

НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКАЯ РЕВОЛЮЦИЯ И ОСВОБОДИВШИЕСЯ СТРАНЫ

Н. СИМОНИЯ

Кандидат экономических наук

В ЭТОЙ статье нам хотелось бы затронуть лишь один, как нам кажется, важный момент, теснейшим образом связанный с оценкой перспектив экономического развития освободившихся государств. Он касается характера товарной структуры того высоко развитого общественного производства, к которому следовало бы стремиться афро-азиатским странам. Собственно говоря, вопрос заключается в следующем: является ли современный тип индустриального общества в высокоразвитых капиталистических странах тем эталоном, на который могли бы равняться освободившиеся страны, даже те из них, в которых преобладает сегодня капиталистическая ориентация.

У многих экономистов этот вопрос вызывает серьезную озабоченность, по крайней мере в двух планах: в связи с ограниченностью разведанных и вообще невозобновляемых природных ресурсов и реальной опасностью нарушения экологического равновесия в

планетарном масштабе. Индустриально развитые страны потребляют в расчете на душу населения в 20 раз больше естественных ресурсов (пресной воды, топлива, металлов, различных видов минерального и растительного сырья), чем развивающиеся страны. Возможно ли двадцатикратное увеличение производства на душу населения некоторых основных видов современной промышленной продукции (чугуна, стали, алюминия, угля, нефти, автомобилей, машин и т. п.) в «третьем мире»?

По имеющимся ориентировочным оценкам при копировании афро-азиатскими странами нынешней технологии производства высокоразвитых стран целого ряда природных ресурсов может просто не хватить. Но даже если исходить из того, что вследствие научно-технической революции, повышения производительности труда и усовершенствования технологии производства проблему нехватки природных ресурсов удастся в большей или меньшей степени разрешить, то и тогда оста-

ется открытым вопрос о нарушении экологического равновесия на земном шаре.

Некоторые озабоченные указанными проблемами ученые в поисках ответа на них пытаются поставить вопрос так: действительно ли развивающимся странам Азии и Африки необходимо «догнать» высокоразвитые государства по уровню национального дохода на душу населения? Должны ли они стремиться к воспроизведению товарной структуры общественного продукта индустриально развитых капиталистических стран?

В связи с этим интересно отметить, что, выступая перед советскими журналистами накануне визита в Индию Генерального секретаря ЦК КПСС Л. И. Брежнева, премьер-министр Индира Ганди заявила, в частности, следующее: «Мы видели, как поспешная модернизация приводила ко многим нежелательным последствиям в весьма индустриализованных государствах. Поэтому мы не хотим просто подражать другим или повторять опыт других, а пытаемся

использовать новые научно-технические достижения, чтобы повысить уровень жизни нашего народа, не теряя нашей самобытности и наших древних ценностей».

Следует, очевидно, подчеркнуть, что нет неразрывной и обязательной на все времена связи между достижением высокого уровня национального дохода на душу населения и повторением данной, существующей сегодня в высокоразвитых капиталистических странах товарной структуры производства и потребления. Конечно, в Азии и особенно в Латинской Америке можно найти сегодня две-три страны, которые стремятся копировать существующую индустриальную модель капиталистического Запада, несмотря на уже отчетливо выявившиеся ее пороки. Но это обстоятельство нисколько не меняет того факта, что понятие высокоразвитости в каждую историческую эпоху весьма различно и что соответственно этому нет раз и навсегда фиксированной модели товарной структуры, обеспечивающей эту высокоразвитость. Поэтому проблема заключается не в том, чтобы не стремиться к быстрому увеличению национального дохода на душу населения (это равнозначно было бы «замораживанию» отсталости — не говоря уж о новом отставании — освободившихся стран), а в том, чтобы стремиться к оптимально выгодной и рациональной с общественной точки зрения (но не точки зрения индивидуального, частнокапиталистического предпринимательства) модели производства и потребления.

