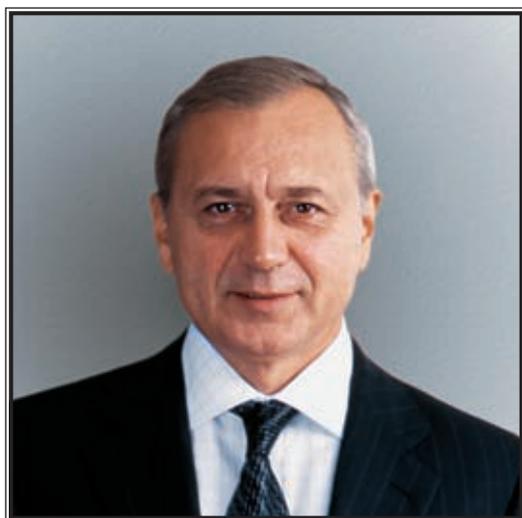


МОДЕРНИЗАЦИЯ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ – МОДЕРНИЗАЦИЯ СТРАНЫ



ПРЕДСЕДАТЕЛЬ КОМИТЕТА ГОСУДАРСТВЕННОЙ ДУМЫ ФС РФ
ПО ПРОМЫШЛЕННОСТИ, СТРОИТЕЛЬСТВУ И НАУКОЕМКИМ ТЕХНОЛОГИЯМ
Мартин Люцианович Шаккум

Тема поддержки отечественного производителя приобрела актуальность в период проведения либеральных экономических реформ. В процессе их осуществления на фоне сворачивания отечественного производства в страну хлынул поток импортных товаров и продуктов, внешне очень привлекательных, но зачастую некачественных и даже опасных для жизни. К сожалению, этот термин приобрел в то время негативный смысл, поскольку «поддержка отечественного производителя» нередко оборачивалась предоставлением необоснованных льгот и преференций некоторым предприятиям. Направление бюджетных средств в отдельные отрасли не приносило реальной отдачи. Происходила консервация технологической отсталости по принципу «пусть плохое, но свое». Наверное, самой характерной иллюстрацией такой неэффективной поддержки стало состояние отечественного автопрома, который только сегодня приступает к технологической модернизации.

В результате у некоторых экономистов либерального толка понятия промышленной и отраслевой политики стали вызывать категорическое неприятие, поскольку они отождествлялись с коррупцией и неэффективностью. Экономисты делали акцент исключительно на формировании и совершенствовании рыночных институтов. Это нужный процесс, он продолжается и сегодня. Не последнюю роль в нем сыграла и Государственная Дума ФС РФ последних двух созывов, ориентированная на конструктивное взаимодействие с исполнительной властью. В частности, без реформы банковского сектора мы не смогли бы обеспечить доступ российских предприятий к дешевым кредитным ресурсам, необходимым для их эффективного развития и выхода на мировые рынки. Однако утверждать, что эта реформа в полной мере уже состоялась, преждевременно. Но все же состояние банковской системы образца 1998 года, когда из кредитных организаций за рубеж выводились гигантские активы, и сегодняшнее положение дел – это принципиально разные ситуации.

При этом необходимо понимать: «свободная игра рыночных сил» может прочно закрепить Россию в роли «сырьевого дополнения Евросоюза», как изящно выражаются некоторые европейские политики.

Россия должна занимать ведущее место в современной глобальной энергетике, и для этого имеются все необходимые предпосылки, в том числе и такой фактор, как защита и продвижение на мировых рынках интересов российских нефтяных и газовых компаний на самом высоком государственном уровне. Достаточно успешно развивается и российская сталелитейная промышленность. Уже сегодня многие российские компании соответствуют западным стандартам по качеству менеджмента, эффективности и финансовой прозрачности, что делает возможным тесное взаимодействие между ними и зарубежными партнерами, включая в некоторых случаях и объединение.

