

Реализация этих мероприятий невозможна без привлечения иностранного капитала в сферу туризма на водных путях.

Таким образом, активное использование водных путей Беларуси для осуществления международных перевозок (как грузов, так и пассажиров) позволит получить значительные дивиденды для экономики страны и будет способствовать дальнейшей интеграции республики в европейскую транспортную систему. Однако реализация намеченных мероприятий невозможна без привлечения в эту сферу существенных капиталовложений. В условиях ограниченности собственных финансовых ресурсов иностранные инвестиции позволят создать условия для более интенсивного развития водных путей и речного транспорта Республики Беларусь.

УДК 330.1

## СОВРЕМЕННАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ПОЛИТИКА И СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ИНДУСТРИАЛЬНОГО СЕКТОРА ЭКОНОМИКИ БЕЛАРУСИ

А.Л. Подгайский, Е.Н. Филипенко  
Институт экономики НАН Беларуси

Определение путей развития промышленности базируется на определенной философии будущего хозяйственной цивилизации и места в ней индустриального сектора экономики. Видение места индустрии в постиндустриальной экономике, ее нового технико-технологического облика, организационных структур и отраслевой конфигурации задают подходы к модернизации отрасли, формируют набор стратегий ее развития. При этом ключевым вопросом промышленной политики становится вопрос о будущем отечественного машиностроения, позиция государства в отношении данного сектора предопределяет общий вектор индустриального развития страны. В силу разного видения проблемы отрасль предстает либо как бывший локомотив экономического развития, воплощающий «вчерашний день» технологического и экономического прогресса, либо как самоценный и системообразующий компонент современной экономики, обеспечивающий материальную основу ее существования и развития. В первом случае отрасль выступает носителем традиционных технологий, уступившим лидерство технологиям информационного общества; во втором — ключевой отраслью, принимающей новейшие технологические достижения, формирующей на них спрос и преобразующей их в материальные блага.

Из разных представлений о «ценности» машиностроения для современной экономики следуют различные стратегии промышленной политики и поиска своей ниши в международном разделении труда. Так, например, в Российской Федерации доминирует стратегия технологического «прыжка», которая предполагает фактическое признание поражения в конкуренции в традиционных высокотехнологичных производствах (автомобилестроении, авиакосмической промышленности, приборостроении). В этих условиях, предусматривают ее сторонники, надо «пропускать» проигранный технологический этап и сделать упор на форсированное развитие элементов IT-экономики и формирование VI технологического уклада. С другой стороны, полагают они, необходимо сосредоточить внимание на развитии тяжелой индустрии (металлургия, тяжелое машиностроение и др.) в связи с открывающимися «окнами» внешнеэкономической конъюнктуры — уходом таких производств из развитых стран и пространственной отдаленностью нынешних конкурентов на этом поле деятельности (Китай, Индия) [1, с.246].

Иное видение перспектив развития промышленности отстаивает А.И. Амосов, отмечающий системообразующие эффекты машиностроительной отрасли. Без опоры на отечественное машиностроение и приоритетного развития его высокотехнологичных сегментов, утверждает ученый, нельзя решить проблему технико-технологического обновления и совершенствования отраслевой структуры индустриального сектора. Вопрос о будущем российского машиностроения, пишет он, — это вопрос о судьбе 1 млн. рабочих мест в самых высокотехнологичных и наукоемких видах деятельности, вопрос о существовании высокоразвитой научной и образовательной инфраструктуры, ориентированной на эту область деятельности. В этом плане свертывание машиностроения сопряжено с деградацией реального инновационного потенциала и утратой важнейших атрибутов, позволяющих считать Россию экономически развитой страной. [2, с.34–36].

