

УДК 338.45:621(470)

URL: <http://hdl.handle.net/11435/2261>

Как цитировать статью: Карсунцева О. В. Российское машиностроение: курс на импортозамещение // Актуальные проблемы экономики и права. 2016. № 1. С. 48–61.

О. В. КАРСУНЦЕВА¹

¹ Самарский государственный технический университет, г. Самара, Россия

РОССИЙСКОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ: КУРС НА ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ

Цель: выявление особенностей и приоритетных направлений повышения эффективности использования и развития производственного потенциала отечественных предприятий машиностроения в рамках реализации программы по импортозамещению в промышленности РФ.

Методы: междисциплинарный характер проблемы повышения уровня использования производственного потенциала машиностроительного производства предопределил применение методологического инструментария, включающего в себя общенаучные методы и приемы – как эмпирические (наблюдение, описание, измерение), так и теоретические (анализ, синтез, индукция, дедукция, формализация, моделирование, обобщение, системный подход, вероятностные методы).

Результаты: на основе проведенного анализа статистических данных о состоянии производственного потенциала машиностроительного комплекса РФ автором установлено, что в российской экономике присутствуют необходимые условия и возможности для решения проблемы комплексной модернизации и обеспечения темпов опережающего развития предприятий отечественного машиностроения. Обосновано, что фундаментом для реализации этих целей должна стать эффективная (комплексная) государственная программа импортозамещения, соответствующая современным условиям и способная обеспечить целостность и многоаспектность процесса трансформаций.

Научная значимость: определена система целевых приоритетов и ориентиров комплексной государственной программы импортозамещения в машиностроении на период до 2025 г., соответствующая современным условиям и способная обеспечить целостность и многоаспектность процесса трансформаций в рамках государственно-частного партнерства с целью осуществления стратегического маневра, ориентированного на переход отечественного машиностроительного комплекса в опережающем темпе на путь интенсивного развития согласно потребностям растущей экономики и национальной безопасности государства.

Практическая значимость: разработанная система практических рекомендаций может быть использована органами государственной власти при разработке программ инновационного развития машиностроительного комплекса РФ.

Ключевые слова: экономика и управление народным хозяйством; машиностроение; государственная программа, импортозамещение; программно-целевые методы; программный период; технологии; государственно-частное партнерство; инвестиции.

Введение

Смещение пропорций объемов бюджетных ассигнований и инвестиционных средств в сторону сырьевого сектора экономики привело к замедлению темпов роста обрабатывающей промышленности в целом и отечественного машиностроения в частности. Неустойчивое финансовое состояние предприятий машиностроительного комплекса является следствием распада материально-технической базы, разрыва межотраслевых и межхозяйственных связей, что свидетельствует об отсутствии адекватного хозяйственного механизма, эффективных методов и инструментов государственного регулирования.

С учетом необходимости усиления государственного внимания к поддержке наиболее значимых видов экономической деятельности с точки зрения их социально-экономического и бюджетного вклада в экономику целесообразно в качестве приоритетной сферы государственного регулирования как на федеральном, так и региональном уровне рассматривать именно машиностроительный комплекс. В этой связи следует отметить, что сравнительно недавно произошло изменение курса государственной промышленной политики со смещением его на принципиально новые позиции: на подготовку и проведение стратегических и структурных преобразований в различных областях

машиностроительного комплекса РФ, что позволило повысить уровень его инвестиционной привлекательности в последние годы¹. Это мнение подтверждается динамикой реальных инвестиций (в том числе иностранных компаний) в российское машиностроение (рис. 1)².

Решение системной проблемы активизации процессов импортозамещения, а следовательно, обеспечение опережающего развития российского машиностроения невозможны без формирования системы эффективных стратегических механизмов, позволяющих с помощью качественной диагностики и проектирования компонентов процесса устойчивого развития, а также внедрения обоснованных стратегических рекомендаций создать благоприятную среду для устойчивого бескризисного функционирования машиностроительных предприятий. Есть основания полагать³, что в российской экономике присутствуют

необходимые условия и возможности для решения проблемы комплексной модернизации и обеспечения темпов опережающего развития отрасли⁴. Фундаментом для реализации этих целей должна стать эффективная (комплексная) государственная программа импортозамещения, соответствующая современным условиям и способная обеспечить целостность и многоаспектность процесса трансформаций.

Формирование комплексной государственной программы импортозамещения в машиностроении обусловлено требованием времени и необходимыми условиями стратегического планирования в машиностроении, отраженными в системе реализации Концепции долгосрочного социально-экономического развития России до 2020 г., утвержденной распоряжением Правительства РФ № 1662-р² от 17.11.2008, Стратегии инновационного развития РФ на период до 2020 г., утвержденной

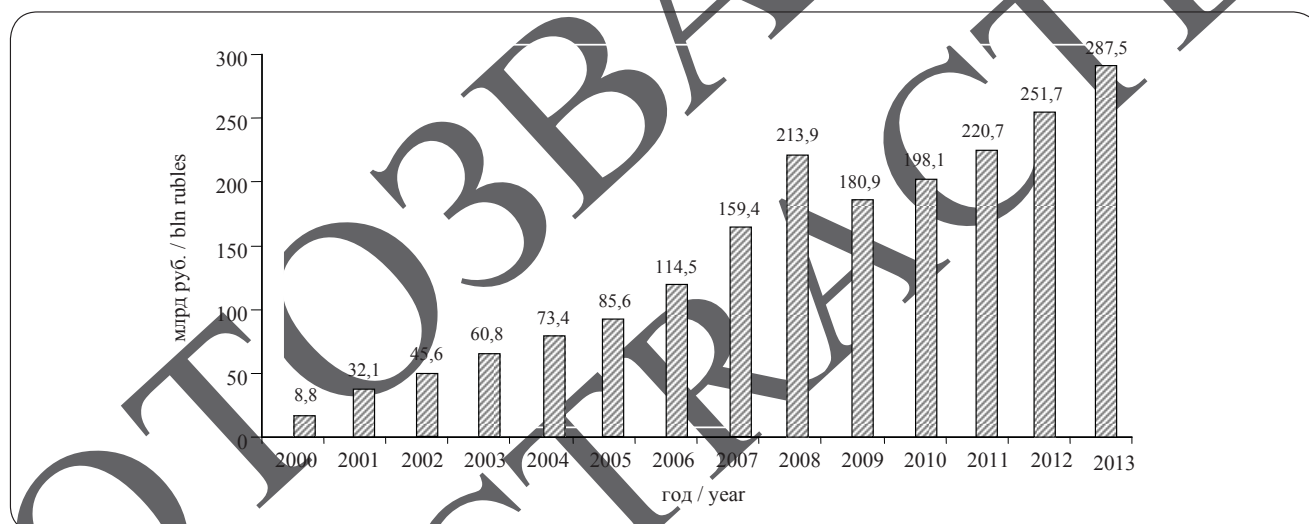


Рис. 1. Динамика инвестиций в основной капитал машиностроения РФ, млрд руб.
(в фактически действующих ценах)*

* Составлено автором по данным Федеральной службы государственной статистики. URL: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/economydevelopment/ (дата обращения: 14.03.15).

