

## ПЕРСПЕКТИВА

## Сигнал для инвесторов

Беларусь упрощает условия ведения бизнеса

Два года назад Президент страны Александр Лукашенко поставил правительству задачу – войти в топ-тридцатку государств с наиболее благоприятным бизнес-климатом. Скептики называли этот план невыполнимым.

Мол, разве можно всерьез рассчитывать на его реализацию, находясь на малопочетном 115-м месте рейтинга. Тем не менее за короткое время Беларусь поднялась до 58-й строчки. Беларусь быстрее стран-соседей проходит переходный этап и по многим показателям приближается к странам с устойчивой рыночной экономикой. Польша занимает в рейтинге 72-е, Россия – 120-е, Украина – 142-е место.

Однако участие Беларуси в рейтинге – это все же не формальная гонка за почетным местом и дополнительными баллами, пояснил вице-премьер Андрей Кобяков. Главное – развитие предпринимательства в стране и привлечение в экономику Беларуси иностранных инвестиций. А бизнесмену всегда нужны дополнительные гарантии того, что их права и интересы в стране не будут ущемлены.



Совместное обувное предприятие «Марко» и итальянская компания «Балдинни С.р.л.». На реализацию совместного проекта планируют направить 15 млн евро

Наиболее оптимистичные результаты по улучшению рейтинга достигнуты Беларусью по пяти из десяти показателей отчета Всемирного банка: регистрация предприятий, регистрация собственности, обеспечение исполнения контрактов, наем рабочей силы, получение

разрешений на строительство. А вот по налогообложению предстоит сделать еще очень много. Несмотря на то что Беларусь в последнее время провела активные реформы, отказавшись от 26 налогов и снизив в целом налоговое бремя почти на пять процентов,

рейтинг страны по этому показателю все еще один из самых низких в мире. Экономисты видят несколько причин этого. Во-первых, отмена большого числа налогов не сопровождается значительным сокращением налоговой нагрузки. Во-вторых, отмена налогов проводится одновременно с оптимизацией бюджетных расходов, которые невозможно сократить слишком быстро. К тому же все прошлогодние упрощения налогообложения, введенные в Беларуси с 2010 года, будут учтены только в следующем году.

Ряд дополнительных мероприятий по упрощению и оптимизации налоговой системы планируется реализовать уже в этом году. В целом же, по мнению Андрея Кобякова, неплохим результатом можно будет считать достижение Беларусью рейтинга по налогообложению не ниже 70-го места. Ведущие европейские государства с развитой системой сощазиты в рейтинге Всемирного банка по условиям налогообложения находятся примерно на этом же уровне. Скажем, Германия занимает 71-е место.

Еще одно направление, которое требует особого внимания, касается защиты инвесторов. Белорусское правительство планирует в этом году привлечь в основной капитал около 2,7 миллиарда долларов иностранных инвестиций. Задача вполне достижима: Беларусь может предложить инвесторам довольно обширный внутренний рынок, привлекательное географическое положение, развитую транспортную инфраструктуру и квалифицированную рабочую силу. Предприниматели – местные и иностранные – соглашаются, что правительственные реформы за последние два года снизили законодательное и административное бремя, возлагаемое на бизнес.

С участием экспертов Всемирного банка подготовлены изменения и дополнения в закон о хозяйственных обществах, который сейчас находится на подписи у президента. Разработчики законопроекта рассчитывают, что принятие данного нормативного акта позволит Беларуси совершить рывок во второй-третий десятке стран мирового рейтинга с наиболее привлекательными условиями по защите инвестиций с нынешнего 109-го места.

