

## Literatura

1. *Vajpan V.A.* Teoriya spravedlivosti: pravo i ekonomika: monografiya. M.: Yustitsinform, 2017. 280 s.
2. *Kirichenko O.V.* Informatsiya kak ob"ekt grazhdanskikh pravootnoshenij // *Sovremennoe pravo*. 2014. № 9. S. 77–81.
3. O Strategii razvitiya informatsionnogo obshchestva v Rossijskoj Federatsii na 2017–2030 gody: ukaz Prezidenta Rossijskoj Federatsii ot 9 maya 2017 g. № 203 // *Sobranie zakonodatel'stva Rossijskoj Federatsii*. 2017. № 20. St. 2901.
4. Ob utverzhenii programmy "Tsifrovaya ekonomika Rossijskoj Federatsii": rasporyazhenie Pravitel'stva Rossijskoj Federatsii ot 28 iyulya 2017 g. № 1632-r. Dostup iz sprav.-pravovoj sistemy "Konsul'tantPlyus".
5. Setevaya ekonomika // *Glossarij.ru*. URL: [http://www.glossary.ru/cgi-bin/gl\\_sch2.cgi?RRlylig9!\\_qutusoqg](http://www.glossary.ru/cgi-bin/gl_sch2.cgi?RRlylig9!_qutusoqg) (data obrashcheniya: 10.04.2019).
6. Tsifrovye dividydy: obzor. Doklad o mirovom razvitii – 2016. URL: <http://documents.worldbank.org/curated/en/224721467988878739/pdf/102724-WDR-WDR2016Overview-RUSSIAN-WebRes-Box-394840B-OUO-9.pdf> (data obrashcheniya: 10.04.2019).

DOI: 10.25586/RNU.V9276.19.04.P.051

УДК 338.1

М.Д. Сулейманов

ОСТРАЯ НЕОБХОДИМОСТЬ ВОЗРОЖДЕНИЯ  
ПРОМЫШЛЕННОСТИ РОССИИ: ПУТИ И МЕТОДЫ

Рассматривается проблема поддержания долгосрочного экономического роста с учетом особенностей российской экономики. Ключевая роль в этом процессе отводится промышленному сектору экономики Российской Федерации. На примере такой отрасли, как авиастроение, анализируются пути и методы возрождения промышленности России.

*Ключевые слова:* национальное богатство, промышленность, малый и средний бизнес, «национальная экономика», экономические отношения, производство, налоги.

M.D. Sulejmanov

THE URGENT NEED FOR THE REVIVAL  
OF RUSSIAN INDUSTRY: WAYS AND METHODS

The problem of maintaining long-term economic growth is considered, taking into account the characteristics of the Russian economy. A key role in this process is assigned to the industrial sector of the economy of the Russian Federation. On the example of such an industry as aircraft manufacturing, the ways and methods of reviving the industry of Russia are analyzed.

*Keywords:* national wealth, industry, small and medium businesses, "national economy", economic relations, production, taxes.

На сегодняшний день можно утверждать, что наивысшую норму прироста национального богатства дает обрабатывающая промышленность. Ключевую роль

среди отраслей обрабатывающей промышленности играет машиностроение: машины обеспечивают движущей, перерабатывающей силой все остальные отрасли национальной экономики, без машин невозможно развитие любого рода «высоких технологий» (от нано до био), машины обеспечивают необходимую конкурентоспособность малому и среднему бизнесу, без машин невозможно строить и оборонноспособность страны.

При этом если взять машиностроение в целом, то базовым звеном, основой всего машиностроения является производство станков и приборов. Именно станкостроение и приборостроение обеспечивают необходимый высокий уровень технологичности и эффективности всех используемых в стране машин и механизмов, именно эти две отрасли позволяют поддерживать в рабочем состоянии подверженные естественному износу важнейшие механические устройства, системы, комплексы, линии, обеспечивающие нужды экономики, общественной жизни и обороны страны.

Вместе с тем машиностроение по своему характеру и свойствам сильно отличается от других отраслей обрабатывающей промышленности. Во-первых, машиностроение формирует структурно-технологический «скелет» национальной экономики. Все остальные отрасли экономики зависят от машиностроения, и если основные поставщики машин и приборов находятся за рубежом, то экономика данной страны является не более, чем филиалом, «дочерним предприятием» иностранных хозяйственных структур.

