

без нефтяной промышленности нам не обойтись. Но с точки зрения обрабатывающей отрасли и её значения возникает очень простой вопрос: какова доля металла в себестоимости автомобиля? Она может составлять, допустим, пятую часть цены, а остальные четыре части — это технологии обработки того же металла, пластика, химии, то есть всё то, что превращает сырьё в готовое изделие. Чем глубже переработка сырья, тем выше добавленная стоимость и тем выше уровень жизни в конкретной стране.

Какие отрасли должны быть для нас приоритетными, я уже сформулировал в своём выступлении. Я взял этот перечень не от себя: он звучал в выступлениях вице-премьера Новатки и зафиксирован во многих доктринальных документах на уровне президента и правительства. Многие молодые люди говорят: сначала научитесь делать хорошие автомобили, а потом мы будем их покупать. На это я обычно отвечаю студентам так: а если бы вас посадили в прямую конкуренцию, например, с выпускниками ведущих китайских или индийских вузов по финансовой специальности? Я могу дать почти гарантию, что из группы в двадцать пять человек в такой конкуренции удержался бы, может быть, один. В топовых вузах Китая или Индии горнило требовательности несравнимо суровее, потому что их выпускников в разы больше, чем наших, и отбор там намного сильнее. Мы видим это и в большом спорте.

Конечно, поначалу это будет период эксперимента, трудностей и, возможно, высоких затрат. Но корейцы смогли создать автомобильное и электронное производство, ставшие одними из ведущих в мире. Если бы в конце девяностых годов кому-то сказали, что через несколько десятилетий на наших улицах в отдельные годы почти половину потока составят машины из Кореи, а значительная часть смартфонов окажется также из этой страны, никто бы не поверил. Сказали бы: как это возможно, что корейцы смогут такое делать? Когда они начинали, у них вообще не было собственной истории такого производства. А мы когда-то делали и автомобили, и электронику.

он переклочится за неделю. Но в данный момент та деятельность, которой он занимается, приносит ему гораздо больше денег, чем труд на предприятии. Здесь и сейчас таким людям просто выгоднее работать вне производства.

Это вопрос в том числе к политологам и журналистам: как объяснять людям, что, если ты сидишь и фактически бездельничаешь в торговом центре, высокого уровня жизни у тебя не будет, потому что это физически невозможно. Кто-то должен создавать те блага, которыми ты хочешь пользоваться. Ты хочешь машину, но сам сидишь в торговом центре. Кто должен тебе эту машину подарить? А если кто-то должен подарить, откуда он её возьмёт?

Нельзя представлять государство как некоего факира, который достаёт из чёрного ящика машину для одного молодого человека, сидящего в торговом центре, затем машину для другого. Кто-то должен создавать эти блага, чтобы у общества был высокий уровень жизни.

Андрей ФЕФЕЛОВ. Товарищ моей молодости, известный музыкант Глеб Самойлов, родился в городе Абесте, на Урале. Несколько лет назад он съездил к себе в родные края, и, когда он вернулся, я спросил, как теперь живут люди на его малой родине. Он пожал плечами и сказал: "Да не знаю, что-то друг другу продают". Этот ответ меня тогда поразил. Действительно, если ничего не производится, как можно жить? Остаётся только что-то друг другу продавать.

В моём представлении Советский Союз был демонтирован во имя глобального мира, глобалистского проекта, основанного на международном разделении труда. Именно в тот период исчезли отрасли, которые вы перечислили, поскольку было решено, что они нам больше не нужны. России отводилась сырьевая роль, Китаю — производственная, а США — функция дубинки, кстати, тоже отнюдь не индустриальная в прежнем смысле.

Так или иначе эта система какое-то время работала, хотя

Сергей АНУРЕЕВ. У нас это называется технологическим суверенитетом и импортозамещением. Мы, конечно, понимаем, что не можем производить абсолютно всё. Даже в советские времена существовало разделение труда в рамках социалистического лагеря: многое производилось в ГДР, были у нас и вещи из Югославии, несмотря на особенности отношений с этой страной. Что-то мы закупали на Кубе, что-то, в свою очередь, поставляли туда. Советский Союз, производя значительную часть гражданских самолётов в мире, экспортировал их в другие страны, а оттуда получал разную продукцию.

