

Б-82

АКАДЕМИЯ НАУК СССР  
ОРДЕНА ТРУДОВОГО КРАСНОГО ЗНАМЕНИ  
ИНСТИТУТ ВОСТОКОВЕДЕНИЯ

На правах рукописи  
УДК 621 (540)

Для служебного  
пользования

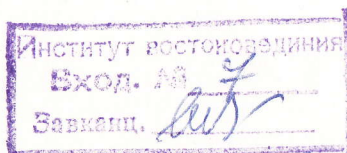
Экз. № 000035

БОРИСОВ Александр Евгеньевич

РАЗВИТИЕ ПРОИЗВОДСТВА СОВРЕМЕННЫХ СРЕДСТВ ТРУДА  
В ИНДИИ

Специальность - 08.00.17 - экономика развивающихся стран

А В Т О Р Е Ф Е Р А Т  
диссертации на соискание ученой степени  
кандидата экономических наук



6.05.87

Л. н. 203 геог  
24.04.87.

Москва 1987

Работа выполнена в секторе экономики Отдела Индии Института востоковедения АН СССР

Научный руководитель - кандидат экономических наук А.Е.Грановский

Официальные оппоненты:

доктор экономических наук Н.Г.Киреев (Институт востоковедения АН СССР)

кандидат экономических наук В.П.Шуйский (Всесоюзный научно-исследовательский конъюнктурный институт МВТ СССР)

Ведущая организация - Научно-исследовательский институт экономического и технического сотрудничества СССР с зарубежными странами ГКЭС СССР

Защита состоится " " апрель 1987 г. на заседании Специализированного совета Д.003.01.05 по экономическим наукам при Институте востоковедения АН СССР (Москва, ул. Жданова, 12).

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке Института востоковедения АН СССР

Автореферат разослан "24" апреля 1987 г.

Ученый секретарь совета,  
кандидат экономических наук

Н.М.Хрящева

© Институт востоковедения АН СССР, 1987

Актуальность исследования. В Политическом докладе ЦК КПСС XXII съезду Коммунистической партии Советского Союза отмечается возникновение "нового, сложного и подвижного комплекса противоречий между империализмом и развивающимися странами и народами"<sup>1)</sup>. Развитые капиталистические страны пользуются экономической отсталостью развивающегося мира, чтобы с помощью различных методов эксплуатации увеличить прибыли монополий и переложить на плечи развивающихся стран бремя углубляющихся структурных и циклических кризисов мирового капиталистического хозяйства, закрепить их подчиненное положение в этом хозяйстве. Среди важнейших средств такой эксплуатации - торговля машинами и оборудованием, продажа неовещественной технологии и иностранные капиталовложения в развивающиеся страны. Отсутствие в подавляющем их большинстве производства современных средств труда - важнейшая причина широкого импорта машин и оборудования, который служит одной из предпосылок сохранения их неравноправного положения на мировом рынке. Поэтому важнейшую роль в процессе индустриализации приобретает развитие производства современных средств труда.

В этой связи особое значение приобретает изучение опыта независимой Индии. В 70-х годах в этой стране сформировался национальный машиностроительный комплекс, удовлетворяющий 85% потребностей страны в машинах и оборудовании.

Между СССР и Индией сложились устойчивые, долговременные, взаимовыгодные связи во многих отраслях экономики, в том числе в машиностроении. Взаимодополняемость экономических интересов обеих стран создает стабильную основу для расширения сотрудничества в этой области и углубления производственной кооперации. Особое значение приобретает вопрос об изучении тенденций развития машиностроения и требований индийского рынка в свете постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР "О мерах по совершенствованию управления внешнеэкономическими связями" (1986г.), ставящего новые задачи по увеличению экс-

<sup>1)</sup> Материалы XXII съезда КПСС. М., 1986, с.16



порта машин и оборудования и Постановления Политбюро ЦК КПСС об итогах визита Генерального секретаря ЦК КПСС М.С.Горбачева в Индию, определяющего широкий комплекс мер по дальнейшему развитию советско-индийского сотрудничества.

С учетом вышеизложенного, актуальность анализа развития машиностроения Индии определяется важным значением этой темы для: 1) изучения закономерностей расширенного воспроизводства в Индии и перспектив развития ее экономики; 2) понимания основных закономерностей и проблем, возникающих при создании машиностроительных комплексов и предприятий в развивающихся странах; 3) анализа имеющегося опыта и определения перспективных направлений советско-индийского сотрудничества в машиностроении.

Предметом диссертационной работы является становление и развитие производства средств труда в машиностроении Индии. Эти процессы рассматриваются, с одной стороны, в разрезе внутриотраслевых сдвигов в самом машиностроительном комплексе, а с другой - в широком контексте индустриализации, влияния последствий НТР на структурные сдвиги и формационные процессы, воздействия внешних факторов и особенностей экономического развития страны. Исследуя структуру и характер развития машиностроения Индии, основное внимание автор уделяет производству современных средств труда, как наиболее важному для обеспечения дальнейшего экономического роста.