Но было бы странно ограничиться только этой ролью, особенно с учетом того потенциала, который был накоплен в советское время в таких отраслях, как космическая техника, авиастроение, судостроение, компьютерная техника, электроника, лазерная техника, энергетическое и атомное машиностроение, биотехнологии, системы связи, и других. К сожалению, некоторые из них сегодня балансируют на грани выживания.

Понятно, что в условиях растущей экономической глобализации, с учетом перспективы присоединения России к ВТО, характерное для советских времен стремление производить все – от иголки до самолета – себя исчерпало. Необходимо определить, какие отрасли отечественной промышленности нуждаются в государственной поддержке и какими могут быть формы этой поддержки с учетом их реального состояния. При этом следует понимать, что сам термин «отечественный производитель» в какой-то мере условен: если та или иная российская компания работает эффективно и прибыльно, туда стремятся прийти зарубежные инвесторы. Важно только, чтобы их приход не наносил ущерба интересам национальной безопасности. Ведь было немало случаев, когда зарубежный концерн поглощал российское предприятие, имеющее оборонное значение, с последующим прекращением нужного для страны производства и утечкой за рубеж секретной информации государственной важности.

Прежде чем говорить о поддержке конкретных отраслей, необходимо отметить следующее. Ошибаются те, кто полагает, что мы можем вывести российскую промышленность на передовые позиции в мире исключительно за счет расширения государственного участия в экономике, в том числе – создания гигантских государственных высокотехнологичных корпораций. Такие предложения подчас звучат на очень высоком уровне. Во всем мире локомотивом модернизации промышленности выступает частный бизнес. Задача государства – создать для него благоприятные условия и в то же время поставить в достаточно жесткие рамки национальных интересов.

Прежде всего необходимо избавиться от бесчисленных бюрократических барьеров. На протяжении многих лет мы имели предельно забюрократизированную экономику, и сегодня расставание с этим тяжелым наследием происходит очень нелегко. Возьмем такой исключительно актуальный вопрос, как строительство жилья. От его решения зависит реализация приоритетного национального проекта «Доступное и комфортное жилье – гражданам России». Сегодня создалась парадоксальная ситуация: велика Россия, а строить негде. Почему? Дело в том, что от момента выделения участка под застройку до начала строительства проходит в среднем 3,5–4 года. В течение этих лет будущему застройщику приходится проходить гигантское количество различных согласований, сопровождаемых поборам чинников. С таким положением приходится вести активную борьбу, прежде всего путем совершенствования действующего законодательства. Но здесь не обойтись и без повышения качества работы правоохранительных органов, ибо, как заметила еще Екатерина Великая, «пустое дело законы писать, если они не исполняются».

Другое препятствие на пути развития отечественного бизнеса – плохое, а в большинстве случаев просто критическое состояние инфраструктуры, прежде всего транспортной. В процентах от ВВП Россия вкладывает в строительство и модернизацию дорог в два-три раза меньше бюджетных средств по сравнению с развитыми странами. Между тем направление необходимых ресурсов на эти цели могло бы принести мультипликативный эффект за счет совокупного



воздействия целого ряда факторов. Во-первых, строительство дорог приводит к резкому возрастанию инвестиционной привлекательности территорий. Во-вторых, снижается транспортная составляющая в себестоимости продукции. В-третьих, повышается производительность труда: улучшение транспортного сообщения между пригородами и городами способствует экономии сил и времени людей, приезжающих на работу в эти города. В-четвертых, происходит резкая интенсификация жилищного строительства в пригородах. В-пятых, развитие транспорта связано с внедрением высоких технологий и загрузкой целого ряда предприятий, а также необходимостью подготовки квалифицированных кадров.

Не случайно с конца 1830-х годов вплоть до Октябрьской революции развитие железнодорожного дела рассматривалось в качестве важнейшей государственной задачи, которая решалась при непосредственном участии первых лиц государства, с привлечением лучших специалистов на принципах государственно-частного партнерства.

