

УДК: 37.022

DOI: 10.25629/НС.2020.07.26

ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ КАПИТАЛ – ГЛАВНЫЙ ФАКТОР РЕАЛИЗАЦИИ ПРОГРАММ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ В УСЛОВИЯХ САНКЦИЙ

Моисеев В.В.¹, Колесникова Ю.С.^{2,3}, Игнатов М.А.¹,
Смоленская О.А.¹, Беликова Е.А.⁴, Боженев С.А.¹

¹Белгородский государственный технологический университет им. В.Г. Шухова

²Финансовый университет при Правительстве РФ

³Казанский (Приволжский) федеральный университет

⁴Московский городской педагогический университет

Исследование выполнено при поддержке РФФИ, проект № 19-29-07024/20

Аннотация. В статье рассматривается ряд проблем, связанных с формированием, развитием и эффективным применением человеческого капитала в России в целях реализации программ импортозамещения в условиях ужесточения западных санкций в связи с началом специальной военной операции по демилитаризации и денацификации Украины. По данным Вашингтона, новые ограничения более чем вдвое сократят российский импорт высокотехнологичной продукции. В условиях ужесточения санкций импорт высокотехнологичных товаров становится практически невозможным, поэтому министерства и ведомства, госкорпорации, малый и средний бизнес вновь обратили свое внимание на человеческий капитал, без компетенций которого импортозамещение невозможно.

В статье авторы показали, что разработка первых программ и планов по замещению импортных технологий и товаров относится к 1990-м годам прошлого века. Наиболее активная работа по их реализации велась в период кризисов 1998-1999 гг., мирового финансово-экономического кризиса 2008-2009 гг., а также в 2014-2016 гг. после введения антироссийских санкций после присоединения Крыма. Авторы приводят данные, которые свидетельствуют о том, что каждый раз, как только кризисы заканчивались, а экспортная цена нефти и газа неуклонно росла, работа по импортозамещению в нашей стране замедлялась. Авторы подчеркивают необходимость реального перехода российской экономики с сырьевого на инновационный путь развития, внедрения экономики знаний, важность человеческого капитала в реализации государственных программ импортозамещения в условиях санкций.

Ключевые слова: человеческий капитал, регионы России, государственное управление, импортозамещение, санкции

Возрастающая актуальность и многоплановость проблем управления человеческим капиталом в интересах инновационного развития обусловили неослабевающий интерес к этой проблеме со стороны как зарубежных, так и отечественных ученых, особенно в последнее десятилетие, когда произошло усиление западных санкций, вызванных событиями на Украине в 2014 г. и последующий период, особенно после 24 февраля 2022 г.

В условиях запрета на ввоз в Россию западных инновационных товаров, технологий, комплектующих и оборудования особую актуальность и практическое значение приобретают проблемы импортозамещения. «Импортозамещение должно стать основным направлением деятельности», – заявил Председатель Правительства РФ М.В. Мишустин 1 марта 2022 г. на совещании по повышению устойчивости развития экономики России [1]. Президент России В.В.

Путин на совещании с членами правительства 5 апреля 2022 г. сформулировал первоочередные задачи в сфере импортозамещения: «Нам необходимо задать четкие ориентиры импортозамещения и настойчиво их проводить в самое ближайшее время» [2].

Судя по риторике первых лиц государства, курс на импортозамещение в новых геополитических условиях становится определяющим в развитии Российской Федерации на ближайший период. Так, Председатель Правительства Российской Федерации Михаил Мишустин, выступая в Государственной Думе с отчетом о работе правительства 7 апреля 2022 года, подчеркнул важность реализации государственных программ импортозамещения во всех отраслях экономики. По его словам, импортозамещение – это вопрос экономического суверенитета России. «Собственная мощная промышленность, мощная научно-техническая база, высококвалифицированные кадры – вот ключевые факторы подлинной независимости, подлинного суверенитета», – сказал глава правительства Российской Федерации [3]. В связи с этим роль и значение человеческого капитала в экономике России сегодня неизмеримо возрастает. Человек с ноу-хау, умеющий замещать импорт отечественными промышленными товарами и продуктами питания высокого качества, стал более востребованным в нашей стране. Поэтому в новых геополитических условиях государственная политика в отношении человеческого капитала должна формироваться в ответ на новые вызовы и проводиться таким образом, чтобы максимально способствовать достижению целей импортозамещения, реализации стратегических задач, изложенные в Указах и Посланиях Президента Российской Федерации.

