



НОВАЯ ИНДУСТРИАЛИЗАЦИЯ РОССИИ

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ И УПРАВЛЕНЧЕСКИЕ
АСПЕКТЫ

Под научной редакцией
д.э.н. Н.Ф. Газизуллина



ББК У9(2)306.751.41-210.3,0
Н72

Рецензенты:

зав. кафедрой экономической теории Санкт-Петербургского государственного университета, д.э.н., профессор В.Т. Рязанов;
зав. кафедрой общей экономической теории Санкт-Петербургского государственного экономического университета, д.э.н., профессор Д.Ю. Миропольский

Н72 Новая индустриализация России. Теоретические и управленческие аспекты : Коллективная монография / под научн. ред. д.э.н. Н.Ф. Газизуллина. – СПб. : НПК «РОСТ», 2014. – 237 с.

ISBN 978-5-98217-078-1

Коллективная монография является итогом обобщения и проблемной структуризации материалов одноименной международной конференции, организованной журналом «Проблемы современной экономики» в октябре 2013 г. в Санкт-Петербурге. Монография стала одним из первых в стране трудов, посвященных разработке теоретических и управленческих вопросов важнейшей государственной задачи — новой индустриализации России. Книга содержит 6 глав, в которых опубликованы более 30 статей. Монография будет полезна представителям органов государственного управления, академических институтов, а также преподавателям, аспирантам и студентам вузов, интересующимся данной тематикой.

Полнотекстовая электронная версия книги представлена на сайте журнала «Проблемы современной экономики» www.m-economy.ru

Печатается по постановлению редакционно-издательского совета Евразийского международного научно-аналитического журнала «Проблемы современной экономики»

ISBN 978-5-98217-078-1

© НПК «РОСТ», 2014

ОГЛАВЛЕНИЕ

Вместо предисловия

Бляхман Л.С. Политико-экономическая сущность новой индустриализации..... 5

Глава 1. Новая индустриализация России: связь времен и эволюция взглядов 9

Никифоров В.В. Индустриализация в России в конце XIX – начале XX века: уроки международного научно-технического сотрудничества 9

Кушнир Л.Л. Организационный опыт ресурсного обеспечения экономики СССР в аспекте решения проблемы новой индустриализации.... 18

Дроздов О.А. К вопросу об ориентирах новой индустриализации в России 24

Тертышный С.А. Высокотехнологичная индустриализация российской экономики XXI века: pro et contra 30

Шapiro Н.А. Новая индустриализация: политическая риторика и теоретическая трактовка..... 36

Балашов А.М. Социальная ответственность предпринимателя-хозяина как составляющая социального капитала нации 43

Гарипова Ф.Г. Технологический и институциональный аспекты модернизации российской экономики..... 49

Глава 2. Алгоритмы новой индустриализации в политике социально-экономических преобразований 58

Газизуллин Ф.Г., Газизуллин Н.Ф. К вопросу об исходном значении инновационного мышления в политике новой индустриализации.... 58

Антропова Т.Г. Экономическая безопасность в стратегии инновационного прорыва..... 64

Воронина А.С. Особенности и условия трансформации российской экономики в инновационную 71

Козенко А.С. Новая индустриализация России и динамика длинных волн 82

Лесочкин В.З. Экономическая итология о диалектике конкуренции и сотрудничества..... 88

Шинова Р.А. Проблемы и перспективы управления качеством продукции промышленного предприятия в условиях новой индустриализации..... 99

Черкасов Н.С. Системные принципы жилищно-строительной политики в условиях новой индустриализации российских регионов.... 103

Ходачек А.М. Трансграничная экономика в условиях новой индустриализации России: координация стратегий Северо-Запада России и региона Балтийского моря 112

