

Импортозамещение: не допустить кампанейщины

Э.Ш. ВЕСЕЛОВА, корр. «ЭКО», Новосибирск

В статье проанализирован опыт импортозамещения и локализации иностранных производств, накопленный в России с 1998 г.

Ключевые слова: импортозамещение, локализация, автопром, сельское хозяйство

Курс на импортозамещение

Политический кризис 2014 г., связанный с событиями на Украине и ставший причиной введения экономических санкций Евросоюза и США против России, активизировал процесс импортозамещения в РФ. В срочном порядке разрабатываются федеральные, отраслевые и региональные программы импортозамещения, принимаются «контрсанкции», ограничивающие ввоз продовольствия из некоторых стран и госзакупки импортных товаров. Однако скорость принятия административных решений и практика их воплощения в жизнь внушают опасения, что реальный шанс на подъем экономики за счет импортозамещения может обернуться очередной кампанейщиной. Между тем имеющийся в России успешный опыт реализации комплексных программ импортозамещения и локализации показывает, что ощутимых результатов можно добиться только ценой многолетних вдумчивых и целенаправленных усилий.

Идея не нова

Впервые широко и громко об импортозамещении в России заговорили после финансового кризиса и девальвации рубля в 1998 г., ставших шоковыми событиями для экономики. Тогда за четыре месяца – с августа по декабрь 1998 г. – курс национальной валюты упал с 6 до 21 руб. за доллар, что вызвало резкое сокращение импорта (с 92 млрд долл. в 1997 г. до 53 млрд долл. по итогам 1999 г.). И это стало одним из важнейших факторов «возрождения» российской экономики, еще сохранившей на тот

момент резервы экстенсивного роста за счет незагруженных мощностей в обрабатывающих производствах.

В отраслевом разрезе рост объемов отечественного промышленного производства в 1998–2004 гг. представлен в таблице 1. Данные свидетельствуют, что эти показатели росли активнее всего в 1999–2000 гг., пока фактор обесценивания национальной валюты был еще достаточно силен. Неравномерность динамики в различных отраслях объясняется, с одной стороны, разной чувствительностью тех или иных групп товаров к изменениям цен (условиям торговли) и реальных доходов населения, с другой – разными возможностями отечественных производителей по расширению и модернизации производства¹.

**Динамика производства по отраслям в 1998–2004 гг.,
% к предыдущему году**

Отрасль	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Вся промышленность	94,8	111	111,9	104,9	103,7	107	106,1
Электроэнергетика	97,7	98,8	102,3	101,6	99,3	101	100,3
Топливная	97,4	102,5	104,9	106,1	107	109,3	107,1
Черная металлургия	92,4	116,8	115,7	99,8	103	108,9	105
Цветная металлургия	95,7	110,1	115,2	104,9	106	106,2	103,6
Химия и нефтехимия	94,3	123,5	114,9	104,9	100,7	104,6	107,4
Машиностроение и металлообработка	91,4	117,4	119,9	107,1	101,9	109,2	111,7
Лесная, деревообрабатывающая и целлюлозно-бумажная	100,4	117,8	113,1	102,6	102,4	101,5	103
Промышленность стройматериалов	93,7	110,2	113,1	105,5	103	106,4	105,3
Легкая	89,7	112,3	120,9	105	96,6	97,7	92,5
Пищевая	100,8	103,6	114,4	108,4	106,5	105,1	104

Источник: Росстат, ФБК. URL: <http://www.politjournal.ru/index.php?action=Articles&dirid=36&tek=4090&issue=117> (дата обращения: 06.02.2015).

В дальнейшем, по мере укрепления национальной валюты, возросшая в цене отечественная продукция становилась все менее конкурентоспособной по соотношению «цена – качество». Однако отдельные предприятия смогли использовать представившийся в 1998–2000 гг. шанс для упрочения своего

¹ Трофимов Г. Механизмы импортозамещения на уровне отраслей. – М.: Институт финансовых исследований, 2002.

