

ПРОЕКТИРОВАНИЕ, ЭКСПЛУАТАЦИЯ, СЕРВИСНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕМОНТ ЛЕСНЫХ МАШИН

.....

УДК 339.5.012.435+338.2

Н.В. Хорошун¹, Е.В. Россоха², М.Т. Насковец²

¹СП ЗАО «МАЗ-МАН»

²Белорусский государственный технологический университет

ПОДХОДЫ К РЕШЕНИЮ ПРОБЛЕМЫ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ ПРИ ПРОИЗВОДСТВЕ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И ИХ ДООБОРУДОВАНИЯ

Для Республики Беларусь машиностроение является одним из основных направлений, определяющих развитие социально-экономической системы страны. Его технологический уровень диктует ценовые и качественные параметры продукции предприятий промышленности и смежных отраслей, обеспечивает их конкурентоспособность на внутреннем и на внешних рынках. Машиностроительный комплекс Беларуси включает производство электрооборудования, машин и оборудования, вычислительной, электронной и оптической аппаратуры, а также транспортных средств и оборудования.

Современные инновационные процессы в машиностроении Беларуси базируются на технологиях высших укладов и применении новейших материалов, которые формируют технологический базис конкурентоспособности продукции машиностроения. Производственный потенциал машиностроения Республики Беларусь характеризуется высококвалифицированными кадрами и развитой инфраструктурой логистики поставок комплектующих и продаж произведенной продукции.

По данным Белорусского национального статистического комитета, более 15% всего объема промышленного производства Республики Беларусь обеспечивают 243 крупных и средних предприятий машиностроения. Наиболее известными именами белорусского транспортного машиностроения являются «Амкодор», «БелАЗ», «Белджи», «Гомсельмаш», «МАЗ», «МАЗМАН», «ММВЗ», «МТЗ» и др.

На долю машиностроения в 2021 году приходилось более 17% обрабатывающей промышленности республики. В 2021 году на машиностроительных заводах трудилось 189,4 тыс. человек или 4,4% от всех занятых в экономике Беларуси. За 2021 год в Беларуси произведено продукции машиностроения на общую сумму 23,7 млрд. рублей,

в сопоставимых ценах эта цифра на 13,7% больше чем в 2020 году. По отдельным ее видам зафиксирован рост выпуска по сравнению с предыдущим годом.

Инвестиции в основной капитал в отрасль машиностроения за январь-июнь 2022 г. составили 445,4 млн. рублей, или почти 11% от объема инвестиций в промышленный комплекс страны. Более 60% продукции белорусского машиностроения реализуется за рубежом.

В настоящее время одной из основных тенденций, обуславливающих развитие отечественного машиностроения, является импортозамещение комплектующих и технологического оборудования. Практическая работа в этом направлении началась с момента начала становления белорусской государственности. Принимая во внимание турбулентность геополитической обстановки в мире и тенденция введения против Беларуси экономических и иных санкций со стороны стран западного блока и США, Правительством Республики Беларусь было принято и реализовано ряд госпрограмм по импортозамещению, в том числе и в машиностроении.

Предусматривается усиление политики рационального импортозамещения с учетом выпуска новых высокотехнологичных и экспорториентированных товаров, в том числе в рамках ЕАЭС, и максимальной локализации производства.

Реализация политики рационального импортозамещения и обеспечение внутренних потребностей страны будут осуществляться посредством:

- 1) ежегодного формирования отраслевых и региональных планов мероприятий по производству импортозамещающей продукции с упором на отечественные компетенции в традиционных отраслях и создание высокотехнологичных производств в различных сферах экономики;
- 2) принятия мер по защите внутреннего рынка с разработкой и утверждением соответствующих мероприятий;
- 3) вовлечения малого и среднего бизнеса в кооперационные цепочки при производстве товаров (узлов, комплектующих) крупными предприятиями, в том числе путем проведения бирж субконтрактов и доведения доли малого и среднего бизнеса в производстве импортозамещающей продукции в каждом регионе до 50 процентов;
- 4) развития (создания) совместных производственных мощностей на территориях государств – членов ЕАЭС, нацеленных на замещение импорта из третьих стран.

В этой связи высокая доля импортной составляющей в отечественной продукции машиностроения создает реальные риски для устойчивого развития отраслей машиностроения, являющегося главным фактором социально – экономического развития Республики Беларусь, и заставляет рассматривать импортозамещение в качестве приоритетной задачи.

Однако следует отметить, что единого понимания термина «импортозамещение» не существует ввиду появления данного экономического термина сравнительно недавно.

Импортозамещение – замещение импорта товарами, произведенными внутри страны [1]. Для замещения импорта национальными товарами могут быть использованы протекционистские методы регулирования [2]: тарифные и нетарифные. Импортозамещение характеризует также тенденцию городского свободного рыночного хозяйства к замещению ввозимых в город товаров, товарами произведенными в городе. Эта идея была выдвинута Джейн Джекобс [3].