Консультации о направлениях структурных реформ, которые могут быть положены в основу новой программы в случае официального запроса белорусской стороны, белорусские власти продолжают и с Международным валютным фон-

дом. Программа МВФ stand-by, поддержанная кредитом на сумму 3,6 миллиарда долларов, действовала в Беларуси с января 2009 года по март 2010 года. Комментируя ход нынешних консультаций, постоянный представитель МВФ в Беларуси Наталья Колядина отметила: «Мы хотим знать, что власти собираются сделать в следующем году и в течение ближайших пяти лет. Нам важно понять эти планы, поэтому мы пока больше слушаем, чем говорим». При этом МВФ параллельно также «прислушивается к планам Всемирного банка относительно структурных преобразований в Беларуси» – так цитирует представитель МВФ информационные агентства. В качестве основных обсуждаемых направлений реформирования экономики Беларуси Наталья Колядина выделила приватизацию, либерализацию ценообразования и рынка труда. Очень важным вопросом, по ее словам, является создание специализированного финансового агентства для финансирования госпрограмм.

По мнению международных экспертов, готовящийся проект директивы Президента Беларуси о либерализации экономики свидетельствует о намерении властей продолжать реформы. Поэтому главным вопросом здесь остаются механизмы, скорость и глубина преобразований.

Евгений КОНОНОВИЧ

## ЭКА! НОМИКА

## Дорогая «танцплощадка»

Бессмертный Штирлиц говорил, что лучше всего запоминается последняя фраза. Однако возьмем на себя смелость и скажем, что лучше всего или, по крайней мере, ОЧЕНЬ запоминается нечто невиданное.

И действительно, в печатных и электронных СМИ с обыденным (хотел написать – путающим, но понял, что правильнее, а от этого еще страшнее следует сказать – обыденным) постоянством нашему вниманию представляется информация о завешении смет строительства крупных государственных объектов, о завуалированном, а то и открытом воровстве казенных средств и пр. Первые лица государства требуют навести порядок в строительной отрасли.

К примеру, глава Правительства РФ Владимир Путин в ходе встречи с вице-премьером Дмитрием Козаком 22 марта с.г. потребовал ускорить чиновников, по вине которых «разбазариваются» бюджетные средства, выделенные на крупные строительные проекты общегосударственного значения. Глава правительства поручил Козаку в кратчайшие сроки разобраться в сложившейся ситуации. Ранее Владимир Путин заявил, что органы прокуратуры в ближайшее время займутся проверкой соблюдения градостроительного законодательства местными и региональными властями. Честно говоря, было бы преувеличением сказать, что россияне замерли в ожидании «разборок» Козака или итогов прокурорских «строительных» проверок.

Но 20 мая с.г. зрители программы «Время», без всякого преувеличения, замерли перед телевизором, когда показали видеосъемку «танцующего» моста через Волгу, который раскачивался и извивался будто пластилиновый, а на дорожном полотне моста в такт колебаниям «танцевали» автомобили. Это было фантастическое зрелище! И всего-то – подул сильный ветер. И вот тут-то стало любопытно всем, включая Дмитрия Анатольевича Медведева, – что же это за мост такой, кто его строил и как.

По поручению Президента Российской Федерации Счетная палата РФ провела проверку эффективности расходования бюджетных средств администрацией Волгоградской области и организациями при строительстве мостового перехода через р. Волгу. Проверка обнаружила нецелевое расходование бюджета на сумму 152 миллиона рублей на строительство знаменитого «танцующего» моста в Волгограде. И это лишь «прямые финансовые нарушения». Еще 1,5 миллиарда рублей – необоснованное удорожание проекта, виновником которого Счетная палата считает администрацию Волгоградской области.

«Следственные органы пусть разбираются с виновниками, ну а администрация пусть думает, каким образом укрепить мост», – заявил Дмитрий Медведев, выслушав председателя Счетной палаты Сергея Степашина, который, кроме всего прочего, напомнил, что мост строился с 1996 года 13 лет – вместо заявленных 3 лет 9 месяцев. На что Медведев заметил: «У нас есть мосты, которые и по 30 лет строятся». «Но вся документация окончательно была утверждена только в 2007 году. Поэтому строили как могли. Поэтому и плавающий мост», – сказал Степашин.

В общем, «танцующий мост» вкupte с непонятием куда «ушмыкнутыми» 152 миллионами и 1,5 миллиардами рублей запомнится надолго.