положения: модернизировали производство и повысили его эффективность, наладили новые экономические связи.

Импортозамещение стало менее интенсивным, зато более планомерным, оно поддерживалось на уровне государственной политики. Соответствующие разделы появились практически во всех отраслевых программах развития, от АПК до машиностроения. А в отдельных отраслях были реализованы даже комплексные программы, сопровождаемые системной государственной поддержкой – от повышения импортных пошлин и целевого субсидирования инвестпроектов до принятия новых стандартов и введения специальных норм для иностранных инвесторов.

В качестве хрестоматийного примера успешного импортозамещения часто приводится развитие птицеводческой отрасли, сумевшей за 10 лет избавить россиян от знаменитых «ножек Буша». По данным «Росптицесоюза», уровень самообеспеченности страны мясом птицы в 2013 г. составил 89%, а пищевыми яйцами – 94%. В 2014 г., при объеме потребления мяса птицы около 4,3 млн т, мы произвели около 4 млн т, планы на 2015 г. – 4,2 млн. С такой динамикой к 2017 г. России импорт мяса птицы будет не нужен².

Это, конечно, не освобождает отрасль от проблем. Так, из-за неравномерности размещения производственных мощностей в некоторых регионах Сибири и Дальнего Востока самообеспеченность мясом птицы и пищевыми яйцами не достигает даже 50%³. Низкий уровень рентабельности птицефабрик не позволяет им развиваться без государственной поддержки. Хочется верить, что со временем эти недостатки будут преодолены.

В более высокотехнологичных и капиталоемких отраслях тоже есть достижения в части избавления от импортозависимости.

Так, в постсоветские годы в России практически с нуля было налажено производство электропоездов (в СССР электропоезда выпускались только рижским вагоностроительным заводом), дизель-поездов (до 1997 г. закупались рижские и венгерские), пассажирских электровозов и вагонов, включая международные

² Фальцман В. К. Продовольственная импортнезависимость России // ЭКО. – 2015. – № 2. – С.127–140.

³ URL: <http://linestorg.ru/news/rossijskoe-pticevodstvo-gotovo-k-importo-zameshheniyu/> (дата обращения: 10.02.2015) .

класса RIC (последние никогда не разрабатывались и не производились в СССР)⁴.

В рамках федеральной программы импортозамещения в электроэнергетике в 2012–2014 гг. было реализовано несколько крупных проектов по локализации производства силового оборудования и компонентов. Так, в 2012 г. в Воронеже запущен завод ООО «Сименс Трансформаторы», выпускающий силовые и тяговые трансформаторы по немецкой технологии. В начале 2013 г. в г. Артеме Приморского края южнокорейская компания Hyundai Heavy Industries открыла завод «Хендэ Электросистемы» по производству комплектных распределительных устройств (КРУЭ). В конце 2014 г. под Санкт-Петербургом начат выпуск силовых трансформаторов и автотрансформаторов ООО «Силовые машины – Тошиба. Высоковольтные трансформаторы» – по лицензии японской компании. Российские производители тоже осваивают новую номенклатуру продукции мирового уровня, востребованной ОАО «ФСК ЕЭС»⁵.

Растущий внутренний спрос стимулирует развитие и тяжелой индустрии. Освоение компаниями «Евраз» и «Мечел» современной технологии производства длинномерных рельсов для высокоскоростных магистралей избавило ОАО «РЖД» от необходимости импортировать такие рельсы из Японии⁶. В 2013 г. в России запущено два крупных предприятия по производству полипропилена: ГК «Титан» в Омске и «Тобольск-Полимер» в Тюменской области. Их выход на проектную мощность позволит не только полностью обеспечить растущие потребности внутреннего рынка, но и поставлять полипропилен на экспорт (для примера: в 2012 г. производство полипропилена в России составило свыше 660 тыс. т, при этом спрос превысил 880 тыс. т)⁷.

Автопром: история успеха

Один из самых удачных примеров реализации активной промышленной политики государства демонстрирует автомобилестроение.

