

Фальцман В.К.¹

¹ Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ

Критические точки политики импортозамещения

АННОТАЦИЯ:

Приведены результаты анализа статистических данных и предпосылок импортозамещения в авиационной промышленности (авиационная техника гражданского назначения), инвестиционного машиностроения (техника транспортной инфраструктуры), в аграрно-продовольственном комплексе (продовольственные товары) газонефтехимии (пластмассы, шины), станкостроении (металлорежущие станки).

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: импортозамещение продукции, санкции, девальвация рубля, промышленная политика

JEL: F51, L50

ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ:

Фальцман В.К. Критические точки политики импортозамещения // Российское предпринимательство. — 2015. — № 2 (272). — с. 241-262. —

<http://www.creativeconomy.ru/journals/index.php/rp/article/view/73/>

Фальцман Владимир Константинович, д-р экон. наук, профессор, заслуженный деятель науки РФ, ведущий научный сотрудник Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ (m975032@gmail.com)

ПОСТУПИЛО В РЕДАКЦИЮ: 11.02.2015 / ОПУБЛИКОВАНО: 13.02.2015

ОТКРЫТЫЙ ДОСТУП:

<http://www.creativeconomy.ru/journals/index.php/rp/article/view/73/>

(с) Фальцман В.К. / Публикация: ООО Издательство "Креативная экономика"

Статья распространяется по лицензии Creative Commons CC BY-NC-ND (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/>)

ЯЗЫК ПУБЛИКАЦИИ: русский



Metadata in English is available.

For detailed information, please, visit

<http://en.creativeconomy.ru/journals/index.php/rp/article/view/73/>

Статья подготовлена по результатам НИР, выполненной в соответствии с Государственным заданием РАНХиГС при Президенте РФ на 2014–2015 годы.

Выступая на заседании Совета по науке и образованию (декабрь 2014 г.), Президент России сказал: «прошу Правительство совместно с академическим, научным сообществом, деловыми объединениями в короткий срок определить критические точки в импортозамещении, как я говорил в Послании, там, где это целесообразно и необходимо. Следует четко понимать, какие технологии необходимо развивать в первую очередь и как обеспечить их быстрое внедрение в реальное производство (такие заделы уже существуют) и как этим можно воспользоваться».¹

По аналогии с физикой, критическими могут считаться те точки роста производства и поставок продукции в народное хозяйство (отрасли, виды экономической деятельности, их продукция), которые характеризуют переход из фазы импортозависимости к фазе преобладания самообеспеченности и импортозамещения.

Предпосылки и возможности импортозамещения

В целом для России доля импорта в поставках продукции на внутренний рынок в 2012 г. составляла, по расчетам автора, около 11% ВВП.

В обрабатывающей промышленности доля импорта в поставках значительно выше. Как показал анализ конкурентоспособности, проведенный автором по 50 важнейшим видам продукции, большинство из них демонстрируют импортозависимость как в статике (в настоящее время), так и в динамике – в период 2000–2012 гг. [Громыко, Федоров, 2015, с. 283–304].

Между тем, существующая геополитическая ситуация диктует необходимость и даже неизбежность перехода России от импортоориентированного развития к фазе импортозамещения. Критичность этого перехода определяют для России следующие факторы:

– падение цен на нефть и, соответственно, импортного потенциала страны;

¹ www.kremlin.ru/news.

- девальвация рубля, синхронно воздействующая в том же направлении;
- сокращение добычи нефти как важнейшего источника средств для оплаты импорта;
- возможное частичное вытеснение российских поставок газа на рынках Европы, не компенсированное выходом на рынки третьих стран;
- переход российской экономики к умеренным или нулевым темпам роста с возможным переходом к рецессии;
- санкции, как прямые, так и ответные, с неопределенной перспективой их отмены.

Таким образом, санкции являются одной из шести названных выше причин, обусловивших нынешнюю необходимость и неизбежность импортозамещения.

Санкции, возможно, будут играть не первую и не главную роль в вынужденном импортозамещении, хотя и создадут удобный повод отнести все трудности экономического роста страны на их счет.

Все перечисленные выше факторы импортозамещения, включая санкции, определяют принудительный его характер, не связанный с ростом конкурентоспособности отечественной продукции. Между тем, последствием принудительной замены импорта на неконкурентоспособную с ним продукцию будет снижение качества и возможный рост цены.

Два пути решения задач импортозамещения

Первый из них предполагает перемещение в Россию производства западной продукции.

Например, для легковых автомобилей критическую точку импортозамещения российский автопром миновал в период 2008–2012 гг., когда отечественное производство увеличилось примерно с 1 до 2 млн машин (в первую очередь, за счет сборки в России иномарок), а их импорт, наоборот, сократился с 2 млн до примерно 1 млн штук. Преимущество перенесения в Россию сборочного производства иностранной продукции заключается в том, что открываются новые рабочие места и вследствие локализации доля отечественных материалов и комплектующих компонентов может достигать 50–60% и более.

Второй путь предполагает замещение импорта продукции отечественных брендов.