В связи с этим наибольшую актуальность приобретают проблемы, связанные с развитием системы высшего и среднего профессионального образования как на федеральном, так и на региональном уровне. Важные задачи по развитию необходимых компетенций будущего профессионала, формированию других важных качеств, в том числе креативности, мобильности, требуют, на наш взгляд, новых подходов к разработке образовательных программ, адекватных запросам рынка труда и проблемы импортозамещения. Цели и приоритеты современного профессионального образования (как среднего, так и высшего) определяются, как известно, на государственном уровне и утверждаются в виде федеральных государственных образовательных стандартов (ФГОС), представляющих собой свод требований, обязательных для исполнения. реализация основных образовательных программ с учетом потребностей рынка труда, в том числе потребностей производственных предприятий, приступивших к замещению импортных товаров и технологий.

Проблемных вопросов, связанных с реализацией государственных программ импортозамещения в условиях санкций в РФ на данный момент очень много: это финансирование программ, проектов и планов (а их несколько десятков только в федеральных министерствах и ведомствах); это приобретение необходимого оборудования, в том числе станков с числовым программным управлением, микросхем, полупроводников, материнских плат для микроэлектроники, которые в нашей стране еще не производятся; это подготовка инженерно-технических кадров с компетенциями, без которых невозможно импортозамещение и т.д.

Человек, владеющий «ноу-хау», умеющий замещать импорт отечественными технологиями, промтоварами и качественными продуктами питания стал более востребованным в нашей стране. Поэтому комплексное изучение концептуальных основ формирования и развития человеческого капитала, научно обоснованного использования его потенциала в импортозамещении в современной России является фундаментальной научной задачей.

Для раскрытия основных вопросов данной статьи авторы использовали различные методы и подходы.

Первый метод ретроспективный. Это позволило авторам показать, как начинались и осуществлялись процессы импортозамещения в постсоветской России, какие основные этапы этих процессов уже прошли, какие успехи были достигнуты. Чтобы понять суть явления, нужно знать, как оно возникло, какие этапы прошло и чем стало сегодня.

Важно подчеркнуть, что каждый раз, когда вводятся дополнительные экономические санкции Запада, когда курс населения резко падает по отношению к доллару и евро, правительство

и президент нашей страны обращаются к проблемам импортозамещения. Так, значительный рост внимания к проблемам импортозамещения наблюдался в России после девальвации рубля, произошедшей в 1998 г., когда объем импорта был вынужден снизиться на 20%, а в 1999 г. еще на 28% (до 53 миллиарда долларов). Фактор импортозамещения особенно сильно и благотворно сказался на обрабатывающих производствах в 1999-2000 гг. По оценке ряда экономистов, рост ВВП и промышленного производства в России, произошедший в 1999 г., составил 25% за счет процесса импортозамещения.

Возросший после кризиса спрос на отечественную продукцию достаточно легко удовлетворялся экстенсивно за счет незагруженных производственных мощностей. Сокращение импорта, вызванное девальвацией, стало важнейшим фактором экономического роста.

В дальнейшем импортозамещение продолжалось, но уже почти десятилетие было менее интенсивным.

Дополнительный импульс импортозамещению придал экономический кризис 2008-2009 гг., сопровождавшийся значительным снижением курса рубля и ограничениями на импорт товаров и технологий. В 2009 г. Президент В. Путин заявил, что программы импортозамещения действуют во многих отраслях реального сектора экономики, в первую очередь там, где Россия имеет очевидные конкурентные преимущества, такие как доступное сырье, большой внутренний рынок, многолетние традиции и опыт. В качестве положительных примеров импортозамещения глава государства привел леспром, легкую промышленность, фармацевтику, автомобилестроение. Будучи недолго премьер-министром, В. Путин выступал против тотального импортозамещения, как это происходило в Советском Союзе, и считал его необходимым только в стратегически важных отраслях экономики. [4]. По его мнению, цель импортозамещения не в том, чтобы закрыть внутренний рынок и сохранить отсталость, а, наоборот, в создании действительно конкурентоспособных новых производств, производящих качественные и востребованные товары народного потребления. Например, уже сегодня автомобили, произведенные в России, особенно с участием иностранных инвесторов, полностью соответствуют международным стандартам качества.

В 2014 году, когда рубль вновь резко обесценился в результате санкционного давления на Россию после аннексии Крыма, президент и правительство вновь активизировали процессы импортозамещения. В Послании Президента России В.В. Путиным Федеральным Собранием от 4 декабря 2014 года поставлена задача стимулирования импортозамещения и содействия ускоренному развитию несырьевых компаний, призванных изменить экспортный потенциал страны, прироста продукции в ряде отраслей, ориентированных на внутренний рынок.

