

ВОПРОСЫ ТЕХНИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ ВЕНГЕРСКОЙ АВТОБУСНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ И РАСШИРЕНИЕ СОТРУДНИЧЕСТВА СО СТРАНАМИ-ЧЛЕНАМИ СЭВ*

Й. ДЕВИЧ, П. МИХЕЛЬБЕРГЕР, Б. ШАЙИ

Кафедра Политэкономии I и Кафедра Механики Будапештского Технического Университета

Поступило 21 марта 1977 г.

1. Программа развития средств автомобильного транспорта ВНР и международное экономическое сотрудничество

Одним из самых характерных и во многих отношениях определяющим явлением нашего времени является невиданное ускорение развития естественных наук и параллельно с ними технических наук. Этот процесс предъявляет повышенные требования как к каждой отрасли промышленности так и к машиностроению.

Как и в других социалистических странах, так и в нашей стране, машиностроение являлось и является в наши дни одним из важнейших факторов роста.

Машиностроение занимает выдающееся место в народном хозяйстве Венгрии, оно даёт 35% национального дохода страны; больше 40% своей продукции сбывает на международных рынках и около 75% этого экспорта направляется в страны-члены СЭВ.

В товарной структуре нашей внешней торговли со странами-членами СЭВ доля продукции машиностроения составляет около 50%. Наше машиностроение в прошедшем десятилетии развивалось на основе решения, принятого ВСРП в 1962 году.

Результаты политики селективного развития: преобразование структуры продукции, сокращение ассортимента выпускаемой продукции — доказали правильность этого решения. Уже в первой половине 60-х годов большими темпами развивались те отрасли машиностроения, которые лучше приобщались к структурным свойствам нашей экономики. Сюда относятся такие отрасли, как, например, автотранспортное машиностроение, производство средств техники связи, вакуумная техника и т. д.

Производство ряда изделий было прекращено или же из-за недостаточной серийности или же из-за неэкономичности производства (производство думперов, некоторых типов тракторов, грузовиков, морских судов и т. д.). Две из шести центральных программ развития четвертой пятилетки, а именно программа развития автотранспортных средств и вычислительной техники —

* Материал подготовлен для повышения идеологической подготовки руководящих преподавателей в рамках организованного партобучения по решению паторганизации Будапештского Технического Университета при сотрудничестве и консультации Й. Девич, П. Михелбергер и Б. Шайи.

относятся к машиностроению. Обе программы развития мы разработали и осуществили на основе результатов консультации и координации народно-хозяйственных планов со странами-членами СЭВ.

Программа развития автотранспортных средств базировалась на международном сотрудничестве. Основой её является развивающаяся экономическая интеграция. В прошедшем десятилетии была создана современная отечественная база производства: изготовление двигателей и автомобильных мостов было организовано на мировом уровне; значительно расширены производственные мощности по выпуску автобусов и продукции смежных отраслей (например, автоэлектрооборудование, технические изделия из резины).

В сотрудничестве со странами-членами СЭВ нашим *самым крупным партнёром является Советский Союз*, куда до конца 1975 года было поставлено 30 000 автобусов. Результатам координации народнохозяйственных планов на текущую пятилетку явился договор, регулирующий всё возрастающий экспорт автобусов и обеспечивающий для ВНР импорт разнообразных типов советских легковых и грузовых машин.

Этим смогли заложить основу поставленной цели промышленного развития, а именно прекратить производство небольших серий грузовых автомобилей и сосредоточить и концентрировать мощности на производство автобусов.

Имеющаяся до сих пор специализация производства в области передних осей и задних мостов автобусов расширяется на основе соглашения с СССР по производству в кооперации автоматических коробок передач и с ГДР по производству и кооперации автобусов длиной 8,5 метров.

Заключением соглашения по кооперации производства 3^х ступенчатой гидромеханической коробки передач, Советский Союз оказал существенную помощь в определении номенклатуры продукции Чепельского автомобильного завода. По этому соглашению в период 1976—1980 годов Советский Союз поставит 6 600 штук коробок передач, а ВНР экспортирует 12 700 комплектов деталей (различные валы, диски, шестерни).

Развитие венгерской автомобильной промышленности более быстрыми темпами, чем средний темп развития машиностроения, обеспечивается объёмом экспорта, предусмотренного протоколом о координации народнохозяйственных планов. Так, например, в период пятой пятилетки мы экспортируем в СССР больше 30 000 штук автобусов, а в ГДР — более 8 000 штук. Таким пятилетним экспортным заказом не располагает ни одного автобусного завода мира. Это является результатом социалистической экономической интеграции. В период пятой пятилетки в области производства автотранспортных средств развиваются производственно-кооперационные связи с Чехословакией, Польшей, Румынией и Болгарией. На основе этого производства автотранспортных средств к 1980 году составит 21% машиностроительного производства и 24% экспорта машиностроения в страны-члены СЭВ. Продук-

ция автомобильной промышленности, а именно автобусы, их агрегаты и узлы, играют всё более значительную роль в промышленной кооперации с капиталистическими странами, а также в экспорте в развивающиеся страны.