Пример успешного импортозамещения, но уже целиком на базе российской продукции, демонстрирует развитие отечественного производства газопроводных труб большого диаметра с полимерным покрытием. Строительство газопроводов началось в то время, когда производство этих труб в стране отсутствовало. Поэтому трубы поставлялись из Германии по контракту под девизом «трубы в обмен на газ». В результате строительства прокатного стана «5000» и четырех установок по производству труб большого диаметра Россия в настоящее время способна полностью покрыть потребности газопроводного строительства.

Второй путь, имеющий явное преимущество перед первым, достижим только по тем видам продукции, компетенции отечественного производства по которым подлежат реанимации. По некоторым видам деятельности в обозримой перспективе это невозможно.

Базируясь на анализе производства, поставок, импорта, экспорта продукции и оценках экспертов, можно обосновать ряд критических точек импортозамещения в российской экономике.

Авиационная техника гражданского назначения

Россия, являясь крупной авиастроительной державой, практически потеряла в последние два десятилетия свой внутренний рынок гражданского самолетостроения.

В настоящее время страна ежегодно закупает за рубежом гражданскую авиационную технику на 5–6 млрд долл. США. При этом российский экспорт истребителей, боевых вертолетов и другой авиационной техники составляет примерно такую же сумму – 4–6 млрд долл.²

Возможности импортозамещения продукции гражданского авиастроения для России определяют следующие факторы.

1. При всем различии требований и конструкций военных и гражданских самолетов, вертолетов и ракет существует возможность использовать в гражданском авиастроении многие материалы и комплектующие узлы двойного назначения, применяемые в оборонном

² Российский статистический ежегодник-2013, с. 629, 635.

самолетостроении и ракетостроении. Россия располагает собственным производством многих композиционных материалов, является производителем и экспортером алюминия, титана и других металлов, применяемых в авиапроме.

На рынках авиации военного назначения Россия занимает второе место после США. В гражданском секторе мы отстаем от ЕС, США, Канады и Бразилии. При этом, по мнению директора Центра АСТ Руслана Пухова, «развитие и даже просто сохранение военного авиастроения невозможно без успешных проектов в области коммерческого авиапрома. Гражданский рынок в разы больше военного, и многие технологии – материалы, методы расчетов, проекты современных двигателей – создаются в первую очередь в гражданском сегменте, а потом уже трансформирующихся в военный сектор» [Рябоконов, 2014, с. 6].

2. Важным направлением повышения конкурентоспособности гражданского авиастроения России является создание комплекса бортового радиоэлектронного оборудования.

Когда создавался самолет SSJ-100, надежного радиоэлектронного оборудования, прошедшего международную сертификацию, в стране еще не было. Поэтому авионику для этого самолета поставляла французская компания. В настоящее время проходит сертификацию по международным стандартам комплекс радиоэлектроники нового поколения, который может быть использован на различных типах самолетов – и на 50-, и на 500-местном самолете. Эту разработку предполагается использовать на среднемагистральном лайнере MC-21. Для управления этим самолетом будет использована примерно половина отечественной электроники и до 80% российского программного продукта.

3. Предпосылкой для развития гражданского авиастроения является положительный опыт создания современного гражданского самолета SSJ-100, доказавший свою конкурентоспособность. Главной надеждой российского гражданского авиастроения на возрождение является среднемагистральный самолет MC-21, конкурирующий с массовым сегментом рынка, занятым Boeing и Airbus [Рябоконов, 2014, с. 7].

Большие перспективы для российского авиапрома открывает традиционно сильный для России сегмент транспортных самолетов. Более того, Россия – основной поставщик ракетных двигателей в США.

4. Перспективы для производства гражданских самолетов открывает изношенность авиапарка российских перевозчиков. Свыше 200 гражданских самолетов в авиапарке России имеют износ 90% и более.³ Это следствие ориентации отечественных авиаперевозчиков (особенно мелких) на приобретение и получение в лизинг дешевых импортных самолетов, обычно бывших в употреблении. Такая импортоориентированная политика позволяет выиграть в ценовой конкуренции в ущерб безопасности полетов.

Запрет на эксплуатацию изношенной импортной техники позволил бы расширить возможности импортозамещения отечественной авиапродукцией.

5. Девальвация рубля и американско-европейские санкции на приобретение продукции двойного назначения стимулируют импортозамещение в авиапроме.

Российские программы и планы развития авиационной техники намечают перспективы импортозамещения. К 2020 г. импортозависимость страны по авиационной технике гражданского назначения намечено сократить до 85% по сравнению с 92% в настоящее время. При этом импортозамещение составит 7% внутреннего рынка за 5 лет. По гражданским вертолетам импортозависимость запланировано сократить в этот период с 23 до 15–20%.⁴

Несмотря на планируемое импортозамещение, зависимость России от импорта авиационной техники остается высокой. Причинами сохранения высокой импортозависимости внутреннего рынка гражданских самолетов и невысоких темпов импортозамещения являются *угрозы и риски для импортозамещения*.

К числу угроз, сдерживающих импортозамещение гражданской авиатехники, на наш взгляд, относятся следующие.

1. *Трудности выхода на ограниченный внутренний рынок самолетов в условиях малых серий на начальном этапе их производства.* Малые серии – это высокие издержки производства, цены, трудности

³ Прямые инвестиции. 2011, № 12, с. 44.

⁴ Minpromtorg.gov.ru (обращение 10.11.2014).