Во-вторых, машиностроение – основа обороны страны против внешних угроз. Если некоторому государству угрожает страна, в которой находятся поставщики важнейших узлов и механизмов или даже целых машин и приборов для этого госу-

дарства, то ее оборонные возможности против такого противника превращаются в фикцию.

В-третьих, при производстве любых машин и механизмов, в том числе и военного назначения, всегда имеются некоторые минимальные пороги количественного характера, ниже которых производство этих машин или механизмов теряет всякий экономический смысл. Так, завод по выпуску легковых автомобилей массового спроса не может иметь мощность менее 100 тыс. единиц в год, иначе заводская стоимость этих автомобилей будет такой, что их никто не станет покупать. То же относится и к производству других продуктов массового спроса: холодильников, стиральных машин, пылесосов и так далее, – а также ряда изделий общепроизводственного потребления: шарикоподшипников, электродвигателей, генераторов, аккумуляторов и др.

Такие ограничения в меньшей степени касаются продукции узкопроизводственного спроса, к примеру инструментов, измерительных приборов, гидравлических устройств и так далее, но и для этих производств существуют некоторые минимальные «параметры оптимизации» (по объемам производства, закупок материалов и комплектующих, по числу рабочих мест), несоблюдение которых неизбежно влечет за собой финансовую убыточность данной деятельности.

Все эти обстоятельства определяют особую роль указанных отраслей в хозяйственном механизме, которая выходит далеко за пределы формальных требований, предъявляемых к любой производительной деятельности, – требований эффективности, прибыльности, конкурентоспособности.

Особенно это важно для «национальных экономик» – стран с населением 250–300 млн человек, которые, по мне-

Сулейманов М.Д. Острая необходимость возрождения промышленности России...

нию ученых, только и способны на создание полноценных народно-хозяйственных комплексов. Все остальные страны в условиях глобализации обречены на роль более или менее «весомых», значимых с точки зрения мирового рынка, но лишь «региональных экономик» (местного значения).

Вместе с тем такая численность населения не абсолютен для любых времен и любых ситуаций. Так, «национальной экономикой» является «германский мир», включающий в себя ФРГ, а также такие страны, как Австрия, Швейцария, страны Бенилюкса, Чехия, Словакия, Швеция, Финляндия. Слабое место этой «национальной экономики» – отсутствие значимых природных ресурсов. Однако данная слабость компенсируется сильным и высокотехнологичным экспортом.

С формальной точки зрения «национальной экономикой» следует признать и весь Евросоюз (по численности населения), но он сейчас ослаблен «политическими расширениями» последних лет, в результате которых в его состав вошли государства-сателлиты, в экономическом плане никак его не усилившие, но, наоборот, возложившие на его англо-франко-германское «ядро» дополнительное бремя.

Отсюда неувидительны и стремления некоторых стран к выходу из ЕС: Великобритания уже приняла такое решение, близки к этому Нидерланды, Ирландия, Франция, и если власти ЕС ослабят свое внимание к финансовым нуждам Италии, Испании и Португалии, то не исключен выход из Евросоюза и этих стран [2, с. 57].

Тогда может быть сформирован Европейский морской союз как вторая европейская «национальная экономика», альтернативная «германскому миру». При этом такой союз может выйти и за пределы Европы: если США проявят заинтересованность в создании данного коалиционного

союза, то к нему могут присоединиться Турция и Израиль, а за ними Тунис, Алжир, Марокко, Ливия и другие страны Средиземноморского региона, недовольные условиями своего сотрудничества с ЕС. Если добавить и Норвегию, которая до сих пор воздерживается от вступления в ЕС, то такой союз получит высокую степень обеспеченности нефте- и газоресурсами – весомое преимущество перед союзом, основанным на «германском мире».

А для России подобное развитие событий чревато ослаблением ее позиций как ведущего поставщика углеводородов в Европу. И поскольку основой ее нынешних экономических отношений со странами Европы являются именно поставки нефти и природного газа, то Россия рискует вообще быть вытесненной из европейского экономического пространства.

Альтернатива – искать и развивать сотрудничество с европейскими странами в несырьевых, «технических» отраслях экономики, в первую очередь в машиностроении, но пока сдвигов в эту сторону никак не наблюдается.