Серьезным фактором, сдерживающим развитие отечественного производства, является недобросовестная конкуренция со стороны зарубежных производителей, а также наличие в стране огромного числа поддельной и контрафактной продукции. Борьба с этим явлением – прямая задача государства, которое, к сожалению, нередко принимает грубые и неэффективные меры, как это случилось, например, с неуклюжими попытками навести порядок на алкогольном рынке.

В структуре себестоимости отечественной продукции значительное место занимает и такая составляющая, как поборы со стороны чиновников и правоохранительных органов. Борьба с коррупцией – серьезный инструмент повышения конкурентоспособности отечественного бизнеса, что также требует направления соответствующих бюджетных средств на регламентацию деятельности чиновников и контроль за ними. И здесь нет необходимости «изобретать велосипед»: механизмы такого контроля достаточно наработаны во всем мире.

Что касается поддержки отдельных высокотехнологичных отраслей российской промышленности, то формы и методы этой поддержки также известны из мирового опыта. Прежде всего, конечно, недопустимо положение, когда зарубежные конкуренты отечественных предприятий поставлены по сравнению с ними в лучшее положение в плане налоговой, тарифной и иной политики. Это наблюдается у нас, например, в судостроении. Но просто создать для российских предприятий равные по сравнению с зарубежными условия уже недостаточно, поскольку в ряде отраслей, например в авиапроме, наше отставание от мировых гигантов, таких как Boeing и Airbus, очень велико. Необходимо проведение активной промышленной политики, включая такие формы, как объединение разрозненных предприятий в холдинги, субсидирование процентной ставки по кредитам, поддержка НИОКР, лизинговые и венчурные государственные компании, поддержка экспорта. Государство и частный бизнес должны работать прежде всего над новыми проектами самолетов, в том числе и дальнемагистральных, – иначе создаваемой сегодня с большим трудом Объединенной авиастроительной корпорации просто нечего будет производить. Ведь в настоящее время имеется только два перспективных проекта: российского регионального самолета RRJ и истребителя пятого поколения. При этом важно понимать, что зарубежные конкуренты зачастую не слишком благосклонно относятся к перспективам появления российской высокотехнологичной продукции на мировых рынках и готовы помешать этому под любыми надуманными предлогами. Подтверждением этому может, например, служить недавнее введение американских санкций против российского ОАО «Компания «Сухой».

Серьезную роль в развитии высокотехнологичных производств могут сыграть и особые экономические зоны, прежде всего технико-внедренческие. Закон о них был принят Государственной Думой ФС РФ. Уже сегодня создается ряд особых экономических зон, где планируется строительство высокотехнологичных предприятий. Одна из них – в городе Дубне – будет работать при активном участии предприятий Белоруссии, которой удалось в значительной степени сохранить свой технологический и производственный потенциал.

Некоторые отрасли российской промышленности отстали уже настолько, что здесь не обойтись без массированного притока западных капиталов и технологий. Однако такой приход в ряде случаев возможен только при наличии государственных гарантий. Вот что гово-



рит, например, генеральный директор французской компании Renault Карлос Гон: «Мы будем сотрудничать с АвтоВАЗом только в случае безоговорочного одобрения этого сотрудничества со стороны Правительства России».

В наше время важнейшие высокотехнологичные отрасли тесно взаимосвязаны. Невозможно, например, строить самолеты пятого поколения, когда в стране существует всего восемь (!) станков, пригодных для производства таких самолетов. Вот почему необходимы не только программы развития отдельных отраслей, но и программа модернизации российской экономики и страны в целом. Особенность текущего момента заключается в том, что у государства имеются финансовые ресурсы для проведения такой модернизации, обусловленные высокими мировыми ценами на продукты российского экспорта. Это наш реальный шанс поддержать отечественного производителя и сократить технологическое отставание России от развитых стран Запада. Шанс, который не должен быть упущен.