Существует определённый набор отраслей, в которых технологический суверенитет непосредственно смыкается с импортозамещением. А дальше, когда через пять или десять лет мы сможем решить задачи по наиболее важным производствам, можно будет постепенно думать о том, что ещё мы способны сделать. Возможно, есть смысл зарабатывать и на люксовых товарах, произведённых за рубежом. Но государство, как и в советские времена, должно извлекать из этого доход, направляя эти средства на поддержку этой отрасли в подотрасли и собственной промышленности.

Мой любимый пример — касеты "Сони". Советское государство закупало их, условно говоря, по полтора рубля, а своим гражданам продавало за девять. Полученный сверхдоход в том числе использовался для субсидирования отечественной электроники. При этом Советский Союз производил и собственные касеты, были у нас и гдзёровские, однако правительство не считало зорным зарабатывать на импортном люксе. Если кто-то очень хотел приобрести японские касеты, он платил за них не просто втридорога, а во много раз больше закупочной цены. Сейчас же, к сожалению, значительная часть таких товаров завозится по схеме параллельного импорта, часто без полноценной налоговой нагрузки. Маркетплейсы во многом пользуются государственными послаблениями и налоговыми лазейками. В результате государство уже не зарабатывает на импортном потреблении как на источнике средств для отечественной промышленности, а наоборот, само поддерживает такую систему.

Андрей ФЕФЕЛОВ. Человечество входит в новый этап, который можно назвать кризисом постглобализации. У этого кризиса множество параметров: здесь и логистические вопросы, и постепенная деградация международного финансовой системы, и многое другое.

Именно поэтому сейчас так важно внимательно всматриваться в те инструменты, с помощью которых мы осмысливаем экономику. Сегодня вы, Сергей Владимирович, поставили один из таких вопросов: действительно ли нам по-прежнему нужен показатель ВВП в его нынешнем виде или он слишком размыт и не отвечает вызовам текущего момента?

Наверное, подобных вопросов можно и нужно задавать очень много, потому что ситуация уникальна и требует создания новых концепций развития. Я с этого и начал: с самого термина "развитие". Мы постоянно им пользуемся, но, по сути, до конца его для себя не определили. Об этом, конечно, хотелось бы поговорить отдельно, но важно, что все эти вопросы уже поставлены в сегодняшнем докладе. Спасибо большое!

Комментарий Изборского клуба

Что считать главным критерием экономического развития — минутный ВВП или накопленное национальное богатство, работающее десятилетиями?

ВВП — это сумма любых транзакций (на одну доску ставятся чашечка кофе и станок). Парадоксально, но разумная экономика, например, на отоплении тёплой весной или за счёт отмены корпоратива, снижает ВВП.

Национальное богатство — это долгосрочные активы (дороги, заводы, жильё), которые обеспечивают качество жизни на годы и десятилетия. Отдача от них идёт через сырьевую ренту, недвижимость, лизинг, транспортную инфраструктуру.

Сегодня вклад промышленности в экономику значительно меньше, чем в советскую эпоху; утрачены позиции в станкостроении и авиастроении. Острейшая проблема — дефицит почти двух миллионов рабочих, ушедших в такси и доставку. Переломить ситуацию можно, перераспределив занятость из торговли в промышленность хотя бы в пяти крупнейших регионах. В Петербурге уже разрабатывают такую программу.

Современная экономика перегружена сложными методиками финансовой отчётности, оторванными от реального производства. Управленцы и бухгалтеры не понимают производственных процессов. Необходимо возродить управление экономикой на основе науки и производственного опыта, а не только финансов.

Раньше подростки работали на стройках, заводах и сельском хозяйстве (УПК, "картошка", стройотряды), что давало понимание реального труда. Детям нужна производственная практика, а не подработка в кафе.