Глава 3. Источники и механизмы финансирования новой индустриализации	121
Иванов В.В. К вопросу об источниках финансирования новой индустриализации российской экономики.....	121
Гаврилова Ж.Л. Источники финансирования промышленных объектов в России.....	129
Воронов В.С. Финансовые институты рынка интеллектуальной собственности как ресурсная база новой индустриализации.....	136
Глава 4. Новые формы мотивации труда в условиях новой индустриализации	145
Неклюдова М.Ю. Цели и задачи внутрифирменной политики оплаты труда в современных условиях.....	145
Яковлева А.В. Страхование риска безработицы в условиях новой индустриализации	150
Глава 5. Формирование институтов поддержки и развития новой индустриализации	157
Сысоев Н.А. Политика государственной поддержки развития малого и среднего предпринимательства России на современном этапе.....	157
Жук В.А. Категории экономического и социального пространства в условиях российской реиндустриализации.....	163
Пьянкова С.Г. Оценка эффективности деятельности органов местного самоуправления монопрофильных территорий.....	173
Устинов А.Ю. Методика определения основных параметров государственной поддержки развития моногородов.....	178
Иванов С.А. Модернизация профессионального образования и подготовки кадров в России и Китае: сравнительный анализ	186
Попова А.А. Актуализация вопросов гармонизации и модернизации экономического образования в вузе физической культуры в условиях новой индустриализации.....	196
Глава 6. Человек и культура как цель и результат новой индустриализации	202
Ложко В.В. Формирование человеческого капитала в условиях реиндустриализации российской экономики и перехода в постиндустриальную стадию развития.....	202
Малинина Т.Б. Социальное развитие человека и общества как фактор новой индустриализации (потребительно-стоимостной подход).....	211
Виноградова Н.П., Попов А.Н. Формирование культуры управления экономической безопасностью в условиях новой индустриализации...	219
Еремина Н.В. Культура этнического региона в развитии региональной экономики (на примере Шотландии)	224
Сведения об авторах	234

6. Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года. Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 ноября 2008 г. № 1662-р. – М., 2008.

ТРАНСГРАНИЧНАЯ ЭКОНОМИКА В УСЛОВИЯХ НОВОЙ ИНДУСТРИАЛИЗАЦИИ РОССИИ: КООРДИНАЦИЯ СТРАТЕГИЙ СЕВЕРО-ЗАПАДА РОССИИ И РЕГИОНА БАЛТИЙСКОГО МОРЯ

А.М. Ходачек

В последние годы макрорегион Балтийского моря демонстрировал высокие экономические показатели и был локомотивом роста как в европейской, так и в российской части территории. Наличие мощного производственного потенциала, богатая ресурсная база, переплетение национальных и региональных экономик, ухудшение экологической ситуации ставят вопрос о планировании развития макрорегиона как целостной социально-экономической системы в период новой индустриализации России.

Россия и Европейский союз проявляют повышенное внимание к проблематике макрорегионального стратегического планирования. Европейский союз в 2009 году принял Стратегию для региона Балтийского моря (далее – Стратегия ЕС для РБМ, или Балтийская стратегия ЕС), а в 2011 году – Стратегию по развитию Дунайского региона. Россия, которая в 2000 году ввела систему федеральных округов, развивает систему макрорегионального планирования. Одним из последних шагов стало принятие Правительством Российской Федерации в 2011 году Стратегии социально-экономического развития Северо-Западного федерального округа на период до 2020 года (далее – Стратегия СЗФО 2020).

После появления двух стратегий – российской и европейской – стало ясно, что они частично совпадают как в области географии, так и по основным приоритетным направлениям. Сторонами активно обсуждается возможность координации усилий России и Европейского союза в макрорегионе Балтийского моря для решения общих задач.

Проблематика разделяется на две составляющие.

Первая – несоответствие документов Российской Федерации и Европейского союза, определяющих ориентиры стратегического развития региона Балтийского моря в вопросах обозначения наиболее важных проблем, методик их разрешения, плана действий.

Вторая – отсутствие учета российского фактора в европейской стратегии, отсутствие европейского фактора в российской стратегии.