Fig. 1. Dynamics of investment into the capital assets of the Russian machine-building, bln rubles (in actual prices)*

* Compiled by the author by the data of Federal Agency of State Statistics, available at: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/economydevelopment/ (accessed date: 14.03.15).

¹ Путин В. В. Послание Президента Федеральному Собранию // Вестник Российской нации. 2015. Т. 1. № 1–1 (39). С. 8–16.

² Росстат. Центральная база статистических данных. URL: <http://www.gks.ru/db/scripts/Cbsd/DBInet.cgi#1> (дата обращения: 12.01.16).

³ Путин В. В. Послание Президента Федеральному Собранию // Вестник Российской нации. 2015. Т. 1. № 1–1 (39). С. 8–16.

⁴ Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года: распоряжение Правительства РФ № 1662-р от 17.11.2008.

распоряжением Правительства РФ № 2227-р⁵ от 08.12.2011 и Государственной программе РФ «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности на период до 2020 года»⁶. Основной упор в разработке программы должен быть сделан на максимальном учете новых тенденций в развитии мирового машиностроения, выражающихся, к примеру, в появлении новых производственных технологий и других вызовов времени.

Результаты исследования

Машиностроительный комплекс должен стать объектом государственной поддержки в совокупности всех видов экономической деятельности, входящих в него. Однако по причине отсутствия в настоящее время возможности финансовой поддержки абсолютно всех подотраслей комплекса целесообразно выбрать только приоритетные направления, учитывая роль и значение того или иного промышленного сектора в обеспечении инновационного развития экономики страны [1]. В связи с этим выделим сферы машиностроительного производства по мере убывания конкурентоспособности и наукоемкости производимой продукции [2]:

1. Производства, использующие поколение технологий, близких к пятому технологическому укладу: авиационная и ракетно-космическая промышленность, атомное машиностроение, электроника и микроэлектроника, наукоемкое приборостроение, промышленность средств связи и телекоммуникаций, а также прочие сферы промышленного производства, предопределяющие на современном этапе темпы развития высоких технологий. Преимущественно эти производства относятся к категории экспортно-ориентированных и требуют повышенного внимания и различных форм поддержки со стороны государства (например, реализации государственной научно-технической политики, государственных целевых программ развития, создания государственных инновационных центров и свободных экономических зон, льготной налоговой, кредитной политики и др.).

2. Производства, использующие технологии четвертого технологического уклада:

а) имеющие высокий производственный потенциал для перспективного развития и совершенствования основных результатов производственно-хозяйственной деятельности в рамках существующего уклада. В отечественном машиностроении к таким производствам традиционно относятся энергетическое, нефтехимическое машиностроение, автомобилестроение, судостроение, железнодорожное машиностроение, станкостроение, приборостроение и другие сферы промышленного производства. Здесь государственная поддержка может заключаться в использовании рычагов финансово-экономического и институционального регулирования и зависеть от выбранных приоритетов научно-технического развития.

б) уже сформировавшиеся сферы отечественного промышленного производства, ориентированные на импортозамещение: строительное-дорожное и коммунальное машиностроение, сельскохозяйственное машиностроение, машиностроение для легкой, пищевой промышленности, торговли и т. д. В зависимости от состояния рыночной конъюнктуры государственная поддержка этих производств может быть направлена на индивидуальное совершенствование сугубо улучшающего порядка (повышение качества продукции, развитие системы продвижения товаров на рынки и пр.) и не требовать масштабных капитальных вложений, а также политики чрезвычайного государственного вмешательства [2].

3. Производства, использующие технологии четвертого технологического уклада, выпускающие преимущественно несложную продукцию, которая имеет стабильный спрос на рынке.

Для обеспечения стратегического маневра в области развития российского машиностроения необходимы комплексная модернизация материально-технической базы и опережающее развитие производств, отнесенных к первым двум уровням по важности и приоритетности государственной поддержки. Обосновать целесообразность такого выбора можно тем, что скорость распространения новых технологических укладов во всех сферах экономики, а следовательно, создание и реализация возможностей производства современного ресурсосберегающего высокопроизводительного оборудования зависят непосредственно от уровня развития и интенсификации наукоемких и высокотехнологичных производств [3, 4].

⁵ Стратегия инновационного развития Российской Федерации на период до 2020 г.: утв. распоряжением Правительства РФ № 2227-р от 08.12.2011.

⁶ Об утверждении Государственной программы РФ «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности на период до 2020 г.»: Постановление Правительства РФ № 328 от 15.04.2014. URL: <http://base.garant.ru/70643464> (дата обращения: 16.07.15).

В направлении разработки стратегии развития машиностроения РФ уже предприняты определенные действия. Начиная с 2008 г. были разработаны и реализуются в настоящее время ряд стратегий развития отдельных направлений машиностроительного производства, в том числе авиационного, судостроительного, автомобильного, электронной промышленности, энергомашиностроения, транспортного, сельскохозяйственного, строительно-дорожного и коммунального машиностроения. Однако, несмотря на предпринятые попытки в этом направлении, говорить о существовании в России государственного комплексного стратегического подхода к модернизации машиностроения пока не приходится. Во-первых, некоторые из упомянутых документов рассчитаны только на период до 2015 г., во-вторых, они не в полной мере соответствуют принципу системности из-за недостаточной согласованности как между собой, так и с общегосударственными задачами перспективного социально-экономического развития. В табл. 1 отражены фактически достигнутые результаты реализации целевых сценариев развития отечественного машиностроения [2].

Анализ промежуточных показателей табл. 1 свидетельствует о низкой эффективности уже разработанных и принятых к реализации в настоящее время стратегий развития ключевых направлений машиностроительного производства⁷. Фактически полученные показатели значительно отстают от запланированных по всем видам экономической деятельности в машиностроении [2]. Самый большой разрыв продемонстрировали подотрасли транспортного машиностроения в 2012–2013 гг., в частности, железнодорожное и подъемно-транспортное машиностроение, судостроение, автомобилестроение, которые на протяжении предшествующих трех лет являлись главными локомотивами роста не только всего машиностроительного комплекса страны, но и обрабатывающей промышленности в целом.

Основные результаты производственно-хозяйственной деятельности машиностроительных предприятий в последние годы определялись преимущественно быстро сокращающимся внутренним спросом на инвестиционную технику как отечественного

производства, так и импортного. Именно по этой причине в 2012 г. произошло сокращение производства по таким номенклатурным позициям металлургического машиностроения, как кузнечно-прессовое, сталеплавильное оборудование, машины непрерывного литья заготовок, литейно-прокатные агрегаты, а также сельскохозяйственного машиностроения (зерноуборочные комбайны, тракторы и прочие сельскохозяйственные машины и оборудование) [5].

На фоне снижения инвестиционного спроса сохранялись темпы роста потребительского спроса на бытовую технику, электронику, легковые автомобили, что подкреплялось преимущественно потребительским кредитованием со стороны финансовых учреждений. Однако к концу 2013 г. он также начал ослабевать.