Попытаемся пояснить свою мысль на конкретном примере — на примере частного автомобиля. Мы не случайно выбрали этот пример, ибо, как нам представляется, в производстве автомобиля как бы фокусируются достижения целого ряда важнейших отраслей горнодобывающей, металлургической и обрабатывающей промышленности. Готовые автомобили потребляют треть всего мирового производства горючего, причем львиная доля его приходится, конечно, на развитые капиталистические страны. Только автомобильный парк США потребляет больше горючего, чем вся Африка, Южная Америка, Австралия и Океания и несоциалистические страны Азии. В производстве автомобилей прямо или косвенно занято примерно 20 процентов рабочей силы в развитых европейских капиталистических странах и около 30 процентов — в Соединенных Штатах Америки. Наконец,

частный автомобиль — один из крупнейших товаров массового потребления в этих странах. Он поистине стал там символом престижа и богатства. Совершенно очевидно, что автомобиль является одним из важнейших (в количественном и качественном отношении) компонентов современной индустриальной модели высокоразвитого капиталистического общества, товарной структуры его производства и потребления.

Но... И здесь нашему взору предстает не самая радужная картина: массовый частный автомобиль в высокоразвитом капиталистическом обществе — не просто предмет роскоши, удобства и развлечений. Он фактически вытеснил общественный транспорт и превратился в неотъемлемую часть массового процесса производства. Это нелепое противоречие есть специфический результат развития частнокапиталистического общества, в котором как в капле воды отразились все его пороки. Теперь даже буржуазные государственные деятели, ученые и пресса вынуждены признать, что масштабы поглощаемых автомобилем человеческих, топливных и земельных ресурсов далеко выходят за рамки его действительной полезности для современного общества.

Примечательные в этом плане высказывания приводятся в одном из номеров «Нью-Йорк мэгэзин». По мнению журнала, с 20-х годов, когда автомобиль наконец полностью стал на ноги, и вплоть до конца 50-х годов большинство американцев считали его идеальным решением проблемы передвижения человека. Но в 60-е годы американцы начали все сильнее ощущать пороки «автомобильной эры». Журнал приводит «невеселую шутку» бывшего министра внутренних дел Уолтера Хикела о том, что США нуждаются в контроле над рождаемостью машин. «Мы приближаемся к моменту, когда автомобиль становится антипроизводительной силой. Он поглощает больше времени и ресурсов, чем сам того стоит. Выход — в развитии скоростного общественного транспорта», — заявил Хикел. Постепенно становится ясно, с прискорбием резюмирует журнал, как дорого обходится транспортная система, основанная на эксплуатации десятков миллионов частных автомобилей. (Отметим, что на сегодняшний день только в США насчитывается 92 миллиона автомашин.) С 1947 по 1970 год американское правительство истратило 58 миллиар-

дов долларов на автомобильные дороги и всего 795 миллионов (или один процент общих транспортных ассигнований) — на городской общественный транспорт. Основная доля (56 процентов) потребления топлива на транспорте США падает на частные автомобили лишь с одним водителем; машины с одним или несколькими пассажирами потребляют 26 процентов горючего; общественный транспорт — 14 процентов; другие виды — четыре процента.

Но люди расплачиваются за чрезмерное расширение системы частного автомобилевладения не только деньгами, но и нервным напряжением, часами, потерянными в транспортных «пробках», здоровьем, пошатнувшимся от оглушающего уличного шума и смертоносного смога. Наконец, люди расплачиваются своими жизнями (два миллиона искалеченных и 55 тысяч убитых ежегодно только в Соединенных Штатах).