В настоящем анализе мы занимаемся отдельными вопросами дальнейшего развития программы производства автобусов, которое занимает значительное место в венгерском народном хозяйстве. Эта тема была многосторонне и подробно проанализирована институтом экономики венгерской Академии Наук с участием авторов данной статьи. Главные темы этого анализа были:

- ожидаемое развитие мирового производства автобусов (в том числе отдельно производство автобусов стран-членов СЭВ);
- связь между производством автобусов и «взрывом» цен на нефть;
- ожидаемое изменение структуры транспорта;
- другие факторы, влияющие на положение автобусного рынка.

Исходя из основных выводов упомянутого анализа, авторы хотели бы показать новые черты технического развития автобусной промышленности и возможности расширения связей экономической интеграции. В ходе изложения вопросов технического развития и расширения связей экономической интеграции авторы делают попытку показать и проанализировать единство двух вопросов и их диалектическое взаимодействие с точки зрения укрепления мировой экономической позиции стран-членов СЭВ.

2. Некоторые вопросы технического развития венгерской автобусной промышленности

В зависимости от характера исследовательской работы и длительности работ по развитию, задачи технического развития можно разделить на три группы:

а) *первая группа* характеризуется тем, что её задачи можно решать за короткий период времени в основном внутренними силами предприятия (завод «Икарус»). В рамках этой группы такой задачей является непрерывное и систематическое развитие автобусов, находящихся в производстве *с целью создания продукции высокого качества*. В результате технического развития, например растёт долговечность продукции, сокращаются её требования по уходу, улучшаются её комфортабельные свойства, повышается степень её надёжности

б) *ко второй группе* технического развития относятся те задачи, целью которых является удовлетворение *специальных требований рынка*. Удовлетворение этих требований, кроме умственных расходов, в большинстве случаев, предполагает и значительные затраты на техническое развитие и на капиталовложения (решение этих задач, как правило, не требует иностранных валютных расходов). Такими задачами являются, например, создание автобусов для холодных и жарких климатических условий, — автобусов

повышенной проходимости и высокогорных дорог. Разработка таких типов автобусов является задачей очередного пятилетнего планового периода;

в) к *третьей группе* технического развития относятся те задачи, которые обеспечивают *передобой мировой уровень автобусов «Икарус»* с проверенными на практике *новыми конструктивными разработками*. Такой темой может быть, например, электроавтобус, радикальное решение уменьшения шума, развитие комплексных транспортных систем. Решение вышеуказанных задач требует главным образом, развитие агрегатов, что требует в свою очередь использование не только отечественных, но и валютных средств. Эти задачи могут быть разрешены только в перспективе.

Излагая первую группу задач технического развития можно установить, что наши автобусы на рынке социалистических стран, с точки зрения технического уровня, обладают необходимым преимуществам. Заводу «Икарус», однако, кроме рынка социалистических стран необходимо укрепить свои позиции и на рынках вне стран-членов СЭВ. Нужно выбрать несколько таких географических районов, где для укрепления рынка нужно создать необходимые условия (техническое обслуживание гарантийного ремонта, помощь в создании национальных сборочных заводов поставками узлов, элементов и деталей автобусов).

Заводу «Икарус» надо обратить в будущем больше внимания на развитие умственного экспорта, связанного с автобусами, продажей лицензий, ноу-хау и т. д. Этим можно обеспечить стабилизацию рынков, а также другие преимущества в большей степени, чем продажей автобусов.

Одним из главных технических требований последующего периода является то, что завод «Икарус» должен удерживать своё ведущее место в странах-членах СЭВ, шагая в ногу с качественным уровнем развитых стран, производящих автобусы. Для этого необходимо непрерывное дальнейшее развитие семейства автобусов «200», чтобы и в 1980 году *по своему качеству оно было бы самым современным в рамках СЭВ*.

В ходе дальнейшего развития различие между городскими и между-городскими типами автобусов будет всё больше возрастать. Было бы целесообразным внутри каждой группы автобусов иметь больше типов, обеспечивая им больше вариационной возможности, чем до сих пор.

Наши возможности в дальнейшем развитии в значительной степени определяются тем, какими агрегатами мы располагаем (двигатель, коробка передач, мосты и т. д.).

Именно поэтому важнейшим требованием является дальнейшее развитие имеющихся агрегатов и расширение их ассортимента путём кооперации со странами СЭВ. Таким образом можно увеличить вариационные возможности семейства автобусов «200».