Инвестиционный спрос не активизировался и в 2013 г., следовательно, динамика производства в секторах машиностроения, отвечающих за выпуск оборудования инвестиционного назначения, продолжает ухудшаться. По прогнозам оценок [4], ожидается снижение потребительского спроса, хотя в этом случае многое будет зависеть от того, какую политику выберут банки на рынке потребительского кредитования.

В сложившихся условиях необходимо осуществление стратегического маневра, ориентированного на переход отечественной машиностроительной промышленности в опережающем темпе на путь интенсивного развития, что порождает необходимость решения всего комплекса проблем, накопившихся в законодательной, финансовой, социально-экономической, научно-технической, кадровой и других сферах [5]. При этом временной фактор будет иметь решающее значение, например в развитых странах перевооружение промышленности происходит в среднем каждые 8–10 лет [6]. В данном аспекте разработка программы модернизации российского машиностроения представляется целесообразной через формирование в рамках государственно-частного партнерства комплексной государственной программы импортозамещения в машиностроении.

Потребность в использовании программно-целевых методов определена следующими факторами:

- государственным значением проблемы обеспечения интенсивного и опережающего развития отечественного машиностроения;
- существованием острой необходимости решения рассматриваемой проблемы системными стратегическими методами в рамках единого замысла;

⁷ Промышленность России: стат. сб. / Федер. служба гос. статистики (Росстат). М., 2006; 2008; 2010; 2014

Таблица 1

Динамика плановых и фактически полученных показателей целевого развития машиностроения РФ (в млн руб.)*

Table 1. Dynamics of the actual indicators of the target development of the Russian machine building (million rubles)*

Показатель / Indicator	2010			2011			2012			2013		
	план / planned	факт / actual	отклонение, % / declination	план / planned	факт / actual	отклонение, % / declination	план / planned	факт / actual	отклонение, % / declination	план / planned	факт / actual	отклонение, % / declination
Нефтебуровое оборудование / Oil-extracting equipment												
Российский рынок / Russian market	45 088	44 987	-0,24	46 632	44 306	-4,99	47 559	49 570	4,23	48 177	50 706	5,25
Всего произведено в России / Produced in Russia	16 733	14 656	-12,41	18 291	15 104	-17,42	19 662	17 977	-8,57	20 788	18 312	-11,91
в том числе: на внутренний рынок / including for the internal market	15 644	13 699	-12,43	16 894	14 052	-16,82	17 957	16 713	-6,93	18 928	16 994	-10,22
экспорт / export	1 089	957	-12,12	1 397	1 052	-24,70	1 705	1 264	-25,87	1 860	1 318	-29,14
Импорт / Import	29 444	31 288	6,26	29 739	30 254	1,73	29 602	32 857	11,00	29 249	33 712	15,26
Доля импорта, % / Import share, %	65,3	69,5	6,43	63,8	68,3	7,05	62,2	66,3	6,59	60,7	66,5	9,56
Подъемно-транспортное оборудование / Lifting-transportation equipment												
Российский рынок / Russian market	10 800	6 462	-40,17	11 274	5 952	-47,21	11 498	6 695	-41,77	11 647	6 476	-44,40
Всего произведено в России / Produced in Russia	9 625	5 448	-43,40	10 674	5 178	-51,49	11 801	5 704	-51,67	12 588	5 877	-53,31
в том числе: на внутренний рынок / including for the internal market	5 737	1 394	-75,70	6 017	996	-83,45	6 221	1 429	-77,03	6 388	1 159	-81,86
экспорт / export	3 888	4 054	4,27	4 658	4 182	-10,22	5 580	4 275	-23,39	6 200	4 718	-23,90
Импорт / Import	5 163	5 068	-1,84	5 257	4 956	-5,73	5 277	5 266	-0,21	5 260	5 317	1,08
Доля импорта, % / Import share, %	47,4	78,4	65,40	46,6	83,3	78,76	45,9	78,6	71,24	45,2	82,1	81,63
Металлургическое оборудование / Metallurgy equipment												
Российский рынок / Russian market	73 195	68 880	-5,90	75 701	69 533	-8,15	77 205	70 203	-9,07	78 208	77 006	-1,54
Всего произведено в России / Produced in Russia	20 561	19 742	-3,98	22 545	19 178	-14,93	24 298	21 955	-9,64	22 936	21 937	-4,36
в том числе: на внутренний рынок / including for the internal market	16 350	15 722	-3,84	17 837	14 666	-17,78	18 851	16 971	-9,97	16 822	16 473	-2,07
экспорт / export	4 211	3 970	-5,72	4 708	4 512	-4,16	5 447	4 984	-8,50	6 114	5 464	-10,63
Импорт / Import	52 634	53 108	0,90	53 156	54 867	3,22	52 907	53 232	0,61	55 272	60 533	9,51
Доля импорта, % / Import share, %	71,9	77,1	7,23	70,2	78,9	12,39	68,5	75,8	10,66	70,7	78,6	11,17
Горное оборудование / Mining equipment												
Российский рынок / Russian market	17 342	15 159	-12,59	17 935	15 852	-11,61	18 291	16 004	-12,50	18 529	15 831	-14,56
Всего произведено в России / Produced in Russia	12 892	10 507	-18,50	13 547	10 982	-18,93	14 058	11 304	-19,59	14 501	11 629	-19,81
в том числе: на внутренний рынок / including for the internal market	10 870	8 719	-19,79	11 374	9 178	-19,31	11 733	9 507	-18,97	12 021	9 514	-20,86
экспорт / export	2 022	1 788	-11,57	2 174	1 804	-17,02	2 325	1 797	-22,71	2 480	2 115	-14,72
Импорт / Import	6 471	6 440	-0,48	6 562	6 674	1,71	6 558	6 497	-0,93	6 508	6 317	-2,93
Доля импорта, % / Import share, %	37,3	42,5	13,94	36,6	42,1	15,03	35,9	40,6	13,09	35,1	39,9	13,68