Во многом сходная картина наблюдается и в других высокоразвитых капиталистических странах. Недавно газета английской компартии «Морнинг стар» поместила статью Кена Грейвса «Может ли общество позволить себе частный автомобиль?». Автор ее, ссылаясь на официальные отчеты специализированных служб и организаций, занимавшихся исследованием «автомобильной проблемы», приходит к выводу, что массовое использование частных автомобилей представляет опасность как для городских, так и для сельских жителей, а растущее потребление горючего и неуклонный рост цен на него грозит поставить к 1980 году большинство стран Западной Европы на грань кризиса. Помимо всего прочего, отмечается в статье, растущий автомобильный парк требует себе все большего пространства. Так, если полная программа автодорожного строительства в Лондоне будет реализована, то она охватит площадь в 20 квадратных миль. Под снос намечены, естественно, дома трудовых слоев населения.

Когда на заре капитализма английские лендлорды сгоняли крестьян с земли и огораживали ее под пастбища, появилось знаменитое изречение насчет того, что «овцы съели людей». Похоже, что теперь частный автомобиль собирается повторить эту печальную историю. Дело дошло до того, что в развитых капиталистических странах наметилась тенденция к «эпохе велосипеда». В августе 1973 года мэры 21 японского города собрались в Токио на конфе-

ренцию, чтобы обсудить вопрос о том, как заставить горожан более активно применять велосипеды в качестве городского транспорта. Сегодня велосипед становится одним из популярнейших средств передвижения в США — им пользуются 76 миллионов мужчин, женщин и детей (в 1972 году в этой стране велосипедов для взрослых было продано больше, чем для детей).

В чем дело? Почему автомобиль, изобретение которого было одним из замечательнейших открытий в истории человечества, стал теперь бичом общества?

Суть вопроса, конечно же, не в недостаточном совершенстве автомобиля как транспортного средства. В условиях современной научно-технической революции дальнейшее техническое совершенствование автомобиля не представляется неразрешимой проблемой. Дело прежде всего в том, что плох частный автомобиль, что именно массовое частное владение автомобилем и создает те противоречия, которые делают этот транспорт не только нерентабельным и все менее эффективным с точки зрения общих условий производства, но также вредным и опасным для населения. Иными словами, беда в том, что массовая общественная потребность в транспорте удовлетворяется на частновладельческих началах. Таким образом, рушится один из столпов, на котором до последнего времени держался пресловутый «западный образ жизни».

В свете этого вполне понятна и высказанная в «Морнинг стар» озабоченность в связи с наметившимися тенденциями частного автомобилестроения в таких странах, как Бразилия и Индия, где производство легковых автомобилей увеличивается при игнорировании острой нужды в общественных средствах транспорта. Согласно сведениям, приводимым газетой, автомобильная промышленность Бразилии — самая быстроразвивающаяся в мире. За последние 12 лет выход ее продукции увеличился более чем на 50 процентов, и к 1980 году выпуск машин намечено довести до полутора миллионов. Если освободившиеся страны Азии и Африки последовали бы этому примеру, то огромные общественные средства, необходимые на производство, приобретение и содержание машин, на строительство дорог и стоянок, оказались бы отвлеченными от многих других насущных экономических и социальных нужд.

Новая повесть об Африке

За последние несколько лет мы стали свидетелями возникновения и развития африканской темы в нашей литературе.

Среди книг этой темы — две повести Евгения Коршунова: «Операция «Хамелеон», выпущенная в 1971 году отдельной книгой, и «Гроза над лагуной», вошедшая в сборник «Приключения 1972—1973», изданный «Молодой гвардией» в 1973 году.

Новая повесть, как и прежняя, — приключенческая. Но главное для Коршунова — не только построить острый сюжет, но и раскрыть сложность и драматичность процессов, происходящих сегодня в Африке. Автор несколько лет провёл в Нигерии, бывал в других странах континента, и ему хорошо известны настроения самых различных общественных кругов Африки. Это знание дало ему материал для изображения африканской действительности, для показа сил, столкнувшихся сегодня в борьбе за Африку.

