



ВАЛЕРИЙ ГРИБАНОВ,
РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE
«ЭКОНОМИКА РЕГИОНА»

ПОД ПАЛЬМОЙ

Кризис шагает по стране. Магазины освобождают помещения, офисные центры пустеют — идут сокращения.

Однако, например, строители пока упорно стоят на своем, убеждая всех, что цены на жилье падать не будут. Пока такие заявления больше похожи на шаманство — как удастся удержать цены, не очень понятно. Ведь ипотека сократилась, платежеспособный спрос упал, строящегося жилья в прошлом году на волне ажиотажного спроса было продано значительно больше, чем обычно способен «переварить» рынок. А значит, рассчитывать на сбережения населения тоже не стоит — эти сбережения изрядно «подоила» весенняя и декабрьская паника, когда покупатели были готовы вкладывать во что угодно свои стремительно обесценивающиеся деньги.

Однако прогнозы о том, что цены останутся на прежнем уровне и, может, даже несколько вырастут — в пределах инфляции, — нереальными назвать нельзя. Цена на нефть последние недели снова демонстрирует положительную динамику, и если рост продолжится, в страну снова хлынет живительный поток нефтедолларов. Мрачные пророчества о том, что экономику страны ждет чуть ли не десятилетняя стагнация, можно будет с чистым сердцем назвать параноидальным бредом.

По сути, ситуация, когда жизнь 145-миллионной страны зависит от одного-единственного показателя — цены на нефть, — чем-то напоминает старинный анекдот. Приехала делегация на тропический остров. Спрашивают у аборигенов: «Чем вы тут питаетесь?» «Да вот, — отвечают, — пальмы. На них кокосы. Ветер дует, кокосы падают, мы их и едим». «А если ветра нет?» «Тогда у нас голод». Для нашей страны цена на нефть стала тем самым «ветром». Она непредсказуема, но только от нее зависит, будем ли мы «голодать». Двадцать с лишним лет высокопоставленные чиновники твердят, что экономике нужно диверсифицировать. Но как только цена за баррель достигает \$80, все благополучно про это забывают. И получается, что единственным шансом действительно заняться диверсификацией экономики станет для нас долговременный нефтяной «штиль». Но так хочется, чтобы это было все-таки не прямо сейчас. И стучим мы в бубен: еще чуть-чуть пусть побудут высокие цены. Еще пару лет. Или десятилетие...

КОЛОНКА РЕДАКТОРА

МАШИННЫЕ ПЕРСПЕКТИВЫ НЕОБХОДИМОСТЬ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ В МАШИНОСТРОЕНИИ, ТРАНСЛИРУЕМАЯ ФЕДЕРАЛЬНЫМ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ, НА ПЕРВЫЙ ВЗГЛЯД ОТКРЫВАЕТ ВОЗМОЖНОСТИ ПЕРЕД РОССИЙСКИМИ ПРОИЗВОДИТЕЛЯМИ КОМПЛЕКТУЮЩИХ. ВПРОЧЕМ, В НЕКОТОРЫХ СЕГМЕНТАХ УРОВЕНЬ ИМПОРТА ДОСТИГАЕТ 80% И АЛЬТЕРНАТИВЫ СРЕДИ РОССИЙСКИХ ПОСТАВЩИКОВ НИ ПО ЦЕНЕ, НИ ПО КАЧЕСТВУ ПРОДУКЦИИ НЕТ, КОНСТАТИРУЮТ УЧАСТНИКИ РЫНКА И ПРИЗЫВАЮТ ОБЪЕКТИВНО СМОТРЕТЬ НА ПЕРСПЕКТИВЫ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ.

КРИСТИНА НАУМОВА

Сложная геополитическая обстановка заставляет российскую экономику взять курс на импортозамещение. Особенно остро вопрос стоит в тяжелом машиностроении, где уровень импорта крайне высок.

ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ

Партнер ЕУ Георгий Бабилашвили полагает, что на фоне геополитической обстановки не все сегменты машиностроения будут развиваться одинаково. Там, где изначально были сильны позиции российских поставщиков, например в энергетическом машиностроении, курс на импортозамещение, возможно, позволит снизить конкурентное давление, говорит эксперт. В свою очередь, там, где иностранные поставщики уже были сильны, например в станкостроении, возврат к российским поставщикам, возможно, будет проходить медленно: иностранное оборудование имело большой технологический задел, развитие технологий потребует инвестиций и времени.