Критерии развития должны смещаться от краткосрочных транзакций к долгосрочным активам и социальной отдаче. Это требует кадровой революции, возврата науки в производство и изменения философии людей от принципа "заработать сейчас" к концепции "создать на десятилетия".

МОСКВА СВЕРХНОВАЯ

Столичные стандарты — для всей России!

МОСКВА — самый комфортабельный и удобный для жизни мегаполис мира. Изнемогающие от бытовых проблем и разрушения привычной среды жизни (ещё не так давно включавшей, например, не только больницы, до которых не надо было ехать полтора часа на транспорте, но и близкие травмпункты, и кабинеты физиотерапии в поликлиниках, расположенных в пешей доступности) москвичи испытали негодование, прочитав это утверждение, но оно вполне соответствует реальности.

Враждебное отношение к нам, москвичам, на значительной части России вызвано в том числе и нашим неподдельным недовольством тем, о чём основная часть страны не может и мечтать.

Тем не менее, несмотря на в целом успешное (а по меркам нашего времени, за исключением разве что Китая и Вьетнама — и головокружительное) развитие Москвы, в последние годы сформировались новые существенные проблемы, нуждающиеся в планомерном решении. Обращать на них внимание неприятно в том числе потому, что во многом они являются побочными следствиями действительно выдающихся достижений. Однако игнорирование обострит их до неприемлемого уровня.

Самая главная — перегрузка коммунальных сетей. В первую очередь канализации (о ней неприятно и думать, поэтому ситуация с ней наиболее сложна), однако проблема касается всего ЖКХ. Жители многих районов Москвы уже привыкли к внезапным и опасным для электротехники перепадам напряжения в сети и воспринимают как наглую и циничное глумление воспоминания о временах, когда воду из-под крана можно было пить всегда.

Тем не менее усталость жителей мегаполиса и примирённость его с постепенным ухудшением повседневных условий быта не снимает с повестки дня критически важную объективную задачу: реновация жилья должна быть дополнена значительно более масштабной реновацией коммунального хозяйства.

Разумеется, на основе современных технологий (а не технологичный 70-летней давности) — с интегрированием в комплекс "умного города" в прямом смысле слова каждой лестничной площадки и каждой урны.

Принципиально важно, что модернизация — не затратная, а сверхрентабельная деятельность: как справедливо отметил профильный вице-премьер, даже проведение тривиального аудита ЖКХ позволит отказаться от повышения тарифов, а уж распространение современных технологий и вовсе позволит перейти от их гомерического роста к планомерному снижению в стиле послевоенного СССР.

Конечно, для этого нужна нормализация организационной структуры и извращённых управленческих мотиваций, сейчас толкающих ЖКХ к сжиганию заводом недостаточными (а часто и бессмысленными, и даже ухудшающими состояние домов) работами средств на капитальный ремонт, накопленных на счетах многоквартирных домов.

В частности, представляется совершенно необходимым прекращение феодальной раздробленности "Жилищников", централизация их в единую городскую структуру. Это следует сделать не только для экономики

значительных ресурсов, обеспечивая манёвра силами и средствами, поддержания единого стандарта коммунальных услуг, но и во избежание разнообразных скандалов, связанных с низким качеством управления.

Реновация коммунального хозяйства мегаполиса позволит, помимо прочего, занять огромные строительные мощности, созданные для хаотичного строительства всё новых кварталов домовых и теперь угрожающе "простоящие" из-за стратегии всеобъемлющего и комплексного "охлаждения" российской экономикой.

УСПЕШНАЯ транспортная политика стала одной из визитных карточек Москвы. В самых разных социологических исследованиях проблема транспортного обеспечения надёжно и с большим отрывом занимает в списке озбоченностей горожан почётное последнее место. Шутка о том, что "СВО кончится сама собой, когда московское метро дойдёт до Ужгорода", и ИИ-ролики о поездке на нём на Луну и Марс далеко не в полной мере отражают позитивный шок от транспортной революции мэра.