Цель работы состоит в выявлении закономерностей становления машиностроительного комплекса и его роли в развитии общественного воспроизводства в Индии. Исходя из вышеизложенного были поставлены конкретные задачи исследования:

- показать место и роль производства современных средств труда в процессе индустриализации развивающихся стран, выявить основные тенденции и особенности механизма становления машиностроительных отраслей в различных группах развивающихся стран, проанализировать особенности генезиса машиностроения в Индии, исследовать сдвиги в его отраслевой и социально-экономической структуре, изучить основные проблемы повышения экономической эффективности производства и преодоления технологической зависимости в машиностроительном комплексе, раскрыть закономерности и противоречия его перехода к интенсивному пути развития, рассмотреть роль машиностроительных отраслей в системе внешнеэкономических связей Индии, показать значение экономического и технического сотрудничества с СССР для развития машиностроения Индии, на основе экономического анализа двусторонних связей и тенденций развития машиностроительного комплекса в Индии определить наиболее

перспективные сферы и области сотрудничества.

Разработанность темы и научная новизна работы. Основные закономерности индустриализации Индии были глубоко исследованы советскими учеными. Однако развитие машиностроения рассматривалось лишь в рамках таких более широких процессов, как промышленное развитие страны в целом, формационные процессы, воздействие государства на экономическое развитие, система внешнеэкономических связей. Эти вопросы нашли отражение, в частности, в исследованиях Г.К.Широкова, И.И.Егорова, Г.И.Чуфрина, О.В.Малярова, М.Н.Стасова. Наряду с этими работами был опубликован ряд содержательных обзоров рынка машин и оборудования. Вместе с тем, специального исследования проблем развития отрасли до сих пор предпринято не было. Настоящая диссертация - первая в советской экономической литературе попытка анализа развития машиностроительного комплекса не только в Индии, но и в отдельной развивающейся стране. Анализ отрасли в таком контексте потребовал учета многочисленных макроэкономических и микроэкономических факторов, а также ряда технологических процессов, особенно конкретных изменений в технологии, вызванных НТР.

Теоретической и методологической основой работы послужили труды классиков марксизма-ленинизма, прежде всего посвященные закономерностям промышленного развития при капитализме. При изучении проблем становления промышленности в РС автор опирался на глубокий анализ закономерностей развития капитализма в современную эпоху, данный в документах КПСС.

Важное значение для исследования имели труды советских ученых по проблемам развития экономики РС: А.Э.Арабаджяна, Е.А.Брагиной, А.Е.Грановского, А.И.Динкевича, И.И.Егорова, А.И.Левковского, О.В.Малярова, Е.М.Примакова, Б.Г.Растяникова, Л.И.Рейснера, Н.А.Симони, С.И.Тюльпанова, Г.И.Чуфрина, Г.К.Широкова, В.Л.Шейниса, А.Я.Эльянова. В ходе анализа широко использовались работы советских специалистов в области внешнеэкономических связей: В.Н.Коптевского, В.Л.Корнеева, С.А.Павлова, М.Н.Стасова, В.П.Шуйского и других.

Были критически осмыслены работы буржуазных экономистов: А.Н.Агарвала, Т.А.С.Балагопала, Н.Шаха, П.С.Махаланобиса, С.Лалла, Н.Джонси, Д.Диксона, Э.Цумахера и ряда других.

Основным источником фактического материала явились официальные издания Министерств промышленности и финансов Индии, Центральной статистической организации, Плановой комиссии, Резервного банка, Бюро государственных предприятий, Ассоциации машиностроительной про-



мышленности Индии, отчетов машиностроительных компаний, публикаций ряда специализированных учреждений ООН.

Практическая значимость работы. Полученные результаты могут быть использованы в межотраслевом анализе и прогнозировании экономического роста развивающихся стран, а также при разработке проблем индустриализации и определении перспектив дальнейшего развития промышленности (ИМЭМО АН СССР, ИВ АН СССР). Задачи увеличения объемов экономического и технического сотрудничества между СССР и Индией в машиностроении, работа по увеличению экспорта советских машин и оборудования в Индию несомненно потребуют как практического анализа развития отрасли, так и применения обширного фактического материала, содержащегося в данном исследовании. Материалы диссертации могут оказаться полезными в ходе разработки этих вопросов в НИИ ЭТС ГКЭС, ВНИКИ МВТ, Всесоюзном научно-исследовательском институте внешнеэкономических связей, в объединениях ГКЭС и МВТ СССР, во внешнеторговых организациях машиностроительных министерств. Данные, полученные в ходе исследования, использовались в работе по подготовке материалов к заседаниям рабочих групп по производственной кооперации Советско-Индийской Межправительственной комиссии, при подготовке коммерческих предложений на строительство объектов и в переговорах с индийскими фирмами, а также при разработке соответствующего раздела Комплексной программы научно-технического прогресса СССР.

