

*Мырзабаева Р.М.*

**ПРОМЫШЛЕННАЯ ПОЛИТИКА И ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ**

*R.M. Myrzabaeva*

**INDUSTRIAL POLICY AND IMPORT SUBSTITUTION**

УДК: 338.5:631/12

*В статье рассматриваются такая отрасль экономики, как промышленная политика, ее направления, а также понятие об импортозамещении.*

*The article deals with this sector of the economy as industrial policy, its direction, as well as the concept of import substitution.*

Промышленная политика в реальной практике всегда принимает вид структурной политики – ограниченные бюджетные средства и государственную поддержку необходимо направить в те отрасли хозяйства, которые в долгосрочной перспективе обеспечат достижение стратегических целей (максимальный прирост национального богатства, устойчивый рост благосостояния населения и т.д.), в некоторых случаях, за счет депрессивных отраслей, развитием которых можно пожертвовать в пользу отраслей, находящихся на начальной фазе жизненного цикла.

В связи с этим, одним из ключевых вопросов в рамках разработки промышленной политики является выбор и обоснование приоритетов промышленного развития. В соответствии с базовыми принципами и общими целями социально-экономического развития можно разделить выбор приоритетов в широком и узком смысле. Выбор приоритетов в широком смысле заключается в определении общего направления развития экономической системы, модели реализации промышленной политики. Критериями выбора в данном случае выступают господствующая в обществе идеология и характер конкурентных преимуществ страны в мировом хозяйстве. Анализ опыта реализации промышленной политики в развитых и развивающихся странах позволяет выделить следующие базовые модели, выступающие в качестве вектора промышленного развития: экспортно-ориентированная, импортозамещающая и инновационно-ориентированная модели.

Импортозамещающая промышленная политика предполагает обеспечение внутреннего рынка страны преимущественно на основе развития национального производства, часто с использованием высокого (в том числе, запретительного) уровня протекционистской защиты – лицензий, импортных тарифов, квот, а также других инструментов. Основным ограничением для политики импортозамещения, как правило, является внутренний платежеспособный спрос. В том случае, когда темпы роста внутреннего рынка отстают от динамики общемировой конъюнктуры, политика импортозамещения может нега-

тивно влиять на конкурентоспособность импортозамещающих производств, в частности, и страны в целом.

Политика стимулирования экспорта в развивающихся странах, как правило, являлась лишь фазой торговой политики и осуществлялась на различных стадиях индустриализации, обычно после стадии импортозамещения.

В последние годы ключевыми направлениями промышленной политики стали меры по увеличению инвестиций в основные средства, НИОКР, и человеческий капитал (образование и повышение квалификации), что определяет инновационно-ориентированную модель промышленной политики.

Как показывает практика (опыт Южной Кореи, Японии, Китая), модели промышленной политики не являются взаимоисключающими и могут эффективно сочетаться для достижения целей сбалансированного экономического развития. При этом успех в долгосрочном периоде определяет не ставка на ту или иную модель, а комплексный подход к разработке долгосрочной стратегии развития, основанной на понимании страновых конкурентных преимуществ, на экономически обоснованном определении приоритетов развития, на формировании центров ответственности за реализацию этой стратегии и на разработке четких правил поведения экономических субъектов, при обеспечении макроэкономической стабильности.

Политика по приоритетному развитию тех сфер производства, что традиционно существуют в Казахстане и которые могли бы попытаться конкурировать с импортом на внутреннем рынке, была провозглашена в 2001 году. Отечественная перерабатывающая промышленность отнеслась к этому с энтузиазмом, увидев в идее импортозамещения проявление давно ожидаемого патронирования со стороны государства.

Но ожидания тогда в большой степени не оправдались. Нельзя сказать, что все акции по поддержке своего производства носили характер PR-кампаний, но многие из них были именно такими. Не раз местными властями проводились совещания по импортозамещению, где одни компании (часто - иностранные инвесторы) подписывали протоколы о намерении приобрести у других, казахстанских, те или иные товары и услуги на крупные суммы. После этого пресса сообщала об успехах политики импортозамещения, называя озвученные суммы протоколов. Но мало известным оставался факт, что как правило из этих "протокольных" намерений реализуется

обычно 50-60%. Соответственно и эффект для казахстанских компаний-производителей был "половинчатым".

