



Внешиэкономическая политика России: современное состояние и основные направления оптимизации*

В.Н. Бурмистров

Техническое перевооружение обрабатывающих отраслей промышленности на базе современных технологий.

Техническое перевооружение обрабатывающих отраслей производства и в первую очередь – машиностроения является одной из самых актуальных, но и самых сложных, задач всего комплекса проблем, лежащих в основе восстановления научно-производственного потенциала страны. Вместе с тем, без принятия незамедлительных мер по восстановлению научно-технического потенциала страны и вывода его на современный технологический уровень вряд ли можно надеяться на упрочение общей национальной безопасности страны, и, тем более, в ее экономических, внешнеполитических и оборонных аспектах.

Разрушение государственного сектора российской экономики материализовалось в обвальном падении производства в ведущих отраслях промышленности и сельского хозяйства: более чем десятикратное снижение объемов производства в станкостроении, в авиакосмическом комплексе, в легкой и других отраслях обрабатывающей промышленности.

Причем эти факты несут мультипликационный негативный эффект, поскольку кроме понятного экономического ущерба от снижения производства, эти процессы сопровождаются и простым расхищением производственных фондов, исходом из разрушаемых производственных объектов государственного сектора большого количества квалифицированных рабочих, научных и инженерно-технических кадров. Поскольку в стране весьма незначительные возможности трудоустройства у освобожденных кадров, а также практически нуле-

вая мобильность трудовых ресурсов из-за трудностей решения жилищных вопросов, это приводит к их последующей деградации как в профессиональном, так и в личностном аспектах. Не будет преувеличением сказать, что совокупный негативный результат реформы производственного сектора носит уже не только экономический, но социально-экономический характер по существу и катастрофический по масштабам и последствиям.

Отдельные попытки частного российского и иностранного капитала организовать производство в некоторых отраслях (в автомобилестроении, в производстве телевизоров и пр.) общей ситуации изменить, конечно, не могут по определению. И, главным образом, потому, что эти предприятия в основном отвёрточной сборки отдельных моделей иностранных изделий решают только одну проблему – неудовлетворённый внутренний спрос на отдельные виды промышленной продукции. Но с другой стороны эти предприятия являются ни чем иным, как своеобразным “троянским конём” для российского машиностроения, поскольку с их помощью уже уничтожен автомобильный завод “Москвич”, из-за снижения спроса сокращается производство на ВАЗе и ЗИЛе и т.д. Этот процесс начался еще в конце прошлого века и кризис 2008-2009 гг. лишь ускорил деградацию отечественного автомобилестроения.

И хотя во всех соглашениях об отвёрточной сборке иномарок формально присутствует статья о т.н. программе “интеграции” или “локализации”, т.е. последовательном увеличении объема комплектующих российского производства, это может служить лишь примером злонамеренной изобретательности автомобилес-

*Продолжение статьи. Начало см. в №7, 9, 10 за 2009 г.



троительных западных ТНК. Так, типовыми условиями интеграции в контрактах по производству иномарок являются достижение 40% из всего объёма используемых в сборке комплектующих узлами российского производства в течение 5 лет.

Любому специалисту известно, что в последние годы ни одна модель автомобиля зарубежного производства не задерживается в серийном производстве более 2-3 лет. А это означает, что ещё до истечения указанного в контракте срока сборочное предприятие начнёт производство новой модели, а 40% рубеж российских комплектующих снова будет отодвинут, как линия горизонта. И в этом случае налицо одно из проявлений политики наших западных партнеров на консервацию нашей технологической отсталости, а сборочные предприятия – лишь дополнительный механизм реализации этой политики.

Если обратиться к структуре насыщения российского рынка легковыми автомобилями, то по данным за 2007 г. она выглядит следующим образом:

- импортные иномарки новые – 43,9%;
- зарубежные модели российской сборки – 16%;
- импортные иномарки подержанные – 14%;
- модели российского производства – 26,1%.¹⁰

Как следует из приведенных данных, уже три четверти российского рынка освоено зарубежными моделями и эта экспансия продолжается.