Кроме расширения агрегатной базы необходимо также *расширить ассортимент арматуры и принадлежностей*. С целью достижения этого,

завод «Икарус» должен стремиться к расширению международных возможностей их приобретения и развитию кооперационных связей.

Предпринятые в настоящее время шаги по дальнейшему развитию семейства автобусов «200» — правильны. Разработка безопасных автобусов, покупка лицензии коробки передач у фирмы *ZF*, кооперация в области автоматической коробки передач, усилия по расширению использования пластмасс — всё это подтверждает вышесказанное. При проектировании формы автобусов и в дальнейшем решающим фактором является улучшения их безопасности против столкновения и аварии.

Ожидаемый срок службы у автобусов — 6—7 лет или 450—500 тыс. км (данные производящих фирм). У автобусов отечественного производства срок службы до капитального ремонта мы должны обязательно довести до 500 тыс. км. У кузова надо стремиться в перспективе к достижению срока службы до 700—1000 тыс. км и избежать необходимость капитального ремонта. В интересах этого мы *должны улучшить коррозионную устойчивость* (защиту). Под коррозионной защитой нужно понимать не только обеспечение высококачественных защитных коррозионноустойчивых поверхностных покрытий, хорошую консервацию внутренних полостей, а также разработку при конструировании такой рамы кузова, у которой отсутствуют детали, вызывающие повышенную коррозию. Прекращение капитального ремонта кузова и введение системы ремонта путём замены агрегатов обоснованы в первую очередь тем, что в настоящее время *затраты*, необходимые для технического ухода и капитального ремонта автобуса таковы, что они достаточно были бы *для производства* четырех *новых автобусов*. Расходы по эксплуатации автобусов, относящиеся к ремонтным затратам, составляют 50—60%, вместо желаемых 20—30%. Мы должны сказать объективно, что ремонт наших автобусов требует не только больших трудовых затрат, но страдает также *недостатком обеспеченности запчастями*, необходимых для ремонта (снабжение запчастями в первую очередь зависит от кооперирующих с заводом «Икарус» предприятий). Необходимо решить задачу механизации расчёта норм запчастей с учётом как отечественного опыта, так и специфических условий эксплуатации экспортной продукции.

Разработка норм расходных запчастей вместе с нашими крупными покупателями (СССР и ГДР) — это общая тема исследования и могла бы быть предметом *договора по сотрудничеству*. Организация современной системы эксплуатации сервиса и ремонта и внедрение её в практику дополняет и обеспечивает эффективность работ по развитию конструкций. Для этого необходимо применять *современные средства диагностики* не только в фазе разработки, а также их регулярное применение в ходе эксплуатации. Более широкое применение приборов диагностики приведёт к сокращению времени для определения дефектов и даёт более надёжные основы для ремонтных работ.

Делая вывод из вышесказанного можно установить, что автобусы завода «Икарус» в отношении их конструкции являются передовыми по сравнению с автобусами стран-членов СЭВ и достигли уровня продукции развитых капиталистических стран. Благодаря этому заводом «Икарус» достигнуты определенные успехи на различных рынках.

Если заводу «Икарус» удастся достичь уровня автобусных заводов развитых капиталистических стран в отношении гибкости производства, снабжения запчастями и т. д. — завод может удерживать свое ведущее место в странах-членах СЭВ в автобусостроении.

Детальное изложение проблем, поднятых в пунктах 2/б и 2/в выходят за рамки настоящего материала. Однако следует подчеркнуть, что перечисленные задачи а) б) и в) являются задачами не только завода «Икарус» и требуют координированных действий всей венгерской автомобильной промышленности, а также смежных отраслей (покупка лицензией, ноу-хау и т. д.). С целью решения этих больших, по объёму задач желательным было бы развёртывать сотрудничество между заинтересованными странами.

Задачи периода 1976—1985 годов с точки зрения технического развития и требований рынка в некоторой степени можно группировать следующим образом:

- увеличение долговечности автобусов и их агрегатов;
- сокращение времени, необходимого для ремонта;
- соблюдение требований по защите окружающей воздушной среды;
- уменьшение вредного влияния шума;
- увеличение удобств и безопасности пассажиров;
- разработка автобусных вариантов, удовлетворяющих особые требования (для холодных, жарких и высокогорных условий).

Во второй половине этого периода совместными усилиями необходимо подготовиться к удовлетворению требований, соответствующих более экономичному производству средств транспорта с новыми источниками энергии, заменяющими дизельные двигатели и подготовиться к соответствующим новым требованиям эксплуатации.