Однако у любой медали есть другая сторона. Единая и крайне удобная транспортная система "Большой Москвы", обеспечив свободу перемещения основной части области и даже части соседних регионов, создала лютую перегрузку в часы пик московских транспортных узлов. В результате почти любой ранее незаметный сбой может обернуться политически болезненным коллапсом, пусть и локального значения.

Выход прост: чтобы Москва перестала захлёбываться, надо создать достойную работу там, откуда едут люди. Казалось бы, что может сделать город? Однако ситуация отнюдь не является безысходной. Стоит вспомнить, возможно, не сформулированный именно в таком виде, но отмеченный наблюдателями как нечто безусловное (и обеспечившее бурный прогресс Москвы в последние полтора десятилетия) "принцип Собянина": четверть бюджетных расходов города должна инвестироваться.

Да, по мере решения наиболее острых и наиболее проблем этот принцип местами вырождается в фиктивно-демонстративные процедуры. Однако ясно, что Москва должна инвестировать "по Собянину" не в плитку, "бордюрин" и прочее "псевдоблагоустройство", а в создание всё новых и новых технологий и на их базе — всё новых и новых производств. И производства эти должны создаваться не только в пределах "Большой Москвы", но и в соседних регионах, откуда сегодня едут в блистательную столицу не за волшебными впечатлениями, а за изнурительным трудом ради горького куса хлеба.

Большая Москва и Московский транспортный узел должны быть в рамках единой агломерации дополнены столь же колоссальным и столь же развитым Московским промышленным районом. И город должен взять решение этой задачи на себя. Как это уже было успешно сделано в сфере развития цифровых платформ. Как это уже было так же успешно сделано во многих аспектах обеспечения безопасности. Как это делается сегодня в Сколково.

И разумеется, сердцем нового промышленного района должна стать Новая Москва — от Внуково до Калужской области. По-

нятно, что эта часть мегаполиса сохранит свою специфику. Было бы идеально превратить её в прорывной демографической район, основная часть жителей которого будет жить в способствующих рождению детей условиях — в собственных домах в экологических посёлках и футурополисах.

Однако не с жилищной, а с производственной точки зрения Новая Москва представляет собой идеальное пространство для преобразования в масштабную научно-внедренческую зону, специализирующуюся на разработке, испытаниях и первичном, мелкосерийном, производстве новой техники.

Развёртывающаяся прямо сейчас технологическая революция, основанная на интеграции искусственного интеллекта и самых разнообразных роботов (в том числе их роёв), создаёт близкие к идеальным условия для такого преобразования.

Одновременно коммунальная и технологическая революции, дополняющие уже полным ходом идущую и в целом завершающуюся транспортную, объективно предвеляют новые — и, как обычно, суровые — требования к городскому управлению. Однако трудность и многообразие проблемы, незаметно для большинства москвичей решённых буквально в последние годы (чего стоит одна лишь массовая и безопасная застройка земель, всю жизнь считавшихся принципиально непригодными для неё!), вселяет уверенность в успехе.

Среди наиболее сложных задач, которые предстоит решить в ближайшие годы, это "цифровая глухота" бюрократической системы. Ситуация, когда люди не могут получить разъяснений даже по самым важным для себя или самым простым и кажущимся самоочевидными вопросам. Принципиально важно, что она порождена не чьей-то порочностью, как вполне естественно кажется её жертвам, а прежде всего объективной управленческой проблемой: фундаментальным несоответствием ещё индустриальных основ управленческой системы всё более широко применяемому информационному и даже постинформационному (платформенным) технологиям.