Еще опаснее для нашей национальной безопасности процессы, происходящие в одной из наиважнейших научных и производственных сфер – в микроэлектронике, без продукции которой невозможно техническое перевооружение ни одной отрасли современной науки и производства. По информации видного специалиста по микропроцессорам, лауреата Ленинской и Государственной премий Ю.Рябцева в 1990 г. эта отрасль обеспечивалась элементной базой отечественного производства на 100%, а в последние годы удельный вес импортных поставок военной сфере составляет 90%, а в гражданской – 95%, т.е. отечественное производство микропроцессоров и микросхем практи-

чески разрушено. Это подтверждается и такими цифрами: объёмы производства элементной базы по сравнению с 1990г. в сопоставимых ценах сократились почти в 10 раз, а инвестиции в разработку и производство – в 40 раз.¹¹

В целом отечественная продукция на внутреннем рынке занимает лишь 10-15%.¹²

Приведенные и многие другие не менее драматичные факты еще раз подтверждают деградацию российского машиностроения и острейшую необходимость принятия чрезвычайных мер по восстановлению российского промышленного потенциала, сравнимых по политической и социально-экономической значимости и масштабам, революционным процессам индустриализации страны в годы первых двух советских пятилеток. Только на этот раз предстоит решать задачи на порядок более сложные и капиталоемкие.

Если в ходе первых пятилеток перед страной стояла задача создания машиностроительных отраслей среднего технологического уровня: станкостроение, транспортное и сельхозмашиностроение, энергомашиностроение и др., то в настоящее время основной целью современной стратегии развития должен быть выход на уровень постиндустриальной социально-экономической формации по крайней мере в ведущих отраслях науки и техники.

А это предопределяет совсем иной уровень затрат, поскольку стоимость НИОКР в настоящее время значительно выше и адекватна их сложности. Именно поэтому в международной практике всё чаще осуществление тех или иных научно-производственных проектов всё чаще становится уже не под силу даже самым экономически мощным государствам, а возможно лишь в условиях широкой международной кооперации: Международная космическая станция, строительство Большого адронного коллайдера и т.д.

Однако не только эти факторы обуславливают основные трудности возрождения научно-технического и производственного потенциала страны. Необходимо напомнить, что первая волна индустриализации в конце 20-х – начале 30-х гг. прошлого столетия была осуществлена в условиях централизованной социалистической экономики, когда имелись возможности концентрации в руках государства всех имеющихся на то время технических, природ-



ных, финансовых и трудовых ресурсов и их использования в оптимальных пропорциях и направлениях. И, кстати, этот фактор определял одно из самых значимых преимуществ социалистической экономики.

В современных условиях такая концентрация факторов производства, совершенно необходимая для осуществления технологического рывка, вряд ли возможна. Природные ресурсы оказались в частных руках, большая часть валютных поступлений от их реализации – также у олигократии. Частный капитал не имеет необходимого опыта, да и подлинной заинтересованности в возрождении национального машиностроения, где, как известно, требуются крупномасштабные и долгосрочные инвестиции, а первая прибыль может появиться не ранее как через 5-7 лет. Как отмечалось ранее, иностранный капитал также не расположен участвовать в воссоздании российского машиностроения, поскольку он охотнее выступает на нашем внутреннем рынке в качестве поставщика готовой продукции.

На этапе становления рыночной экономики в России задачи технического перевооружения национального машиностроения на современном технологическом уровне без преобладающего участия государственного капитала решить практически невозможно. Законодательной и исполнительной власти России необходимо преодолеть опровергнутые практикой догмы либерализма и принять действительно революционные меры по воссозданию государственного сектора в стратегических отраслях производства и в данном случае – в ведущих машиностроительных отраслях. Лишь этот путь может заложить технологическую базу для импортозамещения и отвоевания внутреннего рынка готовой продукции для отечественного производителя, а также гарантирует широкую диверсификацию товарной структуры национального экспорта.