Апробация работы. Материалы диссертации докладывались и обсуждались на рабочем совещании "Индия в системе мирохозяйственных связей" в ИВ АН СССР (1984 г.), на конференциях аспирантов и молодых научных сотрудников ИВ АН СССР в 1984-1985 гг., на конференциях молодых ученых и специалистов в НИИ ЭТС ГКЭС в 1984, 1985 гг.

Структура работы. Работа состоит из четырех глав, введения, заключения, статистического приложения и библиографии.

#### Основное содержание работы.

В первой главе рассматриваются тенденции развития машиностроения в развивающихся странах. Переживающий рост производства современных средств труда в этой группе был достигнут за счет ускоренного роста машиностроения в нескольких странах. В большинстве развивающихся стран темпы роста машиностроения далеко отставали от потребностей развития. Наряду с импортзамещающим машиностроением, которое получило развитие в странах с большим внутренним рынком, в 70-е годы быстрыми темпами развивались экспорториентированные отрасли машиностроения. Их появление стало возможным в результате технологической революции в некоторых отраслях машиностроения и полностью контроли-

ровалось ТНК по линии технологии и рынков сбыта. Автор доказывает преобладающее влияние сдвигов в технологии на темпы и пропорции переноса таких предприятий в развивающиеся страны. Наиболее крупные машиностроительные предприятия, интегрированные во внутренние процессы воспроизводства, созданы в странах, имеющих относительно развитую промышленность и сильную национальную буржуазию.

Основными факторами, определяющими характер, развития машиностроения в развивающемся мире, являются: усилия по развитию национальной промышленности, специфика многоукладной, дезинтегрированной экономики, технологические изменения в мировом машиностроении под воздействием НТР, расширение влияния ТНК на мировом рынке. С ростом объемов импорта технологических достижений и производственной кооперации ускорился процесс интеграции машиностроения "новых индустриальных стран" в мировое капиталистическое хозяйство.

В тех развивающихся странах, где машиностроительные предприятия создавались на национальной основе, процесс их интеграции в экономическую структуру сталкивался с диспропорциями экономического развития, отсутствием необходимой промышленной инфраструктуры, острой конкуренцией монополий развитых капиталистических стран. Автор делает вывод о том, что технический прогресс в мировом машиностроении значительно сузил возможности создания машиностроительных заводов в ряде развивающихся стран. Ряд трудностей носил временный характер и был вызван отсутствием опыта и квалифицированного персонала. Эти проблемы в целом решались довольно быстро. Однако основными условиями эффективной работы машиностроительных предприятий стали поддержка государства (главным образом путем размещения или прикрепления заказов) и меры по защите внутреннего рынка от иностранной конкуренции.

Вторая глава посвящена вопросам становления национального машиностроения Индии, его отраслевой и социально-экономической структуре. Машиностроительный комплекс Индии был создан в сжатые исторические сроки. На его становление оказали воздействие следующие основные факторы: нехватка материальных ресурсов, отсутствие современной технологии, узость и дезинтеграция рынка средств труда, специфика государственного регулирования экономики. Преобладание госсектора в капиталовложениях в эту отрасль сочеталось с сохранением господства частного сектора по объему продукции, так как инвестиции госсектора направлялись в капиталоемкие предприятия с медленным оборотом капитала. В наиболее прибыльных отраслях, где инвестиции окупались быстро и был гарантирован сбыт продукции на внутреннем рынке, практически все предприятия были созданы крупным и средним национальным капиталом.

Уже к началу 70-х годов индийское машиностроение стало удовлет-



ворять большую часть потребностей национальной экономики в современных средствах труда. Сформировавшаяся отраслевая структура комплекса в принципе соответствует его структуре в промышленно развитых странах, однако ее конкретное содержание отражает специфику процессов индустриализации. Так, в крупной и средней промышленности преимущественное развитие получило производство оборудования для современного сектора: энергетики, горнодобывающей и обрабатывающей промышленности, железнодорожного, морского и автомобильного транспорта. До начала 80-х годов слабо развивались наукоемкие отрасли машиностроения. Производство потребительских товаров длительного использования носило ограниченный характер. Рост потребностей экономики в продукции наукоемких отраслей и рост покупательной способности имущих слоев вызвал в начале 80-х годов ускоренное развитие этих отраслей, которое в силу технологической необходимости было сосредоточено на крупных и средних предприятиях.

Еще на начальном этапе индустриализации технологические особенности машиностроения ускоряли концентрацию производства и появление монополий. Несмотря на наличие антимонополистических законов позиции монополий продолжают укрепляться. В начале 80-х годов из 53 видов продукции машиностроения в 28 доля 3 ведущих фирм превысила 70% объема реализованной продукции. В 30 видах продукции имелись доминирующие предприятия, контролировавшие свыше 1/3 производства. В первой половине 80-х годов 89 крупнейших компаний с оборотом свыше 200 млн. рупий производили свыше 60% валовой продукции ценового машиностроения и металлообработки.