3. Проблемы сотрудничества стран-членов СЭВ в области автобусостроения

В сотрудничестве стран-членов СЭВ в области автобусостроения имеется два варианта:

1. Органы СЭВ и в дальнейшем не вмешиваются более эффективно, чем до сих пор в вопросы национального развития. В этом случае на уровне СЭВ должны рассчитывать на расточительство материальных и умственных сил и возникновение противоречий между промышленностью отдельных стран;
2. Органы СЭВ, препятствуя возникновению противоречий, стара-

ются координировать оптимальные возможности в области развития производства и капитальных вложений.

Первый путь явно привёл бы к недопустимым последствиям политического и экономического характера. Поэтому мы постараемся изложить два возможных для использования метода интеграции СЭВ в области автобусной промышленности.

3.1. Сотрудничество в области планомерного развития продукции и производства в рамках СЭВ

Исходя из положения, сложившегося в автомобильной промышленности стран-членов СЭВ, в ходе развития производства автобусов мы должны считаться со следующими обстоятельствами:

1. Каждая из европейских стран-членов СЭВ, за исключением ГДР, развивает как конструкции автобусов средней и большой категорий, так и их производство.

2. Отдельные страны решают вопросы развития отчасти собственными силами, отчасти путем покупки лицензий и ноу-хау. Это происходит параллельно, без координации.

3. Для решения частичных задач технического развития подготавливаются договоры сотрудничества (например советско-венгерская общая конструкция, советско-чехословацкий электропривод, комбинированный газовой турбиной и т. д.).

4. Создание производственной кооперации — это довольно случайное явление и в большинстве случаев основывается на изолированном двухстороннем соглашении (кооперация производства советских передних осей и венгерских задних мостов).

Исходя из вышеперечисленного в пунктах 1—4 и оценивая потребности стран-членов СЭВ в автобусах:

1. необходимо способствовать совместным работам по техническому развитию на двухсторонней основе;

2. необходимо разработать координированную, удовлетворяющую потребности нескольких стран политику покупки лицензий и ноу-хау, включая и покупки лицензий внутри СЭВ;

3. необходимо способствовать созданию такой производственной кооперации, которая даёт возможность удовлетворить потребности нескольких стран одной страной в отдельных агрегатах. При создании вышеупомянутых кооперационных возможностей особое внимание надо уделить тому, чтобы выпускаемые на параллельно созданных мощностях агрегаты, были взаимозаменяемы. Сохранение уровня или же дальнейшее увеличение социалистического экспорта возможно только путём увеличения импорта агрегатов из социалистических стран. Кажется целесообразной возможностью увели-

чение экспорта в капиталистические страны путём увеличения импорта агрегатов из социалистических стран;

4. последующий период развития венгерской автомобильной промышленности можно характеризовать такими капиталовложениями аддитивного характера (и скромных размеров), обеспечивающими координацию и распространяющимися на те изделия производства, импорт которых нельзя обеспечить даже за счёт расширения импорта узлов и деталей из социалистических стран.

Инвестиции в машиностроении за предыдущий период (плановый период 3-ей и 4-ой пятилеток) должны быть использованы в максимальной степени с одновременной организацией гибкой культуры сборочного производства конвертируемого характера.

Эти требования, а также влияние имеющихся условий требуют от венгерской автомобильной промышленности большей гибкости и такого ассортимента продукции, который может быстро приспосабливаться к требованиям рынка.

Для решения вышеупомянутых четырёх задач целесообразно использовать методику [3], которая детально ещё не изучена.

а) Система, регулирующая развития

Задачей рис. 1 является показ взаимных связей или регулируемую систему между факторами и аспектами, определяющими развитие. На основе аспектов, детально изложенных в подпункте б) должны подготовить предварительную программу производства, соответствующую требованиям рынка, уделяя при этом особое внимание возможностям отечественного производства агрегатов. Эта производственная программа должна содержать, помимо готовой продукции автомобильной промышленности, все самостоятельные позиции намеченного экспорта. На основе предварительной программы производства необходимо определить номенклатуру потребностей во всех агрегатах. Следует определить номенклатуру тех агрегатов, производством которых располагает автомобильная промышленность социалистических стран и которые можно использовать и импортировать (например, гидравлическая коробка передач, газовая турбина, передняя ось и т. д.).

При оценке общих возможностей как отечественного производства, так и необходимого и возможного импорта агрегатов из социалистических стран, должны определить те агрегаты, которые необходимо импортировать из капиталистических стран или требуют покупки лицензии.

Определенная таким образом реальная возможность по агрегатам (отечественное производство, социалистический импорт, импорт из капиталистических стран, покупка лицензий) оказывает обратное влияние на производственную программу.