послепродажного обслуживания. Поэтому на начальном этапе новые модели машин, даже если они технически совершенны, не могут конкурировать на рынке авиатехники, особенно если речь идет о конкуренции, например, с такими ТНК, как «Боинг» и «Аэробус». Любые авиаперевозчики неохотно идут на приобретение таких мелкосерийных новинок. Поэтому для сбыта новых моделей потребуются специальные финансовые условия, а впоследствии выход за пределы ограниченного рынка национальной экономики.

С этой проблемой авиапром столкнулся при реализации проекта SSJ-100. Для того чтобы проект окупился, требуется продать 300 машин. А фактически за три года пока поступили заказы на 180 самолетов.⁵

Портфель заказов на перспективный самолет MC-21 также ограничен (150 машин).⁶

2. *Рост себестоимости и цен вследствие удорожания энергии, материалов, комплектующих изделий, труда.*

3. *Старение человеческого и физического (основного) капитала авиационных предприятий.* Многие авиастроительные заводы построены в 1950-е и 1960-е годы, выпускают продукцию 80-х годов, сконструированную для условий затратной экономики и поэтому ресурсоемкую, дорогую. Такие предприятия имеют большие незагруженные производственные площади, сдать которые в аренду невозможно из-за режимного характера предприятия. Эти авиационные заводы нуждаются в реорганизации и модернизации [Панагушин, Чайка и др., 2014, сс. 66-68].

Более того, возникает вопрос: целесообразна ли модернизация старых заводов или под новые проекты импортозамещения эффективней построить новые предприятия?

4. *Вследствие санкций могут возникнуть трудности получения из-за рубежа электроники и других элементов, комплектующих продукцию российского авиапрома.* Например, в самолете SSJ-100 на импортные поставки приходится около 80% всех комплектующих элементов.⁷ По мнению заместителя министра транспорта РФ В.М. Окулова, «авиапром и авиaperевозки – это глобальная отрасль, и

⁵ Коммерсантъ от 29.09.2014. № 175/П, с. 17.

⁶ Коммерсантъ от 13.1.2014. № 205, с. 17.

⁷ Коммерсантъ от 13.11. № 205, с. 17.

неизбежность международной кооперации является уже свершившимся фактом».⁸ Санкции могут разрушить эту кооперацию.

Успешное импортозамещение в гражданском авиастроении достижимо только при обязательной его поддержке со стороны государства, в частности, в форме бюджетных ассигнований, льготного кредитования, которые, пусть частично, должны восполнить отсутствие дешевых долгосрочных кредитов с Запада, отток капитала за рубеж. Целевое финансирование авиастроительных проектов должно способствовать закреплению инженерных кадров.

Руководитель рабочей группы по развитию гражданского авиапрома А. Рубцов (генеральный директор ОАО «Ильюшин Финанс Ко») в своем интервью рассматривает финансовые схемы поставок самолетов, экспортного кредитования, кооперации поставок послепродажного обслуживания с западными партнерами, без которых, по мнению эксперта, рынок самолетов будет снижаться в разы [Рубцов, 2014, с. 15].

Сегодня возможности импортозамещения в гражданском авиапроме определяют:

- опыт создания как военной, так и гражданской авиационной техники;
- наличие авиационных материалов;
- девальвация рубля и санкции, ограничивающие импорт комплектующих компонентов и ряд других благоприятных обстоятельств.

В то же время развитие гражданского авиастроения будет сталкиваться с рядом угроз и рисков. В их числе:

- низкий технологический уровень многих материалов и компонентов, особенно электроники;
- необходимость выхода не только на внутренний, но и на внешний рынок, что повышает сертификационные требования и предполагает использование зарубежных материалов и компонентов;
- повышенные требования к показателям эффективности российских инвестиционных проектов, что в авиапроме сложно реализовать из-за длительных сроков разработки.

⁸ Эффективное антикризисное управление, 2014, № 5 (86), с. 22.

Более подробно об этих и других возможностях и угрозах – см. [Фальцман, 2015, с.118-124].

Техника транспортной инфраструктуры

Россия – страна гигантских расстояний. Поэтому ее дальнейшее развитие предусматривает масштабные проекты транспортного строительства – сооружение и эксплуатация автомобильных и железных дорог, мостов, туннелей, газо-, нефте- и теплопроводов.

В Европе и США строительно-дорожный бум завершен. Поэтому Россия может претендовать на роль лидера в этой области, на перемещение в страну производства основных видов техники, необходимых для развития транспортной инфраструктуры – вагонов, грузовых автомобилей, экскаваторов, бульдозеров и др. Тем более, что эти виды техники используются не только в дорожном строительстве, но на любых земляных работах, по масштабам которых наша страна лидирует в мире. Между тем, импорт этой техники все еще занимает большой удельный вес в поставках на внутренний рынок.

В таблице 1 приведен расчет доли импорта грузовых вагонов в их поставках на внутренний рынок. Как следует из итоговых данных таблицы, происходит процесс импортозамещения, в результате которого в 2000–2012 гг. доля импорта грузовых вагонов сократилась в их поставках с 54 до 36%.

Основным поставщиком грузовых вагонов в Россию является Украина. Поэтому в сегодняшней геополитической обстановке импортозамещение этих поставок является объективной необходимостью.