Важной чертой крупных машиностроительных компаний является диверсификация производства. Усилению диверсификации способствовали прежде всего ограничения возможностей концентрации производства по вертикали и горизонтали, связанные с резервированием определенных видов продукции за госсектором и мелкой промышленностью, а также дезинтеграция рынка средств труда. В условиях протекционизма отсутствие иностранной конкуренции позволяло получать монопольную прибыль при небольших масштабах производства без совершенствования технической базы и улучшения качества продукции, что сдерживало рост спроса на технологическое оборудование и собственные технические разработки.

В середине 80-х годов в экономической политике произошли серьезные сдвиги в пользу крупного капитала. Правительство удовлетворило многие требования монополий.

Национальный капитал в машиностроении тесно связан с иностранными монополиями. С 1972 по 1980 гг. иностранные капиталовложения в

машиностроение увеличились в 5 раз и составляли в начале 80-х годов почти 4 млрд. рупий или почти 40% всех иностранных инвестиций в обрабатывающую промышленность. Наиболее распространенной формой связей с иностранными фирмами стали соглашения о техническом сотрудничестве. Из одобренных на начало 1986 г. 10 тыс. соглашений около 60% приходилось на машиностроение, 20% соглашений помимо передачи технологии предусматривали иностранные капиталовложения. В 80-х годах суммы, выплачиваемые за передачу технологии, превысили объемы дивидендов и прибыли, перевозимых за границу.

Доля госсектора в середине 80-х годов составила около 20% валовой продукции, около 40% основного капитала и 26% занятых в ценовом машиностроении и металлообработке. Его основу составляют 8 компаний с оборотом свыше 1 млрд. рупий, выпускающих 75% продукции машиностроения госсектора. В IV пятилетке строительство новых предприятий в госсекторе прекратилось, а увеличение объемов производства происходило путем модернизации производства и приобретения хронически убыточных компаний в частном секторе. Это явление было вызвано увеличением возможностей частного капитала, острой необходимостью государственных капиталовложений в других отраслях народного хозяйства, наличием недоиспользуемых мощностей. Характерной особенностью производственной программы государственных предприятий является то, что основным потребителем их продукции является сам госсектор.

В 70-80-х гг. темпы роста условно чистой продукции мелких и крупных предприятий в машиностроении были одинаковы. На долю предприятий мелкой промышленности в машиностроении и металлообработке приходится 35% условно чистой продукции, но 65% общего числа занятых. Поэтому мелкая промышленность играет определенную роль в обеспечении занятости населения современного сектора. В середине 80-х годов ускорились интеграционные процессы мелкой и крупной промышленности.

В третьей главе проведен анализ эффективности машиностроения Индии. В период формирования машиностроительного комплекса проявился целый ряд серьезных экономических проблем: низкая производительность труда и высокая себестоимость продукции при наличии квалифицированной рабочей силы и низкой заработной плате, хроническая недогрузка мощностей при определенном дефиците продукции на внутреннем рынке. Эти явления объясняются не только "трудностями роста", но и спецификой капиталистического воспроизводства в условиях развивающейся страны. По показателям прибыльности машиностроительные компании имели несколько лучшие результаты, чем компании большинства других



отраслей. Доля прибыли в реализованной продукции и применяемом капитале за последние годы составляла II-III%. За исключением нескольких хронически убыточных корпораций, государственные фирмы не уступают по этим показателям частным компаниям. Формирование нормы прибыли в Индии происходит в условиях защиты рынка от иностранной конкуренции, поэтому прибыльность не может служить единственным критерием уровня развития машиностроения.

Индия все еще отстает по уровню производительности труда в машиностроении от промышленно развитых стран, но опережает ряд стран Западной Европы по темпам роста производительности труда. Рост заработной платы отстает от роста производительности труда, однако реальная заработная плата постепенно увеличивается. За последние двадцать лет фондотдача в машиностроении Индии значительно повысилась. Основой роста фондотдачи стало увеличение производительности труда, темпы роста которой превышали темпы роста фондовооруженности. Это говорит об увеличивающемся воздействии интенсивных факторов в развитии промышленности.

Основной причиной низкой конкурентоспособности продукции индийского машиностроения является высокая себестоимость, вызванная высокой стоимостью материалов и компонентов, значительной зависимостью от импорта комплектующих изделий, удельный вес которых в стоимости продукции составляет от 13 до 16%, большой долей непроизводственных затрат (налогов, процентов по кредитам, управленческих расходов).

Для машиностроения Индии характерна хроническая недогрузка потенциала - используется от 60 до 80% установленных мощностей. Недогрузка мощностей наносит определенный ущерб экономике. Вместе с тем в Индии трудно определить границу между недогрузкой, вызванной диспропорциями воспроизводства, и необходимыми в рыночной экономике резервными мощностями.

Следует отметить низкую серийность производства. Из-за недостатка заказов предприятия принимают заказы на изготовление продукции широкой номенклатуры малыми сериями и по индивидуальным заказам. Технологическая сложность такого производства не позволяет достичь экономической эффективности, присущей серийному производству.