Другим способом показать заботу о выполнении государственной задачи развития импортозамещения стали рапорты крупных отечественных компаний, работающих в сырьевом секторе, о росте заказов у казахстанских же заводов. Одна заметная компания, работающая в энергетической сфере, заявляет о закупках на внутреннем рынке на несколько десятков миллиардов тенге. Но «в тени» остается факт, что у иностранных производителей оборудования продолжает закупаться во много больших объемах. При чем зачастую именно того, что делают или могут делать и наши заводы.

В целом спустя несколько лет после провозглашения «курса» на импортозамещение итоги оказались не слишком уж грандиозными. Тем более, что трудно определить, чем вызван тот или иной контракт в перерабатывающей сфере: претворением государством своей программы импортозамещения или активной работой самого завода с потенциальными клиентами, у которых благодаря росту мировых цен на нефть появились «лишние» деньги. Зато можно вспомнить, что вопреки многим громким заявлениям, программы импортозамещения как таковой, то есть в виде специального перспективного правительственного документа, до сих пор не существует.

В последний год эта тема вообще стала звучать реже. Ее вытеснили дискуссии по поводу вступления в ВТО. А членство в Организации и какие-либо специальные меры по поддержке своих производителей не совместимы. Какое-то время казалось, что идея импортозамещения вообще тихо «спущена на тормозах». Очевидно, очень нестабильная ситуация на мировых рынках сырья и опасения казахстанских бизнесменов из перерабатывающих отраслей вступления в ВТО заставили правительство вспомнить об импортозамещении. Это дает повод обратиться к причинам, сдерживающим развитие отечественного перерабатывающего сектора. В первую очередь, наверное, нефтегазового машиностроения, так как именно ему, по логике, предстоит быть «локомотивом» в этом вопросе. Причин здесь очень много, но есть пласт проблем, важных и при том мало известных.

Казахстанские заводы, производящие оборудование для нефте-, газо- и иных добывающих компаний большую часть сырья должны завозить из-за рубежа, не имея преимуществ не платить таможенные пошлины. Первый серьезный «минус» для конкуренции по цене с импортом. Второй: транспортные расходы по доставке сырья и комплектующих в цене конечной продукции традиционно у нас очень велики из-за удаленности Казахстана от стран-производителей. С учетом только этих факторов казахстанские заводы, производящие оборудование проигрывают иностранным конкурентам 30-35% цены. Еще одну проблему так охарактеризовал один из экспертов в области машиностроения:

- Надо помнить, что мы 10 лет не занимались модернизацией производства, и из-за этого дешевизна нашей рабочей силы не компенсирует низкий уровень эффективности труда на наших заводах.

Конечно, у иностранных нефтедобывающих компаний в такой ситуации есть веский аргумент не обращать серьезного внимания на попытки Казахстана "продвинуть" своих производителей на этот сверхперспективный рынок, исчисляемый миллиардами долларов.

Что же можно сделать? Очевидно, что исправить контракты с западными компаниями в части закупки оборудования правительство не может. Но также очевидна и необходимость неких «каникул» для наших заводов по уплате НДС, таможенных пошлин. Может быть, можно изыскать какие-то взаимные меры с железной дорогой по снижению транспортных расходов. Или попытаться найти формы взаимодействия по снижению себестоимости продукции с энергетиками. Ведь и они, и железнодорожники заинтересованы чтобы сегодня наше машиностроение поднялось: иначе завтра, когда их оборудование окончательно износится, им придется закупать его на Западе в три дороже.

Резюмируя можно сказать, что направлений для приложения государственной мысли в проблеме импортозамещения очень много. И цена здесь вполне приличная: контракты на миллионы долларов, оживление производств с тысячами рабочих мест, рост независимости экономики от внешнеэкономической конъюнктуры.

Рецензент: д.э.н., профессор, член-корр. НАН КР Мусакожоев Ш.