отсюда неэффективная политика сторон при решении общих проблем макрорегиона в вопросах экологии, развития туризма, энергетической безопасности, транспортной доступности.

Цель настоящего исследования – определение перспективных направлений сотрудничества и координации практических шагов Российской Федерации и Европейского союза в вопросах стратегического развития региона Балтийского моря и возможностей по координации действий Российской Федерации и Европейского союза.

В числе задач, способствующих достижению цели, можно назвать:

1. Поиск расхождений в трактовках общих проблем (идентификация проблемы, инструментов ее устранения, временных рамок) в документах стратегического характера России и Европейского союза.
2. Анализ деятельности органов государственной власти Российской Федерации и органов Европейского союза в сфере практической реализации документов стратегического характера в регионе Балтийского моря.
3. Формирование рекомендаций в отношении развития сотрудничества между сторонами в регионе Балтийского моря, направленного на решение общих проблем.

При подготовке материалов были использованы:

Документы стратегического характера Российской Федерации и Европейского союза:

– Стратегия социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года с сопутствующими документами в виде проекта Плана мероприятий по реализации Стратегии социально-экономического развития Северо-Западного федерального округа на период до 2020 года [1];

– Сообщение Комиссии Европейского союза по Стратегии ЕС для региона Балтийского моря [2] с сопутствующим Планом действий [3].

В результате стало возможным представить функциональные аспекты российской и европейской стратегий. Был проведен сравнительный анализ российского и европейского подхода в отношении развития сотрудничества в регионе Балтийского моря.

Таким образом, возникли условия для перехода от координации стратегий к координации планов действий через совместные проекты. В качестве программы действий можно предложить следующее:

1. Завершение работы по координации стратегий, что позволяет осуществлять комплексный анализ территориального маркетинга макрорегиона Балтийского моря.
2. Проведение работы по координации планов действий к Стратегиям.

3. Создание отраслевых программ в приоритетных сферах сотрудничества: экология, энергетика, транспорт, туризм.

4. Отбор проектов, которые оцениваются как приоритетные при их совместной реализации.

5. Развитие внутреннего содержания «Партнерства для модернизации Россия – ЕС» и приданье ему балтийского измерения.

Российский фактор играл серьезную роль в сотрудничестве в регионе на начальном этапе. Соглашение о партнерстве и сотрудничестве между РФ и Европейскими сообществами было подписано 24 июня 1994 года и стало базовым документом в отношениях России и ЕС, способствовало укреплению сотрудничества, в том числе и в регионе Балтийского моря.

Большая часть статей раздела VII «Экономическое сотрудничество» – сельское хозяйство, энергетика, окружающая среда, транспорт, туризм, таможенное дело – вошли в Балтийскую стратегию ЕС в качестве важных направлений сотрудничества России и ЕС [4].

В 2004 году Литва, Латвия, Эстония и Польша стали членами Европейского союза. Границы ЕС и России значительно расширились. Встал вопрос о новом формате взаимодействия на приграничных территориях.

Россия и ЕС приняли решение о запуске пяти программ Европейского инструмента соседства и партнерства на 2007–2013 годы: «Коларктик», «Карелия», «Юго-Восточная Финляндия», «Эстония – Латвия – Россия», «Литва – Польша – Россия». Главная их особенность состоит в совместном финансировании, а следовательно, и в совместном управлении трансграничным сотрудничеством.

Балтийская стратегия запустила широкую общественную и внутриполитическую дискуссию о создании новой системы территориального управления в ЕС – макрорегионов и сопутствующих стратегий.

Стратегия СЗФО-2020 выполняет роль ориентира при формировании федеральных целевых программ [5].

Стратегия СЗФО-2020 схожа с Балтийской стратегией ЕС, она не содержит положений, предусматривающих изменение федерального законодательства по вопросам социально-экономического развития всей территории Российской Федерации.