Для машиностроения характерна связь между цикличностью капиталовложений в машины и оборудование и цикличностью капиталистического воспроизводства в современном секторе. Эта взаимосвязь прослеживается в периоды всех спадов в машиностроении Индии: 1966-1968 гг., 1971-1972 гг., 1974-1975 гг., 1979-1980 гг. и 1982 г. Спады (за исключением кризиса 1966-1968 гг.) хронологически совпадали со спадами в

мировом машиностроении и были вызваны как внешними, так и внутренними факторами.

В условиях господства законов капиталистического рынка произошло формирование новой основы для развития цикличности воспроизводства. В машиностроении Индии прослеживается эволюция циклического характера развития в результате структурных сдвигов в экономике. Кризис второй половины 60-х годов носил ярко выраженный характер структурного кризиса, характерного для развивающейся страны: кризис перепроизводства в современном секторе совпал и углубился кризисом, вызванным засухой и неурожаем в докапиталистических укладах сельского хозяйства. В последующие годы на цикличность производства все большее воздействие оказывают факторы, связанные с капиталистическим характером производственных отношений, как внутренних: цикл смены основного капитала, политика правительства по отношению к частному капиталу и промышленности, так и внешних: кризис в мировом машиностроении, энергетический кризис и т.д.

В 80-х годах качественно возросла актуальность внедрения современной технологии в индийском машиностроении. На начальных этапах индустриализации политика протекционизма создавала возможности для гарантированного сбыта продукции, отстающей по качеству от мирового уровня. Однако в 70-х годах завершение замещения импорта, возросшие требования внутреннего рынка и необходимость экспортировать товары машиностроения поставили вопрос о преодолении технологической отсталости. Эта задача решается двумя путями: импортом технологии и собственными технологическими разработками.

Доля продукции, производимой по иностранной технологии, у фирм, производящих станки, электротехническое и промышленное оборудование, составила в начале 80-х годов около 60%. Более половины конструкторских разработок были проданы машиностроительным фирмам Индии через 9 лет после их появления на мировом рынке и только 12% импортных разработок выполнены в последние 5 лет. Индийские фирмы стремятся создать собственную базу для экспертной оценки технологии, выделения из нее наиболее важных звеньев (например, закупка только базовых конструкций и чертежей общего вида), адаптации технологии к местным условиям, замены импортных материалов и частей продукцией местного производства.

Доля расходов НИОКР в машиностроении Индии в середине 80-х годов была в 3-4 раза ниже, чем в промышленно развитых странах. Эффективность НИОКР снижается из-за того, что непосредственно на машиностроительные фирмы приходится лишь небольшая часть этих расходов, а результативность внедрения в производство разработок централизованных



организаций невелика. Был принят ряд мер для усиления связей между наукой и промышленностью: предоставляются налоговые скидки, машиностроительным заводам госсектора разрешено увеличить расходы на НИОКР. Важной задачей повышения эффективности НИОКР в машиностроении стала разработка эффективной технологической политики, позволяющей сосредоточить усилия на перспективных направлениях исследований и внедрении их результатов в производство, не отказываясь при этом от участия в международном технологическом обмене.

В четвертой главе на фоне общих тенденций развития внешнеэкономических связей в машиностроении Индии рассматриваются опыт и перспективы расширения советско-индийского сотрудничества в машиностроении. Характерными изменениями в структуре импорта продукции машиностроения за последние годы стали: увеличение доли комплектующих изделий по линии производственной кооперации; рост импорта технически сложного, специального и нестандартного оборудования; увеличение комплектных поставок для объектов, строящихся на льготных условиях. Усиление иностранной конкуренции в результате либерализации импорта машинотехнических товаров, с одной стороны, заставило индийские фирмы начать модернизацию производства и принять меры по повышению качества продукции, а с другой - вызвало сокращение производства ряда видов продукции. Если на первом этапе либерализации она была выгодна многим крупным и средним предпринимателям, которые смогли произвести частичную смену основного оборудования и приобрести современную технологию, то во второй половине 80-х годов она отвечала интересам в первую очередь той части крупных компаний, которая особенно тесно связана с иностранным капиталом.

В условиях ужесточения конкуренции на внутреннем рынке возрастает необходимость форсирования экспорта продукции машиностроения. Уже в 70-х годах экспорт "инженерных" товаров стал не только одним из основных источников валютных поступлений, но и важным средством загрузки неиспользуемых мощностей. Структура экспорта отражает многоотраслевой характер индийского машиностроения - от станков и энергетического оборудования до бытовой электроники и запчастей к велосипедам, доля машин и производственного оборудования последние годы оставалась стабильной - 30-40%. По ряду товаров индийским фирмам удалось завоевать устойчивые позиции на внешнем рынке. В дальнейшем экспортный потенциал будет возрастать в основном за счет повышения технического уровня и экономической эффективности отрасли в целом.