В таблице 2 приведены итоги расчета импортозависимости России от зарубежных поставок пассажирских магистральных вагонов, экскаваторов, бульдозеров, грузовых автомобилей.

По пассажирским вагонам доля импорта в поставках в анализируемом периоде колебалась по годам от 3–5% до 20–21%. Основными поставщиками пассажирских вагонов в Россию являлись Германия и Украина. В условиях санкций отказ от этого импорта и переход на пассажирские вагоны отечественного производства также не сегодняшний день является неизбежным.

Таблица 1. Вагоны грузовые: расчет доли импорта в поставках на внутренний рынок (источник - расчеты автора по данным Российского статистического ежегодника-2013 и за предыдущие годы)

(тыс. шт.)

	2000	2005	2008	2012
Производство	4,0	35,2	42,7	71,7
Импорт	1,8	17,5	24,8	27,0
Экспорт	2,5	8,6	5,9	24,5
Поставки на внутренний рынок*	3,3	44,1	61,6	74,2
Доля импорта в поставках (%%)	54	40	40	36

*Примечание: поставки на внутренний рынок равны производству за вычетом экспорта плюс импорт

Таблица 2. Доля импорта в поставках на внутренний рынок техники для транспортной инфраструктуры, (%%)

	2000	2005	2008	2012
Вагоны грузовые	54	40	40	36
Вагоны пассажирские магистральные	3	21	5	20
Экскаваторы	29	68	84	95
Бульдозеры	6	28	49	71
Автомобили грузовые	10	24	41	39

Доля импорта в поставках на внутренний рынок экскаваторов увеличилась в анализируемом периоде с 29% до предельных 95%. Импорт зарубежных экскаваторов компании «Катерпиллер» и других западных поставщиков подавил отечественное производство, объемы которого снизились на 40%, с 3,4 до 1,9 тыс. единиц.

Значительный рост импортозависимости наблюдался по бульдозерам – с 6% в 2000 г. до 71% в 2012 г. Основными поставщиками бульдозеров явились страны ЕС, прежде всего – Франция, Соединенное Королевство, а также Япония, Китай, Республика Корея. Такая география поставок импорта на сегодняшний день делает его замену неизбежной.

Как видно из таблицы 2, зависимость от импорта росла также по грузовым автомобилям. Доля импорта в поставках грузовых автомобилей на внутренний рынок увеличилась с 10% в 2000 г. до 39% в 2012 г. Однако грузовые автомобили российских марок, выпускаемых на

предприятиях «КамАЗ», «Урал», «ГАЗ», конкурентоспособны на внутреннем (и не только) рынке. Они хорошо приспособлены для преодоления трудностей бездорожья, активно закупаются для нужд армии. Высокие эксплуатационные качества российских КамАЗов демонстрируют победы на мировых ралли.

На фоне начавшегося падения рынка грузовиков продажи продукции этих заводов сокращаются медленней, чем многих иномарок из дальнего зарубежья и грузовиков Белоруссии.

Таблица 3. Сравнение индексов производства, импорта и поставок по видам техники для транспортной инфраструктуры за период 2000-2012 гг.

	Производство	Импорт	Поставки
Вагоны грузовые	17,9	15,0	22,5
Вагоны пассажирские	1,1	10,5	1,49
Экскаваторы	0,6	25,0	8,3
Бульдозеры	0,5	17,0	1,5
Автомобили грузовые	1,1	6,3	7,3

Как следует из данных таблицы 3, импорт рос в прошлом по грузовым, пассажирским вагонам, экскаваторам, бульдозерам и грузовым автомобилям. Но по экскаваторам и бульдозерам рост импорта сопровождался абсолютным сокращением их производства на отечественных предприятиях. В отличие от этого российский выпуск грузовых автомобилей и пассажирских вагонов увеличивался, правда, значительно проигрывая в темпах роста импорту. Поэтому, как показывает рынок, собственные компетенции по производству бульдозеров и, особенно, экскаваторов российское машиностроение утратило. В отличие от этого, по пассажирским вагонам и грузовым автомобилям производственные компетенции частично сохранились. Здесь импортозамена достижима в основном собственными силами, в то время как по экскаваторам и бульдозерам, по-видимому, не избежать развития в России совместных производств иностранных марок машин с последующей их локализацией по образцу автопрома.

Чем может быть привлекателен для отечественного бизнеса и иностранных партнеров российский стройдормаш и транспортное машиностроение? Прежде всего – большими масштабами внутреннего рынка с перспективой его расширения на всей территории ЕАЭС. Однако в новой геополитической обстановке амбициозные проекты развития

транспортной инфраструктуры могут быть сокращены, в частности, из-за отсутствия финансовых средств.

Для развития металлоемкого машиностроения Россия располагает собственной металлургической базой, прошедшей в последние годы модернизацию. Успешности импортозамещения способствует принятие правительственных мер, запрещающих государственные и муниципальные закупки импортной продукции, имеющей аналоги в России. Запрет распространяется на госучреждения и компании с преобладанием государства в уставном капитале.

Кроме того, Россия располагает большим профицитом машиностроительных производственных мощностей. Например, мощности по производству вагонов метро и локомотивов загружены на 58%, грузовых вагонов – на 46%, электропоездов – 35% [Ю. Галямова, 2014, с. 11].