На наш взгляд, этот подход к развитию отрасли представляется более предпочтительным для Беларуси. В основе данной позиции лежат два мировоззренческих тезиса: во-первых, машиностроение по своей природе не является стареющей, теряющей первостепенное значение отраслью, уступающей лидерство сфере услуг и «легким» элементам информационной экономики. Высоко-

развитое машиностроение составляет материальную основу новой экономики, обеспечивающую автоматизацию и информатизацию производственных процессов, а также новую организацию производства. Вместе с тем оно является важнейшим потребителем информационных продуктов, выступает «питательной средой» возникновения новой экономики. Во-вторых, при всей популярности примеров «чуждого» преобразования экономики тех или иных стран, опыт передовых индустриальных государств свидетельствует, что действительный прогресс в области промышленного развития не терпит пропущенных ступеней, технологических этапов, фаз эволюции. Индустрия развивается благодаря кропотливой работе корпораций и настойчивых усилий государственных институтов и отраслевых структур по внедрению новых технологий, созданию уникальных продуктов, освоению новых рыночных ниш и всего прочего, что составляет содержание борьбы за достижение и сохранение конкурентных преимуществ. Стремление «перепрыгнуть» ступени технологического развития приводит, зачастую, к кратковременному успеху и весьма противоречивым результатам.

В рамках существующих реалий (материально-технической базы, отраслевой структуры экономики, ее экспортной ориентации, производственной и социальной инфраструктуры и др.) путь технологического прыжка представляется весьма рискованным для нашей страны, лишенной возможности осуществлять масштабную государственную финансовую поддержку соответствующих экономических экспериментов. Ошибочные решения в определении судьбы белорусской промышленности чреваты глубокими экономическими и социальными деструкциями и угрозой утраты государственного суверенитета. Наиболее приемлемой для Беларуси представляется *стратегия промышленного развития, основанная на последовательной модернизации и повышении технологического уровня отечественного машиностроения.*

В русле признания значимости отрасли для будущего экономики страны и необходимости ее приоритетного развития можно обозначить комплекс задач модернизации белорусского машиностроения: противодействие тенденции нарастающей деиндустриализации экономики страны и структурной деградации промышленности; технико-технологического перевооружения отрасли и повышения качества выпускаемой продукции; структурная перестройка отрасли, приведение ее в соответствие к требованиям внутреннего и внешнего рынков, понижение степени диверсификации отрасли; повышение микро- и макроэкономической адаптивности предприятий отрасли к быстро меняющимся условиям хозяйствования; интеграция предприятий отрасли в транснациональные экономические структуры и «удержание» положительных эффектов их функционирования внутри страны.

Этот комплекс задач требует проведения очень «тонкой», сбалансированной, промышленной политики, позволяющей избежать пороков крайних сценариев модернизации отрасли: в которых проблемы решаются исключительно с помощью иностранных инвестиций, либо с опорой на «свои силы». В первом случае велика опасность превращения предприятий в подсобные производства иностранных корпораций с концентрацией всех высокотехнологичных и интеллектуальноемких составляющих производства в корпоративном «центре» за рубежом. Во втором сценарии велики риски нарастания технологической отсталости, разорительных усилий государства по технологическому обновлению производств, утрате конкурентных позиций и, в конечном счете, их ликвидации.

Высокие требования, предъявляемые к стратегии модернизации отрасли и мерам по ее реализации, связаны с изменением самой глобальной промышленной организации. Речь идет о том, что в условиях глобализации благодаря внедрению информационно-коммуникативных технологий, снижению уровня транспортных и транзакционных издержек происходит размывание географических и технологических границ в деятельности предприятий. Как отмечают исследователи проблемы, успех предприятия уже не определяется его положением на локальном рынке, а зависит от того, «...какое место данное предприятия занимает в глобальной цепочке создания стоимости, которая связывает все стадии технологического цикла — начиная от разработки идеи нового продукта и заканчивая его реализацией конечному потребителю. Они объединяют десятки и сотни компаний, не связанные отношениями собственности, но могущие управляться извне на основе долгосрочных контрактов» [1, с.292].

Стратегия ведущих промышленных корпораций направлена на устойчивое закрепление за собой наиболее высокотехнологичных и наукоемких сегментов глобальных технологических цепей, позволяющим контролировать весь процесс создания стоимости. В свою очередь конкуренция предприятий-аутсайдеров приобретает характер борьбы за средние «этажи» глобальных цепочек, а поражение в этой борьбе означает выдавливание предприятия на самые нижние технологические

звенья этих цепей. В соответствии со своим положением участники «наделяются» долей добавленной стоимости: высокое место в глобальной цепи обеспечивает монопольное положение и высокие доходы, ее низшие звенья сопряжены с чрезмерной конкуренцией и незначительной добавленной стоимостью [1, с.293].