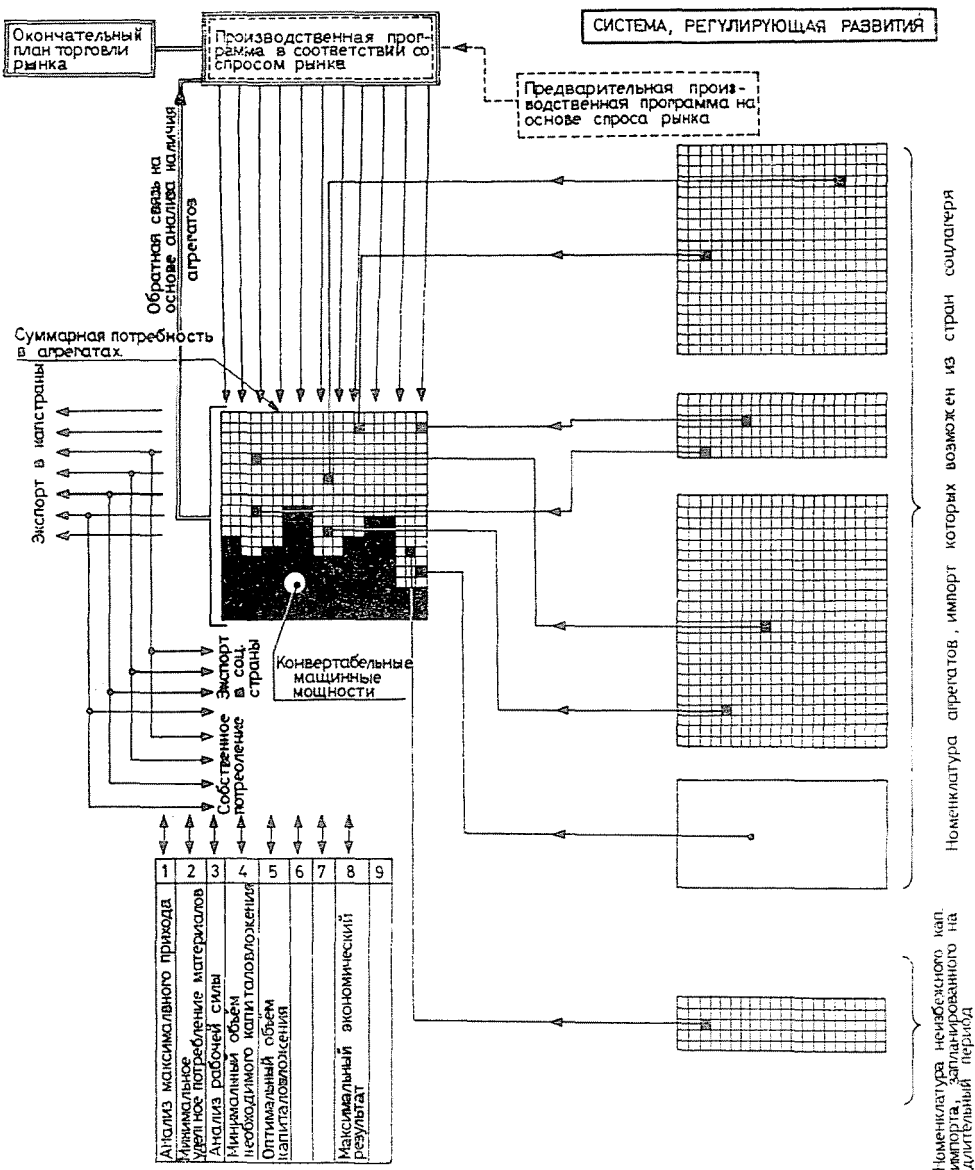


Рис. 1

Для составления планов развития торговли и рынка определяющей является скорректированная «окончательная» программа. Разработка оптимальных вариантов средней и длительной перспективы производственной программы, в ходе конкретного планирования требует глубокого анализа, включающего в себя такие темы, как например:

- определение конвертируемых свободных мощностей автомобильной промышленности;
- оценка отечественного объема кооперации;
- анализ рабочей силы;
- требования к смежным отраслям промышленности;
- специальные требования, предъявляемые к смежным отраслям промышленности как своей страны, так и братских стран;
- оценка объема кооперации с социалистическими странами с точки зрения расширения экспорта;
- увеличение импорта агрегатов из социалистических стран с целью увеличения сбыта на рынках капиталистических стран;
- анализ экономического эффекта;
- создание соответствия конвертируемых производственных мощностей и продукции;
- определение минимальных, то есть оптимальных размеров капитальных вложений;
- анализ множества других, целесообразно выбранных факторов.

Схематический показ системы регулирования указывает на комплексный, многосторонний характер задания, а также множество факторов, эффективно влияющих друг на друга.