А вот построенное в прошлом году здание областного законодательного собрания Екатеринбургa твердо стоит на фундаменте, не «танцует», а посему не удосужилось попасть в «телезвезд» в отличие от волгоградского моста. Проверка Счетной палаты эдак буднично, как само собой разумеющееся выявила, что неэффективное использование бюджетных средств составило более 70 миллионов рублей. Кроме того, были обнаружены и другие нарушения – в частности, одни и те же работы оплачивались из бюджета дважды – и на это ушло 118 миллионов рублей. За невыполненные работы область заплатила 120 миллионов.

Кстати, пример со зданием законодательного собрания взят наобум – подобных итогов работы Счетных палат РФ и регионов – десятки и сотни...

Александр ИЛЬИН

## АНАЛИТИКА

## Модернизация: по приказу или...

Готово ли общество к новой перестройке?

Очевидно, что сегодня и у руководства всех уровней, и у простых граждан еще не оформился до конца в сознании непреложный факт: экспортно-сырьевая модель экономики – абсолютно бесперспективна. Как жить без экспорта нефти? Разве это возможно? Но вот поступил приказ на модернизационное развитие экономики. Готова ли страна к тому, чтобы хотя бы начать этот путь?

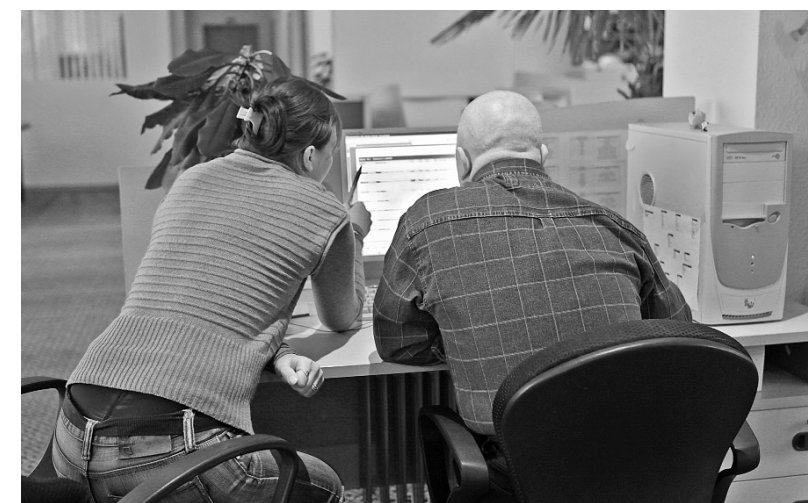
Понятие модернизации – это широкий аспект перестройки вопросов. В общих чертах, не споря о конкретике, под модернизацией понимают процесс совершенствования экономических, политических и социальных механизмов развития общества. Но при этом само общество должно быть подготовлено к этому процессу.

За последнее десятилетие большинство стран, успешно осуществивших модернизацию (страны БРИК, Южная Корея, Тайвань), имело государственную стратегию модернизации, которая стала общенациональной идеей или приняла признаки общенациональной идеи, получив поддержку всего общества. Только на такой основе обеспечиваются мобилизация, концентрация сил и средств для решения поставленных стратегических задач. Есть ли в России такая общенациональная идея?

Проблема состоит в том, кто, как и чем стимулирует какой-либо вид деятельности. Например, в течение последних 20 лет в стра-

не создана стройная система законодательства, стимулирующая добычу и реализацию сырья за рубежом. А инновационная сфера, например, полностью не охвачена законодательным регулированием. Уровень коммерциализации инноваций у нас сегодня не превышает 20%, в то время как в Европе он около 80%, в США – примерно 90%, такие же показатели и в Японии.

К тому же в настоящее время большинство граждан России интересуют не какие-либо общенациональные идеи, а в основном поиски путей индивидуального выживания. А при таком настроении сложно вершить дела будущего. Плюс семейственность, кумовство, землячество – эти виды общественных связей не очень-то и желают изменений. Это есть, от этого никуда не деться, и это огромный тормоз в развитии. Важно, чтобы «модернизацию» сегодня не постигла та же участь, что «демократию» в начале 1990-х годов, то есть чтобы это понятие не



было выхощено, дискредитировано и не превратилось в свое отрицание.