Между тем в экономико-технологическом плане соперничество между двумя складывающимися европейскими группировками уже имеет место, и, в частности, оно наиболее наглядно в секторе машиностроения, основанном на применении высоких технологий.

Рассмотрим сектор авиастроения. В сфере военной авиации такое соперничество сохраняется на высоком уровне, несмотря на общее членство этих стран в НАТО. США всячески противодействовали развитию интегрирующего проекта истребителя «Еврофайтер», но продолжают укреплять свое сотрудничество с Великобританией (модель «Харриер»), противопоставляя свою продукцию французским «Миражам». В итоге Франция вооб-

ще вышла из проекта «Еврофайтера», что, конечно, сильно его ослабило [6].

В сфере гражданской авиации США успешно разрушили совместный англо-французский проект «Конкорд», установив разного рода технологические барьеры для приема его в американских аэропортах (внутриевропейские перелеты для этого сверхзвукового авиалайнера изначально признавались нерентабельными и создающими недопустимые угрозы с экологической точки зрения).

Сейчас заметно обострилось соперничество в сфере дальних авиоперевозок: между американским «Боингом» и европейским «Эрбасом». В 2016 г. первый произвел и поставил заказчикам 748 самолетов, второй – 688. На этом фоне Россия практически незаметна, в том же 2016 г. – всего 30 самолетов [3, с. 45].

Между тем наша страна все еще претендует на статус самостоятельной «национальной экономики», хотя по базовому параметру – численности населения – она уже выпала из этой категории. Но, как и у «германского мира», у нее есть свои козыри, которые могут уравновесить этот недостаток. Если у «германского мира» это передовая инженерия и мощная прикладная наука, то у России – огромная территория, богатейшие природные ресурсы, высокий технический уровень военного производства и все еще остающиеся значительные заделы в фундаментальной науке.

И использование всех этих преимуществ оставляет для России возможность вернуть свое место на мировом рынке разделения труда в наиболее передовых, наиболее эффективных отраслях машиностроительной промышленности.

Для обоснования выдвинутых положений выберем такую отрасль, как авиационное и более узко – производство самолетов дальней авиации. Особая важность

этой отрасли для России очевидна: она определяется и размерами страны, и наличием отдаленных ее регионов, куда трудно или невозможно добираться средствами наземного транспорта, и нуждами ее обороноспособности.

Сейчас в Российской Федерации производство таких самолетов разных моделей исчисляется единицами, разорвана сеть предприятий, производящих части и комплектующие для их сборки, непомерно велика зависимость по важнейшим позициям от зарубежных поставщиков, фактически уничтожена система послепродажного обслуживания (ППО).

Да, выпускаются единичными экземплярами Ту-204, налаживается запуск «Суперджетов», готовится к выпуску МС-21. Но в ожидаемых объемах их производство оказывается заведомо неэффективным, критично зависимым в важнейших узлах, механизмах и материалах от иностранных поставщиков (нередко наших прямых конкурентов), а продажи этих самолетов за рубеж без надлежащего последующего обслуживания очевидно безнадежны.

Кроме того, продажи техники под большой угрозой и из-за недостатка финансового обеспечения. Если «Боинги» и «Аэробусы» продаются по лизинговым схемам, то у наших производителей возможностей финансирования по таким схемам нет, и сейчас российские самолеты приходится продавать по ценам ниже их себестоимости.

То же касается и обеспечения их послепродажного обслуживания. Для «Суперджетов» система ППО создается в Мексике, что необходимого «резерва» рентабельности для производства этих машин, как видно, не добавит [1, с. 4].

Дилемма возникает, таким образом, совсем нерадостная: либо не производить такие самолеты вообще, либо производить

Сулейманов М.Д. Острая необходимость возрождения промышленности России...

их с убытками – значительными уже сейчас и непредсказуемо нарастающими в ближайшей перспективе.

Итак, основная проблема – в недостаточных объемах производства. По оценкам экспертов, пределы рентабельности для производства такой техники лежат в диапазоне 120–150 машин в год и для ППО – не менее 500–600 машин в хозяйственном обороте.

