

Импортозамещение и инвестиционная политика в машиностроении

В статье анализируется процесс импортозамещения в машиностроительной отрасли в условиях зарубежных санкций. Оценивается влияние государственной политики импортозамещения на инвестиционную политику. Автор выделяет основные проблемы инвестиционной политики, рассматривая механизм государственной поддержки инвестиционного процесса.

Ключевые слова: товарная структура импорта, степень отказа от инвестиционного импорта, степень замещения импорта, зона «некомпенсируемого технологического отставания».

Напряженная геополитическая ситуация в связи с изменениями внешнеэкономической конъюнктуры усиливает вероятность рисков для устойчивого и динамичного развития российских промышленных предприятий. На фоне действующих экономических антироссийских санкций вопрос импортозамещения еще более заостряется. Российская экономика в значительной степени зависит от поставок импортного оборудования и продукции. Во многих стратегических отраслях промышленности доля потребления импорта оценивается на уровне более 80%, что создает потенциальную угрозу как для национальной безопасности, так и для конкурентоспособности российской экономики в целом. Но сложившаяся ситуация – это не только угроза, но и возможность для реализации стратегии ускоренного подъема отечественного производства во многих отраслях.

На глобальном рынке Россия выступает в качестве чистого импортера машиностроительной продукции. По данным Федеральной

таможенной службы, объем отраслевого импорта составляет \$15 млрд, тогда как экспорта – всего \$2 млрд. В 2000–2008 гг. (до кризиса) ежегодный темп прироста импорта составлял 25%. Основным торговым партнером России является Европейский союз, на долю которого приходится до 90% машиностроительного импорта.

В структуре импорта к началу 1990-х годов продукция машиностроения занимала 17%. Эта доля постоянно увеличивалась, что послужило одним из факторов сокращения отечественного производства. В последние годы отмечались следующие тенденции: в 1995–2000 гг. доля импорта машин, оборудования и транспортных средств колебалась в пределах 31–36%. После 2000 г. наблюдался устойчивый рост показателя. Своего пика (53%) он достиг в 2008 г. К 2010 г. опустился до 45%. В табл. 1 показана динамика импорта важнейших видов машиностроительной продукции в Россию.

Таблица 1

Динамика импорта важнейших видов машиностроительной продукции в РФ в 1995–2013 гг.

Вид продукции	1995	2000	2001	2011	2012	2013
Автопогрузчики, шт.	6859	7525	18641	34290	39353	38532
Станки металлорежущие, тыс. шт.	...	20,5	49,5	727	673	845
Тракторы, шт.	8250	20904	27437	90123	92723	79064
Автобусы, шт.	10861	4960	8805	16436	14780	7631
Автомобили легковые, тыс. шт.	82,5	71,7	116	1093	1082	894
Автомобили грузовые, тыс. шт.	10,1	19,2	30,5	109	121	89,1

Источник: ФТС России с учетом данных о взаимной торговле с Республикой Беларусь и Республикой Казахстан.

В товарной структуре импорта из стран дальнего зарубежья в 2014 г. на долю машин и оборудования приходилось 50,5% (в 2013 г. – 50,8%, см. табл. 2). Стоимостный объем импорта этой продукции по сравнению с 2013 г. снизился на 8,7%, в том числе для механического оборудования – на 7,6%, электрического оборудования – на 3,7%, средств наземного транспорта (кроме железнодорожного) – на 21,0%, инструментов и аппаратов оптических – на 6,5%. Физический объем ввоза легковых автомобилей сократился на 17,9%, грузовых автомобилей – на 30,7%¹.

Таблица 2

Сокращение импорта машин, оборудования и транспортных средств в РФ из стран дальнего зарубежья в 2014 г. по сравнению с 2013 г.

