

---

Построение и использование одной из основных логистической стратегии в рамках действующей структуры позволит:

- повысить объективность анализа и результативность контроля функционирования всего пути следования материальных, информационных и иных потоков;
- облегчить и упорядочить процессы разработки альтернативных решений, а также отбора, принятия и реализации верного решения;
- расширить сферу применения экономико-математических и других методов не только на этапе планирования, но и на этапах реализации и контроля;
- правильно определить параметры и согласовать критерии оценки решаемых задач, что позволяет оптимизировать исследовательскую и практическую деятельность субъектов хозяйствования;
- повысить эффективность отбора и формализации целевых установок, а также одновременно совершенствовать методику их достижения.

#### **Литература**

1. Багаева, Н. Логистика как основной инструмент экспедирования / Н. Багаева // Международный экспедитор. – 1999. – № 1. – С. 38–43.
2. Сергеева, В.И. Корпоративная логистика. 300 ответов на вопросы профессионалов / В.И. Сергеева. – М.: Инфра-М, 2005. – 976 с.

## **ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ ИННОВАЦИИ – КЛЮЧЕВАЯ ДЕТЕРМИНАНТА КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ МАШИНОСТРОЕНИЯ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**

**А.В. Зубец, Д.М. Селянинов**

*Минский институт управления, г. Минск, Беларусь*

*ekonomik@tut.by*

Машиностроение – главная отрасль по числу занятых, по стоимости продукции и соответственно по доле во всем промышленном производстве. В развитых государствах на неё приходится 35-40% стоимости промышленного производства и в нем заняты 25-35% всех работающих в промышленности. В США, например, в сфере производства автомобилей, а также в смежных отраслях заняты 12,5 млн человек, т.е. каждый шестой работающий в промышленности; в Германии – около 900 тыс. человек; в Великобритании более 300 тыс. человек. В Беларуси в автомобильной промышленности занято примерно 1,15 млн человек из 6 млн трудоспособного населения.

Машиностроение – наиболее наукоемкая отрасль с самой высокой долей выпускаемой инновационной продукции. Эта продукция – материальный носитель всех возможных для практического применения достижений НТР. От уровня развития машиностроения в решающей степени зависит рост производительности общественного труда.

В современных условиях хозяйствования перед белорусскими машиностроительными предприятиями возникает, с одной стороны, достаточно сложная и амбициозная, а с другой – безальтернативная и вполне достижимая задача: побороться за сохранение и последующее расширение своих конкурентных позиций по мере посткризисного оживления мировой экономики. Основой её реализации должна стать, прежде всего, активизация инновационной деятельности.

Ведущим экспортоориентированным предприятиям Белорусского машиностроения пока удавалось (за исключением «провального» 2009 г.) в основном сохранять свои позиции, как на внутреннем, так и на внешних рынках. В то же время статистика свидетельствует: удельный вес машиностроительной продукции в товарном экспорте Республики Беларусь неуклонно и значительно снижается (1995 г. – 30,6%; 2000 г. – 25,2%; 2010 г. – 19%), что является констатацией факта нарастания проблем в сфере конкурентоспособности. Экспортные поставки, особенно в развитые страны – «лаقمусовая бумажка» конкурентоспособности. В этой связи приходится констатировать: объем экспорта в натуральном выражении в развитые государства важнейших изделий белорусского машиностроения упал катастрофически. Так, в 2000 г. Беларусь экспортировала в Германию и Францию 105,410 тыс. шт. холодильников, морозильников и холодильного оборудования, а в 2010 г. уже только 7,1 тыс. шт. (сокращение в 14,8 раза). За этот же период экспортные поставки в Германию тракторов и седельных тягачей сократились в 2,7 раза (с 531 до 198 шт.). Не удержались на рынках развитых стран белорусские производители радиоприемных устройств, велосипедов, часов, телевизоров. Кризисный 2009 год стал

---

«моментом истины» для машиностроения Беларуси. Экспорт важнейших белорусских машиностроительных товаров: грузовые автомобили, тракторы и седельные тягачи, холодильники – сократился соответственно, 3,9 раза, на 34,1 % и 13,7 %. Все это говорит о том, что жизненно важно в кратчайшие сроки, во-первых, определиться в международном разделении труда, а, во-вторых, с учетом уточненной международной специализации предпринять энергичные и эффективные меры по повышению конкурентоспособности отечественного машиностроения.