По выводам экспертов, для этого в стране должны сложиться следующие социальные предпосылки:

- наличие модернизационного проекта (стратегии), обеспечивающего не только мобилизацию ресурсов для ускоренного развития, но и материальную заинтересованность значительной части (а желательно – большинства) общества в осуществлении этого проекта;
- согласие активной части общества, готовой сознательно и в течение длительного времени осу-

ществлять стратегию модернизации;

- стратегически мыслящая элита;
- способность элиты быть не только стратегически мыслящей, но и социально ответственной, чтобы не дискредитировать свои цели перед лицом большинства граждан.

Для реализации указанных условий должны сложиться соответствующие им механизмы экономической, социальной, политической, идеологической и культурной мобилизации как для широких слоев населения, так и для элиты.

Успех модернизации зависит и от того, насколько государство справится с двумя функциями – «стратегия-реформатора», который задает цели, определяет приоритеты, мобилизует ресурсы, защищает от внешних угроз и контролирует внутренние диспропорции, и «арбитра» в спорах политических и экономических интересов.

Модернизация неизбежно порождает новые интересы и новые конфликты. Трудность этого пути в том, что надо будет совершать непопулярные поступки в основном против правящей верхушки различного уровня, но делать это все равно надо, потому что иначе застопорим в старом, так и не догоним новое время.

По мнению авторов независимого экспертного доклада «Модернизация России как построение нового государства» (доклад подготовлен в рамках общественной дискуссии о модернизации страны, инициатором которой выступил Президент России Дмитрий Медведев), модернизация подразумевает отказ от любых представлений об «особом пути» страны, хотя и предполагает интеграцию некоторых традиционных для данного социума ценностей и представлений. В экономической сфере модернизация неизбежно подразумевает

импорт технологий как основу рывка (прорыва) на определенных направлениях.

Интересно и такое мнение, высказанное другими экспертами, что подлинное существо модернизации состоит в решении структурной задачи на основе методов планирования, проектирования пропорций, национализации части производств и ресурсной базы и развития эффективного и масштабного для России государственного сектора, иначе деградация страны будет только усилена и необратима.

В любом случае все говорит о том, что модернизация должна составлять стратегический интерес всех российских элит и общества в целом. А раз так, то можно ставить вопрос о формировании «большой коалиции» за модернизацию. Однако противоречия между потенциальными участниками этой коалиции объективны и даже сегодня уже затрудняют запуск модернизационного проекта. В этом случае только государство своей политической волей может запустить механизм истинного сотрудничества по достижению национальной идеи, имя которой – модернизация. Получится ли?

Вячеслав АКСЕНОВ

## АВИАПРОМ

## «Фарнборо-2010»

Кратковременный успех или перспектива на будущее

Говоря о российской авиационной отрасли (гражданского назначения), к сожалению, в который раз приходится повторять – до выхода из кризиса еще ой как далеко.

Вот цифры, которые говорят сами за себя. В 2004 году выпущено 13 новых пассажирских самолетов, в 2005-м – 8. В 2006 году было произведено только 2 крупных пассажирских лайнера. В 2007 году при плане 12 выпущено всего 6 самолетов. В 2008 году аналогичные показатели – 15 и 9 машин. В 2009 году построены 17 и переданы заказчикам 13 гражданских воздушных судов, в том числе: четыре самолета Ил-96, четыре самолета Ту-204, три самолета Ту-214, два самолета Ан-148. Три Суперджет-100 – проходят летные испытания.

Для сравнения: компания Airbus в 2009 году продала 498 самолетов. Компания Boeing в 2009 году передала заказчикам 481 самолет.

В прошлом году российские авиаперевозчики взяли в лизинг



или купили 119 воздушных судов западного производства и лишь 11 – отечественных. В настоящее время более 2/3 самолетов российских авиакомпаний – это машины иностранного производства.