Важным обстоятельством, определяющим характер развития современной промышленности, является *высочайший динамизм экономико-технологических процессов*. Непрерывное появление новых продуктов и периодическое обновление технологий, открывающие перспективные рыночные ниши и «закрывающие» поле деятельности отдельных предприятий и целых отраслей, делают рыночную ситуацию непредсказуемой. Взаимодействие транснациональных корпораций, формирующих и контролирующих глобальные цепи создания стоимости, с множеством предприятий-аутсайдеров порождает крайнюю асимметричность рыночной информации. Вместе с тем, усложнение форм экономического взаимодействия ограничивает способность иерархических управленческих структур контролировать бизнес-процессы и открывает перспективы перед сетевыми формами организации экономических процессов. В этих условиях возникает вопрос о возможности прогнозирования и развития отрасли на основе определенных государством стратегических приоритетов (модернизация такого рода рассматривается как погоня «за вчерашним днем», воспроизводство заведомо устаревших образцов экономического и технологического развития). Единственно надежным ответом на вызовы новой экономической действительности является всемерное повышение адаптивности на уровне предприятий, отрасли и национальной экономики в целом.

Реалии глобального технологического передела мира диктуют весьма жесткие условия к решению проблем модернизации белорусского машиностроения. Политика государственного патернализма и административного стимулирования производства при ориентации предприятий на традиционные рыночные ниши исчерпала свои возможности. Сохранение объемов производства само по себе не может остановить тенденцию к деиндустриализации экономики страны и деградации отраслевой структуры машиностроения (сокращения ее высокотехнологичных составляющих). Практика постепенного переоснащения производств (без достижения определенного инновационного уровня) может оказаться разорительной для государства и предприятий. Перспективы инновационного переоснащения отрасли «своими силами», посредством реализации соответствующих государственных программ, представляются более чем проблематичными. Это обусловлено множеством факторов, важнейшими из них являются: крайне ограниченные финансовые возможности белорусского государства и ведущих предприятий отрасли, не позволяющих говорить о самостоятельной разработке и внедрении передовых технологий, не говоря уже о контроле над ними. Средства, которыми располагают основные участники инновационного процесса мизерны по сравнению с соответствующими затратами транснациональных корпораций. Расходы ведущих корпораций на разработку новых технологий превосходят затраты на эти цели таких стран, как Великобритания (ежегодные инвестиции в новые технологии корпорации General Motors составляют примерно 5 млрд. долл. В год); недостатки национальной инновационной системы, связанные с преимущественной направленностью на создание экспортоориентированных анклавов информационной экономики, нацеленных на выполнение зарубежных заказов. К этому следует добавить высокую сегментацию инновационной системы и слабую связь академических и университетских НИОКР с индустриальным сектором и машиностроением в частности; консервативность банковской системы, не склонной кредитовать предприятия, занимающиеся разработкой и внедрением новых технологий, а также отсутствие альтернативных каналов их финансирования, отсутствие действенных институтов финансирования инновационной деятельности; отсутствие «низового спроса» на инновационный продукт, невосприимчивость предприятий отрасли к инновациям, что обусловлено ее технологическим уровнем, консервативностью менеджмента, системой административного контроля за деятельностью предприятий.