Для разработки рекомендаций по синхронизации российских и европейских усилий в регионе Балтийского моря целесообразно отобрать направления Стратегии СЗФО-2020, которые тематически и территориально могут использоваться для активизации российско-европейского сотрудничества.

В силу того что российская часть региона Балтийского моря заметно меньше площади государств ЕС, расположенных в макрорегионе, за основу отбора направлений была взята именно Европейская стратегия.

Какие отрасли, перечисленные в Стратегии СЗФО-2020, наиболее перспективны для активизации сотрудничества с ЕС в решении общих проблем?

Из Стратегии СЗФО-2020 следует, что одной из главных ее целей является формирование территориального экономического комплекса приграничного типа. Ключевое направление – это обеспечение внешнеэкономической деятельности России. Именно для этих целей ставятся задачи по развитию транспортной инфраструктуры, включая порты и сеть дорог.

В 2012 году через Северо-Запад России было вывезено около трети внешнеторговых грузов страны [6]. В силу этого Северо-Запад России и регион Балтийского моря приобретают стратегическую важность для нашей страны. Одну из главных функций играют транспортные коммуникации – железные дороги, автомагистрали и порты.

В российской части региона Балтийского моря расположены такие крупные российские порты, как Приморск, Высоцк, Большой порт Санкт-Петербург, порт Усть-Луга.

Транспортная система выполняет также транзитные функции, в ближайшие годы их значимость будет возрастать. Северо-Запад России включен в сеть международных транспортных коридоров:

- Северный морской путь;
- Панъевропейские транспортные коридоры № 1 и 9;
- два евроазиатских коридора – «Транссиб» и развивающийся проект коридора «Север – Юг».

Укрепление российско-европейского сотрудничества в транспортно-логистической сфере отвечает обоюдным интересам.

Еще одним направлением, где потенциально возможно значительное расширение взаимовыгодного сотрудничества, является энергетика.

В конце 2009 года в соответствии с обязательствами, которые взяла на себя Литва при вступлении в ЕС, была закрыта Игналинская АЭС. Это создало существенные трудности в обеспечении энергией во всех Балтийских государствах.

Закрытие Игналинской АЭС также повлияло и на ситуацию в России: более трети потребностей Калининградской области в электроэнергии обеспечивалось за ее счет. Для преодоления энергодефицита в Калининградской области было принято решение о строительстве Балтийской АЭС.

Однако одним из более важных назначений Балтийской АЭС станет покрытие потребностей в электроэнергии в сопредельных государствах. В настоящий момент в качестве одних из главных потребителей энергии Балтийской АЭС рассматриваются государства Балтии.

Учитывая это обстоятельство, у России и ЕС есть все возможности для сотрудничества в сфере энергетики. Вопросы энергетики тесно связаны с экологической безопасностью.

В Стратегии СЗФО-2020 вопросам защиты окружающей среды уделяется гораздо меньше внимания, чем развитию социально-экономического потенциала. Тем не менее именно работа над разрешением экологических проблем наиболее перспективна с точки зрения выстраивания российско-европейского сотрудничества в макрорегионе Балтийского моря. В этой сфере наименее очевидны конфликты интересов.

Региональное транснациональное сотрудничество принимает форму инициатив и проектов, затрагивающих разнообразные региональные проблемы, такие как экономическое развитие, защита окружающей среды, инфраструктура, образование, усиление функций местного самоуправления, пространственное планирование и региональное развитие. Более того, участники проектно-ориентированных инициатив в РБМ представляют множество различных уровней управления, научные и академические сообщества, в том числе неправительственные организации.

Важное значение для сотрудничества в регионе Балтийского моря имеет Программа «Северное измерение», предназначенная для политической поддержки проектов, направленных на развитие регионов Балтийского моря, Норвегии, Исландии, а также Северо-Запада России и повышения эффективности их взаимодействия в части проектов и программ Европейского союза. Приоритеты программы «Северное измерение»: охрана окружающей среды, ядерная безопасность, сотрудничество в сфере энергетики, деловое сотрудничество, правосудие и внутренняя политика, здравоохранение, социальное развитие и др. Один из главных принципов «Северного измерения» – «позитивная взаимозависимость».