Продолжение табл. 1 / Continued Table 1

Показатель / Indicator	2010			2011			2012			2013		
	план / planned	факт / actual	отклонение, % / declination	план / planned	факт / actual	отклонение, % / declination	план / planned	факт / actual	отклонение, % / declination	план / planned	факт / actual	отклонение, % / declination
Сельскохозяйственная техника и оборудование / Agricultural equipment												
Российский рынок / Russian market	-	-	-	51 789	47 753	-7,79	61 663	55 388	-10,18	63 366	59 796	-5,63
Всего произведено в России / Produced in Russia	-	-	-	26 896	23 491	-12,66	32 661	19 620	-39,40	34 410	27 385	-20,42
в том числе: на внутренний рынок / including for the internal market	-	-	-	20 742	16 560	-20,16	26 281	16 762	-36,22	27 264	27 385	0,44
экспорт / export	-	-	-	6 154	6 931	12,63	6 380	3 858	-39,53	7 146	4 488	-37,20
Импорт / Import	-	-	-	31 047	31 193	0,47	35 382	39 626	11,99	36 102	36 899	2,21
Доля импорта, % / Import share, %	-	-	-	59,9	65,3	9,02	57,4	71,5	24,56	57,0	61,7	8,25
Железнодорожный подвижной состав / Railway vehicles												
Российский рынок / Russian market	177 594	177 128	-0,26	180 225	183 409	1,77	185 569	210 299	17,64	190 547	168 260	-13,95
Всего произведено в России / Produced in Russia	200 178	187 103	-6,53	212 484	216 708	1,99	220 668	254 120	15,45	253 384	191 884	-24,27
в том числе: на внутренний рынок / including for the internal market	159 329	160 188	0,54	164 381	172 153	4,73	168 799	178 679	5,95	178 071	132 970	-25,84
экспорт / export	40 849	26 915	-34,11	48 103	44 555	-7,38	51 869	75 441	45,45	70 313	58 914	-16,21
Импорт / Import	18 265	16 940	-7,25	15 844	11 256	-28,96	13 770	39 620	187,73	12 476	35 298	182,93
Доля импорта, % / Import share, %	10,3	9,5	-7,77	8,8	6,1	-30,68	8,0	18,1	126,25	6,5	21,0	223,08
Суда и плавучие средства / Ships and vessels												
Российский рынок / Russian market	647 685	611 689	-5,56	671 987	696 562	3,66	685 376	667 062	-2,67	714 312	672 996	-5,78
Всего произведено в России / Produced in Russia	680 000	657 014	-3,38	708 450	684 662	-3,36	729 390	712 310	-2,20	771 675	677 397	-12,22
в том числе: на внутренний рынок / including for the internal market	605 537	574 869	-5,06	631 632	627 157	-0,71	647 002	622 577	-3,78	678 565	611 900	-9,82
экспорт / Export	74 463	82 145	10,32	76 818	57 505	-25,14	82 388	89 733	8,92	93 110	65 497	-29,66
Импорт / Import	42 148	36 820	-12,64	40 355	69 405	71,98	38 374	44 485	15,92	35 747	61 096	70,91
Доля импорта, % / Import share, %	6,5	6,2	-4,62	6,0	10,0	66,67	5,6	6,7	19,64	5,0	9,1	82,00
Легковые автомобили, легкие коммерческие автомобили, грузовые автомобили, автобусы, автокомпоненты / Personal cars, commercial cars, lorries, buses, spare parts												
Российский рынок / Russian market	-	-	-	1 435 414	1 450 321	1,04	1 632 038	1 946 459	19,27	1 631 180	1 737 937	6,54
Всего произведено в России / Produced in Russia	-	-	-	534 118	515 234	-3,54	766 774	578 019	-24,62	815 399	546 712	-5,87
в том числе: на внутренний рынок / including for the internal market	-	-	-	453 669	460 231	1,45	676 277	472 914	-30,07	715 281	400 237	-44,04
экспорт / Export	-	-	-	80 449	55 003	-31,63	90 497	105 105	16,14	100 118	146 475	46,30
Импорт / Import	-	-	-	981 745	990 090	0,92	955 761	1 473 545	79,06	915 899	1 337 700	46,05
Доля импорта, % / Import share, %	-	-	-	68,4	68,3	-0,15	58,6	75,7	29,81	56,1	77,0	37,25

Окончание табл. 1 / The end Table 1

Показатель / Indicator	2010			2011			2012			2013		
	план / planned	факт / actual	отклонение, % / declination	план / planned	факт / actual	отклонение, % / declination	план / planned	факт / actual	отклонение, % / declination	план / planned	факт / actual	отклонение, % / declination
Летательные аппараты / Flying apparatus												
Российский рынок / Russian market	639 484	624 800	-2,30	640 256	681 870	6,50	644 236	674 564	4,71	739 360	721 206	-2,46
Всего произведено в России / Produced in Russia	515 444	504 000	-2,22	541 548	538 120	5,51	559 634	556 741	-0,52	665 357	610 017	-8,32
в том числе: на внутренний рынок / including for the internal market	479 287	477 085	-0,46	498 139	493 565	-0,92	509 588	507 494	-0,41	610 819	569 326	-6,79
экспорт / export	36 157	26 915	-25,56	43 409	44 555	2,64	50 046	49 247	-1,60	54 538	40 691	-25,39
Импорт / Import	160 197	147 715	-7,79	142 117	188 305	32,50	134 648	167 070	24,08	128 541	151 880	18,16
Доля импорта, % / Import share, %	25,1	23,6	-5,98	22,2	27,6	24,32	20,9	24,8	18,66	17,4	21,1	21,26

* Составлено автором по данным Федеральной службы государственной статистики. URL: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/doc_1139918730234 (дата обращения: 20.03.15).

* Compiled by the author by the data of Federal Agency of State Statistics. URL: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/doc_1139918730234 (accessed date: 20.03.15).

– необходимостью оперативной разработки и принятия мер, направленных на совершенствование законодательства РФ в сфере промышленной, таможенно-тарифной, фискальной, социальной, образовательной политики с учетом временного аспекта;

– сложностью с учетом многоуровневого характера проблемы и переплетения государственных интересов с частными;

– получением социально-экономического эффекта.

Все вышеперечисленные факторы становятся дополнительным стимулом в вопросах консолидации усилий государства и бизнеса, направленных на формирование комплексной государственной программы импортозамещения и обеспечения опережающего развития российского машиностроения. Программа должна содержать комплекс стратегических инициатив развития производственного потенциала предприятий отечественного машиностроения; в ней должны быть сформулированы цели и задачи обеспечения выпуска конкурентоспособной наукоемкой продукции, модернизации машиностроительного комплекса.

Комплексная программа импортозамещения должна исходить не из адаптации машиностроения к условиям внешней среды, а из системы целевых установок перспективного развития, включающей в себя устойчивый (инвариантный) комплекс целевых индикаторов, характеризующих уровень такого развития. Кроме того, государственная программа не должна рас-

сматриваться только как определенная совокупность конкретных проектов, технологий, объемов требуемых инвестиционных ресурсов, уровня господдержки. Такой подход искажает сущность программы как документа [7]. Работающей считается такая программа, после принятия которой нельзя действовать так, как будто ее не существует [8, 9]. Понимание этого является необходимым условием активизации процессов импортозамещения в машиностроительном комплексе именно сегодня и именно в условиях обострения геополитических противоречий и новых угроз глобализации.

Целевое видение комплексной государственной программы импортозамещения в машиностроении предопределяется вызовами и угрозами внутренней и внешней среды предстоящего долгосрочного периода, а также совокупностью важнейших целей и задач системы стратегического управления. Необходимость адекватной реакции на предстоящие внешние и внутренние вызовы и угрозы, а также необходимость оперативного решения уже существующих проблем в машиностроительном комплексе создают пространство стратегических целей и задач новой государственной программы.

Стратегической целью устойчивого развития России в обозримом будущем является превращение ее в высокоразвитую экономическую державу, фундаментом которой служит постиндустриальная материально-техническая база. Исходя из этого, генеральной

целью комплексной государственной программы импортозамещения в машиностроении должно стать определение приоритетных направлений, условий и методологии развития отрасли на среднесрочную и долгосрочную перспективу в целях обеспечения ее опережающего развития, высокой инновационной активности, социально-экономической эффективности и конкурентоспособности в рамках соответствия потребностям растущей экономики Российской Федерации, а также внешнеэкономическим интересам с ориентацией на национальную безопасность [2].