В соответствии со стратегией развития транспортного машиностроения до 2030 г., подготовленной Минпромторгом РФ, долю российских производителей на внутреннем рынке при наличии господдержки можно увеличить с 80% в настоящее время до 92% в 2030 г. В этом случае отечественное транспортное машиностроение отыграет 12% внутреннего рынка.

В России начался новый этап производства собственных скоростных электропоездов «Ласточка». В 2015 г. на заводе «Уральский локомотив» намечено выпустить 33 поезда. Для участия в проекте привлечены концерн «Сименс» и группа «Синар». К 2017 г. уровень российской локализации этого производства должен достичь 80%.

Производство вагонов московского метро намечено осуществить с участием ряда зарубежных компаний на заводе «Трансмашхолдинг». При этом установлен нижний предел локализации – 70%.

Продовольственные товары

Отличие продовольственных товаров от прочей продукции состоит в том, что их импорт ограничивают не американско-европейские, а российские ответные санкции. Кроме того, мировой рынок продовольствия удовлетворяет первичные потребности населения. Поэтому продовольственная безопасность является объектом геополитического, наднационального значения.

В таблице 4 приведены данные, характеризующие зависимость России от импорта по шести важнейшим видам продовольствия.

Таблица 4. Доля импорта продовольственных товаров в их поставках на внутренний рынок России, (%) (источник - расчеты автора по данным Российского статистического ежегодника-2013, с. 401-401 и статистических годовиков за предыдущие годы)

	2000	2005	2008	2012
Мясо и мясопродукты	32	39	34	25
Молоко и молочные продукты	13	19	19	21
Яйцо и яйцепродукты	3	2	2	3
Зерно	7	2	1	2
Картофель	2	2	3	2
Овощи и бахчевые культуры	17	24	16	16

Россия в 2012 г. удовлетворяла четвертую часть потребления мяса и мясопродуктов за счет импорта. В предшествующие годы доля импорта была выше. Это свидетельствует, что российская мясная промышленность вступила в фазу импортозамещения.

Важнейшей причиной импортозамещения мяса и мясопродуктов явился прорыв России в производстве мяса птицы, которое увеличилось в 5,4 раза – с 766 тыс. т в 2000 г. до 3625 тыс. т в 2012 г. (см. табл. 5). При этом импорт мяса птицы сократился на 40% при том, что поставки на внутренний рынок выросли в 2,2 раза. Доля импорта в поставках снизилась с 61% в 2000 г. до 17% в 2012 г.

Заметим, что интенсивный процесс импортозамещения происходил до введения санкций, что является одним из достижений АПК. В настоящее время население страны практически полностью обеспечено мясом птицы, а его импорт попадает под российские санкции. Долгосрочные прогнозы до 2021 г. при нулевом импорте предусматривают заметный рост производства мяса птицы, четвертая часть которого может быть направлена на экспорт [Крылатых, Мазлов, 2014, с. 68-73].

Таблица 5. Расчет доли импорта в поставка мяса птицы (тыс. шт.) (источник - расчеты автора по данным Российского статистического ежегодника-2013 (с. 397) и за предшествующие годы; прогноз - [Крылатых, Мазлов, 2014, с. 68-73])

	2000	2012	Индекс $\frac{2012}{2000}$	2021 (прогноз)
Производство	766	3625	5,4	4100
Импорт	1200	742	0,6	0
Экспорт	4	25	6,2	1000
Поставки на внутренний рынок	1962	4342	2,2	3100
Доля импорта в поставках	61%	17%	-	0

Особенность замещения импорта мясомолочных продуктов из стран ЕС состоит в том, что частично оно осуществимо за счет поставок из третьих стран, в т.ч. из стран Латинской Америки.

В итоге критические точки импортозамещения в производстве продовольственных товаров находятся в сфере мясомолочной промышленности. Намеченное выше десятипроцентное сокращение импорта мяса российский АПК может отыграть за счет развития производства мяса птицы, возможно, свинины. Что касается говядины, то импортозамещение здесь требует увеличения поголовья крупного рогатого скота, которое в последние годы сокращается.

Достигнутый высокий уровень самообеспеченности в производстве зерна (хлеб, крупы), картофеля (второго хлеба), мяса птицы и яиц (белок для небогатых) позволяет обезопасить население от возможности голода. Но при этом, по мнению некоторых экспертов, если не увеличить собственное производство мясомолочной продукции, не исключено сокращение потребления белка животного происхождения на душу населения.

По остальным базовым продуктам питания критические точки будущего их развития, на наш взгляд, находятся не столько в сфере импортозамещения, сколько в переориентации на рост экспорта. Такое изменение фазы роста российский АПК уже совершил в зерновом производстве и производстве мяса птицы.

Экспортоориентированное развитие логично ожидать и по другим видам продовольствия. Предпосылками для перехода от импортозамещения на внутреннем рынке к продовольственной экспансии на внешних рынках является наличие в России крупных

неиспользованных до конца ресурсов сельскохозяйственных земель и пресной воды, минеральных удобрений, кормового зерна. По мере роста спроса на продовольствие со стороны Индии, Китая и других развивающихся стран, увеличения населения планеты, Россия будет вынуждена завершить импортозамещение продовольствия и развивать его экспорт.