Стадию проведения экономической политики импортозамещения в 50-70 гг. XX века прошли большинство из новых индустриальных стран – группа развивающихся стран, в которых за последние десятилетия произошёл качественный скачок социально-экономических показателей. Экономика этих стран за короткий срок совершила переход от отсталой, типичной для развивающихся стран, к высокоразвитой.

Пользуясь терминологией, предложенной проф. В.Я. Кершенбаумом [3], следует отделять «оперативное импортозамещение» краткосрочный вынужденный процесс замены комплектующих и оборудования в случае прекращения поставок – от «стратегического импортозамещения» – долгосрочного процесса, конечным итогом которого должен стать качественный рост отраслевого машиностроения, в том числе его выход на зарубежные рынки машиностроительной продукции.

Разница в подходах проявляется в том, что машиностроению заинтересованы в основном в оперативном импортозамещении, при этом руководствуются принципом «решения проблем по мере их возникновения»: если проблем с поставками не возникает, то зачастую никакой практической работы по импортозамещению не проводится, а имеет место надежда, что санкции закончатся и все вернется. Не последнюю роль здесь играет и некоторая предубежденность руководителей по отношению к отечественным производителям комплектующих и оборудования.

Это заставляет говорить о необходимости разработки эффективных мер стимулирования машиностроения к участию в программах импортозамещения.

Проблема импортозамещения должна рассматриваться как вопрос экономической безопасности соответствующих отраслей народного хозяйства, и практическая работа в этом направлении должна выстраиваться в зависимости от возникающих рисков; при том, что, как было отмечено выше, практика применения санкций достаточно противоречива.

Нужно отметить, что организация производства некоторых комплектующих и оборудования для машиностроения (редкого, специфического, узкоспециализированного), в рамках программ импортозамещения может не оправдать себя с экономической точки зрения. Мировая практика свидетельствует, что производством данных комплектующих и оборудования часто занимаются всего несколько производителей, поставляя свою продукцию по всему миру, и имея, таким образом, достаточный объем рынка для обеспечения рентабельности производства.

Вариант организации производства такого оборудования в Республике Беларусь может быть сопряжен со следующим:

- недостаточностью объема рынка ЕАЭС для обеспечения рентабельности производства и продаж;
- неконкурентоспособностью продукции на рынках в силу отсутствия опыта производства, налаженной системы продаж на внешних рынках;
- отсутствие или общий низкий технологический уровень большинства предприятий – претендентов на освоение данного производства.

В связи с этим импортозамещение должно сводиться не к отказу от импорта комплектующих, оборудования, сырья, а к анализу технологических уязвимостей, созданию и восстановлению научно-технического и технологического потенциала для оперативной организации производства машиностроительной продукции с приемлемыми сроками и качеством, разумной ценой в случае возникновения проблем с поставками. Такой подход позволяет объединить оперативное и стратегическое импортозамещение, что созвучно идее дальнего стратегического импортозамещения.

Что касается предприятий машиностроительного комплекса, то для них приоритетным является участие именно в программах стратегического импортозамещения, которое они зачастую трактуют как максимальный отказ от импорта в пользу закупок у отечественных произ-

водителей. При этом зачастую предлагают продукцию невысокого качества, но с широкой рекламной кампанией об успешном импортозамещении. И здесь уместно отметить, что опыт реализации программ импортозамещения в различных странах мира позволяет сделать общий вывод: импортозамещение возможно только при ведущей и координирующей роли государства, грамотном применении мер налоговой, кредитной, таможенной политики, мер технического регулирования.

В целях устранения проблем при создании новой техники и технологий необходимо:

во-первых, единый государственный орган для координации программ импортозамещения, а также совершенствования отраслевого технического регулирования, так как основу современного протекционизма формируют нетарифные барьеры в торговле;

во-вторых, создание или адаптация институтов развития, поскольку существующие, создавались под конкретные задачи, с которыми импортозамещение не всегда коррелируется (например, создаваемая продукция не всегда отвечает критериям инновационности);

в-третьих, необходим специальный экономический режим реализации программ по стратегическому импортозамещению в форме субсидирования ставок по кредитам, проектного финансирования или иных мер.

Отдельно следует указать о необходимости постепенного повышения роли отечественных проектных организаций в модернизации отечественного машиностроения, что невозможно без их количественного и качественного роста, приобретения и восстановления важных технико-технологических компетенций. Во многих подотраслях машиностроительного комплекса необходим запуск процесса консолидации проектировщиков. Без этого велика вероятность того, что рынок стран ЕАЭС может быть надолго оккупирован китайскими компаниями, которые займут нишу западных.

Литература

1. Кротова М.В. Некоторые методологические вопросы влияния финансово-экономических санкций на нефтегазовый комплекс России//Научный журнал Российского газового общества. 2015. №2– 3. С. 65–74.
2. Шмаль Г.И. Импортонезависимость НГК. Возможна ли?// Управление качеством в нефтегазовом комплексе, 2015/ №4. С. 9–12.
3. Кершенбаум В.Я. НГК – архипелаг импортозамещения. М.: «Национальный институт нефти и газа». 2015, 340 с.