Владимир Путин, вступив в мае 2018 года на очередной 6-летний срок правления Россией, издал указ о стратегических целях и задачах страны до 2024 года. В этом указе были очень амбициозные планы: войти в ТОП-5 крупнейших экономик мира, достичь (или превзойти) среднемировые темпы роста, снизить зависимость страны от импортных технологий и товаров [5].

Используя институциональный метод исследования, авторы стремились проанализировать и показать работу федеральных органов власти и управления по организации импортозамещения в стране, в том числе по мобилизации финансовых и материальных ресурсов для реализации государственных программ и проектов. Прежде чем подводить итоги управленческой деятельности в этой области, следует отметить, что, несмотря на предпринимаемые усилия, общий уровень зависимости от импорта в нашей стране снижается очень медленно. Так, по данным Минпромторга РФ, которое с 2012 г. возглавляет социолог по базовому образованию Д. Мантуров, доля импорта в станкостроении на конец 2014 г. превысила 90%, в тяжелом машиностроении – 60–80%, в легкой промышленности – 70–90%, в радиоэлектронной промышленности – 80–90%, в фармацевтической и медицинской промышленности – 70–80% [6]. Причиной такой зависимости от импорта стала неправильная промышленная стратегия, проводившаяся в постсоветский период. Достаточно сказать, что результатом этой, если можно так сказать, «стратегии» стало снижение объемов станкостроения и кузнечно-прессового оборудования.

Причиной такой зависимости от импорта стала неправильная промышленная стратегия, проводившаяся в постсоветский период. Достаточно сказать, что результатом этой, если можно так сказать, «стратегии» стало снижение объемов станков и кузнечно-прессового оборудования, составляющих основу промышленного производства, более чем в 25 раз по сравнению с 1991 г. В СССР станкостроение, как основа технологической самостоятельности и технологическая производственная база оборонной промышленности, привилегированно получало ресурсы: необходимое оборудование, сырье и материалы. НИИ промышленности были приравнены к НИИ оборонной промышленности по оплате труда ученых и инженеров, по обеспечению финансирования НИОКР и т. д. Если на момент распада СССР в экономике России еще оставалось производство и технических мощностей, то спустя четверть века Производственный потенциал российской экономики значительно сократился, а многие наукоемкие технологии утеряны навсегда.

За семь с половиной лет министерства и ведомства не смогли кардинально преодолеть тотальную зависимость российских предприятий и экономики в целом от поставок импортных технологий, комплектующих для производства станков, самолетов, автомобилей и других жизненно важных товаров в нашей стране. Так, в станкостроении доля импорта по-прежнему составляла 90%, в электронной промышленности – 80–90%, в легкой промышленности – 70–90%, в тяжелом машиностроении – 60–80%, в медицинской промышленности – 70–80%, в машиностроении для пищевой промышленности – 60–80% [7]. Не лучше обстояло дело с импортом и в других отраслях российской экономики.

Именно поэтому на экстренном совещании в правительстве, посвященном преодолению критической ситуации в экономике страны после 24 февраля 2022 года, члены кабинета вновь сделали ставку на импортозамещение. Глава Минпромторга РФ Д. Мантуров заверил, что «разработанные в его ведомстве новые планы по 23 отраслям содержат почти тысячу наименований сырья, материалов, комплектующих и готовой продукции» на ближайшие три года. Правда, технологии нужны уже сейчас, а программа и финансирование разработки рассчитаны на 2022–2024 годы.

В целях координации работы по импортозамещению в условиях санкций и принятия оперативных решений Минпромторгом России разработаны и утверждены отраслевые планы импортозамещения, в том числе в нефтегазовой отрасли, в промышленности обычных вооружений, гражданском авиастроении, станкостроении, автомобилестроении, в машиностроении для пищевой и перерабатывающей промышленности, фармацевтической, судостроительной, химической, легкой и тяжелой промышленности и других отраслях экономики России. Авторы выражают надежду, что вышеуказанные планы импортозамещения будут реализованы, а не останутся на бумаге, как это часто случалось до 2022 года.

В реализации планов по замещению импорта отечественными продуктами и технологиями современная капиталистическая Россия может брать пример с Советского Союза, правопреемником которого она стала.