Значительную роль в становлении национального машиностроительного комплекса Индии сыграли торгово-экономические связи с СССР. В 60-х годах с технической помощью СССР был построен ряд крупнейших

заводов, ставших основой государственного сектора в машиностроении. С ростом потенциала отрасли начал быстро развиваться экспорт индийских машиностроительных товаров в СССР. Характерной чертой сотрудничества в машиностроении стал его стабильный, долговременный характер.

Противоречия социально-экономического развития Индии за последнюю четверть века, развитие внутренних диспропорций воспроизводства и капиталистический характер хозяйственных отношений между предприятиями госсектора оказали значительное воздействие на работу построенных при содействии СССР заводов и на ход дальнейшего сотрудничества в машиностроении. Ряд предприятий стали высокорентабельными, эффективными, например, завод тяжелого электрооборудования в г.Хардваре, приборостроительный завод в г.Кота. Другие - завод тяжелого машиностроения в г.Ранчи и завод горношахтного оборудования в г.Дургапуре - в последние годы были убыточными. Основными причинами неэффективной работы этих заводов, на наш взгляд, являются низкая загрузка производственных мощностей и отсутствие серийности в номенклатуре выпускаемой продукции. Именно эти причины в конечном итоге привели к низкой производительности труда, частым срывам в технологической дисциплине, забастовкам и ряду других негативных сторон в работе этих заводов. Оказавшись без поддержки правительства в период правления партии "Джаната" в конце 70-х годов, их руководство не могло быстро провести переориентацию производства на новую номенклатуру продукции. Для завода в Ранчи такая переориентация требовалась в связи со свертыванием планов строительства металлургических предприятий, а для завода в г.Дургапуре в связи со значительными изменениями в технологии угольной промышленности. Важным шагом к улучшению работы заводов в тот период стало размещение на них советских заказов и передача технологии на новые виды продукции.

Учитывая наличие в Индии собственного машиностроительного комплекса, строительство новых крупных машиностроительных заводов в госсекторе Индии маловероятно. Вместе с тем благоприятная атмосфера, сложившаяся в экономических и политических отношениях между СССР и Индией, ускорение темпов развития машиностроения в СССР создают большие возможности для значительного увеличения объемов сотрудничества в таких областях, как модернизация и реконструкция предприятий, передача и совместная разработка новой технологии, производственная кооперация. Большой потенциал имеет сотрудничество в наукоемких областях: электроника, космическое и авиационное машиностроение, гибкие производственные системы и т.д. В изменившихся условиях сложившиеся ранее формы и структура осуществления внешнеэкономических связей советскими организациями пришли в противоречие в новыми требованиями, вызванными



прогрессом в мировом машиностроении, последствиями НТР и требованиями индийского рынка. Наиболее перспективными формами сотрудничества являются: установление прямых связей между советскими и индийскими предприятиями, совместные компании, консорциумы, встречная торговля.

Заключение содержит выводы автора по основным проблемам, затронутым в работе.

К началу 80-х годов в Индии сформировался машиностроительный комплекс, представляющий собой развитую систему современных отраслей машиностроения и металлообрабатывающей промышленности, тесно связанных между собой и с другими отраслями промышленности в едином механизме общественного воспроизводства в современном секторе.

Основной воспроизводственной функцией машиностроительного комплекса является производство средств труда и потребительских товаров для нужд промышленного развития страны и обеспечения потребностей населения, занятого в современном капиталистическом секторе экономики. Главные тенденции, характеризующие эволюцию машиностроения Индии во многом совпадали с тенденциями, действующими в мировом капиталистическом машиностроении. Во-первых, это интенсификация процессов концентрации производства и централизации капитала. Во-вторых, - ускорение интеграционных процессов с мировым машиностроением. В-третьих, - усиление стимулирования современного производства.

Экономическое значение создания машиностроительного комплекса в Индии далеко выходит за рамки отраслевых или частных экономических проблем, рассмотренных в диссертации. Оно непосредственно связано с важнейшими проблемами дальнейшего экономического развития Индии. К числу таких проблем относятся прежде всего дуализм экономики и характер участия в международном разделении труда.

Развитие машиностроения в Индии было ограничено рамками современного сектора экономики страны, поэтому воздействие проблем традиционного сектора и дуализма экономического развития носило опосредованный характер и осуществлялось через отношения современной промышленности и сельского хозяйства с традиционными укладами на уровне национальной экономики. Это объясняется тем, что система межотраслевых связей машиностроения распространяется почти только на современный сектор, а эволюция рынка современных средств труда определяется научно-техническим прогрессом в мировом машиностроении и развитием капиталистического сектора. Сам факт появления крупных отраслевых комплексов в современной промышленности, практически не связанных с традиционным хозяйством, в котором занято большинство экономически

активного населения страны, свидетельствует об углублении bipolarности в экономике Индии. Последнее отнюдь не означает, что машиностроительные отрасли имеют "анклавный" или "очаговый" характер. Напротив, это еще раз подтверждает широкие возможности экономического роста современного сектора народного хозяйства как органического единства и открывает перспективы экономического прогресса, даже в условиях "дуальной" экономики.