Как нам достигнуть таких показателей? Во-первых, эти цифры для России вполне реальные: в СССР выпускалось самолетов больше и авиатранспортные перевозки были вполне рентабельными. Во-вторых, большой проблемой для российских авиапроизводителей являются финансовые условия: налоги, цены и тарифы, высокие процентные ставки, – которые по большому счету «рукотворны». В-третьих, и на мировом рынке, и на рынке Российской Федерации «чувствительно» заметен демпинг подержанной авиатехники со стороны ведущих мировых производителей, которому вполне можно противостоять государственно-регулятивными средствами контроля.

Если принять все эти обстоятельства во внимание, то вполне можно предложить комплекс мер, позволяющих восстановить позиции России на этом рынке.

Начиная с конца: необходимо немедленно создать заградительные барьеры для приобретения российскими авиаперевозчиками подержанных иностранных самолетов высокими пошлинами, техническими ограничениями, прямыми запретами. Если этим мерам мешает наше членство в ВТО, значит, надо выйти из этой организации.

Дальше: запуская производство каждого нового самолета, надо сразу законно устанавливать уровень ежегодного выпуска не менее 120 единиц и общий объем производства этой модели не менее 600 штук.

При этом государство должно изначально гарантировать предприятию-производителю как продажи всех этих объемов, так и отпускные цены на производимые самолеты (то, что «не добирает» рынок, должно купить государство).

Есть и еще одна возможность – дозагрузить эти предприятия выпуском самолетов малой авиации. В США, например, сейчас насчитывается более трех миллионов единиц личной авиатехники. Почему бы нам не обратить внимание на развитие этого сектора авиации, тем более что сейчас стоимость производства простейших моделей самолетов приближается к цене среднего автомобиля, а по территории Российская Федерация все еще больше США. Услуги же таких частных пилотов могли бы стать подстраховкой для деятельности служб спасателей, медиков, геологов и т.д.

Одновременно придется внести и коррективы в технологию строительства автодорог. На всех трассах национального и регионального значения нужно будет особо обустраивать и выделять участки дорог, пригодные для экстренной, аварийной посадки авиатехники, как легкой, так и средней, тяжелой.

Теперь что касается финансовых условий. Первое: необходимо уравнивание этих условий с ведущими мировыми производителями, в первую очередь с США. Так, расчеты экспертов показывают, что налоговая нагрузка на среднее промышленное предприятие в Российской Федерации в 5–7 раз выше, чем в США. Поэтому следует незамедлительно провести соответствующее выравнивание: отменить налог на имущество и НДС (в США этих налогов нет), внести коррективы в налог на прибыль, а также в подоходный налог и социальные сборы (последние определяют налоговую нагрузку на труд работников предприятий).

Фактически это всего лишь означает отмену государственного фискального запрета на рентабельное производство самолетов российскими производителями (минимально разумная мера, оправданная не только здравым смыслом, но и недавними декларативными заявлениями правительства). И что еще и абсурдно, что государство желает иметь немедленный фискальный эффект «для себя», жертвуя интересами развития этой ключевой для страны отрасли промышленности.

Далее, титан, алюминий, другие металлы и материалы российского производства иностранные производители приобретают по ценам на 18% (за счет компенсации НДС) ниже, чем российские предприятия. Значит, надо либо отменить компенсации экспортного НДС, либо снизить цены для российских предприятий [8].

В отношении финансирования: ввести беспроцентные кредиты для поставок российских самолетов за рубеж, установить режим полного возврата налогов для сумм, реинвестируемых в развитие и наращивание производства авиационной техники (не только для самолетостроителей, но и для поставщиков основных узлов и материалов).

Вместе с тем, независимо от всех этих мер, необходимо провести полную реорганизацию всего авиахозяйственного комплекса страны, пока мы еще полностью не утратили эту отрасль *навечно*.

Первое предложение состоит в том, чтобы отказаться от продажи самолетов их производителями. В замену предлагать самолеты исключительно на условиях аренды с полным обслуживанием авиатехники предприятиями-производителями. Компании-авиаперевозчики в этом варианте платят только текущие арендные платежи, в которые входит и плата за ППО. Ставки таких платежей следует устанавливать на уровне, конкурентном с лизинговыми схе-

мами, предлагаемыми западными авиапроизводителями.