Развитию экспорта российских продовольственных товаров на мировой рынок будет способствовать девальвация рубля.

Переход к экспортоориентированной фазе развития сельского хозяйства достигим не только за счет вовлечения в хозяйственный оборот новых сельскохозяйственных угодий, которые в настоящее время часто приходят в запустение, но в результате роста продуктивности животноводства и урожайности полей. Сегодня эффективность и отдача российских сельхозугодий, по европейским меркам, не слишком отличается от средневековых. Но, наращивая продуктивность животноводства и урожайность в растениеводстве, России следует с осторожностью отнестись к использованию некоторых новых технологий, не всегда безвредных для здоровья человека и окружающей среды. Производство экологически чистых и более дорогих продуктов – одно из возможных преимуществ российского АПК.

Следует прекратить размазывать приоритеты развития сельского хозяйства по огромной территории России, сосредоточившись на ограниченных территориях и успешных хозяйствах.

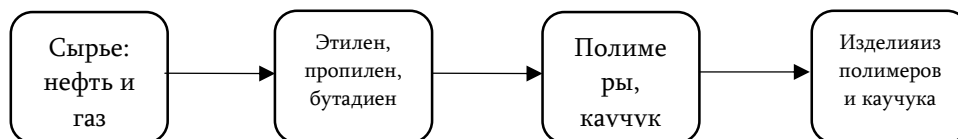
Узкое место и угроза для подъема производства сельскохозяйственного сырья и продовольствия – это сельские кадры, плохо приспособленные для успешного труда в условиях распространения деревенского алкоголизма. Но можно предполагать, что проблема сельских кадров найдет свое решение по мере роста спроса и мировых цен на продовольствие.

Продукция газонефтехимической промышленности (пластмассы, каучук)

Продукты нефтехимии – пластмассы и каучук – имеют общую сырьевую базу – нефть и газ.

Развитие нефтехимической промышленности направлено на уход России от сырьевой модели к диверсификации продукции.

Технологическую цепочку диверсификации демонстрирует следующая продуктовая линейка:



Конечной продукцией в этой цепочке являются изделия из полимеров: пластмассовые трубы, пленки, покрытия полов, стен, потолков, окна, бутылки, детали машин. Каучук является сырьем для производства резинотехнических изделий, в том числе автомобильных шин. В связи с бурным ростом строительства и парка автотранспорта спрос на эту продукцию в России быстро растет.

Из данных таблицы 6 видно, что спрос на пластмассы отечественное производство удовлетворяло лишь частично. Импорт полимерных материалов рос опережающими темпами. Одновременно рос экспорт полимерных материалов, пластмасс и изделий из них, хотя существенно медленнее импорта. Доля отечественных компаний на российском рынке этих товаров составляла около 60%.

Таблица 6. Производство, импорт, экспорт пластмасс (источник - расчеты автора по данным Российского статистического ежегодника-2013 (с. 370, 628) и за предшествующие годы)

	Единица измерения	2000	2005	2008	2012	$\frac{2012}{2000}$
Производство пластмасс в первичных формах	Млн. т	2,6	3,4	4,4	5,4	2,1
Полимерные материалы, пластмассы и изделия, из них:						
- импорт	Млн. долл.	949	3763	8919	11510	12,1
- экспорт	Млн. долл.	1789	961	1932	2103	2,7

Отсюда можно сделать следующие выводы:

в области импортозамещения полимерных материалов, пластмасс и изделий из них Россия располагает большими возможностями (потенциал импортозамещения в 2012 г. составлял 12,1 млрд долл. США);

рост экспорта говорит о сохранении конкурентоспособности этой продукции на внешнем рынке;

в 2000–2012 гг. продолжалось импортоориентированное развитие этой отрасли и критическая точка импортозамещения пока не пройдена.

В таблице 7 приведены данные об импорте и экспорте синтетического каучука российского производства.

Таблица 7. Импорт и экспорт каучука синтетического (тыс. т) (источник - Российский статистический ежегодник-2013, с. 628)

	2000	2005	2008	2012	$\frac{2012}{2000}$
Импорт	29,3	58,3	68,9	80,7	2,8
Экспорт	356	646	706	872	2,4

Об экспортоориентированном развитии производства российского каучука свидетельствуют масштабы его экспорта, которые на порядок превышают его импорт. Правда, рост импорта синтетического каучука в России в 2000–2012 гг. несколько опережал экспорт.

Иная картина сложилась с резиновыми шинами (см. табл. 8), сырьем для производства которых является каучук. Быстрый рост спроса со стороны российского автопарка на резиновые шины наполовину удовлетворял их импорт. Таким образом, продукция (шины) и сырье для ее производства (каучук) находились в противофазе: импортоориентированное удовлетворение потребности в шинах при экспортоориентированном развитии каучука.

Импорт шин в 2012 г. почти сравнялся с собственным производством. При этом собственное производство шин росло существенно медленней импорта. В результате в этой области сложился значительный потенциал для импортозамещения, который в стоимостном выражении составляет 2,7 млрд долл. США.

