

2. Костюнина, Г. М. Технопарки в зарубежной и российской практике / Г. М. Костюнина, В. И. Баронов // Вестн. МГИМО-Университета. — 2012. — № 3. — С. 91–99.

3. High technology and development zones in China. — Lehman, Lee & Xu [Electronic resource] / Lehman, Lee & Xu// Official site. — Mode of access: <http://www.lehmanlaw.com/about-us/firm-summary.html>. — Date of access: 15.01.2017.

Е. А. Мартинович
БГЭУ (Минск)

РАЗВИТИЕ МЕЖДУНАРОДНОГО ПРОИЗВОДСТВЕННОГО СОТРУДНИЧЕСТВА С УЧАСТИЕМ ТНК В АВИАЦИОННОЙ ОТРАСЛИ

Углубление процессов глобализации, изменение роли ТНК в мировой экономике определяют необходимость включения резидентов развивающихся стран и стран с переходной экономикой в цепочки создания стоимости крупнейших ТНК.

Влияние ТНК на развитие отрасли связано в первую очередь с удержанием лидирующих позиций в сфере создания инноваций. Ключевые технологии отрасли находятся в рамках этих компаний, не выходя за их пределы.

Крупнейшие компании включают в себя следующие производства воздушных судов, авиационных компонентов, а также ракет и космических аппаратов: Boeing, General Dynamics, Lockheed Martin (США), Northrop Grumman и Raytheon (США), Airbus Group (Нидерланды), BAE Systems (Великобритания), Bombardier (Канада) и Finmeccanica (Италия). Большая часть компаний работает в основном в качестве субподрядчиков указанных производителей [1, 2].

Основные производители авиационных частей находятся в США, Канаде, Франции, Японии и Великобритании. Доминируют крупные компании, которые обычно поддерживают производственные операции по всему миру. Авиационное производство США включает в себя около 1100 компаний с общим годовым доходом около 82 млрд дол. К крупнейшим производителям относятся GE Aviation и Pratt & Whitney (США); Kawasaki Heavy Industries (Япония); Rolls-Royce (Великобритания); SAFRAN, Thales и Zodiac (Франция) [1].

Несмотря на наличие сложившейся системы взаимоотношений в рамках традиционно ограниченного круга производителей конечной продукции и основных деталей, на современном этапе развития мировой экономики происходит активное включение развивающихся стран и стран с переходной экономикой в цепочки создания стоимости крупнейших ТНК отрасли.

С одной стороны, рентабельность авиастроительных компаний зависит от эффективности операций, возможности обеспечения долгосрочных контрактов, достижения экономии на масштабе в области производства и закупок. Эти задачи достигаются созданием полного цикла производства в рамках отдельной ТНК.

Однако, с другой стороны, полный цикл производства не гарантирует получения наибольшей выручки.

На настоящий момент в качестве особенностей развития международного производственного сотрудничества можно выделить следующие: 1) концентрация основного производства отрасли в развитых странах в рамках ограниченного круга производителей конечной продукции и компонентов; 2) специализация на производстве компонентов в рамках региональных цепочек создания стоимости (страны СНГ, Юго-Восточной Азии); 3) специализация малых и средних компаний из развивающихся стран и стран с переходной экономикой на высокотехнологичных производствах с низким объемом выпуска или в производстве с низким уровнем цен на материалы, что обеспечивает конкурентоспособность и участие в цепочках создания стоимости ТНК.

Литература

1. Aircraft Engine & Parts Manufacturing Industry Profile from First Research [Electronic resource]. — 2016, September. — Mode of access: <http://www.firstresearch.com/industry-research/Aircraft-Engine-and-Parts-Manufacturing.html>. — Date of access: 30.09.2016.

2. Global aerospace and defence outlook [Electronic resource]. — 2016, September. — Mode of access: <http://www2.deloitte.com/global/en/pages/manufacturing/articles/global-a-and-d-outlook.html>. — Date of access: 14.09.2016.

***В. Ф. Медведев**, д-р экон. наук, профессор
В. В. Почкина, канд. экон. наук, доцент
ИЭ НАН Беларуси (Минск)*

ФОРМИРОВАНИЕ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Проводимая Республикой Беларусь внешнеэкономическая политика призвана обеспечивать приоритеты внешнеэкономической политики, которые в значительной степени обусловлены историческими, культурными, национальными, социальными, экономическими и политическими факторами. В современных условиях создание ЕАЭС открывает большие перспективы для экспорта белорусских товаропроизводителей на обширном рынке — территории с населением более 170 млн человек. Осуществление многовекторной внешней поли-