Страна	Объем поставок, млн \$	Темп прироста 2014 к 2013, %
Китай	26850,2	–3,3
Германия	18727,8	–16,0
Япония	9098,1	–19,4
США	8243,5	–8,8
Республика Корея	6249,6	–14,3
Италия	6168,8	–10,8
Великобритания	5061,6	–0,7
Чехия	3530,9	–8,5
Франция	3383,2	–17,1
Польша	2616,1	–14,5
Словакия	2353,2	–20,8
Турция	2049,5	–11,8
Швеция	1876,5	–18,0
Австрия	1876,4	–7,3
Нидерланды	1787,1	–4,7
Финляндия	1659,5	–7,9
Испания	1644,6	–11,2

Источник: данные ФТС России.

В товарной структуре импорта из стран СНГ в 2014 г. доля машин и оборудования составила 25,3% (в 2013 г. – 32,0%). Стоимостный объем импорта данной товарной группы по сравнению с 2013 г. сократился на 34,4%, в том числе механического оборудования – на 19,3%, электрического оборудования – на 26,7%, железнодорожного оборудования – на 65,1%, средств наземного транспорта (кроме железнодорожного) – на 37,7%. Физические объемы ввоза легковых и грузовых автомобилей снизились соответственно на 57,9 и 41,5%.

2015 год стал для России серьезным испытанием: зарубежные санкции были продолжены, курс рубля был рекордно низким, цены на нефть также не показывали ощутимого роста, резко сни-

зились показатели внешней торговли. Импорт машин, оборудования и транспортных средств за первое полугодие 2015 г. (из общего объема \$86,7 млрд) составил 44,4%.

В товарной структуре импорта в Россию из стран дальнего зарубежья в 1-м квартале 2015 г. доля машин и оборудования составила 46,9% (в 2014 г. – 48,4%). Стоимостный объем импорта ввезенной продукции снизился по сравнению с предыдущим годом на 38,6%. Причина кроется в увеличении собственного производства этой продукции в России. Заметнее всего сократился импорт средств наземного транспорта (не считая железнодорожного) – падение на 58,1%. В товарной структуре импорта из стран СНГ в 1-м квартале 2015 г. доля машин и оборудования составила 20,9% (в 2014 г. эта доля была выше – 25,5%). Стоимостный объем импорта данной товарной группы по сравнению с 2014 г. сократился на 54,9%.

В 1-м квартале 2015 г. в машиностроении степень отказа от инвестиционного импорта составляла 64%, а степень замещения импорта и перехода на отечественные аналоги – 14%. Российские промышленные предприятия массово отказывались от закупок импортных машин и оборудования по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Доля сообщений о снижении (но не о прекращении) таких закупок составила в целом по промышленности 37%. Еще 16% предприятий полностью отказались от импорта. Прежде всего, это три отрасли: пищевая, где 70% предприятий сообщили о снижении или прекращении закупок импортных машин и оборудования, машиностроительная (64%) и легкая (60%) промышленность. Аналогичные тенденции наблюдаются и в случае импортозамещения сырья: пищепром (49%), легпром (47%) и машиностроение (40%), а также производство стройматериалов (42%).

Отметим, что лишь 10% государственных предприятий в начале 2015 г. сообщили о снижении или полном отказе от закупок импортных машин (40% и ранее не пользовались импортом). Половина госсектора сохранила объемы закупок иностранного оборудования на прежнем уровне. Масштабы отказа от импорта возрастали с размером производителя: если малые предприятия (до 100 чел.) демонстрировали самые скромные результаты (26%), то средние (101–250 чел.) сообщали уже о 37% случаев отказа от импорта. В группе заводов с численностью работников свыше 500 чел. сокращение или отказ от закупок импортного оборудования выше – 50%. Впрочем, с увеличением размера предприятия растет и зависимость от импортного оборудования. Его не покупают 62% малых предприятий и только 10% крупных. В такой ситуации

крупные производители становятся основными покупателями отечественных инвестиционных товаров.