Поскольку «Северное измерение» являлось программой Европейского союза, то он самостоятельно определял приоритеты и направления его развития. По этой причине Россия потеряла интерес к программе, ее участие свелось к политическому лозунгу, а деятельность в рамках «Северного измерения» замедлилась. «Северное измерение» превратилось в «зонтичную концепцию», которой приписывались осуществлявшиеся в регионе инициативы и мероприятия, не имеющие непосредственного отношения к программе [7].

Проложенный по дну Балтийского моря газопровод «Северный поток» – это новый шаг в экономическом сотрудничестве на Балтике. Природный газ из России и произведенная на основе газа электроэнергия обеспечат надежное энергоснабжение, укрепят энергобезопасность и сделают жизнь огромного количества людей более комфортной.

Строительству «Северного потока» предшествовала серьезная полемика. Спектр суждений и оценок по этой теме был довольно широк, а тональность весьма критична.

Крупный инвестиционный проект «Балтийское энергетическое кольцо» соединил бы в единое целое энергосистемы всех стран региона. Существенным элементом этого кольца является Балтийская АЭС в Калининградской области, запуск первого блока которой запланирован на 2016 год. Идея Балтийского энергетического кольца, включающего строящуюся АЭС в Калининграде, приобретает актуальность в связи с изменениями в энергобалансе европейских государств с учетом вывода АЭС из эксплуатации [8].

Конкурентоспособность государств Балтийского моря зависит от уровня развития транспортного комплекса, позволяющего снизить затраты в конечной цене продукции и услуг.

В таблице 1 дан рейтинг глобальной конкурентоспособности государств Балтийского моря в 2013 году, включая оценку по показателю «развитие инфраструктуры».

Таблица 1

Рейтинг глобальной конкурентоспособности государств Балтийского моря в 2013 году

Страна	Рейтинг глобальной конкурентоспособности в 2013 г.		Показатель «Развитие инфраструктуры»	
	Рейтинг	Оценка, баллы	Рейтинг	Оценка, баллы
Финляндия	3	5.54	3	6.5
Германия	4	5.51	10	6.2
Швеция	6	5.48	21	5.7
Дания	15	5.18	18	5.7
Эстония	32	4.65	33	5.2
Польша	42	4.46	84	4.0
Литва	48	4.41	44	5.1
Латвия	52	4.40	50	4.9
Россия	64	4.25	93	3.8

Источник: World Economic Forum 2013. The Global Competitiveness Report 2013–2014.

В Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года сформулировано шесть целей:

1. Формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры.
2. Обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок на уровне потребностей развития экономики страны.
3. Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами.
4. Интеграция в мировое транспортное пространство, реализация транзитного потенциала страны.
5. Повышение уровня безопасности транспортной системы.
6. Снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду.

К числу наиболее крупных проектов развития транспортной системы Российской Федерации на период до 2030 года относятся:

- модернизация и развитие морских портов с целью повышения их конкурентоспособности на основе увеличения их мощностей и оптимальной специализации, создания особых портовых зон и логистических центров;
- приоритетное развитие морских портов, расположенных на направлениях международных транспортных коридоров «Север – Юг», «Запад – Восток» (Усть-Луга, Большой порт Санкт-Петербург);
- создание и развитие высокоскоростных магистралей (ВСМ) на участках Москва – Санкт-Петербург, Москва – Нижний Новгород – Казань – Екатеринбург и Москва – Сочи;
- развитие железнодорожных линий на подходах к Санкт-Петербургскому железнодорожному узлу, Московскому железнодорожному узлу;
- развитие контейнерных и контрейлерных перевозок контейнеропригодных грузов по международному коридору «Север – Юг» внутренним водным транспортом.

