

ПО ПУТИ К ВОЗРОЖДЕНИЮ

*С. Д. Бодрунов*¹

НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ЕВРАЗИЙСКОЙ ИНТЕГРАЦИИ И ПРОЦЕССЫ НОВОЙ ИНДУСТРИАЛИЗАЦИИ РОССИИ

Сотрудничество стран – участников евразийского интеграционного проекта – активно развивается как в рамках основных экономических, военно-политических и иных международных структур на территории бывшего СССР, так и на двусторонней основе. Дальнейшее развитие этих отношений должно способствовать наращиванию объемов товарооборота и повышению устойчивости национальных экономик. В рамках единого экономического пространства формируются общий энергетический рынок, единое транспортное пространство, решаются другие принципиальные вопросы экономической интеграции.

Наша страна, отказываясь от сырьевой модели экономики, «нащупывает» новую модель экономического роста в рамках заявленной Президентом России задачи модернизации экономики. Главным направлением, базовой платформой этой модернизации объявлена новая индустриализация («реиндустриализация») страны.

Наше сотрудничество в рамках евразийской экономической перспективы не может не влиять на эти процессы. В ходе реиндустриализации России требуется решить множество задач: восстановить на базе нового технологического уклада промышленность, в первую очередь ее ядро – машиностроение, а затем, в рамках нового индустриального развития, создать институты, инфраструктуру и механизмы развития инновационной экономики.

Реиндустриализация в заявленном варианте невозможна без модернизации базовых элементов экономики, развития институционального инструментария для реализации задач модернизации, создания современной и адекватной технологической инфраструктуры.

Ограничимся кратким анализом нашего сотрудничества в этих трех базовых направлениях, соответственно, остановимся лишь на трех проектных контрапунктных комплексах в силу их особой важности в формировании общего рынка: 1) развитие

¹ *Сергей Дмитриевич Бодрунов*, директор Института нового индустриального развития им. С. Ю. Витте, президент Вольного экономического общества России, д-р экон. наук, профессор.

высокотехнологичного машиностроения – базы технологической независимости и экономической устойчивости участников; 2) рынок интеллектуальной собственности как важнейший регулятивный инструмент основного мирового ресурса ближайшего будущего – знания; 3) информатизация/цифровизация экономик как главный инфраструктурный элемент, призванный осуществить их принципиальную модернизацию на едином таможенном и экономическом пространстве.

1. Как известно, развертывание **новой индустриализации** 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 мощи и повышение конкурентоспособности корпораций и предприятий и, наконец, укрепление обороноспособности и коллективной безопасности. Сходные проблемы развития индустриального сектора, очевидно, стоят и перед нашими партнерами по интеграционному проекту. Задачи реиндустриализации глобальны; те же США, например, вынуждены вернуться к идее возврата в страну многих секторов промышленности, отказавшись, по сути, от парадигмы «постиндустриального» развития.

Новая индустриализация требует существенной модернизации, а в ряде отраслей – фактически создания суперсовременных машиностроительных производств с необходимой для их функционирования научно-технической, инженеринговой, маркетинговой, логистической и иной инфраструктурой. Используя чисто административные методы, сформировать современный машиностроительный комплекс нельзя. Необходимо создать условия для окупаемости инвестиций в исследования и разработку новой техники. Все это можно быстрее и эффективнее сделать **при организации полноценного общего рынка** товаров и услуг.

На первом этапе придется, несмотря на санкции и с учетом таковых, активно импортировать оборудование. Однако, опыт предыдущих десятилетий показывает, что главным должно быть развитие собственной технологической базы.

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* была ориентация на *импортозамещение продукции машиностроения* на основе строительства новых и реконструкции имевшихся заводов. Благодаря этой политике наша страна достигла пика индустриального развития.

Сейчас Россия стоит перед решением той же задачи в сходных условиях. Расширение экспорта сырья в обмен на увеличение поставок машин и оборудования сегодня *невозможно* по известным причинам. Альтернативой является развитие **отечественного** машиностроения. Это не означает, что мы должны отказаться от импорта машин и оборудования. Напротив, нам следует, как в 1930-е гг., мобилизовать крупные финансовые ресурсы на импорт значительной части оборудования и технологий, необходимых для создания новых и модернизации имеющихся машиностроительных производств. При этом опыт СССР, Японии, Китая, Кореи свидетельствует о необходимости **изменения структуры импорта продукции машиностроения с целью расширения использования собственных разработок технических средств** и перехода отечественных предприятий на новые технологии. В проведении такой политики заинтересованы и наши партнеры по интеграционному проекту, это – одна из наших совместных задач.