Таблица 8. Производство, импорт, экспорт резиновых шин (млн. шт.) (Источник: расчеты автора по данным Российского статистического ежегодника-2013 (с. 372, 628) и за предшествующие годы)

	2000	2005	2008	2012	$\frac{2012}{2000}$
Производство шин, покрышек, камер резиновых	29,9	41,4	38,4	43,4	1,5
Шины пневматические резиновые					
- импорт	9,3	14,6	33,2	39,8	4,3
- экспорт	8,2	135,	9,2	12,3	1,5

Важнейшей предпосылкой импортозамещения в производстве пластмасс и шин является обилие относительно дешевого сырья. Другая предпосылка заключается в наличии масштабного рынка, который позволяет использовать крупномасштабные этиленовые установки-миллионники. При этом масштабы применения пластмасс в народном хозяйстве можно увеличить за счет пересмотра действующих технических регламентов для ЖКХ, дорожной сферы и других видов экономической деятельности.

Развитие газонефтехимической промышленности намечено осуществить в шести региональных кластерах.

При этом производство изделий из полимеров предполагается рассредоточить по малым городам, используя возможности малого и среднего бизнеса.

Важнейшей проблемой развития отечественного нефтехимического комплекса является дисбаланс между развитием производства базовых полупродуктов, структура которого замерла на уровне 1980-х гг., с одной стороны, и нынешним спросом на нефтехимическую продукцию – с другой.

Комплексной проблемой отрасли является высокий потенциал спроса на газонефтехимическую продукцию при дефиците мощностей по производству этилена (установок пиролиза). Удельный вес России в этиленовом мире составлял 3% в 2000 г. и снизился до 2,2% в 2012 г.

Министерство энергетики Российской Федерации разработало план развития газонефтехимии на период до 2030 г., который предусматривает устранение диспропорций в производстве конечной продукции и базовых полупродуктов.

Ввод в строй комплекса «Тобольск-Полимер» в 2013 г. является критической точкой в развитии газонефтехимии, т.к. превращает Россию из импортера в экспортера базовых марок пропилена, получаемого за счет глубокой переработки попутного нефтяного газа, загрязняющего окружающую среду. При этом по затратам на тонну полипропилена это производство оказывается одним из самых эффективных в мировой практике.

Главной угрозой для газонефтехимии является возможность потери конкурентоспособности отечественной продукции из-за быстрого развития производства в Китае, Индии, странах Юго-Восточной Азии (Республика Корея, Сингапур, Малайзия, Тайвань, Таиланд), в странах Южной Америки (Бразилия, Аргентина, Мексика) и особенно в странах, обладающих большими ресурсами дешевого сырья (Саудовская Аравия, Иран).

Для того чтобы повысить конкурентоспособность, России необходимо увеличить глубину переработки базовых полупродуктов и нефтехимикатов первого передела. По мнению О.В. Брагинского, российские предприятия могли бы, например, перерабатывать поставляемый на экспорт метанол в формальдегид, производить смолы, кооперировать с отечественными производителями древесно-пластиковых и древесно-стружечных плит, ламинатов, другой продукции для строительства и мебельной промышленности [Брагинский, 2012, с. 6].

Металлорежущие станки

Металлорежущие станки являются основным технологическим оборудованием инвестиционного и оборонного машиностроения. Как продукция двойного назначения, поставки станков в Россию из США и стран СНГ находятся под санкциями.

Между тем, как следует из данных таблицы 9, поставки металлорежущих станков на внутренний рынок целиком и полностью зависят от импорта.

Из данных таблицы 9 видно, что критический перелом в поставках металлорежущих станков произошел после 2005 г., когда внутренний рынок стал целиком удовлетворять свои потребности за счет импорта. Главные импортеры – Германия (30%), Япония и Тайвань (11% каждая из стран), Италия и Швейцария (7% каждая из стран), США (6%).

Таблица 9. Импортозависимость по металлорежущим станкам (тыс. шт.) (источник - Российский статистический ежегодник-2013 (с. 372, 628, 634) и за предшествующие годы)

	2000	2005	2008	2012	$\frac{2012}{2000}$
Производство	8,9	4,9	4,8	3,6	0,4
Импорт	20,5	225	445	673	32,8
Экспорт	4,9	5,2	4,4	4,4	0,9
Поставки на внутренний рынок	24,5	224,7	445,4	872,2	27,4
Доля импорта в поставках	84%	100%	100%	100%	-

Многие бывшие станкостроительные заводы переключались на ремонт техники. Уровень использования среднегодовой производственной мощности предприятий станкостроения составлял в 2012 г. всего 10%. 9 Огромный парк оборудования этих заводов был предельно изношен и в условиях отсутствия заказов не подлежал обновлению.

Небольшое собственное производство представляет собой в основном крупноузловую сборку станков западных марок, поставляемых на экспорт.

Как показал анализ внутреннего и внешних рынков, в целом российское станкостроение неконкурентоспособно, утратило производственные компетенции [Попов и др., 2014, с. 13].

В этих условиях возродить компетенции станкостроения бизнесу и государству можно лишь по ограниченному числу продуктов и предприятий.