Достижение генеральной цели программы становится возможным при выполнении следующих условий:

- формирование благоприятной среды для обеспечения устойчивого социально-экономического развития отечественного машиностроительного комплекса: снижение совокупных экономических издержек в сфере производства и эксплуатации машинотехнической продукции, повышение конкурентоспособности российской экономики и обеспечение лидирующих позиций РФ в мировой экономике за счет интенсивного и опережающего развития машиностроения в сочетании с высокими темпами инновационного развития других видов экономической деятельности;

- сосредоточение производственного потенциала машиностроительных предприятий, научно-исследовательских, проектно-конструкторских, технологических организаций машиностроения, а также научных центров, учебных заведений на приоритетных направлениях комплексного решения проблемы; определение целевых задач, сроков, необходимого объема ресурсов в существующих и разрабатываемых проектах социально-экономического, научно-технического, организационного, нормативно-правового характера в рамках единой программы;

- создание конкурентоспособного современного облика отечественного машиностроения на основе повышения уровня использования и инновационного развития производственного потенциала, совершенствования законодательной и нормативно-правовой базы в рамках наиболее полного удовлетворения потребностей государства и частного сектора в современном высокотехнологичном оборудовании [2]. Отличительной чертой реализации программ и проектов такого рода также является их ориентация на получение долгосрочного социального эффекта как

следствие инвестирования в развитие человеческого потенциала [10].

Для решения намеченных стратегических задач целесообразно выделить два программных периода: средний (2017–2021 гг.) и дальний (2021–2025 гг.). Выбранный интервал реализации Программы является целесообразным, поскольку совпадает со средней продолжительностью осуществления действующих в настоящее время программ (стратегий) стратегического развития различных подотраслей машиностроения. К примеру, до 2020 г. являются действующими Стратегия развития энергомашиностроения РФ⁸, Стратегия развития тяжелого машиностроения РФ⁹, Стратегия развития судостроительной промышленности РФ¹⁰, Стратегия развития сельскохозяйственного машиностроения России¹¹, Стратегия развития автомобильной промышленности РФ¹². И до 2025 г. – Государственная программа РФ «Развитие авиационной промышленности РФ»¹³, Стратегия развития электронной промышленности РФ¹⁴. Государственная программа «Развитие электронной и радиоэлектронной промышленности»¹⁵ [11].

Каждый этап имеет свои характерные особенности, цель, задачи, критерии и ресурсное обеспечение.

⁸ Стратегия развития энергомашиностроения Российской Федерации на 2010–2020 гг. и на перспективу до 2030 г.: утв. Приказом Министерства промышленности и торговли РФ № 206 от 22.02.2011.

⁹ Стратегия развития тяжелого машиностроения на период до 2020 г.: утв. Приказом Мин-ва промышленности и торговли РФ № 1150 от 09.12.2010.

¹⁰ Стратегия развития судостроительной промышленности на период до 2020 г. и на дальнейшую перспективу: утв. Приказом Министерства промышленности и энергетики РФ № 354 от 06.09.2007.

¹¹ Стратегия развития сельскохозяйственного машиностроения России до 2020 г.: утв. Приказом Министерства промышленности и торговли РФ № 1810 от 22.12.2011.

¹² Стратегия развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 г.: утв. Приказом Министерства промышленности и торговли РФ № 319 от 23.04.2010.

¹³ Государственная программа «Развитие авиационной промышленности на 2013–2025 гг.»: утв. распоряжением Правительства РФ № 2509-р от 24.12.2012.

¹⁴ Стратегии развития электронной промышленности на период до 2025 г.: Приказ Министерства промышленности и энергетики РФ № 311 от 07.08.2007.

¹⁵ Государственная программа «Развитие электронной и радиоэлектронной промышленности»: утв. распоряжением Правительства РФ № 2396-р от 15.12.2012.

Основной целью первого этапа является формирование материально-технической, организационно-экономической и правовой базы, способствующей массовому освоению технологий четвертого постиндустриального технологического уклада и последовательному распространению наиболее перспективных технологий пятого и шестого технологических укладов, что потребует опережающих темпов роста машиностроительного производства по сравнению с другими видами экономической деятельности в среднем в 2–3 раза.

На этом этапе необходимы широкомасштабное техническое перевооружение, реконструкция и модернизация производства, создание качественно новой научно-производственной базы машиностроительных предприятий, организация выпуска сложного высокопроизводительного оборудования, в том числе многофункциональных мобильных комплексов, вовлечение предприятий малого бизнеса в машиностроительный сектор страны для развития сервисной сети технического обслуживания, ремонта, материально-технического снабжения [12, 13].

В указанный период должны решаться следующие стратегические задачи:

- организация процессов освоения производства новых видов наукоемкой высокотехнологичной продукции, не имеющей аналогов на мировом рынке;
- комплексное техническое перевооружение, реконструкция и модернизация производства;
- существенное расширение сферы сервиса по гарантийному и ремонтному обслуживанию;
- формирование благоприятных условий для снижения импортозависимости российской экономики от иностранных производителей машинотехнической продукции и развитие экспортного потенциала.

Ожидаемые результаты эффективной реализации государственной программы импортозамещения в машиностроении представлены на рис. 2.

Основной целью второго этапа должно стать широкое освоение технологий пятого постиндустриального технологического уклада с последовательным распространением наиболее перспективных технологий шестого технологического уклада. За процессами активизации технического перевооружения промышленных предприятий последует существенный рост эффективности производства. Влияние инновационных факторов благоприятно отразится на росте производительности труда и на ресурсосбережении,

увеличении показателей рентабельности производственной деятельности [13].

Прогноз развития машиностроительного производства по отдельным видам экономической деятельности в соответствии с целевым сценарием в среднесрочном и долгосрочном периодах представлен в табл. 2.

Темпы обновления оборудования рассматриваются как доминирующий инновационный фактор прогнозирования внутреннего спроса в предстоящем периоде. К основным ограничителям процессов ввода нового оборудования были отнесены: лимитированные размеры финансирования, неудовлетворительное состояние кадрового потенциала, отсутствие резервов использования производственных мощностей и пр.

Формирование прогнозных коэффициентов обновления оборудования предлагается рассматривать как трехфакторную модель, зависящую от объема инвестируемых средств (I_p), совокупности технико-технологических факторов (F_p), заданий по выпуску продукции в рамках производственного плана (V_j):

$$K_o = f(I_p, F_p, V_j), \quad (1)$$

прогнозирование показателей выбытия оборудования – как двухмерную модель:

$$K_b = f(F_p, V_j). \quad (2)$$

Технологию формирования прогнозных вариантов можно представить в виде некоторой итерационной последовательности, состоящей из двух этапов. На первом этапе осуществляется выбор величины коэффициента обновления производственного оборудования на основе ретроспективного анализа. Одновременно с этим анализируются показатели использования производственного потенциала.

На втором этапе определяются стоимость нового оборудования и общая величина инвестиционных затрат, включающая в себя предпроизводственные издержки предприятий (монтаж оборудования, пусконаладочные работы и т. д.). Если величина необходимого объема инвестиций выше возможного объема финансирования, то осуществляется повторение (итерация) процедуры прогнозирования при условии понижения исходного значения коэффициента обновления.