*Ограниченные возможности модернизации белорусского машиностроения «собственными силами» делают актуальным путь заимствования технологий.* Экстраполяция технологий представляется более эффективным путем модернизации отрасли в рамках малой открытой экономики (к которой с определенными натяжками относится экономика Беларуси). Однако в силу высокой степени патентной защищенности новых и действующих технологий в отрасли, сложности их внедрения (сложности не только изготовления оборудования, но и его монтажа, наладки, запуска) *перенесение технологий может осуществляться, главным образом, посредством интеграции в транснациональные экономические структуры.*

Таким образом, все усилия государства и предприятий отрасли следует направить на целенаправленный поиск зарубежных партнеров, способных выступить донорами передовых технологий,

и закрепление за собой приемлемых (по крайней мере, средних) звеньев в глобальных технологических цепочках. Следует отметить, что ограниченные возможности прогнозирования отраслевой конъюнктуры и поведения более мощных контрагентов ставят под сомнение перспективы успешного решения проблемы путем определения и научного обоснования перечня предприятий, интегрируемых в транснациональные структуры. Такая работа должна проводиться не разовыми приватизационными кампаниями, а путем настойчивой и кропотливой деятельности, осуществляемой путем проб и ошибок и способной занять много лет. Инициативу в контактах такого рода целесообразно передавать на уровень предприятий, оставляя за правительством контрольные и санкционирующие функции. Государство должно помогать выявлять перспективные ниши деятельности, оценить условия и перспективы кооперации с зарубежными компаниями, способствовать интеграции обеспечением стартовых капиталовложений в объекты производственной инфраструктуры (транспорт, связь).

#### *Список использованных источников:*

1. Яковлев, А.А. Агенты модернизации. / А.А. Яковлев. – М.: Изд. дом ГУ ВШЭ, 2006. – 426 с.
2. Амосов А.И. Структурные преобразования в экономике: факторы, тенденции, институты (научный доклад). / А.И. Амосов. – М.: Инст-т эк-ки РАН, 2008. – 35 с.

УДК 658.7:657.47

### **ОПТИМИЗАЦИЯ СОВОКУПНЫХ ЗАТРАТ В ЗАГОТОВИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ**

**Т.Л. Процко**

Белорусский торгово-экономический университет  
потребительской кооперации, [Procko\\_1984@mail.ru](mailto:Procko_1984@mail.ru)

Заготовительный комплекс потребительской кооперации Республики Беларусь располагает немалыми резервами увеличения дохода, оптимизации затрат, увеличения прибыли и повышения рентабельности. Поиск резервов оптимизации расходов следует осуществлять на всех стадиях экономической и учётной работы – при анализе, в процессе разработки планов и входе их выполнения, а также в процессе регистрации хозяйственных операций. Уровень затратоемкости по заготовкам продукции сельского хозяйства складывается под воздействием различных факторов. Важнейшие из них – это, объём заготовительного оборота и его товарный состав, уровень расходов, расходов на реализацию, прочих планируемых расходов, суммы не планируемых расходов и потерь, способы отгрузки продукции (транзитный, складской) источники её поступления, качество и сроки закупок продукции и другие факторы.

Целью исследования является выявление основных направлений оптимизации затрат в заготовительной отрасли, учитывая особенности деятельности заготовительных организаций Республики Беларусь с тем, чтобы укрепить финансовое положение и конкурентоспособность.

Анализ современного состояния этой отрасли потребительской кооперации свидетельствует, что уровень расходов на реализацию и рентабельности в заготовках во многом зависит от источников поступления сельскохозяйственных продуктов и сырья. Так, увеличение в закупках доли закупок сельскохозяйственной продукции в личных подсобных хозяйствах населения, фермерских хозяйствах, как правило, приводят к увеличению уровня расходов на реализацию и снижению рентабельности заготовительного оборота. Это вызвано тем, что сельскохозяйственная продукция у населения закупается мелкими партиями, которые затем завозятся на склады, где накапливаются отгруженные партии. На этих операциях заготовительные организации несут высокие затраты по доставке продукции от мест заготовок до станций отправления, уплате процентов за пользование кредитами, потере продуктов при перевозке хранении и реализации и другим статьям расходов. Кроме того, заготовительные организации выплачивают заработную плату внештатным заготовителям за закупки продукции у населения, которой нет при закупках продукции в колхозах и совхозах. Следовательно, увеличение в заготовительном обороте доли закупок продукции в общественном секторе сельского хозяйства приводит к снижению общего уровня расходов и повышению рентабельности оборота.

Механизм оптимизации совокупных затрат должен корректироваться для каждой организации в отдельности, но тем не менее, можно выделить наиболее общие направления их оптимизации (рис.):