В формировании машиностроительного комплекса ведущую роль играет частный, прежде всего, крупный национальный капитал. В области машиностроения на первоначальном этапе государство выступало, в первую очередь, как источник финансирования инвестиций. В последующие годы значение государства проявляется прежде всего в создании эффективного механизма управления процессами воспроизводства, контроля за экономическим развитием с помощью административных и финансовых рычагов. На системообразующем уровне, на наш взгляд, наиболее важным является не сравнительная доля государственного и частного секторов в инвестициях и валовой продукции машиностроения, а принципы построения хозяйственных взаимоотношений между предприятиями и механизм их функционирования. Последние определяют сам характер развития воспроизводственных связей.

В условиях "дуальной" экономики, государство вынуждено частично изымать доходы отраслей современного сектора для поддержания стабильности в традиционном секторе, что в конечном счете сказывается на эффективности современных отраслей промышленности. Это особенно заметно в машиностроении, где продукция представляет собой конечный этап в длинной технологической цепи производства, в которой на каждом этапе действуют факторы, повышающие стоимость продукции, что находит выражение в значительном превышении издержек производства конечной продукции по сравнению со среднемировой.

Определенный заряд противоречий заложен в политике протекционизма. Вполне очевидно, что защита внутреннего рынка является важнейшим условием нормального роста национальной промышленности, однако протекционизм представляет собой обоюдоострое оружие: его недифференцированное применение ослабляет стимулы модернизации и повышения экономической эффективности предприятий, а чрезмерная либерализация импорта ведет к ослаблению внутриотраслевых производственных связей и ориентации предпринимателей на импорт технологии и комплектующих изделий. В перспективе как в Индии, так и в других развивающихся странах задача заключается в выработке гибкой дифференцированной политики в вопросах защиты внутреннего рынка - политики, рас-



считанной на получение долговременных результатов и рост эффективности национальных предприятий. В условиях капиталистического воспроизводства такая политика определяется соотношением сил между различными группами национальной буржуазии. Таким образом прослеживается четкая тенденция роста значения государства как регулятора пропорций между различными факторами воспроизводства с целью достижения оптимальных условий экономического развития как на уровне отраслей промышленности, так и на уровне капиталистического сектора в целом.

Создание собственной машиностроительной базы на независимой основе привело к качественному изменению отношений с иностранным капиталом. Достижение нынешнего уровня экономической самостоятельности в производстве средств труда в условиях Индии происходило на базе укрепления национального капитала и под строгим государственным контролем за объемами, формами и методами проникновения иностранного капитала на рынок Индии. Поэтому на разных этапах происходил переход от односторонней зависимости к взаимозависимым отношениям национальной промышленности и мировым капиталистическим хозяйством, все более широкая интеграция местного машиностроительного комплекса в международное разделение труда, хотя на данном этапе не всегда на уровне равноправного партнера. При этом на смену зависимости от иностранных источников финансирования и импорта комплектного оборудования выдвигалась зависимость от зарубежной неовещественной технологии, ввоза комплектующих изделий и внешних рынков сбыта. Об этом в частности свидетельствуют широкое распространение таких форм сотрудничества, как смешанные фирмы и соглашения о техническом сотрудничестве.

На нынешнем этапе технологическая зависимость стала основной формой зависимости от иностранного капитала в современных отраслях промышленности. Однако начался процесс ее постепенного преодоления, который очевидно будет проходить следующими путями: созданием собственной научно-исследовательской базы для самостоятельной разработки новых технологий, эффективного выбора и адаптации импортной технологии, интеграцией научных исследований и конструкторских разработок с фирмами промышленно развитых стран, в том числе с ТНК.

В 80-90-е годы одной из центральных задач индийского машиностроения становится расширение экспорта продукции. Рост экспортного потенциала будет зависеть от хода технологической модернизации, начавшейся в 80-е годы. Реальные перспективы существенного увеличения экспорта ограничены. В отличие от стран Юго-Восточной Азии, где выход на рынки сбыта и освоение новой продукции происходит с участием ТНК, в Индии форсирование экспорта осуществляется на базе националь-

ной промышленности. Попытки привлечь иностранный капитал к широкому участию в экспорториентированных машиностроительных заводах пока не принесли серьезных результатов. В этой связи индийские предприниматели возлагают особые надежды на расширение экспорта в социалистические и развивающиеся страны.

Развитие современной промышленности на основе трудосберегающей технологии, а именно это направление характерно для интеграции науки и производства, несомненно повлечет за собой углубление противоречия между экономической эффективностью и необходимостью обеспечить занятость населения. В современной Индии делаются довольно успешные, на наш взгляд, попытки найти выход из этого противоречия путем совершенствования государственного регулирования развития машиностроения. Следует оговориться, что попытки создания специальной технологии, обеспечивающей максимальную занятость рабочей силы для развивающихся стран в машиностроении, оказались безрезультатными. В Индии имело место ограничение процессов концентрации производства и защиты мелкой промышленности путем резервирования за последней определенной сферы деятельности в тех отраслях машиностроения, где последствия таких ограничений не влекут за собой значительного отставания отрасли от мирового уровня. При этом целью правительственной политики является не столько увеличение занятости, сколько защита интересов мелких предпринимателей и стремление избежать обострения социальных конфликтов.