Например, по мнению первого зам. министра Минпромторга Глеба Никитина, ключевым направлением импортозамещения в станкопроме являются многокоординатная обработка, ультрапрецизионное оборудование, тяжелые станки, металлообрабатывающий инструмент. Президент «Станкоинструмента» Георгий Самодуров называет ряд предприятий, где компетенции станкостроения еще сохранились. Например, в области тяжелого станкостроения – это новосибирский «Тяжстанкогидропресс», Краснодарский, Ульяновский, Рязанский станкостроительные заводы, Ивановский завод тяжелого станкостроения. В прецизионном

станкостроении – это Владимирский станкостроительный завод, компании «Саста», «Стан-Самара» и ряд других [Попов и др., 2014, с. 13].

Заключение

Рассмотренные выше критические точки импортозамещения, даже если к ним присовокупить импортозамещение в ТЭК и ОПК [Фальцман, 2014], далеко не исчерпывают всех возможных его сфер.

Чрезвычайно актуальным для России является импортозамещение лекарственных средств, на приобретение которых расходуется около 11 млрд долл. США, вычислительных машин (около 6 млрд долл.), аппаратуры связи (свыше 7 млрд долл.), медицинской техники (свыше 4 млрд долл.), бытовой электроники.

Однако в производстве этих продуктов промышленности накоплено большое отставание. Поэтому импортозамещение здесь возможно лишь по некоторым продуктам, в то время как по отдельным товарам будет преобладать импорт на внутренний рынок.

В случае успешной реализации точки импортозамещения трансформируются в точки экономического роста. Условием успешной реализации является концентрация ограниченных средств бизнеса и государства на тех точках импортозамещения, где компетенции еще сохранились.

Структурный маневр ресурсами допустим в основном в части их приростов, т.к. изъять ресурсы неоткуда. Между тем, российская экономика вступила в полосу низких приростов производства и инвестиционных ресурсов. Вследствие санкций закрыт доступ на рынки дешевого западного капитала. Усиливается отток капитала из России.

В этих условиях, как никогда ранее, необходимо сбалансировать приоритеты, программы и проекты с возможностями их финансирования бизнесом и государством. Концентрация инвестиций, ресурсов сырья и человеческого капитала на ограниченном числе критических точек импортозамещения способна диверсифицировать развитие страны.

Государство систематически улучшает внутренние условия для деятельности российского бизнеса, что признано мировым сообществом. Но при этом приоритетные точки импортозамещения для своей реализации, вероятно, нуждаются в дополнительной специальной институциональной поддержке, в особом статусе.

В российской экономике есть множество отстаиваний, которые прикрывают импорт. Исследование критических точек импортозамещения показало, что возможности замещения импорта отечественной продукцией в разных сферах экономической деятельности существенно отличаются. Базируясь на анализе критических точек импортозамещения, государство может обосновать приоритеты промышленной политики, сбалансировав их с ограниченными ресурсами. Объективность сделанного выбора должен подтвердить бизнес своим добровольным участием в частно-государственном партнерстве.

ИСТОЧНИКИ:

1. Брагинский О.Б. [Современное состояние и перспективы развития нефтегазохимической промышленности России](#) // Нефть, газ и бизнес. — 2012. — № 11. — С. 3–7.
2. Галлямова Ю. [Транспортному машиностроению прописали господдержку](#) // Коммерсантъ. — 2014. — № 205. — 13 ноября. — С. 11.
3. Черешнев С. [Индивидуальный подход: Беседа со старшим вице-президентом по инновационному развитию, главным инженером ОАО РЖД Валентином Гапановичем](#) // Приложение к газете «Коммерсантъ» «Железнодорожный транспорт». — 2014. — № 178. — 2 октября. — С. 19.
4. Глава 14 «Конкурентоспособность России на рынках Большой Европы и мира» // [Большая Европа. Идеи, реальность, перспективы](#): Коллективная монография / под ред. А.А. Громыко и В.П. Федорова. — М.: Весь мир, 2014. — С. 283–305.
5. [Национальная экономика: обеспечение продовольственной безопасности в условиях интеграции и глобализации](#): Коллективная монография / под науч. ред. Э.Н. Крылатых и В.З. Мазлоева. — М.: Инфра-М, 2014.
6. Панагушин В.П. [Сокращение убыточности предприятий авиационной промышленности путем реструктуризации производственных активов](#) / В.П. Панагушин, О.М. Севрюков, Н.К. Чайка [и др.] // Эффективное антикризисное управление. — 2014. — № 4 (85). — С. 64–75.
7. Попов Е., Циноева Я., Рождественская Я. [Государство встает к станку](#) // Коммерсантъ. — № 227/П. — 15 декабря. — С. 13.
8. Екимовский А. [Рынок сужается в разы, если не предложить конкурентного финансового продукта: Интервью с гендиректором ОАО "Ильюшин Финанс Ко" Александром Рубцовым](#) // Приложение к газете «Коммерсантъ» «Авиастроение». — 2013. — № 148. — 20 августа. — С. 15.
9. Рябоконов Д. [К взлету готовы](#) // Приложение к газете «Коммерсантъ» «Business Guide (Радиоэлектронные технологии)». — 2014. — № 75. — 17 декабря. — С. 6.
10. Фальцман В.К. [Импортозамещение в ТЭКи ОПК](#) // Вопросы экономики. — 2015. — № 1. — С. 116–124.