Для того чтобы показать органичную работу советского правительства в этой области, авторы использовали сравнительный метод исследования, благодаря которому показали, насколько эффективна реализация планов и программ по замещению импорта собственным производством товаров и оборудования, высокая технологии создания ракетно-ядерного оружия, космической промышленности, авиастроения и др. Возможности одной статьи не позволяют показать весь объем проводимых работ, поэтому авторы предлагают остановиться на примере импортозамещения в авиастроении промышленности.

Напомним, что накануне Великой Отечественной войны СССР находился во враждебном капиталистическом окружении, фактически в политической и экономической изоляции и был вынужден практически с нуля создавать собственную авиацию, как гражданскую, так и военную, что сыграло немаловажную роль в победе над фашистской Германией в годы Великой Отечественной войны.

Развивая отечественное авиастроение в истерзанной войной стране, СССР, опираясь на человеческий капитал, его компетентность и энтузиазм, понимая важность своего труда на благо Родины, добился небывалых результатов в производстве современных (для того времени) авиалайнеры.

На воздушных линиях страны не было ни одного крылатого самолета иностранного производства, но наши самолеты экспортировались во многие страны мира, а также производились в некоторых из них по лицензии. СССР по праву можно было назвать великой авиационной державой - ведь именно здесь был создан каждый второй самолет, находившийся тогда в воздушном пространстве планеты! Из сборочных цехов советских авиазаводов вышло столько самолетов, сколько их произвели все остальные страны мира вместе взятые. В 50-е – 80-е годы XX века были разработаны десятки типов гражданских самолетов, не просто "поднявшихся на крыло", но и успешно идущих в серию, выпускавшихся тысячами единиц – таких, например, как Ан-2, Ан-14, Як-40, Як-42, Ил-14, Ил-76, Ту-134, Ту-154. Это неполный список самых «расходных» советских экранопланов. Кроме того, в СССР было выпущено три десятка различных типов вертолетов. Многие из них имели как военные, так и гражданские «версии». Ежегодно страна экспортировала семь-восемь десятков самолетов, более сотни вертолетов. Количество успешно проданных за границу авиадвигателей исчислялось сотнями.

Иная картина наблюдается в авиастроении современной России: за постсоветский период, за 20 лет работы по импортозамещению, собственное авиастроение практически развалилось. В 2022 г. огромная страна, которая недавно "встала с колен", способна производить самостоятельно, без импортных комплектующих, не более 2 (двух) дальнемагистральных широкофюзеляжных лайнеров Ил-96, и среднемагистральных самолетов, столь необходимых для полета над собственной огромной территорией, – ни одного.

Если в советский период в авиастроении успешно работало около 250 предприятий, выпускавших ежегодно более 150 магистральных, региональных и транспортных (грузовых) самолетов (исключая боевые) и около 300 вертолетов, на равных конкурирующих с лучшими мировыми образцами, то в Российской Федерации, по данным Росстата, производство отечественных самолетов в 2005 г. составило всего 6, а в 2010 г. – 9 самолетов, причем на импортных комплектующих. Для сравнения, только в 2016 году Boeing произвел и поставил 748 самолетов [8].

По словам главы Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) М. Погосяна, до 2022 г. каким-то образом удалось сохранить все договоренности с иностранными партнерами, несмотря на введенные санкции, по гражданским самолетам Sukhoi Superjet-100 и MC-21, где доля импортных компонентов превышает 50%. Изначально российский «Суперджет» имел около 80% импортных комплектующих, но с каждым годом эта доля постепенно снижается.

Вот список лишь некоторых поставщиков основных систем Sukhoi SuperJet 100:

Авионика – THALES (Франция),

Система управления и жизнеобеспечения – LIEBHERR (Германия),

Шасси – MESSIERDOWTY (Франция),

Топливная система – INTERTECHNIQUE (ZODIAC) (Франция),

Гидравлика – PARKER (США),

Интерьер и кислородная система – B/E AEROSPACE (США),

Система пожаротушения – AUTRONICS (CURTISSWRIGHT) (США),

Сиденья экипажа – IPECO (Великобритания),

Система электроснабжения – HAMILTON SUNDSTRAND (США),

Датчики вибрации двигателя – VIBRO-METER (Швейцария),

Колеса, тормоза – GOODRICH (США),

Двери – THE BOEING COMPANY (США) [9].

А как же российский «Суперджет»? Русский в нем – это в основном марка самолета, который спроектирован, испытан, сертифицирован и собран из импортных комплектующих в России. Кроме того, среди российских комплектующих в этом самолете есть важные детали, а именно: фюзеляж и крылья полностью российского производства, так как металл и композиты для Суперджета полностью российские.