Однако на этом пути у нас есть ряд серьезных проблем. Возьмем, например, наше сотрудничество с Казахстаном, где с 2000-х гг. принято более 90 государственных программ по развитию экономики и практически во всех – сотрудничество с Россией. При этом в некоторых из важнейших программ предусмотрены мероприятия, к реализации которых весьма активно привлекались (и привлекаются) российские компании и организации. Это – «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.

Уже из этого краткого перечня программ видно, что *сотрудничество связано во многом с развитием имеющихся у России высоких технологий и автоматически включает в себя учет нашего движения по пути реиндустриализации*. Например, в сфере атомной энергетики ситуация такова. Казахстан занимает второе место в мире по запасам урана и заинтересован в собственной программе 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. Нашими странами заключен ряд соглашений о совместной добыче урана, организации совместных предприятий по его обогащению, проектированию энергоблоков нового поколения и выходу на рынки других государств.

Однако в целом объем российских инвестиций в экономику Казахстана намного меньше объема инвестиций западноевропейских стран и США. При этом Россия инвестирует в основном *в сырьевой*, в первую очередь нефтегазодобывающий, сектор Казахстана. Наиболее значительные инвестиционные проекты осуществляют ОАО «Лукойл», ОАО «НК «Роснефть» и ОАО «Газпром».

Отметим, что примерно 70 % всего товарооборота обеспечивается за счет *приграничной торговли и межрегионального сотрудничества*.

Можно констатировать, что Россия и Казахстан, являясь стратегическими партнерами, пока не решили узловую проблему, которой следует уделить особое внимание в процессе реиндустриализации. Это – проблема увеличения доли *высокопередельной* продукции индустрии в структуре товарооборота между нашими странами.

Проанализируем опыт интеграции индустриальных комплексов в рамках интеграционного процесса в сотрудничестве России и Белоруссии. В нашем двустороннем товарообороте около 50 % занимают продукция машиностроения и другие виды высокопередельной продукции. Большинство крупных белорусских машиностроительных предприятий кооперационно взаимосвязаны с российскими организациями. Во взаимных поставках участвуют более 8000 предприятий. Наиболее высок уровень кооперации в автомобилестроении, электротехнической промышленности и сельскохозяйственном машиностроении.

Здесь можно выделить три основных формы сотрудничества.

Во-первых, развитой формой интеграции в машиностроении Республики Беларусь является создание *совместных производств*. В основном – это предприятия по сборке сельскохозяйственной техники, тракторов, бытовой техники из поставляемых комплектов. Характерно, что, например, в 2011 г. предприятия белорусского машиностроения были кооперационно взаимосвязаны со 106 зарубежными сборочными производствами в разных странах (из них 58 % располагались в России).

Во-вторых, расширению экономического сотрудничества в машиностроении Белоруссии и России содействует деятельность *межгосударственных финансово-*

промышленных групп (МФПГ), среди которых отметим «БелРусАвто» – по развитию дизельного автомобилестроения, «Формат» – по производству оборудования для выпуска химических волокон и нитей, переработки льна и шерсти, «Межгосметиз» – по производству металлокорда, «Электронные технологии» – по производству телевизоров и средств связи, «Оборонительные системы». В то же время почти каждый второй рубль инвестиций, направляемых Россией в страны СНГ, работает в экономике Белоруссии.

В-третьих, 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 гг. до начала 2000-х гг. были реанимированы некоторые крупнейшие предприятия в Белоруссии и России, создана конкурентоспособная продукция, соответствующая европейским стандартам, в частности, грузовые автомобили, соответствующие требованиям Евро-3/4. Ведутся работы по созданию дизельной автомобильной техники, соответствующей экологическим требованиям Евро-3 и Евро-4.

Нам надо закрепить результат в этой сфере и активно развивать новые направления сотрудничества: взаимное включение предприятий в концерны страны-партнера; формирование общих технологических платформ и т. д. Движение неизбежно пойдет по этому пути, что будет способствовать созданию единого рынка товаров и услуг.

Данный позитивный опыт необходимо распространить на экономическое пространство всех стран – участников евразийского сотрудничества.

2. Важнейшим инструментом в решении задач новой индустриализации наших экономик и повышения их конкурентоспособности является рынок интеллектуальной собственности.

