

технологичных товаров // Время новостей. 2010. 22 окт. С. 3.

28. Сухарев О. С. Экономическая политика и развитие промышленности. М.: Финансы и статистика, 2011.

29. Татаркин А. И. Итоги мирового кризиса. Что приобрел мир и что потеряла Россия? // Вестник УрО РАН. Наука. Общество. Человек. 2011. №1. С. 5-15.

30. Татаркин А. И. Интеллектуальный ресурс общества и его роль в воспроизводственном процессе // Экономика региона. 2010. №3. С. 20-32.

31. Татаркин А. И., Татаркин Д. А. Диалектика формирования и развития саморазвивающихся территориальных экономических систем // Федерализм. 2009. №4. С. 3-27.

32. Татаркин А. И., Романова О. А. Промышленная политика и механизм ее реализации: системный подход // Экономика региона. 2007. №3. С. 19-32.

33. Тодосейчук А. О совершенствовании условий инновационной деятельности // Экономист. 2010. №9. С. 23-37.

34. Фомин А. О времени, в котором мы живем // ЭКО. 2010. №2. С. 135-148.

35. Хубиев К. Модернизация и отношения собственности // Экономист. 2010. №9. С. 14-22.

36. Шохин А. Инновации против модернизации // Известия. 2010. 23 март. С. 6.

УДК 338.1

ключевые слова: модернизация, институты социально-экономического развития, роль человеческого фактора в модернизации, конечный результат развития и его оценка

В. А. Цветков

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ МОДЕРНИЗАЦИИ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ЭКОНОМИКИ

В статье приведено понятие модернизации, выделены ее основные направления, связанные с сырьевым сектором и транспортной инфраструктурой, предложено рассматривать прикладную модернизацию применительно к модернизации сырьевого сектора.

В соответствии с классическим определением под модернизацией (от греч. *moderne* — новейший) понимается: усовершенствование, улучшение, обновление объекта, приведение его в соответствие с новыми требованиями и нормами, техническими условиями, показателями качества (модернизируются в основном машины, оборудование, технологические процессы); изменение в соответствии с требованиями современности, придание современного характера чему-либо, приспособление к современным взглядам, идеям, потребностям; макро-процесс перехода от традиционного общества к современному обществу.

То есть под модернизацией в широком смысле слова понимают процесс целенаправленного системного преобразования экономических, политических, культурных, социальных и научно-технических механизмов развития общества. Если убрать политическую составляющую, то модернизация — это структурные, технологические и институциональные изменения во всей национальной экономике, направленные на повышение ее глобальной конкурентоспособности.

Осознание необходимости модернизации возникает тогда, когда разрыв в уровне развития страны по сравнению с передовыми странами становится очевидным, актуальным и даже угрожающим.

По данным историков, в России за все время ее существования предпринималось более 200 попыток целенаправленных компаний, которые можно отнести к программам модернизации. Прежде всего, это удачно проведенные реформы Алексея Михайловича (Тишайшего), продолженные его старшим сыном Федором; это и скоропалительные петровские преобразования, носившие сугубо технологический характер и закончившиеся чудовищным разорением огромной страны (стараниями Петра I Россия оказалась на пороге национальной катастрофы неслыханного доселе масштаба); это и наиболее подготовленные реформы 1860–1880-х годов, но не всегда успешно реализованные. Наиболее подготовленными и успешно проведенными реформами, несомненно, являются реформы С. Ю. Витте. Можно назвать и реформы 20–30-х годов XX в., связанные со сталинской коллективизацией и индустриализацией, проведенные не столько для народа, сколько за счет народа (это роднит их с реформами Петра).

Необходимость модернизации российской экономики сегодня очевидна. Прежде всего, это связано с задачей удвоения ВВП страны, исправлением структурных перекосов, сокращением

технологического отставания от развитой части мира, преодолением социальной поляризации населения по доходам, борьбой с инфляцией, сглаживанием роста межрегиональных контрастов. Целью модернизации российской экономики должно стать достижение высокой конкурентоспособности национальной экономики, что поставило бы нашу страну по уровню благосостояния населения в ряд наиболее развитых стран и обеспечило бы ей достойные позиции в мире.

Под конкурентоспособностью национальной экономики понимается способность национальных компаний производить товары и услуги, по ценам (по рыночным ценам с нормальной прибылью) и качеству не уступающие их аналогам зарубежного производства, и удовлетворяющие как внешних, так и внутренних потребителей. Определение простое, но обладающее достоинством ясности и соответствия интуитивным представлениям. Следует различать: внешнюю конкурентоспособность (способность продавать товары и услуги на мировых рынках, наличие в структуре экспорта достаточного количества товаров и услуг, обеспечивающих устойчивость платежного баланса страны) и внутреннюю конкурентоспособность (продажи на внутреннем рынке в конкуренции с импортом и другими отечественными товарами, обеспечивающими вместе с экспортом необходимый уровень занятости и доходов населения). Обычно внешняя конкурентоспособность предполагает внутреннюю, но не наоборот. Продажи на внутреннем рынке могут быть предпосылкой внешней конкурентоспособности, но не гарантией. Это более низкий уровень конкурентоспособности. В качестве характеристики внешней конкурентоспособности в мировой практике применяется коэффициент выявленных сравнительных преимуществ RCA (*Revealed Comparative Advantage*). Он рассчитывается как отношение доли данной страны на мировом рынке данного товара к доле данной страны в мировом экспорте.