В первом квартале 2015 г. в машиностроении степень отказа от сырьевого импорта составила 40%, а степень замещения импорта и перехода на отечественные аналоги – 53%. Объемы закупки сырья, материалов и комплектующих почти не отразили кризисного снижения в начале 2015 г. по сравнению с аналогичным периодом 2014 г. Однако необходимость поддержания прежних объемов выпуска привела к тому, что российская промышленность реже отказывалась от закупок импортного сырья, чем от приобретения импортного оборудования. О снижении потребления ввозимого в страну сырья сообщили 37% предприятий против 53%, представивших сведения о снижении закупок машин и оборудования.

Необходимость поддержания прежних объемов выпуска потребовала и более существенного, чем в случае машин и оборудования, наращивания закупок отечественного сырья и материалов. В результате коэффициент замещения составляет 57%, т. е. в три с лишним раза больше, чем для машин и оборудования (17%).

Наблюдаемое в последнее время замедление темпов роста импорта в Россию является результатом экономической политики государства по поддержанию внутреннего производства. Тенденция импортозамещения носит долгосрочный характер, так как заменить импортируемые товары товарами отечественного производства не просто. Если во время кризиса 1998 г. девальвация и падение импорта усилили внутренних производителей за счет задействования ранее неиспользовавшихся мощностей, то сейчас этот ресурс ограничен.

В частности, в особенно тяжелом положении оказалось станкостроение. Производство станков упало в России с 70 тыс. штук в 1991 г. до 3 тыс. в 2012 г., т. е. более чем в 20 раз. Советское станкостроение в свое время находилось на мировом уровне: с 1984 г. по 1990 г. только в ФРГ было экспортировано 45 тыс. единиц станков и единиц кузнечно-прессового оборудования. Если вплоть до начала 1990-х гг. лидерами в станкостроении были США, СССР, ФРГ и Япония, то к 2012 г. безусловным лидером в производстве станков стал Китай, а за ним (с большим отрывом) следуют Япония, Германия, Италия, Южная Корея и Тайвань. Правда, Япония, Германия и Италия первенствуют в производстве наиболее сложных и точных машин. США опустились на 7-е место в мире, тогда как Россия – на 21-е.

Резкое сокращение станкостроительной промышленности вынудило отдельные крупнейшие машиностроительные заводы раз-

вивать станкостроение на собственной базе. После принятия программы технического перевооружения предприятий ОПК затраты на металлорежущее оборудование в России возросли с \$1,2 млрд в 2010 г. до \$1,3 млрд в 2011 г. Однако этих сумм достаточно на поставку примерно 30 тыс. единиц, причем не самого современного оборудования. Даже если считать, что парк станков в России составляет 900 тыс. единиц, при таких темпах обновления на полную модернизацию потребуется около 30 лет. Это означает, что до реального технического перевооружения нашей промышленности все еще далеко.

Итак, вывод напрашивается сам собой: основной проблемой для перехода на российские аналоги является полное отсутствие их производства в России. На втором месте – низкое качество имеющейся российской продукции, на третьем – недостаточные объемы выпуска. Для создания новых мощностей нужны инвестиции. Для отдельных видов производства важен технологический процесс, при котором импортозамещение возможно не ранее чем через три–пять лет, что составляет большие риски для инвесторов, поскольку в краткосрочной перспективе ситуация слишком неопределенная.

В настоящее время развитие машиностроения осложняется тем, что физический и моральный износ основных средств производства достиг критического уровня 65–75%. Между тем темп выбытия основных фондов 1,5–3,5% в год, а годовой темп обновления технологической базы не превышает 0,1–0,5% в год, что в два раза ниже, чем в целом по промышленности².

Удельный вес производств, соответствующих пятому технологическому укладу, составляет не более 6–8%; четвертому – около 32–34%; третьему – свыше 50%. Шестой технологический уклад, формирующийся в развитых странах, с активным применением биотехнологий, нанотехнологий, геной инженерии, мембранных и квантовых технологий, микромеханики, термоядерной энергетики, начнет развиваться в России только к 2020 г. Доля наукоемкой продукции отечественного машиностроения сегодня не превышает 2,6%, а внедрением инноваций занимается лишь 4–5% предприятий, тогда как в Германии, США, Франции, Японии – 70–80%. Производство высокотехнологичной бытовой электроники, приборостроение и станкостроение в России находятся в зоне «некомпенсируемого технологического отставания».