⁴ URL: <http://sdelanounas.ru/blogs/32815/> (дата обращения: 09.02.2015).

⁵ URL: <http://energy-polis.ru/specproekt/2475-importozameschenie-fsk-ees-razrabatyvaet-programmu-importozameschenie-na-2015-2020-gody.html> (дата обращения: 10.02.2015).

⁶ URL: <http://www.vedomosti.ru/companies/news/2633518/rossijskaya-zakalka> (дата обращения: 10.02.2015).

⁷ URL: <http://www.sdelanounas.ru/blogs/42127/> (дата обращения: 10.02.2015).

Последовательные и активные действия по локализации на территории России производства мировых автоконцернов полностью изменили лицо отечественного автопрома.

Хотя сборочные производства стали появляться в России еще на границе 1990–2000-х гг., режим промышленной сборки спровоцировал настоящий инвестиционный бум в отрасли.

Впервые в России он был введен в 2006 г. («промсборка-1»). В его рамках автопроизводители получали право ввозить автокомпоненты по льготным таможенным ставкам (0–5% против 30% на импорт готовых иномарок) в обмен на обязательство в течение семи лет создать мощности по сварке, окраске кузова и сборке в объёме не менее 25 тыс. автомобилей в год и сократить перечень импортируемых компонентов на 30%.

В отчете Минпромторга за 2010 г. отмечалось, что результат работы режима «промсборки» с 2005 г. – создание 18 новых предприятий (как чисто иностранных, так и в партнерстве с российскими игроками). Сборочные производства в России открыли практически все крупнейшие мировые автопроизводители: Toyota, General Motors, Volkswagen, Renault-Nissan, Ford, PSA Peugeot-Citroen, Mitsubishi, Hyundai-Kia и другие.

А уже в феврале 2011 г. вышли новые правила работы иностранных автопроизводителей в России («промсборка-2»), которые обязывали автоконцерны в течение семи лет (до 2018 г.) расширить производственные мощности до 300–350 тыс. автомобилей в год, поднять уровень локализации до 60% и инвестировать в НИОКР. Отвёрточная сборка, согласно новым правилам, ограничивалась 5% от общего объёма производства и не могла длиться более двух лет. При этом контрольные цифры относились ко всему модельному ряду, то есть автопроизводители сами решали, какой уровень локализации установить для каждой конкретной модели, и какие именно компоненты закупать или производить в России.

«Мы подняли планку объемов производства для “гостевых” автосборщиков до таких величин, чтобы образовалась некая “критическая масса” и начали срабатывать законы экономики – поставщикам стало бы выгоднее не через три границы везти в страну компоненты, а инвестировать в их изготовление на месте и встраиваться в технологическую цепь местного автопрома», – рассказывал директор Департамента автопрома

Минпромторга РФ А. Рахманов в 2011 г.⁸ По его словам, оценив потенциальный рынок сбыта, «народ потянулся»: вскоре после введения нового регламента в Минпромторг поступило более 400 заявок почти от 200 компаний-производителей компонентов, а за полгода было подписано около 320 таких договоров.

Параллельно с производством Россия стимулировала внутренний спрос на автомобили при помощи мер таможенного регулирования и поддержки утилизации старых автомобилей.

Так, по данным агентства «Автостат», в первом полугодии 2009 г. в результате установления заградительных пошлин ввоз подержанных иномарок старше пяти лет в Россию сократился на 97% – до 10000 единиц. В те годы ходили также слухи о постепенном вытеснении праворульных автомобилей с российских дорог – из-за ограничений ГИБДД при перерегистрации права собственности на них, но до этого дело не дошло.

Программа утилизации старых автомобилей впервые была реализована в России в 2010–2012 гг. В ее рамках граждане могли сдать свои автомобили старше 2000 г. выпуска сертифицированным дилерам и получить скидку в 50 тыс. руб. на покупку нового российской сборки.