В среднесрочной перспективе наиболее высокие темпы развития стоит ожидать в самых успешных сегментах машиностроительного производства – в нефтегазовом и энергетическом машиностроении.

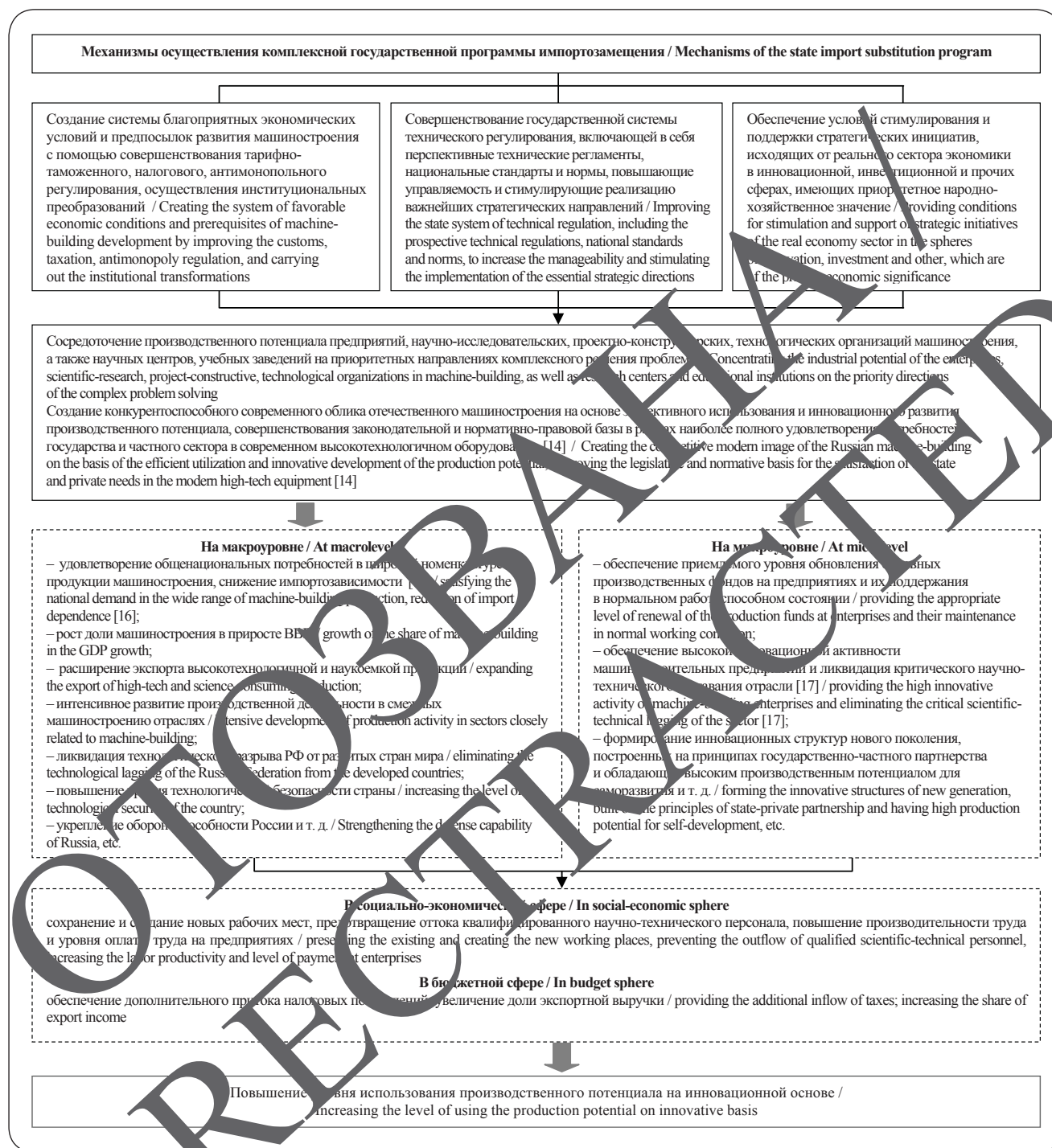


Рис. 2. Основные результаты реализации комплексной государственной программы импортозамещения в машиностроении РФ*

* Источник: составлено автором.

Fig. 2. Main results of implementation of the complex state program of import substitution in the Russian machine-building sector*

* Source: compiled by the author.

Таблица 2

**Прогноз развития машиностроительного производства в РФ по видам выпускаемой продукции:
целевой сценарий (в %)***

**Table 2. Estimation of machine-building production development in the Russian Federation by the types of production:
target scenario (%)***

Оборудование / Equipment	Базисный период 2015 г. / Basic period of 2015	Темпы роста объемов производства продукции / Growth rate of production volume		Замещение растущего внутреннего спроса (импортозамещение) / Substitution of the growing internal demand (import substitution)	
		2017–2021	2021–2025	2017–2021	2021–2025
Металлургическое / Metallurgy	100	130	205	26	80
Энергетическое / Energy	100	143	234	33	90
Химическое и нефтегазовое / Chemical and oil-gas	100	160	294	30	86
Подъемно-транспортное / Lifting-transportation	100	115	210	29	90
Горнодобывающее / Mining	100	132	215	33	92

* Источник: рассчитано автором.

* Source: calculated by the author.

По другим видам машиностроительной продукции большая доля прироста внутреннего спроса будет обеспечиваться зарубежным оборудованием.

В долгосрочной перспективе при реализации целевого сценария ожидается существенное укрепление конкурентных позиций отечественных производителей не только на внутреннем, но и на внешнем рынке. Интенсивные темпы импортозамещения могут наблюдаться на рынках подъемно-транспортного и металлургического оборудования, где в конце долгосрочного периода доля импортируемой техники может стать минимальной.

Важным резервом роста производственного потенциала машиностроения по праву считается малый и средний бизнес. В настоящее время успешная реализация инновационных проектов строится на условии распределения рисков между его участниками и широкого использования инструментов аутсорсинга [17]. В мировой практике наиболее распространена ситуация, когда инициатор проекта может осуществлять лишь сборку, заниматься логистикой и продажей готовых изделий. Основные и вспомогательные производственные операции передаются малому и среднему бизнесу. В отечественной практике преимущественно сохраняется старая система, при которой обрабатываемое изделие проходит все стадии производственного процесса в рамках одного предприятия, т. е. кооперационные связи развиты слабо. Однако с точки зрения рациональной организации производственного процесса учет указанной мировой

тенденции положительно влияет на формирование конкурентного облика производителя. Кроме того, важно понимать, что именно предприятия малого и среднего бизнеса по причине их многочисленности формируют инновационную идеологию общества [6].

Оценивая ситуацию в геополитическом аспекте, можно утверждать, что на нынешнем этапе развития Россия возвращается на мировую арену в статусе сильной и влиятельной державы, с которой необходимо считаться и которая способна реализовать самые масштабные проекты.