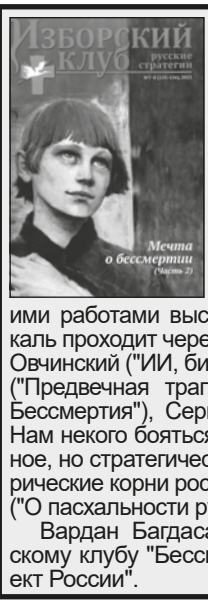
Столь же болезненной проблемой является всё ещё низкая дееспособность правоохранительной системы. Конечно, это общедоменная проблема, даже руководители МВД подробно рассказывают о развёртывающейся на наших глазах кадровой катастрофе этого ведомства (правда, тактично умалчивая о многих её управленческих аспектах вроде перегрузки сотрудников бесмысленной писарской работой). Вопиющие проблемы судебной системы, из-за которых заметная часть граждан лишена в лишении себя доступа к правосудию, также очевидны.

Представляется, что московские власти, опираясь на свой авторитет на федеральном уровне и исключительный столичный статус мегаполиса, вполне могут обеспечить решение и этих проблем, пусть на первом этапе неизбежно локальное, однако затем способное, как уже стало многое другое, стать общедоминальным стандартом.

Михаил ДЕЛЯГИН, доктор экономических наук, заместитель председателя Комитета Госдумы по экономической политике ("Справедливая Россия")



Картина художника Алексея БЕЛЯЕВА-ГИНТОВТА



Новый номер журнала "Изборский клуб" (7-8 (135-136)) продолжает тему, начатую в предыдущем выпуске, — "Мечта о бессмертии". Открывает издание статья Александра Проханова "Один Народ. Одна Судьба. Одно Бессмертие".

Евгений Савченко представляет свою работу "Русский атлант расправляет плечи Бессмертия". Также в номере со своими работами выступают Александр Дугин ("Вертикаль проходит через нас"), Елена Ларина и Владимир Овчинский ("ИИ, биотех, фарма"), Михаил Кильдяшов ("Предвечная трагедия"), Роман Максимов ("Земля Бессмертия"), Сергей Ключников ("Бессмертные мы. Нам некого бояться"), Максим Калашников ("Неядерное, но стратегическое"), Алексей Комогорцев ("Исторические корни российского герба"), Денис Ступников ("О пасхальности русского рока").

Вардан Багдасарян представил доклад Изборскому клубу "Бессмертие как государственный проект России".

Максим Калашников и Василий Колташов беседуют "О новом обществе и человеке бессмертном". Эдуард Греков в статье "Бессмертие России и её роль в возрождении мира" подчёркивает: "Ни одна другая нация в истории не знала такой концентрации боли, самопожертвования и коллективного подвига. Эта трагедия, словно огонь, выжгла в национальном характере всё мелкое, ложное и наносное, оставив лишь кристально чистое ядро: здравомыслие, не знающую компромиссов правду, всеобъемлющую любовь к жизни и несгибаемую волю. Именно это наследие и составляет генетический код современной России".

Рубрика "Стихия" представляет стихи Вениамина Блаженного.

"Библиотекар" знакомит с книгами Вардана Багдасаряна "Человек и антропологический прогресс. Антропологическая повесть", Захара Прилепина "Тума", Владимира Василка, Александра Кутузова "Великая Отечественная война — вчера и сегодня".

Справки по телефону: 8 985 256 91 24

ВВП?

Александр МАРКОВ, обозреватель канала "День". Мой вопрос касается ведущих отраслей, которые мы утратили. Как их восстанавливать? Я не вижу у предпринимателей большого желания вкладываться в строительство заводов, которые дадут прибыль не сейчас, а только через много лет. Значит ли это, что восстановление таких отраслей должно начинаться с прямых государственных вложений, с бюджетных программ, с создания государственных предприятий, которые затем действительно будут переданы в управление инженерам и производителям?

И второй вопрос — о тех пяти регионах, где, как вы говорили, можно закрыть разницу между занятостью в торговле и занятостью в промышленности. Как это сделать? Ведь эти люди тридцать лет занимались торговлей, услугами, перепродажей, чем угодно, но не производством.