На реализацию программы из федерального бюджета было выделено в общей сложности 15 млрд руб. за два года. По данным Минпрома, только в 2010 г. было выдано 408,4 тыс. свидетельств об утилизации, продано 394,7 тыс. новых авто (преимущественно марок «Лада» и «Рено»). Продажи отечественных легковых автомобилей по итогам года выросли на 30%, объемы производства составили 1,2 млн единиц (101,4% к 2009 г.)⁹.

На данный момент в России действует новая программа утилизации автомобилей, принятая в 2014 г. Теперь под нее попадают не только легковые, но и грузовые автомобили, а также автобусы. Появилась возможность участвовать в программе и коммерческим организациям. Размер предоставляемых по программе скидок варьирует от 40 до 350 тыс. руб., в зависимости от класса приобретаемого автомобиля¹⁰.

⁸ URL: http://www.zr.ru/content/articles/365768-import_ne_saset_budet_mestnaja_nachinka/ (дата обращения: 08.02.2015) .

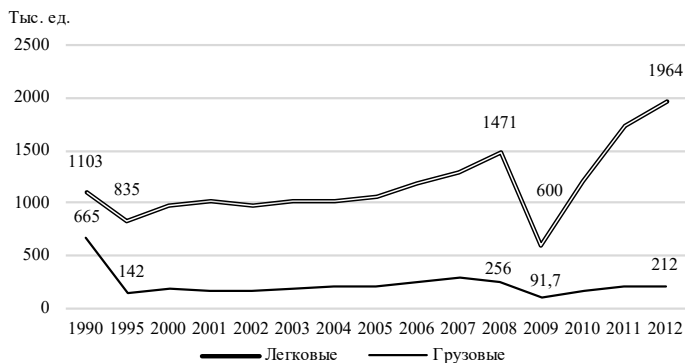
⁹ URL: <http://federalbook.ru/files/FS/Soderjanie/FS-25/VI/Rahmanov.pdf> (дата обращения: 10.02.2015) .

¹⁰ URL: <http://utilizaciya-auto.ru> (дата обращения: 08.02.2015) .

Немало способствует увеличению рынка сбыта российских автомобилей и создание единого Таможенного союза. В 2010 г. странами Таможенного союза были впервые унифицированы ввозные пошлины на новые и подержанные автомобили. Уже со следующего года начались продажи на едином таможенном пространстве продукции российских автопроизводителей.

«Поддержка внутреннего производства привела к тому, что легковые автомобили, сделанные в России, по объему превзошли докризисный уровень, а импорт при этом достиг лишь 50% от того, что было на пике перед кризисом, – отмечает заведующий лабораторией исследования проблем инфляции и экономического роста ГУ-ВШЭ В. Бессонов в интервью журналу «Эксперт»¹¹. – В стоимостном выражении развитие автопрома сократило импорт примерно на 20 млрд долл. за год».

Динамика производства легковых и грузовых автомобилей представлена на рисунке 1. По данным Минпромторга, в 2013 г. Россия выпустила всего 2,192 млн единиц автомобильной техники (легковые автомобили, LCV, грузовики, автобусы), из которых около 1,3 млн – это иномарки российской сборки.



Источник: Росстат.

Рис. 1. Динамика производства автомобилей в России в 1990–2012 гг., тыс. ед.

¹¹ URL: <http://expert.ru/2012/03/13/importozameschenie-v-tsifrah/> (дата обращения: 02.02.2015) .

Автомобильная отрасль России тоже не свободна от проблем: наши автопроизводители до сих пор не предъявили миру конкурентоспособную модель автомобиля собственной разработки, а государство продолжает направлять бюджетные средства на поддержку внутреннего рынка. Но сегодня отечественный автопром создает порядка 1% ВВП, обеспечивая около 350 тыс. рабочих мест непосредственно в компаниях-производителях автомобилей и комплектующих и около 1 млн – в зависимых и дилерских компаниях. Причем это высокопроизводительные рабочие места, а автомобили, особенно выпускаемые с участием зарубежных инвесторов, полностью соответствуют мировым стандартам качества.