Также выделяют конкурентоспособность по ресурсам (по природным ресурсам, по качеству человеческого капитала) и капиталу (факторам достижения конкурентоспособности по товарам и услугам) и конкурентоспособность институтов (соответствие формальных и неформальных институтов страны — законодательства, норм и традиций поведения, распоряжения властью, степени свободы, радиуса доверия — требова-

ниям производства конкурентоспособных товаров и услуг).

Непосредственно приступая к реальным действиям, направленным на модернизацию нашей экономики, мы должны четко осознавать следующее.

Во-первых. Сегодня не существует готовой модели модернизации. Более того, экономическая, как и политическая ситуации в разных государствах, даже в пространстве бывшего Советского Союза, настолько различаются (Литва и Туркменистан, например), что трудно представить саму возможность существования такой единой универсальной модели модернизации экономики и общества. Поэтому при осуществлении модернизации государственная политика не может привязываться к определенным теоретическим моделям, а должна основываться на здравом смысле, на анализе затрат и выгод любого решения, на основательных прогнозах, включающих фактор неопределенности.

Во-вторых. Модернизация всей экономики разом невозможна. Необходимо определить прорывные отрасли и направления «основного удара». Следует концентрировать внимание не только на модных сейчас направлениях нанотехнологий или биотехнологий, но и на традиционных отраслях промышленности. Большой риск — сделать ставки не на те отрасли промышленности.

В-третьих. Программа модернизации должна строиться с учетом сравнительных преимуществ нашей экономики. Основной фактор — адекватная оценка экономических трендов в мире и своих в нем возможностей. Сегодня в современном мире существует такое понятие, как разделение труда. Любая страна, чтобы быть конкурентоспособной, должна производить то, что она может производить с наименьшими издержками, или осуществлять четко определенную и востребованную в мире производственную деятельность, так как другая деятельность ей недоступна или слишком затратна (нерентабельна). В противном случае ее продукция (результаты труда) будут не востребованы обществом (мировой экономикой). Поэтому при осуществлении модернизации мы должны опираться на то, что имеем.

Первое направление модернизации. Внешняя конкурентоспособность России поддерживается в основном нефтью, газом и металлами. Следовательно, мы должны производить больше

при равных условиях и предлагать на мировой рынок конкурентоспособные сырьевые товары и энергоносители, затрачивая меньше сил, то есть более эффективно. А для этого, в первую очередь, надо модернизировать нашу добывающую промышленность. Вот отправная точка модернизации нашей экономики. Сегодня нет устаревших производств. Сегодня есть устаревшие способы производства. Надо повышать производительность труда в добывающих отраслях, которая повлечет за собой повышение оснащенности труда рабочих новыми (современными) орудиями труда, новой техникой.

По природным ресурсам Россия — одна из самых богатых стран мира. Благодаря им страна имеет сегодня отличный торговый баланс. И это на длительную перспективу: высокая доля сырьевых товаров и энергоносителей в экспорте будет характерна для России всегда! Искусственные заменители дороги и не могут в данный момент составить конкуренцию натуральным продуктам.

Сырьевой сектор является не только поставщиком валюты на внутренний рынок, но обеспечивает весьма емкий и платежеспособный рынок для новых технологий и продуктов. Очевидно, что заметная доля российской промышленности (в том числе высокотехнологичной) должна работать на обеспечение потребностей добычи природного сырья (как это происходит сегодня в Норвегии).

Применительно к модернизации сырьевого сектора следует говорить не о догоняющей или форсированной модернизации, правильное говорить о прикладной модернизации с учетом сравнительных преимуществ российской экономики применительно к функционально взаимосвязанным между собой производствам: топливно-энергетического комплекса и нефтегазохимии. При этом для наибольшей эффективности, прикладная модернизация должна распространяться на всю производственно-технологическую цепочку: добыча углеводородов (нефть, газ) — транспортировка — переработка. Здесь заложены не только перспективы роста экономики, но и необъятное поле для внедрения новых технологий! Новые технологии должны привести к повышению эффективности ТЭКа, вдохнуть новую жизнь и новые возможности в становой хребет российской экономики. Поэтому утверждение правительством России программы комплексной модернизации ТЭК в

статусе государственной позволит максимально эффективно использовать возможности ТЭКа — отрасли, имеющей стратегическое значение для долгосрочного и надежного развития РФ.