Однако некоторые авиационные специалисты считают, что нет худшего без добра и крах советской авиационной отрасли имеет

свои плюсы: перестали выпускаться массовыми сериями самолеты с устаревшей авионикой и двигателями, «пожиравшими» топлива намного больше своих зарубежных аналогов. Естественно, что, обладая мощными традициями, Россия не отказалась от планов выхода на мировой авиационный рынок – заняв там вполне определенную

нишу. Прошедший во второй половине июля авиасалон «Фарнборо-2010» в определенной мере подтверждает претензии российского авиапрома.

Отечественные, впрочем, как и зарубежные аналитики авиационного рынка, не без основания считают, что главная задача российской авиации в Фарнборо – продвижение ближнемагистрального пассажирского лайнера Суперджет-100, первого принципиально нового гражданского самолета, разработанного в России после распада СССР. Он предназначен для эксплуатации на авиалиниях протяженностью до 3000 км (базовая комплектация) и до 4500 км (комплектация с увеличенной дальностью полета).

«Гражданские самолеты Сухого» подписали твердый контракт на 30 самолетов с Kartika Airlines (Индонезия) на сумму 951 млн долларов. Поставка самолетов запланирована на период 2012-2015 годов. Всего же в рамках «Фарнборо», как заявил глава компании «Сухой-Мил» Михаил Погосян, на лайнер поступило 130 заказов.

Авиационная корпорация «Иркут» показала готовый прототип среднемагистрального (дальность полета до 5,5 тыс. километров) пассажирского самолета МС-21, который должен прийти на смену давно устаревшему ТУ-154. МС-21 расшифровывает-

ся как «Магистральный Самолет XXI века». Программа семейства ближне-среднемагистральных самолетов МС-21 разрабатывается совместно ОКБ имени Яковлева и корпорацией «Иркут». Предполагается создание семейства самолетов, отличающихся по длине и пассажирской вместимости – 150, 180, 210 мест соответственно. МС-21 разрабатывается под российские, а также некоторые западные авиадвигатели. Ожидается, что первый полет самолет совершит в 2014 году, и поставки начнутся с 2016 года. Предполагается, что многие компоненты МС-21 будут впервые выполнены из углеродистых композитов. Кроме того, внедрение инновационных технологий позволит на 25 процентов улучшить топливную экономичность и на 15 процентов снизить эксплуатационные расходы.

Корпорация «Иркут» сформировала портфель из 140 заказов на новые самолеты МС-21, а Малайзийская авиакомпания Scomot Buj Resources подписала твердый контракт на 50 самолетов, став первым зарубежным заказчиком. Сумма контракта – 3,4 млрд долларов. Поставка самолетов планируется в 2016-2020 годах. И вот что примечательно. Хотя мы в нашей публикации и оставляем за скобками предмет отечественного военного авиастроения, следует упомянуть, что ряд зарубежных СМИ отмети-

ли, что на перспективу развития российского самолетостроения на мировом рынке влияет хорошая репутация страны на рынке вооружения. В частности, корпорация «Иркут» – второй по величине российский производитель военных самолетов, специализирующийся на выпуске истребителей Су-30 и Су-27. Немуудрено, что присутствовавший на церемонии подписания контракта министр обороны Малайзии Ахмад Захид Хамид отметил, что многолетний опыт сотрудничества с корпорацией «Иркут», которая поставляет в его страну Су-30МКМ, позволяет сделать вывод о надежности российского партнера.

Что касается ниши, на которую претендуют два вышеупомянутых лайнера, то 40% всего объема воздушных перевозок в нашей стране приходится как раз на маршруты малой и средней дальности – до 4000 км. На них сегодня летают российские Ту-154 и Ту-204, европейский Airbus A320 и американский Boeing-737.

Примечательно, что крупные контракты были заключены на продажу самолетов, находящихся: один – в стадии летных испытаний, а другой – в стадии проектирования, что соответствует мировой практике, ранее игнорируемой отечественным авиапромом.

Игорь КРЫЛОВ