В стране развиваются несколько крупных автомобильных кластеров: в Поволжье (Набережные Челны, Тольятти, Самара, Нижний Новгород, Ижевск, Ульяновск), в Ленинградской области (пять автозаводов в Петербурге и Всеволожске, более 10 крупных производителей автокомпонентов), в Калининградской и Калужской областях.

Кроме того, нужно учитывать мультипликативный эффект: автопром развивается в тесной кооперации с предприятиями электротехнической, металлургической, химической, электронной, легкой и других отраслей, которые под влиянием растущего спроса со стороны автопроизводителей проводят модернизацию, развивают свои технологии. По оценке Минпрома, в смежных отраслях автопром обеспечивает около 4,5 млн рабочих мест.

В 2014 г. в связи с ростом курса валюты и падением реальных доходов населения, заметно сократился спрос на новые автомобили. По предварительным данным агентства «Автостат», продажи новых легковых автомобилей упали на 11% (до 2,3 млн единиц), легких коммерческих (LCV) – на 18% (до 135 тыс. машин), суммарный объем продаж грузовиков (CV+HCV) сократился почти на 23% (до 85,5 тыс. единиц).

Помимо уже упомянутой программы утилизации, одной из мер, призванных поддержать отечественный автопром, является запрет с июля 2014 г. на государственные и муниципальные закупки автотранспорта, произведенного за пределами стран Таможенного союза.

«Эта мера окажет существенную поддержку нашим автопроизводителям в 2015 г., потому что основные конкурсы

на закупку проводятся в начале года. Это не только федеральные ведомства, субъекты, муниципалитеты, мы также рассчитываем, что в рамках ФЗ-223, который регламентирует закупки, государственные компании также будут активно закупать автотранспорт, произведенный в РФ», – заявил министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров. По его словам, эти меры должны стимулировать продажи «минимум 100 тысяч автомобилей разных типов в год»¹².

Поспешность не нужна

Планомерная, последовательная политика импортозамещения, реализуемая правительством России в последние годы, в 2014 г. под влиянием политических событий оказалась несколько скользящей и грозит утратить эффективность. Намечившееся еще 2–3 года назад ухудшение взаимоотношений с Украиной – одним из крупных поставщиков в РФ продовольствия и комплектующих для ОПК, побудило российские власти акцентировать внимание на замещении именно украинских товаров. Только за 9 месяцев 2014 г. экспорт с Украины в страны Таможенного союза упал на 30%.

В частности, Россия сократила импорт стальных труб, железнодорожных вагонов, компонентов для авиационной и ракетной техники, наладив их производство на своей территории. А в мае 2014 г. глава Минпромторга РФ Д. Мантуров отчитался, что Минпромторг определил альтернативных поставщиков по оставшейся номенклатуре украинских товаров и комплектующих: их могут выпускать производители из стран Таможенного союза и ЕврАзЭС.

Дальнейшее охлаждение отношений с Украиной и мировым сообществом активизировало разговоры вокруг импортозамещения, в котором российские лидеры увидели реальный шанс восстановления национальной экономики.

Выступая на Петербургском экономическом форуме в мае 2014 г., Президент РФ В.В. Путин призвал «в короткие сроки проанализировать возможности конкурентного импортозамещения в промышленности и сельском хозяйстве и уже к осени

¹² URL: <http://www.autostat.ru/news/view/18650/> (дата обращения: 09.02.2015).

определить, какие товары для государственных и муниципальных нужд будут закупаться исключительно или преимущественно у российских производителей, а также у компаний государств – членов Таможенного союза»¹³. При этом он пообещал поддержать предприятия, участвующие в импортозамещении, дополнительными мерами господдержки, включая создание специального фонда развития отечественной промышленности.