Выводы

Комплексная государственная программа импортозамещения в машиностроении, безусловно, должна быть скоординирована с Концепцией долгосрочного социально-экономического развития России до 2020 г. и с долгосрочным прогнозом развития экономики России до 2030 г., разрабатываемым правительством РФ.

Реализация программы должна обеспечить:

- преодоление технологического отставания российских машиностроительных предприятий от ведущих зарубежных компаний за счет инновационного обновления материально-технической базы отрасли и диверсификации производства;
- активизацию процессов импортозамещения в рамках удовлетворения инвестиционного и потребительского спроса на продукцию отечественного производства;
- рост экспорта машиностроительной продукции;

– превращение машиностроительного комплекса в уверенно конкурентоспособную отрасль в условиях новой глобальной конкуренции.

Из изложенного вытекают важные следствия. Во-первых, есть все основания полагать, что в России имеются все необходимые возможности для решения задачи модернизации и инновационного развития производственного потенциала машиностроительного комплекса. Во-вторых, в целях эффективного использования имеющегося производственного потенциала возникает острая необходимость формирования реально действующей эффективной государственной политики, отвечающей современным экономическим реалиям и способной обеспечить системность и поливариантность процесса преобразований.

Список литературы

1. Ершова И. В., Копытов И. В. Государственное регулирование и организационные формы инновационного развития промышленных предприятий // Вопросы управления. 2010. № 11. С. 48–53.
2. Карсунцева О. В. Формирование и реализация стратегии повышения уровня использования производственного потенциала предприятий машиностроения: дис. ... д-ра экон. наук. Самара, 2015. 362 с.
3. Карсунцева О. В. Процесс воспроизводства производственного потенциала промышленного предприятия // Проблемы экономики и менеджмента. 2013. № 1 (17). С. 34–40.
4. Zhabin A. P., Volkodavova E. V., Goryacheva T. V. Multi-level industrial policy: methodological basis of system approach to its formation and implementation // Asian Social Science. 2015. No. 7. Pp. 176–182.
5. Карсунцева О. В. Производственный потенциал предприятий машиностроения: оценка, динамика, резервы повышения. М.: ИНФРА-М, 2014. 214 с.
6. Venables A. J. Trade policy, cumulative causation and industrial development // Journal of Development Economics. 1996. No. 49. Pp. 179–198.
7. Жабин А. П., Грабоздин Ю. П. Роль и значение использования маркетинговых инструментов в сфере консультационных услуг // Вестник Самарского муниципального института управления. 2014. № 2 (29). С. 42–49.
8. Davenport T. H., Beck J.C. The strategy and structure of firms in the attention economy // Ivey business journal. 2002. No. 4. Pp. 48–53.
9. Грабоздин Ю. П. Организация информационного сопровождения в деятельности консультационных компаний // Экономические науки: теоретический и практический: сб. ст. Междун. науч.-практ. конференции. Уфа: ООО «Аэтерна», 2014. С. 11–14.
10. Татарских Б. Я. Стратегическое развитие промышленных предприятий на инновационной основе // Вектор науки Тольяттинского государственного университета. 2011. № 4. С. 327–330.
11. Карсунцева О. В. Организационно-экономическая модель повышения эффективности производственно-хозяйственной деятельности предприятия // Вектор науки Тольяттинского государственного университета. 2014. № 1 (27). С. 122–126.
12. Татарских Б. Я. Стратегические направления повышения эффективности машиностроительного комплекса России // Вестник Самарского государственного экономического университета. 2013. № 10 (111). С. 89–94.
13. Секерин В. Д., Дудин М. Н., Лясников Н. В. Генезис инновационных подходов к стратегическому развитию социально-экономических систем промышленного сектора // Известия Московского государственного технического университета МАМИ. 2014. Т. 5. № 4 (22). С. 22–27.
14. Карсунцева О. В. Выявление и использование резервов повышения производственного потенциала предприятия // Интеллект. Инновации. Инвестиции. 2013. № 4. С. 65–70.
15. Кожевникова С. А. Развитие инновационно-инвестиционной деятельности в топливно-энергетическом комплексе: автореф. дис. ... канд. экон. наук. Самара, 2008. 22 с.
16. Карсунцева О. В. Влияние инновационного потенциала на конкурентоспособность промышленного предприятия // РИСК: ресурсы, информация, снабжение, конкуренция. 2009. № 1. С. 113–117.
17. Тойшева О. А., Александрова О. Б. Определение ключевых направлений государственной поддержки малого и среднего предпринимательства в России // Экономика и предпринимательство. 2015. № 3 (56). С. 936–938.

В редакцию материал поступил 21.01.16

© Карсунцева О. В., 2016. Впервые опубликовано в журнале «Актуальные проблемы экономики и права» (<http://apel.ieml.ru>), 16.02.2016; лицензия Татарского образовательного центра «Таглитат». Статья находится в открытом доступе и распространяется в соответствии с лицензией Creative Commons Attribution License (<http://creativecommons.org/licenses/by/2.0/>), позволяющей неограниченно использовать, распространять и воспроизводить материал на любом носителе при условии, что оригинальная работа, впервые опубликованная в журнале «Актуальные проблемы экономики и права», процитирована с соблюдением правил цитирования. При цитировании должна быть включена полная библиографическая информация, ссылка на первоначальную публикацию на <http://apel.ieml.ru>, а также информация об авторском праве и лицензии.

Информация об авторе

Карсунцева Ольга Владимировна, доктор экономических наук, доцент, Самарский государственный технический университет

Адрес: 443100, г. Самара, ул. Молодогвардейская, 244, тел.: +7 (8464) 98-60-38

E-mail: olja989@bk.ru

ORCID: <http://orcid.org/0000-0001-8633-4375>

Researcher ID: K-3782-2014 (<http://www.researcherid.com>)

O. V. KARSUNTSEVA¹

¹ Samara State Technical University, Samara, Russia

RUSSIAN MACHINE-BUILDING: COURSE TO IMPORT SUBSTITUTION

Objective: to identify specific priority areas to improve the efficient use and development of the production potential of the Russian machine-building enterprises in the framework of the program of import substitution in the Russian industry.

Methods: the interdisciplinary character of the problem of increasing the production potential of machine-building has predetermined the use of methodological tools, including general methods and techniques – both empirical (observation, description, measurement) and theoretical (analysis, synthesis, induction, deduction, formalization, modeling, synthesis, system approach, probabilistic methods).

Results: basing on the conducted analysis of statistical data on the state of the productive capacity of the Russian machine-building complex, the author found that in the Russian economy there are necessary conditions and opportunities to solve the problem of complex modernization and to ensure the pace of rapid development of the domestic machine-building enterprises. It is proved that the foundation for these goals' realization should be effective (complex) state program of import substitution, complying with the modern conditions and able to ensure the integrity and the complexity of the transformation process.

Scientific novelty: the system of target priorities was defined, as well as the targets of the complex governmental program of import substitution in the machine-building industry for the period up to 2025, complying with the modern conditions and able to ensure the integrity and the complexity of the transformation process in the framework of public-private partnership for the implementation of the strategic maneuver, aimed at transiting the domestic machine-building complex to the path of intensive development according to the needs of the growing economy and national security.