Однако в этом случае возникает вопрос в отношении финансирования начальных затрат на производство самолетов (в дальнейшем все эти затраты будут покрываться из арендных платежей). Здесь может быть два варианта:

1. Государство выдает предприятию беспроцентный кредит на 3–5 лет. Выгода для государства – воссоздание отрасли, необходимой для обороны страны (затраты – провести по статье расходов на оборону) и гарантирующей позднее стабильный поток фискальных поступлений с арендных доходов предприятий.

2. Выпуск гарантированного государством облигационного займа. Доходность облигаций установить на уровне инфляции, но при этом предусмотреть, что их держатель будет иметь возможность всегда обменять их на авиабилеты *по цене на дату приобретения облигации*. При этом первоначальный выпуск этих облигаций распространить между предприятиями и организациями государственного сектора экономики, заинтересованными в перевозках их работников и сотрудников (госбанка, «Газпром» и «Роснефть», МВД, МЧС, МИД и т.д.) [7, с. 141].

Дополнительно к этому можно выпустить и более длинный облигационный заем для широкой публики на тех же условиях. Интерес к вложениям в эти облигации гарантируется, поскольку плюсом к получению определенного процента (который должен быть освобожден от налогообложения) будет еще и гарантия обмена их на авиабилеты *по их доинфляционной цене*.

Необходимы также и другие меры защитного характера. Например, установить, что иностранные компании могут летать в Россию и над Россией только при условии, что они не менее половины этих рейсов бу-

Сулейманов М.Д. Острая необходимость возрождения промышленности России...

дут осуществлять на российских самолетах. При этом в качестве бонуса предложить им заправки российских самолетов в России топливом по пониженным, субсидированным государством ценам. То же самое сделать и с аэропортовыми сборами.

Кроме того, необходимо будет запретить государственным компаниям и частным компаниями, привлекающим кредиты государственных банков, приобретать самолеты иностранного производства.

Что касается зарубежных продаж российских самолетов, как уже говорилось, в этом секторе есть два монополиста: «Боинг» и «Эрбас», – но есть и страны, которые совсем недовольны такой ситуацией [4].

Первая такая страна – это Китай. Наиболее желательным было бы договориться с этим гигантом о взаимном производстве авиатехники, а также о совместной ее эксплуатации как в своих странах, так и в остальном мире (кстати, вместо того чтобы «развивать» с китайцами «глобальные газовые проекты») [5, с. 5].

Но если с этим мы уже опоздали, то есть и другие потенциальные партнеры: Индия, Иран, Индонезия, Бразилия. Заинтересовать все эти страны можно не только нашими технологиями или совместными проектами, но и некоторыми инновационными схемами. Так, с новыми авиалайнерами мировых монополистов уже выявились значительные проблемы: необходимость удлиненных взлетно-посадочных полос, которыми располагают далеко не все аэропорты мира, серьезной модернизации «выпускной-впускной» инфраструктуры аэропортов («Боинг-777» за один раз перевозит до 800 пассажиров), трудности со страховыми компаниями (не все готовы брать на себя такие риски), необходимость в дополнительных мерах антитеррористической безопасности и т.д.

С учетом этого можно предложить концепцию «сдвоенных рейсов», при ко-

торой каждый рейс выполняется «в связке» двумя самолетами: менее громоздким и более безопасным, чем у «монополистов», самолетом вместимостью 150–180 пассажиров только для людей и грузовым самолетом-гигантом, который принимает и перевозит весь багаж пассажиров данного «сдвоенного» рейса.

Преимущества такой схемы вполне очевидны. Пассажиры без багажа могут прибывать в аэропорт за 15 минут до вылета, поскольку все операции проверки минимизируются, ведь проверять надо только людей. Устраняется также и потенциально опасная угроза перегрузки самолета багажом пассажиров. А багаж может приниматься на грузовой борт заранее, и проверки для него также можно будет свести до минимума, поскольку мало кому придет в голову взрывать чемоданы. Грузовой борт может лететь более медленным и более экономичным маршрутом, для этого ему надо будет только вылетать на час-полтора раньше пассажирского самолета. Попутно можно будет брать на борт и другие грузы, например, по льготным тарифам. А на крайний случай пилоты грузовых бортов могут быть обеспечены средствами экстренного спасения (катапультирования). Еще одно преимущество – возможность использования местных аэропортов, недоступных для самолетов-гигантов.