Чтобы подчеркнуть серьезность намерений и подстегнуть «инициативу снизу», Правительство РФ начало планомерно ограничивать рынок для импортных товаров: в июле 2014 г. вышло постановление № 656, запрещающее государственные и муниципальные закупки различных видов техники иностранного производства, включая легковые и грузовые автомобили, микроавтобусы, дорожно-коммунальную и спецтехнику, в августе 2014 г. постановлением № 791 запрещены госзакупки ряда импортных товаров легкой промышленности (от меховых изделий и спецодежды до ткани, кожи и подошвенной резины), в феврале 2015 г. постановление № 102 установило ограничения при закупках для государственных и муниципальных нужд лекарств и медицинской техники (при условии наличия не менее двух заявок на поставку аналогичной российской продукции). На продовольственном рынке дошло даже до тотального запрета импорта из США, ЕС, Канады, Австралии и Японии (так называемые «контрсанкции»)¹⁴.

Министерства и ведомства, госкорпорации и региональные правительства наперегонки бросились составлять собственные программы импортозамещения. На момент написания этой статьи о формировании таких программ уже отчитались Минсельхоз РФ (оценив ее стоимость в 636 млрд руб.)¹⁵, ОАО «Газпром», ОАО «Роснефть», ОАО «ФСК ЕЭС»¹⁶, некоторые российские регионы, включая Республику Бурятия¹⁷.

¹³ URL: <http://kremlin.ru/news/21080> (дата обращения: 08.02.2015) .

¹⁴ Полный список продуктов, запрещённых к ввозу в Россию из США, ЕС, Норвегии, Канады и Австралии. URL: <http://russian.rt.com/article/44295> (дата обращения: 10.02.2015) .

¹⁵ URL: <http://top.rbc.ru/economics/24/08/2014/944642.shtml> (дата обращения: 08.02.2015) .

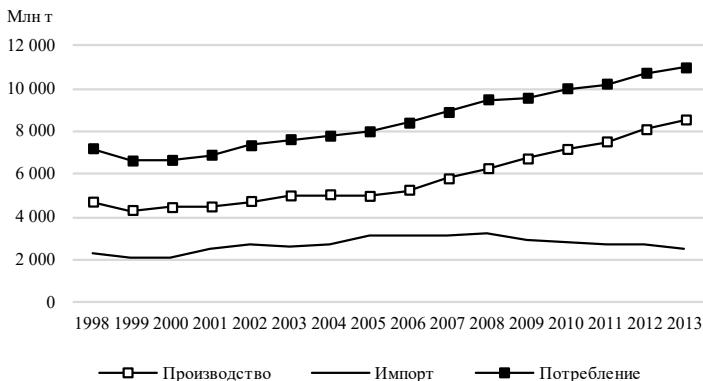
¹⁶ URL: http://www.fsk-ees.ru/about/import_substitution/ (дата обращения: 09.02.2015) .

¹⁷ URL: <http://www.dairynews.ru/news/buryatiya-razrabotala-programmu-importozameshcheni.html> (дата обращения: 10.02.2015) .

Именно эта поспешность внушает серьезные опасения, что вместо планомерной системной работы по стимулированию национальной экономики, снижению роли ресурсодобывающих отраслей и ослаблению зависимости от поставок импортных товаров мы можем получить очередную кампанейщину.

На продовольственном рынке рост курса доллара, ограничения импорта и паника, приведшая к росту спроса, уже вызвали рост цен на 20,7% (в январе 2015 г. по отношению к январю 2014 г.). По сообщениям СМИ, в начале февраля вице-премьер А. Дворкович даже заявил, что Правительство РФ обсуждает ограничение торговой наценки на социально значимые товары и возможности расширения полномочий ФАС при реализации закона о торговле¹⁸.

Между тем многие российские переработчики жалуются на невозможность пробиться к прилавкам магазинов со своей продукцией: европейские товары на наших прилавках уступили место латиноамериканским или азиатским, только и всего (рис. 2).



Источник: URL: <http://newsruss.ru/> (дата обращения: 06.02.2015).