Practical significance: the developed system of practical recommendations can be used by public authorities in the development of programs of innovative development of engineering complex in the Russian Federation.

Keywords: Economy and national economy management; Machine-building; State program; Import substitution; Goal-oriented methods; Program period; Technologies; Public-private partnership; Investments.

References

1. Ershova, I. V., Kopytov, I. V. Gosudarstvennoe regulirovanie i organizatsionnye formy innovatsionnogo razvitiya promyshlennykh predpriyatii (State regulation and organizational forms of innovative development of industrial potential of an industrial enterprises), *Voprosy upravleniya*, 2010, No. 11, pp. 48–53 (in Russ.).
2. Karsuntseva, O. V. *Formirovaniye i realizatsiya strategii povysheniya urovnya ispol'zovaniya proizvodstvennogo potentsiala predpriyatii mashinostroeniya: dis. ... d-ra ekon. nauk* (Forming and implementation of strategy of increasing the level of production potential of machine-building enterprises: doctoral (Economics) thesis), Samara, 2015, 362 p. (in Russ.).
3. Karsuntseva, O. V. *Protsess vosproizvodstva proizvodstvennogo potentsiala promyshlennogo predpriyatiya* (Process of reproduction of production potential of an industrial enterprise), *Problemy ekonomiki i menedzhmenta*, 2013, No. 1 (17), pp. 34–40 (in Russ.).
4. Zhabin, A. P., Volkodavova, E. V., Goryacheva, T. V. Multilevel industrial policy: methodological basis of system approach to its formation and implementation, *Asian Social Science*, 2015, No. 7, pp. 176–182.
5. Karsuntseva, O. V. *Proizvodstvennyi potentsial predpriyatii mashinostroeniya: otsenka, dinamika, rezervy povysheniya* (Production potential of machine-building enterprises: estimation, dynamics, reserves of increasing), Moscow: INFRA-M, 2014, 214 p. (in Russ.).
6. Venables, A. J. Trade policy, cumulative causation, and industrial development, *Journal of Development Economics*, 1996, No. 49, pp. 179–198.
7. Zhabin, A. P., Grabozdin, Yu. P. Rol' i znachenie ispol'zovaniya marketingovykh instrumentov v sfere konsul'tatsionnykh uslug (Role and significance of using the marketing tools in the sphere of consultation services), *Vestnik Samarskogo munitsipal'nogo instituta upravleniya*, 2014, No. 2 (29), pp. 42–49 (in Russ.).
8. Davenport, T. H., Beck, J. C. The strategy and structure of firms in the attention economy, *Ivey business journal*, 2002, No. 4, pp. 48–53.
9. Grabozdin, Yu. P. Organizatsiya informatsionnogo soprovozhdeniya v deyatel'nosti konsul'tatsionnykh kompanii (Organization of informative support in the activity of consultation companies), *Ekonomicheskie nauki: teoreticheskii i prakticheskii: sb. st. Mezhdun. nauch.-prakt.*

konferentsii, Ufa: ООО "Aeterna", 2014, pp. 11–14 (in Russ.).

10. Tatarskikh, B. Ya. Strategicheskoe razvitiye promyshlennykh predpriyatiy na innovatsionnoi osnove (Strategic development of industrial enterprises on innovative basis), *Vektor nauki Tol'yatinskogo gosudarstvennogo universiteta*, 2011, No. 4, pp. 327–330 (in Russ.).

11. Karsuntseva, O. V. Organizatsionno-ekonomicheskaya model' povysheniya effektivnosti proizvodstvenno-khozyaystvennoi deyatel'nosti predpriyatiya (Organization-economic model of increasing the efficiency of the production-economic activity of an enterprise), *Vektor nauki Tol'yatinskogo gosudarstvennogo universiteta*, 2014, No. 1 (27), pp. 122–126 (in Russ.).

12. Tatarskikh, B. Ya. Strategicheskie napravleniya povysheniya effektivnosti mashinostroitel'nogo kompleksa Rossii (Strategic directions of increasing the efficiency of the Russian machine-building complex), *Vestnik Samarskogo gosudarstvennogo ekonomicheskogo universiteta*, 2013, No. 10 (111), pp. 89–94 (in Russ.).

13. Sekerin, V. D., Dudin, M. N., Lyasnikov, N. V. Genezis innovatsionnykh podkhodov k strategicheskomu razvitiyu sotsial'no-ekonomicheskikh sistem promyshlennogo sektora (Genesis of innovative approaches to strategic development of social-economic systems of industrial sector), *Izvestiya Moskovskogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta MAMI*, 2014, vol. 5, No. 4 (22), pp. 22–27 (in Russ.).

14. Karsuntseva, O. V. Vyyavlenie i ispol'zovanie rezervov povysheniya proizvodstvennogo potentsiala predpriyatiya (Revealing and using the reserves of increasing the production potential of an enterprise), *Intellekt. Innovatsii. Investitsii*, 2013, No. 4, pp. 65–70 (in Russ.).

145 Kozhevnikova, S. A. Razvitiye innovatsionno-investitsionnoi deyatel'nosti v toplivno-energeticheskom komplekse: dis. kand. ekon. nauk (Development of innovative-investment activity in fuel-energy complex: PhD (Economics) thesis), Samara, 2008, 22 p. (in Russ.).

16. Karsuntseva, O. V. Vliyaniye innovatsionnogo potentsiala na konkurentosposobnost' promyshlennogo predpriyatiya (Impact of innovative potential on competitiveness of an industrial enterprise), *RISK: resursy, informatsiya, snabzhenie, konkurentsia*, 2009, No. 1, pp. 113–117 (in Russ.).

17. Toisheva, O. A., Aleksandrova, O. B. Opredeleniye klyuchevykh napravlenii gosudarstvennoi podderzhki malogo i srednego predprinimatel'stva v Rossii (Defining the key directions of state support of small and middle entrepreneurship in Russia), *Ekonomika i predprinimatel'stvo*, 2015, No. 3 (56), pp. 936–938 (in Russ.).

Received 21.01.16

© Karsuntseva O. V., 2016. Originally published in Actual Problems of Economics and Law (<http://apel.ieml.ru>), 16.02.2016; Licensee Tatar Educational Centre "Taglimat". This is an open-access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License (<http://creativecommons.org/licenses/by/2.0/>), which permits unrestricted use, distribution and reproduction in any medium, provided the original work, first published in Actual Problems of Economics and Law, is properly cited. The complete bibliographic information, a link to the original publication on <http://apel.ieml.ru>, as well as this copyright and license information must be included.

Information about the author

Olga V. Karsuntseva, Doctor of Economics, Associate Professor, Samara State Technical University
Address: 244 Molodogvardeyskaya Str., 443100, Samara, tel.: +7 (8464) 98-60-38
E-mail: olja989@bk.ru
ORCID: <http://orcid.org/0000-0001-8633-4375>
Researcher ID: K-3782-2014 (<http://www.researcherid.com>)

For citation: Karsuntseva O. V. Russian machine-building: course to import substitution, *Actual Problems of Economics and Law*, 2016, No. 1, pp. 48–61.