Укрепление организационной структуры экспортного сектора

Многолетний опыт работы российского частного капитала в добывающих отраслях производства, а также в экспорте природных ресурсов не показал каких-либо преимуществ против тех результатов работы этой сферы при централизованном планировании и управлении в советские годы. Более того, эффективность

добывающих отраслей промышленности, если исходить из общенациональных интересов государства, в перестроечные годы резко снизилась.

Объемы производства по многим видам природных ресурсов (нефть, черные и цветные металлы, минеральные удобрения и др.) до сих пор не достигли уровня 1990 г. В связи с резким сокращением программ геолого-разведочных работ существенно снизился уровень обеспеченности производства разведанными запасами основных видов сырья, формирующих как товарную структуру национального экспорта в настоящее время, так и базу возможного возрождения обрабатывающих отраслей производства в ближайшем будущем.

Заметно снизилась экономическая эффективность экспорта природных ресурсов, если рассматривать этот фактор исходя из общенациональных интересов, из-за ошибок таможенного контроля, а также как результат преступных действий самих экспортеров. Так, по причине слабого таможенного контроля большие объемы (10-15%) поставок осуществляются нелегально, в рамках т.н. “серого” экспорта, не находящего никакого отражения ни в таможенной статистике, ни в валютных и налоговых поступлениях государства, а валютный эквивалент этих поставок остаётся, естественно, на зарубежных счетах экспортеров. А это – один из каналов нелегальной и весьма значительной утечки валюты за рубеж.

Ещё один механизм снижения коммерческой эффективности российского экспорта – поставка за рубеж основных экспортных товаров через многочисленные этажи торговых посредников или через оффшорные зоны, что обуславливает заметное снижение экспортных цен на такие товарные позиции, как нефть, газ, чёрные и цветные металлы и пр. по сравнению с мировыми ценами на идентичные товары. Конечно, на указанную разницу между мировыми и российскими ценами в ряде случаев могут влиять и такие факторы, как недостаточный уровень или нестабильность качества продукции, дисциплина поставок и т.д., однако основной причиной валютных потерь в этом случае следует считать работу через посреднические фирмы и недостаточно эффективный контроль государства за исполнением экспортных операций и возвратом в Россию валютных поступлений.



Все отмеченные факты убедительно свидетельствуют о несовершенстве правового обеспечения экспортных операций и их организационной структуры. Поспешная передача основных национальных природных ресурсов и их реализацию на внутреннем и мировых рынках “на откуп” частному капиталу не отвечает общенациональным интересам страны и российского народа и трансформируется в бесконтрольное хищническое разграбление этой собственности в угоду тонкой прослойки олигархов и посредников.

В связи с изложенным представляется объективно необходимым незамедлительное проведение следующих социально-экономических преобразований в организационной структуре отечественного экспорта:

☑ восстановление общенародного права собственности и распоряжения всеми природными ресурсами страны путем национализации с компенсацией современным владельцам первоначальных затрат на приватизацию, а также всех последующих затрат на расширенное воспроизводство с учетом присвоенной за годы эксплуатации прибыли;

☑ создание системы государственных

внешнеторговых организаций, специализированных по товарному принципу, с наделением их исключительными правами на оперативное обеспечение и исполнение экспортных операций со всеми стратегически важными сырьевыми товарами, такими как нефть и нефтепродукты, черные и цветные металлы, уголь, зерновые, лесотехнические товары, минеральные удобрения и др.;

☑ воссоздание центрального государственного органа, наделённого правами и обязанностью централизованного управления и контроля за соблюдением общегосударственных интересов в сфере внешнеэкономической деятельности (по типу Министерства внешнеэкономических связей СССР 1990 г.).

Примечания:

¹⁰ О производстве автокомпонентов в России. БИКИ № 106, 18.09.2008г. с.3.

¹¹ Материалы круглого стола по проблемам российской науки. // Советская Россия, № 16, 14 февраля 2008, с.1

¹² На российском рынке одежды. //БИКИ № 93, 19 августа 2008 г., с.3

*Продолжение статьи см.
в одном из следующих номеров журнала*