Требования современной технологии и рост частных накоплений привели к трансформации самой мелкой промышленности. "Потолок" капитала предприятий, пользующихся государственными льготами для мелкого производства в 3,5 млн. рупий (4,5 млн. рупий для вспомогательных предприятий) уже показывает, что современная мелкая промышленность, во всяком случае в машиностроении, это далеко не мануфактура или кустарное производство, а промышленные предприятия, использующие современные машины и оборудование. Современное машиностроение в ближайшей перспективе не может внести какого-либо вклада в смягчение проблем аграрного перенаселения в традиционном секторе.

Одной из существенных особенностей развития машиностроительного комплекса является преобладающая роль рынка по сравнению с плановым регулированием. Индийский рынок средств труда обладает рядом специфических черт: довольно значительные для развивающейся страны масштабы; большая дробность рынка, снижающая возможности крупносерийного производства; система взаимоотношений между предприятиями, основанная на рыночных принципах (тендерная система размещения заказов, капиталистические принципы финансирования); высокая доля госу-



дарственных инвестиций в валовых капиталовложениях в машины и оборудование. Последний фактор позволяет государству оказывать стабилизирующее влияние на состояние конъюнктуры рынка. Существенное значение имеет фактический отказ государства от методов директивного планирования и планового размещения заказов даже внутри самого государственного сектора. Политика индийского правительства, направленная на стабилизацию положения в сельском хозяйстве, играет важную роль в нейтрализации воздействия традиционных структур на современную промышленность. Так сохраняется возможность для сосуществования двух относительно независимых друг от друга циклов воспроизводства, одним из немногих связующих звеньев между которыми является нормальное функционирование государственного механизма перераспределения средств на нужды традиционного сектора. Особую роль играет курс, направленный на смягчение воздействия внешних факторов на цикличность развития, гибкая импортная и экспортная политика.

В развитии машиностроительного комплекса Индии на современном этапе определяющее значение приобрело действие универсальных законов капиталистического воспроизводства, хотя непременным условием их нормального функционирования в условиях развивающейся экономики стала деятельность государства по сохранению стабильных пропорций между оторванными друг от друга секторами экономики страны и смягчению противоречий капиталистического цикла воспроизводства.

С созданием машиностроительного комплекса в Индии произошло завершение экстенсивного этапа в развитии машиностроения и начался процесс перехода на интенсивный путь развития. В этот период были исчерпаны лишь первичные потребности замещения импорта. В условиях НТР с ростом промышленного потенциала и экономических потребностей страны в современном секторе происходит своеобразная регенерация потребностей импорта продукции машиностроения: постоянно требуются новые, более совершенные машины и оборудование, новые товары массового потребления, новая технология. Процесс импортзамещения продолжается в сложных, наукоемких отраслях, в области научных исследований и опытно-конструкторских разработок. Этот процесс идет путем совершенствования национального машиностроения и его интеграции в мировое хозяйство. От успехов Индии в достижении этих целей во многом зависят ускорение темпов роста национальной промышленности и увеличение экспортного потенциала, а, следовательно, и решение многих других проблем экономического развития.

Основные положения диссертации изложены в следующих публикациях:

1. The long term programme of Cooperation between the USSR and India - a Unique achievement in the field of technology tranfer - *Industrial Vista*, Vol. VI, June 1979, New Delhi, p.31-33, (0,25 п.л.).
2. Влияние специфики общественного воспроизводства в Индии на становление предприятий госсектора в машиностроении. 3-я всесоюзная школа молодых востоковедов. Тезисы. Том IV "Индия", Москва, 1984, с. 5-8 (0,25 п.л.).
3. Воздействие противоречий общественного воспроизводства на становление машиностроения Индии. - Перестройка отраслевой структуры экономики развивающихся стран. "Наука", Главная редакция восточной литературы, Москва, 1985, с. 66-78, (0,7) п.л.).
4. Роль и политика государства в создании национальной технологической базы в развивающихся странах. - Проблемы преодоления экономической отсталости и технической зависимости развивающихся стран. МГИМО, Москва, 1985, с. 122-131, (0,5 п.л.).
5. Сотрудничество СССР с развивающимися странами в машиностроении. Бюллетень "Внешнеэкономические связи". Выпуск 3-4. НИИ ЭТС ГКЭС, Москва, 1985, с.19-28, (0,6 п.л. ДСП).

Подписано к печати 15.04.87  
Объем 1 п.л. Тираж 50 экз. Зак. 14

Ордена Трудового Красного Знамени  
издательство "Наука"  
Главная редакция восточной литературы  
103031, Москва К-31, ул.Жданова, 12/1

3-я типография издательства "Наука"  
107143, Москва В-143, Открытое шоссе, 28