

- снижение объемов производства ВВТ, обусловленное уменьшением внутреннего спроса на продукцию ВПК и экспорта ВВТ;
- сокращение занятости в ВПК;
- отсутствие инвестиционной привлекательности некоторых предприятий ВПК для иностранных инвесторов;
- увеличение финансовой задолженности предприятий;
- накопление нереализованной продукции;
- отсутствие возможности самостоятельно обеспечить национальные вооруженные силы перспективными образцами вооружений и военной техники.

В конце 90-х гг. XX в. правительствами транзитивных стран были определены основные стратегии выхода предприятий военной промышленности из критической ситуации: создание холдингов или государственных структур; приватизация и преобразование предприятий в акционерные общества; открытие совместных предприятий и производства с компаниями иностранных государств; модернизация советской военной техники в партнерстве с компаниями западных стран под стандарты НАТО; продолжение производства, модернизация, модификация ВВТ, производимой по советским лицензиям; производство ВВТ по западным лицензиям; производство комплектующих в рамках международных программ для военно-промышленных компаний стран НАТО; приобретение компаний западными и российскими производителями.

*Е.А. Мартинович, ассистент
БГЭУ (Минск)*

ВОЗМОЖНОСТИ И УСЛОВИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ БЕЛАРУСИ, РОССИИ И УКРАИНЫ

Установление и развитие современных форм международного производственного сотрудничества в сфере высоких технологий, к которой относится авиационная промышленность, являются одним из определяющих условий процесса создания и распространения инноваций в экономике в целом.

В соответствии с Программой развития промышленного комплекса Республики Беларусь на период до 2020 года производство машин и оборудования, транспортных средств, освоение производства космической техники являются приоритетными сферами кооперации.

Разрушение сложившихся в период СССР производственных связей между бывшими соцстранами привело к тому, что на современном этапе

ОКБ «Туполев» (самолеты Ту) и ОКБ «Ильюшин» (самолеты Ил), а также предприятия, занятые выпуском и ремонтом самолетов этих марок, находятся в тяжелом экономическом положении. Перспективным в гражданском авиастроении на постсоветском пространстве является преимущественно производство самолета Sukhoi Superjet 100, разработанного с участием иностранных компаний. Иная ситуация в производстве военной авиационной техники, на мировом рынке которой Россия занимает лидирующие позиции, особенно в производстве тяжелых истребителей, таких как Су-30 МК, являющихся, в различных модификациях, основой экспорта военной авиации.

В 2006 г. в целях объединения производственных мощностей крупнейших предприятий авиационной отрасли и повышения эффективности их деятельности создана Объединенная авиастроительная корпорация. При этом данная структура включает лишь российские предприятия, несмотря на существующие предпосылки и сложившуюся практику сотрудничества с предприятиями постсоветских стран. В первую очередь речь идет о сотрудничестве с украинскими и белорусскими предприятиями. В случае подписания Украиной Соглашения об ассоциации с ЕС ставится под сомнение продолжение сотрудничества с заводом «Антонов» в прежнем объеме.

Следует отметить зависимость авиационного двигателестроения от украинских предприятий. Крупнейшим поставщиком двигателей для расположенных в России и Беларуси вертолетных производств является украинская компания ОАО «Мотор-Сич».

Однако аргументом в пользу сотрудничества украинских предприятий с белорусскими и российскими производителями может стать неудавшееся сотрудничество с компанией Boeing, активно стремящейся вытеснить конкурента с рынка.

Для решения проблем сотрудничества предприятий постсоветских стран следует также учитывать следующие условия:

- выполнение Россией обязательств перед ВТО, связанных со снижением таможенных пошлин и ограничением практики субсидирования традиционно поддерживаемых государством отраслей;
- сложности, связанные с обеспечением преемственности, подготовкой инженерных кадров, нехватка которых может наблюдаться в ближайшие годы в связи с тяжелым положением авиастроения в 1990-е гг.;
- отсутствие альтернативных программ государственной поддержки механизмов финансирования исследовательских программ;
- тенденция к объединению ведущих производителей гражданской и военной техники;
- отсутствие скоординированной политики стран — участниц ЕЭП в отношении развития отрасли.

Среди решений проблемы взаимодействия постсоветских стран в сложившихся условиях может быть ориентация гражданского авиастроения не только на внутренний, но и на мировой рынок, интеграция научно-исследовательских структур в рамках производства гражданской и военной техники.

*Д.А. Нестерович, мл. науч. сотрудник
Институт экономики НАН Беларуси (Минск)*

СИСТЕМА НАДНАЦИОНАЛЬНОЙ ПОДДЕРЖКИ МАЛЫХ И СРЕДНИХ ПРЕДПРИЯТИЙ В СТРАНАХ МЕРКОСУР

МЕРКОСУР — Общий рынок стран Южного конуса (Mercado Común del Sur) — интеграционное объединение государств Южной Америки, основные положения деятельности которого закреплены в Асунсьонском договоре, подписанном в 1991 г. Аргентиной, Бразилией, Парагваем и Уругваем.

В интеграционной группе МЕРКОСУР малым и средним предприятиям (далее — МСП) уделяется большое внимание. Органом, который занимается вопросами МСП, является Комиссия по микро-, малым и средним предприятиям и ремеслу, созданная в 1994 г.

Базовые направления поддержки МСП, а также определение МСП содержатся в документе под названием «Политика поддержки микро-, малых и средних предприятий стран — членов МЕРКОСУР». Первая редакция данного документа была принята в 1993 г. (постановление Группы стран Общего рынка № 90/93). Главными целями политики поддержки МСП, в соответствии с документом, являлись вовлечение субъектов МСП в процесс региональной интеграции и регионального развития, а также повышение конкурентоспособности МСП. В 1998 г. было принято новое постановление Группы стран Общего рынка (№ 59/98), которое носит название «Политика поддержки микро-, малых и средних предприятий стран — членов МЕРКОСУР — Этап II». Направления поддержки МСП, согласно документу, следующие: упрощение системы налогообложения; создание региональных систем кредитования; подготовка управленческих кадров; повышение конкурентоспособности МСП посредством использования новых технологий, повышения качества и производительности; стимулирование взаимного признания сертификации; создание инструментов поддержки и поиска новых коммерческих возможностей и новых рынков; упрощение доступа микро-, малых и средних предприятий к госзакупкам.

Еще одним документом, важным для развития МСП, является Программа производственной интеграции (постановление Совета стран Об-