Рис. 2. Производство, импорт и потребление мясопродуктов в России в 1998–2013 гг., млн т

«Наши аграрии, в отличие от крестьян Египта или Бразилии, пока не почувствовали эффекта от сокращения импорта в Россию

¹⁸ URL: <http://ria.ru/society/20150209/1046614809.html> (дата обращения: 08.02.2015) .

продовольственных товаров, – сетовал председатель алтайского краевого заксобрания Иван Лоор на заседании Координационного совета по АПК Межрегиональной ассоциации «Сибирское соглашение» в октябре 2014 г. – Когда вышел указ Президента по контрамерам, мы ожидали, что к нам выстроятся в очередь, но сегодня на складах переработчиков Алтайского края скопилось 4,2 тыс. т сыра, 3 тыс. т масла, около 4 тыс. т сухого молока¹⁹. Насколько я понял – причина низкой востребованности нашей продукции – контрабанда, квотирование, что-то еще. В этом направлении надо принимать меры!»

Другой пример слабой проработки вопроса импортозамещения продовольствия – импорт-экспорт сельди. По данным руководителя аналитического центра «Росрыболовства» Т. Мутулова, сегодня львиная доля сельди, выловленной российскими рыбаками в Тихом океане, идет не на российские прилавки, а на экспорт. За январь-август Россия экспортировала 191 тыс. т сельди при общем объеме улова в 205 тыс. т. По мнению Т. Мутулова, это происходит потому, что оформление экспортных поставок идет проще и быстрее, чем процедура продажи на внутренний рынок. К тому же с 1 сентября 2014 г. в рамках договоренностей по ВТО пошлины на экспорт рыбной продукции снижены с 5% до 3,75%²⁰.

Не меньше недоразумений возникает и на рынках промышленной продукции. С одной стороны, по словам заместителя губернатора Новосибирской области С. Семки, впервые в новейшей истории руководителям отдельных предприятий обещают предоставить средства на подготовку производства определенной номенклатуры. «Раньше такой диалог происходил только в вертикально-интегрированных структурах, сегодня к нему подключили частные независимые предприятия», – с удовлетворением отметил С. Семка.

С другой стороны, известны случаи, когда руководителей предприятий, реализующих программу модернизации производства, порой вынуждают искать российские аналоги зарубежным станкам под угрозой лишения господдержки, а иногда – и покупать у сомнительных поставщиков никому не известные станки,

¹⁹ По состоянию на 18 октября 2014 г.

²⁰ URL: <http://www.vestifinance.ru/articles/34648> (дата обращения: 08.02.2015) .

не имеющие репутации на рынке, только потому что они «сделаны в России» (см. интервью А. Корогодского в этом же номере).

Очевидно, некоторые решения 2014 г. в плане импортозамещения принимались слишком поспешно – без должной проработки, просчета последствий, увязки с ситуацией на внешних и внутреннем рынках, необходимых межведомственных согласований. Не исключено, что для успешного замещения по каждой группе товаров может потребоваться свой набор мероприятий, сопровождаемый принципиально новыми механизмами господдержки – от доступа к дешевым инвестиционным ресурсам (под 3–4% годовых) и проектного финансирования новых производств до стандартизации и эффективной кадровой политики. За два-три года такие проблемы не решаются.

В высокотехнологичных отраслях, как свидетельствует весь предыдущий опыт, даже локализация уже отработанных технологий требует нескольких лет системной, целенаправленной работы. Мы же, если верить риторике государственных лидеров, намерены не просто заимствовать зарубежный опыт, замещая уже освоенные и выведенные на рынок иностранные товары и технологии, но намерены преодолеть свое технологическое отставание и перестроить структуру экономики.

В этих обстоятельствах принципиально важно определиться с приоритетами импортозамещения и сконцентрировать имеющиеся ресурсы на наиболее перспективных направлениях, разработав по каждому из них систему эффективных мер законодательного, финансового, организационного и кадрового обеспечения реиндустриализации. Соответствующий опыт у нас уже есть – и успешный, и не очень. Важно только правильно им воспользоваться, чтобы в очередной раз не получилось «как всегда».