б) *Ассортимент изделий*

На средний и длительный перспективный период необходимо в первую очередь разработать программу выпускаемых изделий на основе нижеследующего:

- концепции министерства металлургии и машиностроения в области развития автомобильной промышленности;
- концепций предприятий автомобильной промышленности по развитию;
- договоров на средний и длительный перспективный период;
- прогноза рынка и изучения его возможностей (институт по исследованию рынка, МОГЮРТ, АВТОКЕР);
- прогноза технического развития;
- совместной советско-венгерской программы по развитию автобусов;
- соответствующих разделов концепции развития транспорта министерства связи и транспорта.

Помимо этого необходимо попытаться составить полный ассортимент продукции стран-членов СЭВ. Исходя из предварительного ассортимента продукции должны определить суммарную потребность в агрегатах. По возможности необходимо разработать подробную номенклатуру агрегатов. Целесообразно взять на учёт каждый вид продукции, являющейся самостоя-

тельной единицей торговли, то есть необходимо определить номенклатуру тех изделий, которые характеризуются замкнутым кругом технологического процесса.

На основе вышесказанного мы можем располагать полной потребностью в агрегатах (рис. 2.). Полный объем потребности в агрегатах необходимо изучать, вернее классифицировать по ниже следующим признакам:

- импортируемые;
- приобретаемые на основе международной кооперации;
- требующие приобретения лицензий (ноу-хау);
- агрегаты, разработку и производство которых целесообразно осуществить своими силами.

в) Программирование работ по развитию продукции, составление организационного плана

Целесообразные аспекты программирования:

- необходимо установить очерёдность разработки задач своими силами в соответствии с планом сбыта продукции, являющейся самостоятельными торговыми единицами;
- задачи по развитию должны быть сгруппированы на институтские, заводские и на обязательные задания других отраслей;
- обеспечение начала работ по развитию предприятий и в других отраслей требует помощи компетентных органов министерства металлургии и машиностроения;
- работы по развитию, выполняемые отдельными отраслями необходимо проводить в соответствии с организационным планом работ.

г) Методика капитальных вложений

Целью рис. 3 является показ принципиальной методики, которая ставит целью выявить синтез на уровне:

- комплексного плана отрасли промышленности;
- существующих аддициональных и созданных вновь производственных мощностей;
- и между планами капитальных вложений с использованием минимальных материальных затрат народного хозяйства.

Рис. 3 составлен не с целью определения конкретных заданий, а для показа основной идеи методики развития. Надо подчеркнуть преимущество системы, согласно которой средства народного хозяйства для капитальных вложений диспонируются не с момента утверждения комплексного плана капитальных вложений сразу, а по заранее установленному календарному плану. Это вытекает из сущности этой системы, а именно конкретные суммы