Сергей АНУРЕЕВ. У нас идёт национализация ряда объектов, и многие из этих случаев мы заранее предсказывали в газете "Завтра". Предприниматели тоже вкладываются в долгосрочное развитие. Это вопрос правильной мотивации: где человек работает, где живёт, с какой страной связывает своё будущее. Если руководитель или собственник крупного предприятия понимает, что в старости будет жить здесь, что здесь будут жить его дети и внуки, он найдёт способы работать честно. Очень многое из того, что происходит из-за недобросовестности предпринимателей, потом прикрывается разговорами о том, что у нас невозможно сделать одно, невозможно сделать другое.

Самый фундаментальный вопрос — это те самые пять регионов и прежде всего Москва, где почти два миллиона человек работают в торговле, то есть примерно каждый четвёртый из трудоспособного населения, тогда как в промышленности занято значительно меньше миллиона. Как менять психологию этих людей — наверное, самая сложная задача. Выросло целое поколение, которому комфортно сидеть в бутике торгового центра с посещаемостью один покупатель в час. Можем ли мы рассчитывать на высокий уровень жизни, если значительная часть людей, особенно молодёжи, фактически работает несколько минут в час?

Я не настолько пессимистичен, чтобы считать невозможным вывод части людей из торговли в производство. У меня много знакомых в возрасте сорока-пятидесяти лет, которые когда-то работали на производстве или даже недавно были с ним связаны. Буквально неделю назад я два дня плотно работал с человеком, у которого был опыт работы и на "Москвиче", и на УАЗе. Он прекрасно понимает: если жизнь сложится так, что работа в торговле станет менее доходной, а работа в промышленности — более прибыльной,

общество при этом деградировало, не говоря уже о государстве и многих других сторонах нашего бытия. Но сейчас эта модель исчерпала себя. И мой вопрос: не кажется ли вам, что, помимо уже упомянутого Валерием Иношиным научного знания, развития экономической науки и экономической теории, требуется ещё и доктринальная фиксация нового положения? Не исследовательский эксперимент, не сложная теоретическая конструкция, а ясное заявление: мы больше не живём в прежней системе международного разделения труда.

Я понимаю, что слово "автаркия" всех пугает, и все сразу говорят: "Нет, никогда и ни за что". Но, может быть, в этом направлении всё-таки должно быть что-то сформулировано, чтобы остальные процессы — научные исследования, развитие экономической теории, работа профильных институтов — получили понятную рамку и вектор.

Сергей АНУРЕЕВ. Я не политолог и, наверное, не журналист, хотя с вами работаю уже много лет. Я всё-таки больше про экономику: как посчитать, где раскопать нужную цифру, как правильно её трактовать, как показать, что конкретный предприниматель ведёт себя недобросовестно, как довести деньги до производства. С доктринальными формулами мне сложнее, потому что, в принципе, все эти документы у нас есть. Почти в каждом втором выступлении президента говорится именно об этом. Есть огромное количество постановлений правительства. Даже Трамп своими первыми указами, принятыми уже более года назад, фактически признал прежние экономические концепции неработающими.

Одной из основ глобальной экономики и международного разделения труда была простая и доступная логистика, которая держалась на дешёвом топливе и недорогих средствах транспорта. Но если стоимость перевозок начнёт расти, потому что цены на нефть поднимутся, пусть не сейчас, а через какое-то время, и если старая транспортная техника постепенно уйдёт из обращения, новая будет стоить значительно дороже.

Низкая стоимость товаров определялась и избытком рабочей силы в азиатских странах. Сейчас в Китае уже начинается старение населения, и перед мировой экономикой встанет вопрос поиска новой "мировой фабрики", где люди будут готовы производить товары с минимальными издержками. Но смогут ли они делать это действительно дёшево — большой вопрос. И когда всё это вместе станет дорожим, мы неизбежно начнём задумываться о том, что те же гвозди выгоднее выпускать где-нибудь рядом с Московской областью, там, где они когда-то и производились, чем везти их издалека.

Андрей ФЕФЕЛОВ. В тех документах, которые вы упомянули, присутствует ли понятие самодостаточности?