Используя инновационные подходы, только за последние годы для обеспечения запросов потребителей РУП «МТЗ» освоено более 200 моделей, модификаций и комплектаций тракторов. ОАО «МАЗ» освоено более 300 моделей, модификаций и комплектаций автомобилей и автобусов, в стадии проектирования и освоения находится около 60 новых моделей и 550 модификаций автомобильной, прицепной, автокрановой и пассажирской техники. ПО «БелАЗ» за 2010 год разработаны и изготовлены опытные образцы более 20 моделей новой техники, в том числе 5 моделей наиболее значимой, конкурентно-способной продукции поставлены на производство. Стратегию развития продуктовой линейки и освоения новых рыночных ниш осуществляют ОАО «Минский моторный завод», УП «МЭТЗ им. В.И. Козлова», РУП завод «Могилевлифтмаш», «Гомсельмаш» и другие.

Крупным предприятиям белорусского машиностроения жизненно важно наращивать усилия по развитию и реализации собственных НИОКР в рамках сотрудничества с НАН Беларуси, вузами, ОАО «Минским моторным заводом» и другими белорусскими предприятиями-поставщиками узлов и агрегатов. Ярким примером такого сотрудничества является создание 47-метрового многозвенного автопоезда, не имеющего аналогов в Европе, способного перевозить 68 тонн грузов полезным объемом до 267 кубометров. Еще один пример – презентация Минским автомобильным заводом нового, эксклюзивного в СНГ, автомобиля с капотной компоновкой двигателя. Автомобиль ориентирован на внутренний рынок, а также на рынки России и тех стран, где нет ограничений на габаритную длину автопоезда. При создании автомобиля ставилась задача разработать безопасный автомобиль, с комфортными условиями для водителя. Новый МАЗ оснащен двигателем ММЗ мощностью 600 л.с., соответствующий экологическому стандарту Евро-4.

Минский моторный завод в 2008 году представил первый отечественный двигатель, отвечающий экологическим требованиям Евро-5. Однако его серийное производство так и не началось. За последние десять лет предприятие значительно расширило номенклатурный ряд двигателей. Сегодня ММЗ выпускает двигатели мощностью от 55 л.с. до 600 л.с. различных моделей и модификаций для всего машиностроительного комплекса страны. В Россию продукция отгружается на 31 сборочный конвейер этой страны. Моторный завод экспортирует товары в 42 страны дальнего зарубежья.

МТЗ совместно с российским холдингом «Русэлпром» разработали новейший трактор, не имеющий аналогов во всем мире, «Беларус-3023». Новая модель комплектуется мощным дизелем (350 л.с.) с электронной системой управления. Трактор оснащен электромеханической трансмиссией, позволяющей бесступенчато регулировать скорость движения и обеспечивать высокую производительность. На трактор можно навешивать девятиметровый комплекс вместо шестиметрового, устанавливать станцию автономного питания, которая в случае необходимости может обеспечивать электроэнергией современные фермы.

В начале 2011 года Белорусский автомобильный завод представил 360-тонный карьерный самосвал «БелАЗ-75601», догнав, тем самым, по грузоподъемности своих машин мировых лидеров – Caterpillar, Liebherr и Terex. Завод поставил перед собой новую цель – машина грузоподъемностью 420 тонн. Заказчиком 420-тонного БелАЗа выступила российская компания.