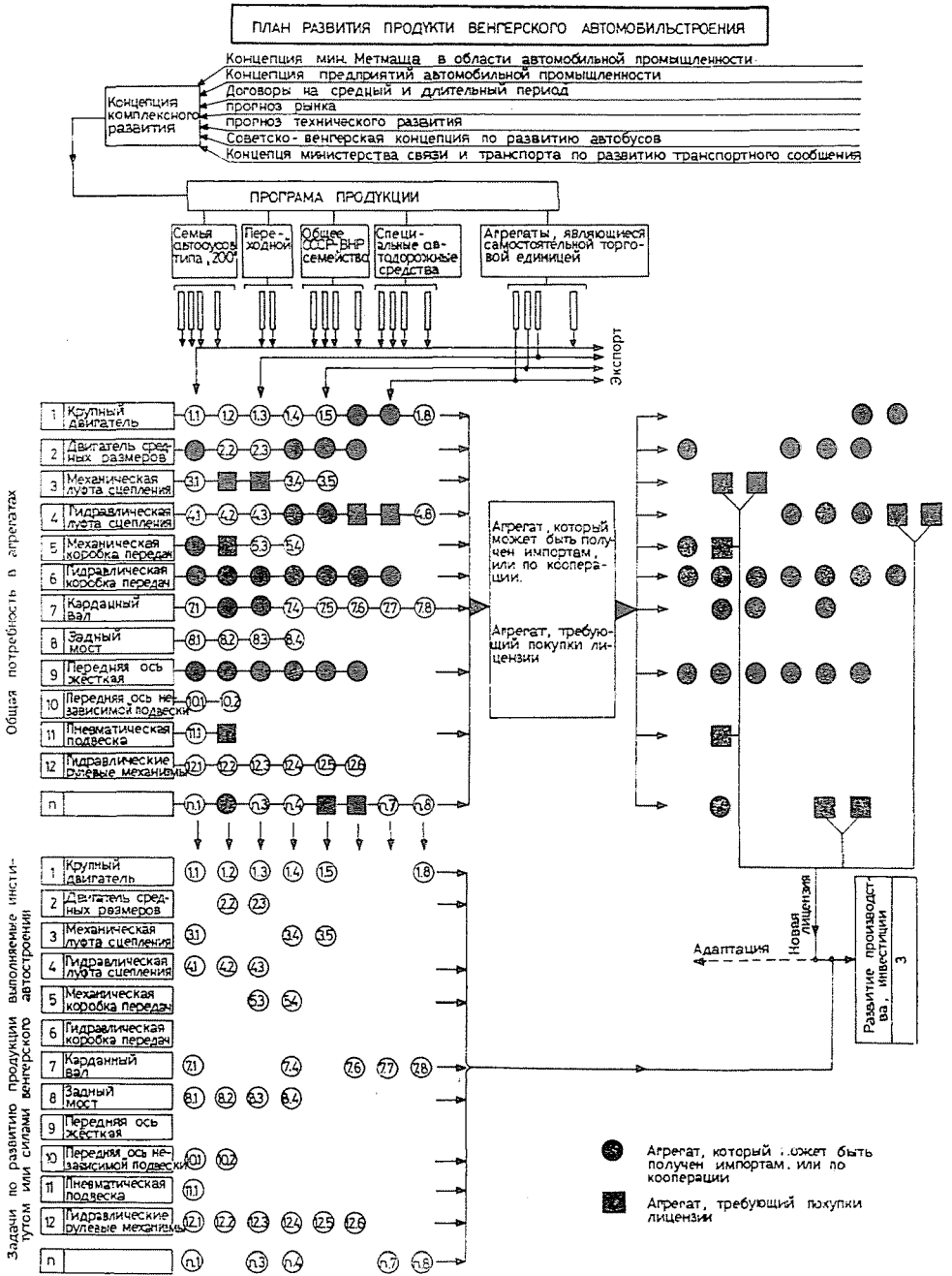


Рис. 2

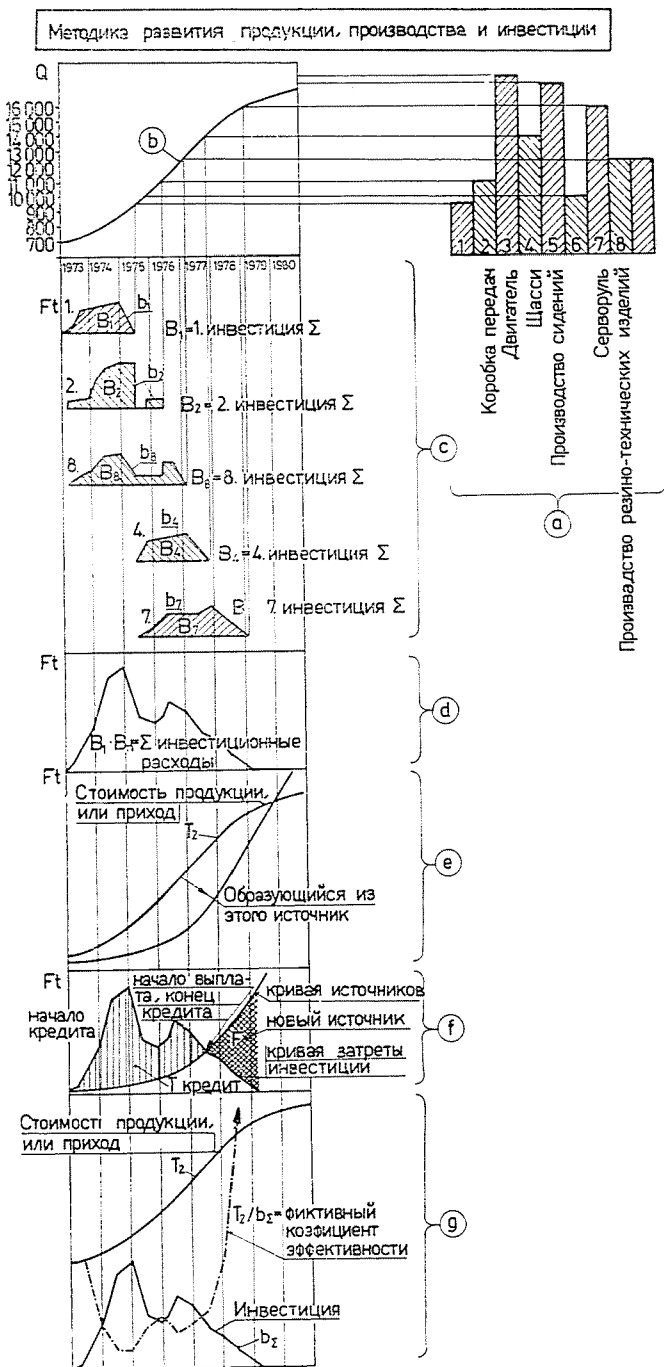


Рис. 3

общей инвестиции будут мобилизованы в оптимальные сроки. Непрерывное применение этой методики дает возможность создать соответствие между комплексным производством отрасли промышленности и отдельными мощностями, ликвидации узких мест и избежание образования излишек крупных мощностей — всё это при минимальных затратах народного хозяйства.