Второе направление модернизации — модернизация транспортной инфраструктуры. Сегодня, в век глобализации, взаимопроникновения национальных экономик, межрегионального и межконтинентального торгового обмена различными видами ресурсов, полуфабрикатов и готовой продукции международный транзит приобретает небывалое значение. Причем не только для грузоотправителей и грузополучателей, но и для стран-транзитеров. Транзитные страны получают прямые инвестиции в развитие инфраструктуры, становятся объектами внедрения современной транспортной техники и технологий.

Интеграция национальной транспортной системы в мировой грузопоток даст толчок развитию экономики регионов, создаст благоприятные условия для роста внутренних перевозок и национальной внешней торговли, а также во многом будет способствовать решению социальных проблем, таких как создание новых рабочих мест, объектов жизнеобеспечения, социально-экономической и культурной инфраструктуры.

В силу своего географического положения наша страна обладает уникальными транзитными возможностями и перспективами. Россия всегда была важным связующим транзитным и торговым звеном экономического взаимодействия между Востоком и Западом. России принадлежит важная роль в организации сквозных транспортных маршрутов в Евразии, в создании международных транспортных коридоров и транснациональных транспортных сетей. Через территорию нашей страны в разных направлениях проходят несколько международных транспортных коридоров (МТК) разной протяженности. Главные из них — два евроазиатских коридора («Север — Юг» и Транссиб), «Северный морской путь», панъевропейские транспортные коридоры №1, 2 и 9, а также коридоры, связывающие северо-восточные провинции Китая через российские морские порты Приморского края с портами стран Азиатско-Тихоокеанского региона.

Тем не менее отечественная транспортная система характеризуется низким техническим уровнем производственной базы большинства предприятий, высоким износом подавляющего

количества транспортных средств и целого ряда путепроводов. Устаревшие технологии, неготовность работать круглосуточно — все это достаточно серьезно выбивает нас из конкурентоспособности. Вместе с тем проект создания новой системы транспортных коммуникаций (высокоскоростной железнодорожный и автомобильный транспорт, сеть транспортных хабов и логистических центров, системы доставки грузов на отдаленные территории) может стать для нашей страны не только инструментом привлечения инвестиций в российскую экономику, обладающую огромным транзитным потенциалом, но и мощнейшим локомотивом развития инноваций.

Что касается биотехнологий, генной инженерии, нанотехнологий и других отраслей «умной экономики», производящих уникальные знания, то необходимо заметить следующее: это отрасли, которые в ближайшее время составят основу нового (шестого) технологического уклада. И мы

должны активизировать работу в этих направлениях. Если не уделять должного внимания современным разработкам, то может сложиться ситуация, когда на национальном уровне будет утрачена способность восприятия новых знаний и технологий, а этого допустить нельзя! Однако применительно к российским условиям данные «прорывные» отрасли не могут быть отправной точкой модернизации. Не только на мировом, но и на национальном уровне высокотехнологичная продукция национальных производителей пока не является конкурентоспособной и не востребована нашей промышленностью. Высокотехнологичные отрасли в ближайшее время не смогут быть поставщиками валюты в нашу страну, но при этом являются высокозатратными и рискованными для инвестирования.

УДК 338.24.021.8

ключевые слова: модернизация, конкурентоспособность, прикладная модернизация, транспортные коммуникации

О. А. Романова

УСЛОВИЯ И ФАКТОРЫ СТРУКТУРНОЙ МОДЕРНИЗАЦИИ РЕГИОНАЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОЙ СИСТЕМЫ¹

В статье предложено понятие «новая промышленная система», проведен анализ особенностей структуры промышленности субъектов РФ в рамках УрФО. Рассмотрены особенности промышленной политики в условиях циклически развивающейся экономики. Выявлены предпосылки модернизации промышленной системы и необходимые условия для ее осуществления.

Промышленная система экономики во многом определяет ее национальный облик, инновационную направленность, восприимчивость к развитию высокотехнологичных производств. Имеются различные взгляды на понимание промышленности как системы. В частности, промышленность мира рассматривается как «сложная, иерархически организованная, полиструк-

турная система», как «совокупность взаимосвязанных элементов — производственных единиц национальных государств, транснациональных корпораций, их филиалов и альянсов». [6, с. 8] Мировая промышленность в основных своих свойствах обладает качествами единой системы, хотя глобальная ее структура морфологически разорвана. Есть трактовка национальной промышленной системы как «совокупности самостоятельных и (или) взаимосвязанных секторов, включающих предприятия, производственные объединения на определенной территории». [12, с. 79] При этом подчеркивается, что современная промышленная система включает также инфраструктурные элементы, создающие базу развития промышленности, прежде всего элементы инновационной инфраструктуры как общегосударственного, так и регионального значения, научно-исследовательские подразделения корпоративных структур и т. д.

¹ Программа Фундаментальных исследований РАН «Экономика и социология знаний», проект «Экономика знаний: институты регионального развития».