Анализ конкурентоспособности белорусской машиностроительной продукции показывает, что в данной сфере имеют место определенные достижения, однако доминируют системные проблемы. Их решение требует реализовать комплекс мер:

- учитывая опыт ведущих экономик мира необходимо создать национальную институциональную систему управления конкурентоспособностью;
- модернизировать активную часть основных производственных фондов машиностроительного комплекса, основные фонды НИОКР-институтов;
- создать на базе экспорто-ориентированных предприятий с привлечением ресурсов учреждений НАН Беларуси, вузов, отраслевых и ведомственных научно-исследовательских институтов эффективные венчурные компании;
- налаживать и развивать НИОКР-кооперацию с иностранными партнерами, прежде всего, в рамках таможенного союза;
- расширять модельный ряд выпускаемой продукции, повышать ее качество;

- 
- развивать сервисное обслуживание техники на внутреннем и внешних рынках;
  - расширять зарубежную дилерскую сеть;
  - активно использовать лизинговые схемы;
  - внедрять инструмент аутсорсинга;
  - применять гибкую систему ценообразования;
  - задействовать потенциал белорусской зарубежной диаспоры.

Авторитетный американский учёный Д. Норт, исследовав условия экономического роста на Западе в последние два столетия, пришёл к выводу: ключевой предпосылкой этих успехов стала вторая «экономическая революция» – возникновение прав собственности на интеллектуальную продукцию; экономический рост зависит не столько от технологического, сколько от институционального контекста. Норт полагает, что инновационная деятельность в результате получила мощный дополнительный импульс в виде материальной заинтересованности. В этой связи с большой долей уверенности можно предположить, что без адекватной материальной заинтересованности инноваторов государственные программы, стратегии инновационного, технологического развития Республики Беларусь вряд ли удастся реализовать.

### **Литература**

1. Бородинская, Е.М. Основные проблемы развития машиностроения Беларуси / Е.М. Бородинская // Экономический бюллетень НИЭИ Министерства экономики Республики Беларусь. – 2011. – № 4. – С. 42–47.
2. Колотухин, В. Фактор конкурентного преимущества / В. Колотухин // Наука и инновации. – 2011. – № 7. – С. 55–56.
3. Мировая экономика: глобальные тенденции за 100 лет / под. ред. И.С. Королева. – М.: Экономистъ, 2003. – 604 с.
4. Михайлова-Станюта, И.А. Инновации и качество экономического роста / И.А. Михайлова-Станюта // Экономический бюллетень НИЭИ Министерства экономики Республики Беларусь. – 2011. – № 4. – С. 13–19.
5. Мойсейчик, В.М. Глобальная финансово-технологическая и информационно-инновационная система / В.М. Мойсейчик // Белорусский экономический журнал. – 2010. – № 1. – С. 73–85.

## **ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО КАК МЕХАНИЗМ СТИМУЛИРОВАНИЯ ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ БЕЛАРУСИ**

**Ю.В. Иванова**

*УО ФПБ «Международный университет «МИТСО», г. Минск, Беларусь*  
teobaldo1@rambler.ru

Одним из эффективных инструментов инновационного развития Беларуси является государственно-частное партнерство (ГЧП).

Комитет по научно-технологической политике ОЭСР определяет государственно-частное партнерство в научно-технической и инновационной сферах как любые юридически оформленные равноправные договорные отношения на фиксированный или неопределенный период времени между юридическими лицами государственного и частного сектора. При этом стороны взаимодействуют в процессе принятия решений и соинвестируют ограниченные ресурсы, такие как финансы, персонал, оборудование и информация, для достижения конкретных целей в области науки, технологии и инноваций [1, с. 8].

Зарубежный опыт показывает, что ГЧП-уникальный механизм для стимулирования сотрудничества в областях, где инновации имеют глубокие корни в науке. Кроме того, признано, что ГЧП наилучший инструмент для построения инновационных сетей в междисциплинарных областях исследований, таких как, например, нанотехнологии. Примером успешного ГЧП являются: «программа кооперативных исследовательских центров» в Австралии; программы центров компетенции в Австрии; «Национальные центры технологических исследований инноваций» во Франции; программа «ведущие технологические институты» в Нидерландах; «программа технологических центров поддержки» в Испании и др. [1, с. 9].

Механизмы ГЧП в инвестиционно-инновационной политике использует и Россия. Основными инструментами поддержки инвестирования инновационной деятельности в России являются: 1) инвестиционный фонд, через фонд государство стимулирует наиболее масштабные, в том числе ин-