Проведенный анализ показал отсутствие необходимой интеграции между государствами Балтийского моря в реализации транспортной политики. В связи с этим целесообразно разработать единую стратегию транспортного развития стран Балтийского моря на базе общих интересов, целей и приоритетов в развитии транспортно-логистического комплекса, предусматривающую «запуск» мягких горизонтальных интеграционных мер по формированию единого транспортного пространства с целью достижения синергетического эффекта и повы-

шения общей конкурентоспособности региона как на европейском, так и на мировом рынках транспортных услуг.

Стратегия СЗФО-2020 определяет платформы сотрудничества, такие как Арктический совет, Совет Баренцева / Евроарктического региона, Совет государств Балтийского моря, партнерство «Северное измерение».

Рекомендации для двух Стратегий могут касаться не только тех направлений, которые приведены в российском и европейском документе, но и тех сфер, где усиление российско-европейского сотрудничества является важным для достижения положительного эффекта для всего региона Балтийского моря.

Одним из главных назначений Стратегии ЕС для РБМ является укрепление региональной идентичности, продвижение культурного и природного наследия, формирование совместных российско-европейских международных программ.

Литература

1. Стратегия социально-экономического развития Северо-Западного федерального округа на период до 2020 г. http://www.minregion.ru/activities/territorial_planning/strategy/federal_development/szfo/
2. Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions concerning the European Union Strategy for the Baltic Sea Region. Brussels: 10.6.2009. http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/official/communic/baltic/com_baltic_en.pdf
3. Commission staff working document accompanying the Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the regions concerning the European Union Strategy for the Baltic Sea Region. Action plan. January 2012 Version. Commission of the European Communities. Brussels: 2012. <http://www.esparama.lt/es_parama_pletra/failai/fm/failai/ES_parama_verslui/2012-02-01_action2012_en.pdf>
4. Соглашение о партнерстве и сотрудничестве, учреждающее партнерство между Российской Федерацией с одной стороны и Европейскими сообществами и их государствами-членами – с другой стороны. Корфу, 24 июня 1994 г. http://eulaw.edu.ru/documents/legislation/eea/pca_russia.htm
5. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 18 ноября 2011 г. № 2074-р «О Стратегии социально-экономического развития Северо-Западного федерального округа на период до 2020 года». <http://government.ru/gov/results/17299/>

6. Кочегарова Т.М. Роль Балтийского региона в сотрудничестве Россия – Евросоюз // Фонд исторической перспективы. http://www.perspektivy.info/oykumena/europe/rol_baltijskogo_regiona_v_sotrudnichestve_rossija-jevrosojuz_2011-06-24.htm
7. Болотникова Е.Г., Межевич Н.М. Политика «Северного измерения»: современное состояние и перспективы развития // Балтийский регион. – 2010. – № 4.
8. Прицепов А. К началу председательства России в Совете государств Балтийского моря / А. Прицепов, С. Петрович // Международная жизнь. – 2012. – № 8. – С. 18–27.

Научное издание

**НОВАЯ ИНДУСТРИАЛИЗАЦИЯ РОССИИ:
ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ И УПРАВЛЕНЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ**

Коллективная монография

Под научной редакцией д.э.н. Н.Ф. Газизуллина

Корректор Е.С. Русанова

Печатается по постановлению редакционно-издательского совета
Евразийского международного научно-аналитического журнала
«Проблемы современной экономики»

Лицензия ИД №06363 от 30.11.2001
Выдана Министерством РФ по делам печати, телерадиовещания
и средств массовых коммуникаций

ЦНИИТ «АСТЕРИОН»
Заказ № 024. Подписано в печать 11.03.2014 г. Бумага офсетная.
Формат 60x84 $\frac{1}{16}$. Объем 15,0 п.л. Тираж 800 экз.
Санкт-Петербург, 191015, а/я 83, тел./факс (812) 685-73-00, 970-35-70
E-mail: asterion@asterion.ru