События повести «Гроза над лагуной» имеют вполне определенную аналогию с событиями, происшедшими несколько лет назад в Гвинее. Точно так же в ноябре 1970 года десант наемников, высадившихся в Конакри, пытался захватить президентский дворец (резиденция тоже оказалась пустой). Так же пытались перейти границу войска колонизаторов. Общий план операции совпадает с тем планом, по которому Португалия хотела задушить Республику Гвинею.

Хотя перечень аналогий может быть продолжен, не будем забывать, что перед нами не серия репортажей, а художественное произведение. Действие повести совершается в условной африканской стране — Богане. Интересно, что этим приемом автор пользуется не для того, чтобы действие повести отчуждалось от реальных процессов, происходящих на континенте. Напротив, прием используется автором для типизации характеров героев, принимающих участие в событиях, и самих событий. В самом деле, в Богане происходит то, что вчера произошло в Гвинее, а завтра может произойти в другой африканской стране. Главари наемников типа Хора (прототипом послужил небезызвестный Бешеный Майк и отчасти Ральф Штайнер) вчера орудовали в Катанге и «Биафре», сегодня убивают в Мозамбике и Родезии. Поэтому, показывая Богану, автор стремится к созданию обобщенного портрета африканской страны, создает в ней ситуацию, типичную для континента в целом или, по крайней мере, для группы стран. При этом условии победа Боганы воспринимается как залог исторической неизбежности победы всей Африки над силами расизма, колониализма и агрессии.

Евгений Коршунов написал удачную повесть. Она посвящена актуальной теме, читается с интересом, свидетельствует о возросшем литературном мастерстве автора, о глубоком знании современных проблем и забот африканского континента.

В. СМЫК

ПИСАТЕЛЬ ИЗ КАЗАХСТАНА ПУБЛИКУЕТСЯ В ТУНИСЕ

Советский писатель Морис Симашко, живущий в Казахстане, в течение многих лет работает над повестями из средневековой и древней истории народов Востока. Его книги «Маздак», «Емшан», «Хадж Хайяма» и другие получили положительные отклики читателей и критики.

Имя Мориса Симашко известно и за рубежом. Двухтомник его произведений выпущен парижским издательством «Галлимар». Первая часть повести «Маздак» опубликована в альманахе «Алиф» в Тунисе.

Только сознательное и целеустремленное формирование общественной транспортной системы, государственный контроль за масштабами частного автомобилевладения смогут содействовать разрешению проблемы рационального использования природных ресурсов, соблюдения экологического равновесия в природе и вместе с тем повышению эффективности всего общественного производства.

Сказанное относится, конечно, не только к производству и использованию автомобилей. Но, хотя мы привели всего один пример, он, как представляется, достаточно убедительно свидетельствует о том, что вряд ли освободившиеся страны Азии и Африки в своем стремлении к экономической высокоразвитости могут ориентироваться на существующую сегодня в развитых капиталистических странах модель индустриального общества. Из сказанного можно сделать и тот вывод, что выход следует искать не в сдерживании роста национального дохода, а в совершенствовании и принципиальном изменении модели товарной структуры производства и потребления.

Вот уже многие годы в связи с поставленными выше проблемами о товарной структуре производства и необходимости преодолеть разрыв в уровнях развития ученые мира дискутируют вопрос о «промежуточной технике и технологии». Под этим имеются в виду такие технические средства и технологические методы производства, которые, не являясь «последним словом науки и техники», вместе с тем существенно повышают производительность труда по сравнению с традиционными методами (например, электромотор и механический станок в кустарной промышленности, простейшие приспособления, повышающие эффективность ручного труда в строительстве, на погрузочно-разгрузочных работах, на складах и т. п.), причем речь идет о новых, специально сконструированных технических средствах, учитывающих специфику экономической реальности в странах Азии и Африки.