В то же время для национальной экономики все большую актуальность приобретают вопросы формирования основы для нового инвестиционно-технологического типа экономического развития

на базе отраслей высокотехнологичного машиностроения. В России, несмотря на длительные кризисные явления, сохранились отрасли, которые могут лечь в основу инвестиционно-технологического типа развития. В результате политики импортозамещения перед машиностроительными предприятиями стоит задача корректировки инвестиционной политики и выбора следующих основных направлений для инвестирования: новое строительство, перепрофилирование, реконструкция, модернизация, техническое перевооружение, обновление отдельных видов продукции, инновационное инвестирование в нематериальные активы.

Сегодня в структуре инвестиций по источникам поступления средств доминируют собственные источники предприятий: 79,5%, привлеченные средства составляют 20,5%, из которых только 1,3% приходится на государственное финансирование. За счет собственных средств в 2014 г. осуществляли инвестиционную деятельность 78% организаций, задействовали внешние источники финансирования – 36%. Основным источником финансового обеспечения технологического развития остаются собственные средства предприятий, достаточность которых ограничена рентабельностью действующего производства. Привлечение заемных средств также представляется проблематичным, поскольку ставки по кредитам значительно превышают рентабельность машиностроительных производств. В среднем по машиностроительной отрасли рентабельность активов составляет 4,9%, что снижает доступность для предприятий машиностроения банковских кредитов, средневзвешенные процентные ставки по которым на срок свыше одного года в 2015 г. превышали 25%.

В сложившихся условиях необходимо разрабатывать программы инвестиционной поддержки машиностроительных предприятий со стороны государства. В связи с этим рассматриваются как существующие, так и новые механизмы и меры государственной помощи.

Государственные закупки могут стать мерой содействия импортозамещению. Они призваны обеспечить начальный спрос и поддержать отечественных производителей в период выхода на конкурентоспособные объемы производства. Федеральным законом необходимо установить запреты и ограничения на закупку импортной продукции, а также преференции для отечественных производителей. То есть одновременно с мерами запретительного и ограничительного характера следует рассматривать меры стимулирующего характера.

Безусловно, государственные субсидии являются действенной мерой для активизации инвестиционного процесса. Поддерж-

ка проектов импортозамещения может осуществляться в рамках предоставления государственных субсидий на исследовательские и конструкторские работы, техническое перевооружение. Такие меры работают в различных отраслях, где субсидии предоставляются на развитие инфраструктуры, техническое перевооружение, модернизацию, на процентные ставки по кредитам и на субсидирование НИОКР в рамках инвестиционных проектов. В 2014 г. впервые ввели возвратные субсидии, когда средства предоставляются на компенсацию затрат на НИОКР в рамках инвестиционного проекта. Результатом по этому проекту являются конкретные индикаторы и показатели по промышленному производству. Если исполнитель не достигает промышленного выпуска, то субсидия или возвращается обратно государству, или накладываются штрафные санкции за недостижение результата. Государственная поддержка максимально приближена к конкретному результату на реальном рынке с конкретными показателями. В начале 2015 г. Минпромторг также разработал механизм компенсации процентных ставок по кредитам на реализацию комплексных инвестиционных проектов. В настоящее время в перечень включены 14 одобренных проектов. До 1 декабря 2015 г. действовала программа субсидирования по лизинговым платежам, которая распространялась на новые транспортные средства всех категорий (легковые, легкие коммерческие и грузовые автомобили, автобусы), произведенные в 2015 г. Для приобретения автомобиля со скидкой необходимо заключить договор лизинга сроком от одного года с авансовым платежом не менее 10%, но не более 50% от стоимости транспортного средства. Размер скидки не может превышать 500 тыс. руб. на один предмет лизинга и 10 млн руб. на одного лизингополучателя. Благодаря новой программе Минпромторг рассчитывал дополнительно продать в 2015 г. 16 тыс. автомобилей, включая 10 тыс. легковых, 5,4 тыс. грузовых и 600 автобусов. Из федерального бюджета до конца 2015 г. на программу было выделено 2,5 млрд руб.³