В конечном счете могут быть разработаны и другие дополнительные предложения по спасению столь важной для страны отрасли. И самое главное, как заключает В. Леонов в газете «Аргументы недели», руководителям этой отрасли «не надо будет придумывать сотни липовых заказов на самолеты от находящихся в коматозном и предбанкротном состоянии иностранных поставщиков. Так честнее. А если будут в производстве сотни самолетов, то будут и покупатели» [1, с. 4].

## Литература

1. Аргументы недели. 2017. 27 апр. (№ 16).
2. Жуковский В.С. Банк России по-прежнему блокирует модернизацию и развитие национальной экономики (обзор основных мероприятий и последствий новейшей монетарной политики) // Российский экономический журнал. 2012. № 5. С. 48–64.
3. Международные резервы Российской Федерации // Центральный банк Российской Федерации. URL: [http://www.cbr.ru/hd\\_base/mrrf/](http://www.cbr.ru/hd_base/mrrf/) (дата обращения: 11.04.2019).
4. Обзор деятельности Банка России по управлению валютными активами. Вып. 1 (29) // Центральный банк Российской Федерации. URL: [http://www.cbr.ru/publ/Obzor/2014-01\\_res.pdf](http://www.cbr.ru/publ/Obzor/2014-01_res.pdf) (дата обращения: 11.04.2019).
5. Российская газета. 2017. 6 дек.
6. Смыслов Д.В. Международная валютная система: тенденции эволюции // Деньги и кредит. 2013. № 10. С. 46–58.
7. Сулейманов М.Д. Инвестиционный потенциал экономики России: учебник. М: Библио-Глобус, 2018. 200 с.
8. Центральный банк Российской Федерации. URL: <http://www.cbr.ru> (дата обращения: 11.04.2019).

## Literatura

1. Argumenty nedeli. 2017. 27 apr. (№ 16).
2. Zhukovskij V.S. Bank Rossii po-prezhnemu blokiruet modernizatsiyu i razvitie natsional'noj ekonomiki (obzor osnovnykh meropriyatij i posledstvij novejshej monetarnoj politiki) // Rossijskij ekonomicheskij zhurnal. 2012. № 5. S. 48–64.
3. Mezhdunarodnye rezervy Rossijskoj Federatsii // Tsentral'nyj bank Rossijskoj Federatsii. URL: [http://www.cbr.ru/hd\\_base/mrrf/](http://www.cbr.ru/hd_base/mrrf/) (data obrashcheniya: 11.04.2019).
4. Obzor deyatel'nosti Banka Rossii po upravleniyu valyutnymi aktivami. Vyp. 1 (29) // Tsentral'nyj bank Rossijskoj Federatsii. URL: [http://www.cbr.ru/publ/Obzor/2014-01\\_res.pdf](http://www.cbr.ru/publ/Obzor/2014-01_res.pdf) (data obrashcheniya: 11.04.2019).
5. Rossijskaya gazeta. 2017. 6 dek.
6. Smyслов D.V. Mezhdunarodnaya valyutnaya sistema: tendentsii evolyutsii // Den'gi i kredit. 2013. № 10. S. 46–58.
7. Sulejmanov M.D. Investitsionnyj potentsial ekonomiki Rossii: uchebnik. M: Biblio-Globus, 2018. 200 s.
8. Tsentral'nyj bank Rossijskoj Federatsii. URL: <http://www.cbr.ru> (data obrashcheniya: 11.04.2019).

DOI: 10.25586/RNU.V9276.19.04.P.058

УДК 330.3

В.В. Чайников, И.В. Куликов

АМОРТИЗАЦИОННАЯ ПОЛИТИКА В СИСТЕМЕ СОВОКУПНОЙ  
МНОГОФАКТОРНОЙ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТИ

Рассматривается роль совокупной многофакторной производительности в современных условиях ограниченности финансовых и трудовых ресурсов в экономике Российской Федерации. Делается вывод, что процесс обновления основных производственных фондов как части совокупных факторов производства хозяйствующего субъекта должен быть непрерывным и базироваться на эффективной амортизационной политике, которая формируется с учетом предложенных принципов.