Ряд ученых видит в «промежуточной технике» панацею чуть ли не от всех главных бед экономически отсталых государств. Другие рассматривают ее как очень важное, но вспомогательное средство. Все они исходят из того, что «промежуточная технология» (то есть находящаяся где-то посреди-

не между капиталоемкой и трудоемкой технологией) позволит, в первых, достичь сразу ощутимого эффекта в тех отраслях производства, которые в ближайшие годы, а может быть, и десятилетия, невозможно будет перевести на рельсы современной индустрии, и, во-вторых, решить острейшую для Азии и Африки проблему «излишков» рабочей силы.

Вряд ли можно оспорить важность этих соображений. Несомненно и то, что не только самая высокопроизводительная техника будет повсеместно внедряться в экономике развивающихся стран (собственно, так было и в ходе индустриализации европейских государств). Вопрос, который возникает при размышлении над концепциями «промежуточной технологии и техники», заключается в другом: может ли внедрение «промежуточной техники» рассматриваться как магистральное направление экономического развития даже на данном этапе преодоления социально-экономической отсталости освободившихся государств (не говоря уже о задачах преодоления собственно экономического отставания). И вот здесь напрашивается отрицательный ответ. Здесь мы больше готовы согласиться с советским ученым-экономистом Г. К. Широковым, справедливо указавшим на ряд крупных минусов в названной концепции и на ограниченность числа стран и отраслей, могущих экономично применять промежуточную технику¹.

Если бы промежуточную технику удалось внедрить в широких масштабах, это означало бы отвлечение огромных средств от современной индустрии. В то же время по сравнению с последней промежуточная техника дает более низкую производительность труда. А это в свою очередь повлекло бы за собой либо удорожание цены продукции, либо снижение цены рабочей силы. Если подойти теперь к промежуточной технике под углом зрения ликвидации безработицы, то и здесь ее эффективность выглядит весьма сомнительно. Во всяком случае следует основательно подумать над следующим рассуждением Г. К. Широкова: «Поскольку эта техника более трудоемка, чем современная, она обеспечивает

большой прирост занятости. Однако в многоукладной экономике промежуточную технику необходимо сопоставлять не только с современной, но и с традиционной. Последняя отличается неизмеримо большей трудоемкостью, поэтому широкое внедрение промежуточной техники будет неизбежно означать разрушение промышленности низших укладов. Произойдет не сокращение безработицы, а ее увеличение, ибо по числу занятых докапиталистической промышленности в «третьем мире» все еще принадлежит преобладающее место».

А самое главное — прежде чем станет возможным широкое внедрение промежуточной техники, ее надо еще изобрести, спроектировать, создать опытные образцы, испытать и внедрить их в серийное производство. Затем нужно наладить обучение массы неквалифицированной рабочей силы обращению со специальной (хотя, может быть, и не сверхсложной) техникой. Все это потребует столько времени и таких затрат, что промежуточная техника вряд ли будет выглядеть более эффективным, быстрым и рентабельным решением проблем, стоящих ныне перед экономикой афро-азиатских стран, но зато она несомненно вызовет к жизни новые, дополнительные проблемы.

Думается, что максимально широкое заимствование новейших достижений современной технологии по необходимости является и будет главным средством преодоления вековой отсталости освободившихся стран. Вопрос только в том, что и как перенимать, не копируя слепо уже существующие модели вместе с их пороками и недостатками, а заимствуя лишь наиболее прогрессивные направления технической и научной мысли. Разумеется, это не под силу частнокапиталистическому предпринимательству. Здесь решающее слово за государственным сектором, активным государственным регулированием экономической и социальной жизни. Вот почему исторический опыт общественно-экономического развития социалистических стран, в особенности Советского Союза, имеет огромное значение с точки зрения современной практики экономического строительства в афро-азиатских государствах. Ведь именно СССР был первой страной, которая показала пример глубоких и принципиальных изменений в ранее отсталой многоукладной экономике.

¹ См. «Научно-техническая революция и развивающиеся страны», М., 1973, стр. 111—112.