например в сфере атомной энергетики. Казахстан занимает второе место в мире по запасам урана и заинтересован в осуществлении собственной программы мирного использования атома. Россия же, занимающая первое место в мире по конверсии урана и активно развивающая соответствующие технологии, заинтересована в участии партнеров в инвестиционных проектах по атомной энергетике. В результате заключен ряд соглашений о совместной добыче урана, организации совместных предприятий по его обогащению и проектированию энергоблоков нового поколения с выходом на рынки других стран.

Вместе с тем пока еще невелик объем российских инвестиций в экономику Казахстана; он намного меньше объема инвестиций из западноевропейских стран и США. При этом основная часть российских инвестиций направляется *в сырьевой*, в первую очередь в нефтегазодобывающий сектор Казахстана. Наиболее значительные инвестиционные проекты в Казахстане осуществляют крупнейшие российские компании ОАО «Лукойл», ОАО «НК «Роснефть» и ОАО «Газпром». Важно также, что примерно 70% всего товарооборота обеспечивается за счет *приграничной торговли и межрегионального сотрудничества*.

Таким образом, ключевой проблемой в отношениях России и Казахстана является *высокая доля сырьевой составляющей* в структуре товарооборота, *приграничной торговли* и т.п. при *небольшом* проценте *высокопередельной* продукции индустрии.

В нашем товарообороте с Белоруссией, напротив, преобладают машиностроительная и другие виды высокопередельной продукции. При этом большинство крупных белорусских машиностроительных предприятий взаимодействуют с организациями Российской Федерации в рамках кооперации. Во взаимных поставках участвуют более 8000 российских и белорусских предприятий. Наиболее высок уровень международной кооперации в автомобилестроении, электротехнической промышленности и сельскохозяйственном машиностроении.

Можно выделить три основных формы сотрудничества:

1. Развитой формой интеграции в машиностроении Белоруссии является создание *совместных производств*. Количество совместных с Россией предприятий в машиностроении Белоруссии за 2011 г. увеличилось на 10%. Примерно 65% из вновь созданных производств расположено в России, остальные — в Белоруссии. Это в основном предприятия по сборке сельскохозяйственной техники, тракторов, бытовой техники из поставляемых комплектов. Характерно, что, например, в 2011 г. белорусские машиностроительные предприятия были кооперационно связаны со 106 зарубежными сборочными производствами в разных странах, из них 58% располагались в России.

2. Расширению экономического сотрудничества между нашими странами способствует образование *межгосударственных финансово-промышленных групп* (МФПГ), среди которых следует отметить «БелРусАвто» (развитие дизельного автомобилестроения), «Формат» (производство оборудования для выпуска химических волокон и нитей, переработки льна и шерсти), «Межгосметиз» (производство металлокорда), «Электронные технологии» (производство телевизоров и средств связи), «Оборонительные системы» и «Аэрокосмическое оборудование» в сфере ОПК. Сегодня почти каждый второй рубль инвестиций, направленных Россией в страны СНГ, работает в экономике Белоруссии.

3. Машиностроительные комплексы двух стран активно развивают кооперацию в форме *совместных проектов*, реализуемых через совместные государственные научно-технические программы в рамках Союзного государства.

Благодаря финансированию союзных научных и производственных программ с середины 1990-х и до начала 2000-х гг. были практически реанимированы некоторые крупнейшие предприятия в Белоруссии и России, создана конкурентоспособная современная продукция, соответствующая европейским стандартам. В частности, в рамках одной из таких программ налажен выпуск автомобилей, полностью соответствующих требованиям Евро-2; ведутся работы по созданию дизельной автомобильной техники, соответствующей экологическим требованиям Евро-3 и Евро-4.

Таким образом, в отношениях с Белоруссией нам надо закрепить результаты в этой сфере и активно развивать новые направления сотрудничества, например, взаимное включение своих предприятий в концерны страны-партнера, формирование общих технологических платформ и т.д. Это будет способствовать формированию единого рынка товаров и услуг.

Создание общего рынка продукции машиностроения в рамках ЕЭП станет важным шагом на пути повышения в нашем товарообороте доли товаров с высокой добавленной стоимостью и увеличения объемов товарооборота.