«Если санкции продлятся недолго, то эффект, скорее всего, будет небольшой, так как разработка новых продуктов в машиностроении занимает долгое время и в „короткое“ окно можно не успеть создать новый продукт и существенно закрепиться на рынке. Но значительно более важно то, что в условиях экономического замедления спрос на продукцию машиностроения в целом будет под давлением», — говорит господин Бабилашвили.

Сложности могут возникнуть с высокотехнологичными комплектующими, например, в авионике, производстве двигателей. «Чтобы развить собственные технологии, наладить производство и изменить конструкции основного оборудования, нужно время. Там, где поставки исторически шли из-за рубежа, но сами комплектующие не сложные, замена на локальный контент не должна быть проблемой», — рассуждает Георгий Бабилашвили.

Клиенты управляющего партнера юридической фирмы Borenus Андрея Гусева и их бизнес-партнеры также отмечают, что производить в России возможно далеко не все. «Самое высокотехнологичное производить не получится, так как отсутствуют необходимые технологии, знания и опыт. В результате импортозамещения в реальной жизни в конечном изделии уровень импортных компонентов может снизиться с 70, скажем, до 55%, что все равно будет означать, что изделие более чем наполовину состоит из импорта», — рассуждают участники отрасли на условиях анонимности.

Единственное исключение, по мнению клиентов господина Гусева и их контрагентов, — оборонная промышленность, где уровень импорта не был высоким исторически. В результате предпринимаемых в настоящее время усилий в оборонке понятие импорта может исчезнуть вообще, полагают собеседники издания.

Объявленная государственная политика, которая должна стимулировать импортозамещение в области машиностроения,

неизбежна в сложившейся внешнеполитической ситуации, отмечает председатель совета директоров Кировского завода и управляющий партнер юрфирмы «Дювернуа Лигал» Егор Носков. «Однако вопрос в том, принесет ли она хоть какие-то серьезные плоды в краткосрочной перспективе. Российская тяжелая промышленность за последние 25 лет пришла в не самое конкурентоспособное состояние и без такого фактора, как текущий кризис. Этому сектору нужно было либо создать условия для развития в рамках свободной рыночной экономики, например, налоговыми инструментами или политикой протекционизма в целом. Ни того, ни другого сделано не было. Теперь же, в условиях надвигающегося серьезного кризиса и существующей ставки рефинансирования, многие промпредприятия могут просто не дожить до обещанных госзаказов. Кроме того, было бы очень легкомысленно думать, что российская промышленность сможет быстро обеспечить заказчиков сложной машиностроительной продукцией — база для таких производств создается десятилетиями. К сожалению, на деле, вероятно, произойдет не импортозамещение российской продукцией, а замещение импорта из стран, присоединившихся к санкциям, импортом из Азии, в первую очередь из Китая, что никак не поможет оставшимся отечественным машиностроителям», — говорит собеседник издания.

ПЕРЕСТРАХОВКА ИМПОРТЕРОВ

Производителей продукции тяжелого машиностроения санкции и контрсанкции практически не затронули, отмечают эксперты. Однако все индивидуально. «На практике многое зависит от страны компании-импортера. Например, компании из США, Великобритании и Норвегии склонны занимать более жесткую позицию и зачастую отказываются от контрактов и поставок, несмотря на то, что формально санкционное законодательство их в правах не ограничивает. Более мягкую позицию (которая выражается в том, что санкции толкуются буквально и формально) занимают игроки из Германии, Франции, Италии и Финляндии», — рассказывают клиенты господина Гусева на условиях анонимности.

Старший консультант практики «Промышленность» консалтинговой группы «НЭО Центр» Алексей Павлюк подчеркивает, что напрямую санкции не были направлены на отечественное машиностроение, но общие экономические последствия санкций негативно отразились на отрасли. → 18



АЛЕКСАНДР КОРЯКОВ

ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ ПРОДУКЦИИ ТЯЖЕЛОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ САНКЦИИ И КОНТРСАНКЦИИ ПРАКТИЧЕСКИ НЕ ЗАТРУНУЛИ

ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