Не секрет, что в ряде стран (в Европе, США) этот вид собственности коммерциализован и вносит серьезный вклад в ВВП этих стран, что позволяет им прочно удерживать лидирующие позиции в инновационном развитии. В России существенные проблемы в этой сфере обусловлены неразвитостью рынка интеллектуальной собственности. Почему это происходит?

Посмотрим на зарубежный опыт. Успехи Китая в экономике во многом связаны с реализуемой государством на протяжении многих лет стратегией «К инновационной экономике – через рынок интеллектуальной собственности» и созданием жесткой централизованной системы государственного управления этим процессом через комитеты интеллектуальной собственности (до муниципалитета включительно), которые помогают снимать административные барьеры при формировании и развитии национального рынка интеллектуальной собственности. Известно, что в КНР вклад интеллектуальной собственности в рост ВВП составляет 1,1...1,5 %. А если учесть, что прирост экономически активного населения в Китае – 6...7 % в год, тогда «чистый» прирост ВВП (не за счет «массы», а за счет «качества» экономики) составляет около 3 %, т. е. от трети до половины этого «качественного» прироста ВВП дает рынок интеллектуальной собственности.

В России вопросами интеллектуальной собственности занимаются более 20 министерств и ведомств (единой службы нет). Результаты предпринимаемых усилий в сфере формирования рыночных отношений в этой области несопоставимы с объемами финансовых вложений государства в данное направление в последние годы. Это – один из стратегических рисков индустриализации.

В этом вопросе неплохо обратиться к опыту Казахстана, построившего «вертикаль» госуправления интеллектуальной собственностью на базе подразделения своего минюста. В России целесообразно создать сходную структуру, что вписывается в рамки интеграционного проекта. За счет этого мы сможем в ходе реиндустриализации упорядочить наши отношения с «интеллектуалкой», сформировать единый развитый рынок интеллектуальной собственности и решить две важнейшие задачи: увеличить темпы роста ВВП (в России на 1...1,5%), требуемого для стабильности экономики; сформировать на всем пространстве евразийского сотрудничества реальный спрос на инновации и реальные возможности его удовлетворения, т. е. создать важнейший элемент инновационной экономики и единого рынка.

Создание общего рынка продукции высокотехнологичного машиностроения – важный шаг в решении задач повышения в нашем товарообороте доли товаров с высокой добавленной стоимостью и увеличения объемов самого товарооборота.

3. Важнейший элемент инфраструктуры современной экономики – ее информационная составляющая. Цифровизация (или оцифровка) активов и структуры управления экономикой – насущная задача реиндустриализации и создания современной индустрии и экономики в целом. Оцифрованные активы стоят гораздо дороже. Неоцифрованные активы в связи с глобальным трендом развития, предполагающим полную инфо-цифровизацию, не вписываясь в современную структуру пользования ими, не только теряют стоимость на рынке, но обесцениваются и становятся фактически балластом; владение такими активами, даже наиболее продвинутыми, не улучшает конкурентоспособность экономики, а, напротив, требует сверхнормативных средств для их поддержания. Индустриальные комплексы отраслей, в которых у стран – участников интеграционного проекта – имеется потенциал экономического роста, следует быстро оцифровывать.

Оцифровка активов должна осуществляться на всех уровнях: от предприятия (готовая продукция, бизнес-процессы (склад – производство – реализация), система управления и т. п.) и кооперационной группы до уровня отрасли. Цифровизация отрасли позволяет выстраивать межотраслевые платформы, что способствует повышению эффективности кооперационных групп, снижению транзакционных расходов, сокращению количества элементов транзакционных цепочек, посредников и т. п.

Должна быть оцифрована и экономическая инфраструктура единого экономического пространства (таможенная, транспортно-логистическая, дорожная, фискальная и др.), что позволит радикально повысить эффективность грузоперевозок, поставок товаров, обмена услугами. Кроме того, только «оцифрованная» экономика участников сможет обеспечить их включение в наиболее продвинутые сегменты глобального рынка ближайших десятилетий.

Реализация совместного проекта цифровизации единого экономического пространства стран – участников евразийской интеграции – позволит (как в свое время проект ГОЭЛРО) построить современную конкурентоспособную экономику, опирающуюся на базис нового технологического уклада (информационно-цифровые технологии) и отвечающую вызовам современного мироустройства и тенденциям его развития.