3.2. Интегрированный выход стран-членов СЭВ на третий рынок

Процесс интеграции капиталистических стран и предприятий способствует и ускоряет завоевание ими рынков стран третьего мира (развивающиеся страны). В таких условиях обеспечение конкурентно-способности стран-членов СЭВ всё в большей степени требует создания возможности совместного выхода на рынки третьих стран. Можно было бы осуществить интегрированный выход на эти рынки стран-членов СЭВ ещё и до полного урегулирования финансовой стороны интеграции. Преимуществом этого, а также условия, требующие решения, в том числе могут быть следующие:

- располагали бы более крупными денежными суммами и таким образом предоставить кредит могли бы не только страны продающие конечную готовую продукцию, а предоставление кредитов можно было бы разделить пропорционально размерам кооперации по агрегатам. Таким образом на международном рынке вместо национальных кредитных возможностей появилась бы общая кредитная возможность стран-членов СЭВ. Появление на третьем рынке интегрированным образом дало бы возможность созданию комплексных транспортных систем отдельных городов, разработку троллейбусного, автобусного, трамвайного и подземного транспорта, обеспечение большого ассортимента поставляемых транспортных средств, снабжение станциями по сервису и заправке;
- необходимо рассмотреть возможность создания общего торгового предприятия. На международных выставках и на отдельных рынках могли бы выйти полным ассортиментом по размеру, общим обслуживанием покупателей, общим сервисом. Обслуживание покупателей и обеспечение сервиса комплексных систем транспорта по всей вероятности привело бы к сокращению удельных расходов. Для создания возможности интегрированного появления на третьих рынках необходимо урегулировать юридические стороны вопроса:
 - права и обязанности подрядчика;
 - метод проведения переговоров;
 - юридическую форму выхода на эти рынки;
- необходимо изучить финансово-кредитные возможности, последствия и, определить их границы. До решения конвертабельности рубля необходимо было бы урегулировать распределение долларных доходов между странами, участвующими в разработках и кооперации;

— кажется целесообразным изучение того, какую долю в экономике стран третьего мира занимает транспорт. Этим можно воспользоваться в качестве аргумента для решения вышеуказанных задач в рамках СЭВ, (например, в результате сотрудничества стран-членов СЭВ на рынках третьих стран можно было бы завоевать определенный % экономики в качестве рынка).

Помимо вышеизложенных возможностей и вопреки имеющимся проблемам нельзя недооценивать преимуществ совместного выхода на рынок, потому что это:

- укрепляет финансовое и торговое сотрудничество и путём решения отдельных целевых задач ускоряет общий процесс интеграции стран-членов СЭВ;
- общая материальная заинтересованность усиливает процесс внутренней политической интеграции;
- конкурентноспособнее, чем западные экономические группы;
- усиливает политическое и экономическое влияние на третий мир;
- даёт возможность более импозантному и демонстративному появлению в капиталистическом мире (выставка, ярмарка), и
- из относительно узкого внутреннего рынка стран-членов СЭВ выходить на мировой рынок.

Вышеизложенные две основные формы сотрудничества — планомерное развитие продукции и производства в рамках СЭВ совместное интегрированное появление стран-членов СЭВ на третьем рынке — нельзя отделить друг от друга. То, чему отдаём предпочтение во времени, является вопросом лишь очередности. В перспективе необходимо вводить в действие дополняющие друг друга обеих альтернативов.

Литература

1. Р. Мошони: Значение планового сотрудничества стран-членов СЭВ в дальнейшем развитии экономических связей. Внешняя экономика XX, 1976/3 (176—182)
2. Л. Майлат: (Ответственная по данной теме) и авторы «Возможности венгерской автомобильной промышленности в научно-техническом сотрудничестве интеграционного характера со странами-членами СЭВ.» (1^я фаза). Институт Экономики Академии Наук ВНР. Будапешт 1976 г. (187) с.
3. И. Рачко: «Методика планирования комплексного развития автомобильной промышленности.» АУТОКУТ рукопись, Будапешт 1975 г.

Проф. д-р Йозеф Девич
Проф. д-р Пал Михельбергер
Доц. д-р Бела Шайн

}

Н-1521 Будапешт