При разработке стратегии импортозамещения следует шире использовать зарубежный опыт. Наиболее успешная мировая практика свидетельствует о том, что импортозамещение прежде всего опирается на частную инициативу, гибко поддерживаемую государством. Частный бизнес учит национальную специфику, если увидит реальные перемены в регулировании и в работе системы стимулов.

Многие вопросы импортозамещения лежат в плоскости регулирования рынков. Необходимо максимально совершенствовать законодательную базу, чтобы быстро и эффективно обеспечить

доступ промышленности к инструментам поддержки. Принятый Госдумой Федеральный закон «О промышленной политике в Российской Федерации»⁴ заложил основу для применения новых инструментов реализации промышленной политики, в том числе в рамках содействия импортозамещению.

Одним из таких инструментов является специальный инвестиционный контракт. Он заключается между РФ в лице уполномоченного органа и инвестором, принимающим на себя обязательства по созданию или освоению производства промышленной продукции на территории страны. Контракт заключается сроком на 10 лет и предусматривает различные льготы: по налогам и сборам, по арендным платежам за пользование государственным имуществом, льготные тарифы на товары, работы, услуги, подлежащие регулируемому ценообразованию. Это могут быть и иные льготы и преференции, которые включены в действующее законодательство. Такой механизм позволяет учитывать отраслевую специфику и применять меры государственной поддержки с учетом особенностей конкретных товарных групп в разных отраслях промышленности. Специальные инвестиционные контракты планируется использовать в рамках проектов по локализации производств, а также при создании и развитии инфраструктуры.

В качестве другого важного инвестиционного механизма содействия импортозамещению может рассматриваться Фонд развития промышленности, создаваемый в соответствии с поручением председателя правительства. Он предусматривает использование механизма возвратного финансирования по сниженным ставкам при реализации инвестиционных проектов субъектами среднего бизнеса. В федеральном бюджете на 2014–2017 гг. запланировано порядка 19 млрд руб.

Большая роль в содействии импортозамещению отводится индустриальным паркам. Впервые принята отдельная подпрограмма в рамках государственной программы по развитию промышленности и ее конкурентоспособности – «Индустриальные парки». В нее заложен механизм предоставления субсидий на инфраструктуру при создании индустриального парка в том или ином субъекте Российской Федерации. Эта мера обеспечивает создание удобных площадок для реализации проектов промышленных производств.

Таким образом, проводимая политика импортозамещения в России стала фактором, влияющим на изменение характера формирования и реализации инвестиционной политики в машиностроении. Но необходим пересмотр основных направлений и условий инвестирования, связанных с модернизацией процесса производ-

ства и созданием высокотехнологичной конкурентной продукции. При недостатке собственных средств у машиностроительных предприятий в качестве основного инструмента активизации инвестиционной деятельности необходимо разрабатывать механизмы их инвестиционной поддержки со стороны государства.

Примечания

- ¹ Данные Федеральной таможенной службы. [Электронный ресурс] URL: http://www.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=13858&Itemid=2095 (дата обращения: 05.10.2015).
- ² Данные Росстата. М., 2015. [Электронный ресурс] URL: http://www.gks.ru/free_doc/doc_2015/rus15.pdf (дата обращения: 27.08.2016).
- ³ Данные Минпромторга России. [Электронный ресурс] URL: http://minpromtorg.gov.ru/activities/state_programs/list (дата обращения: 27.08.2016).
- ⁴ Федеральный закон от 31 декабря 2014 г. № 488-ФЗ «О промышленной политике в Российской Федерации». [Электронный ресурс] URL: <https://rg.ru/2015/01/12/promyshlennost-dok.html> (дата обращения: 07.09.2016).