По словам главы Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) М. Погосяна, до 2022 г. каким-то образом удалось сохранить все договоренности с иностранными партнерами, несмотря на введенные санкции, по гражданским самолетам Sukhoi Superjet-100 и MC-21, где доля импортных компонентов превышает пятьдесят процентов. Изначально российский «Суперджет» имел около 80% импортных комплектующих, но с каждым годом эта доля постепенно снижается.

Пассажирский авиалайнер Superjet-100 (SSJ100) создавался с начала 2000-х годов, в 2011 году он прошел сертификацию и начал поступать в авиакомпании. До 2014 года он представлялся как продукт глубокой международной интеграции отечественного авиапрома с мировыми поставщиками авиакomпонентов.

Введя антироссийские санкции, бывшие партнеры по авиабизнесу после ввода российских войск в Украину решили наказать российских производителей не только лишив их комплектующих, без которых сборка самолетов невозможна, но и запретив авиаперевозчикам на самолетах Boeing и Airbus, взятых в лизинг. В начале марта 2022 года Евросоюз объявил о запрете на продажу, аренду, передачу или экспорт самолетов и любых комплектующих в РФ. Запрет распространяется не только на новые договоры, но и действующие договоры лизинга расторгаются в течение 30 дней. Также европейские власти запретили поставку запчастей, ремонт и техническое обслуживание европейских аэробусов российским авиакомпаниям. Boeing после санкций правительства США также отказался от поставок запчастей в Россию и обслуживания американских самолетов.

По данным Росавиации, до февраля 2022 года российские перевозчики эксплуатировали 980 пассажирских самолетов, 777 из которых были переданы в лизинг. Из них 78 самолетов были арестованы в первые же дни после начала спецоперации [10].

В связи с этой кризисной ситуацией в гражданской авиации авторы напомнили о торжественных обещаниях министра промышленности и торговли Д. Мантурова и генерального директора госкорпорации Погосяна о том, что пассажирский лайнер «Суперджет-100» и самолет MC-21 будут сертифицированы с российскими агрегатами и системами уже к 2022 году. Однако эти обещания не были выполнены, и теперь россияне из-за сбоев в программах импортозамещения в этом секторе экономики будут испытывать невиданные трудности в полетах, как в родной стране, так и во всем мире.

Программа госзаказа на самолеты отечественного производства до 2030 года предусматривает поставку 583 современных самолетов, в том числе для региональных перевозок. Премьер-министр Михаил Мишустин потребовал, чтобы к этому сроку 30% самолетов в парке крупнейших отечественных авиакомпаний были российскими [11]. На их строительство в трехлетнем бюджете выделено более 45,5 миллиардов рублей.

Спасут ли эти деньги российский авиапром, покажет время.

В результате исследования авторы установили, что в Российской Федерации большое внимание (особенно в последнее время) уделяется проблемам импортозамещения, разработки и утверждения различных государственных программ, проектов и отраслевых планов по замещению импорта отечественными товарами и технологиями. Однако в этой работе, по мнению авторов, имеется ряд недостатков, снижающих результаты работы в этом направлении. Они сводятся к следующему.

1. Одним из основных недостатков является то обстоятельство, что, утверждая государственные программы, финансируя проекты и планы импортозамещения, российское государство не контролирует строго ход их выполнения, не взыскивает с виновных в их срыве. Так, строительство среднемагистрального авиалайнера с готовностью к 2022 году из государственного

бюджета было выделено более 250 миллиардов рублей, но в итоге деньги были потрачены, а отечественных самолетов, независимых от импортных комплектующих, до сих пор нет.

2. Производственные мощности и кадры самолетостроителей за годы приватизации и реформ были сокращены настолько, что даже при благоприятном исходе замещения импортных комплектующих отечественными деталями количество выпускаемых ежегодно самолетов не сможет удовлетворить все потребности страны в гражданских комфортабельных авиалайнерах. Штучное производство самолетов в капиталистической России, опиравшееся на лизинг иностранных авиалайнеров в ущерб отечественному авиапрому, низкие объемы продаж и мизерные доходы без государственной поддержки и финансовых вливаний в отрасль привели к убыточности большинства предприятий гражданской отрасли авиационной промышленности. Из-за плохого инвестирования они были лишены возможности финансировать обновление основных фондов и использовать современные технологии автоматизированного проектирования, производства и обслуживания самолетов нового поколения. Это привело не только к банкротству авиастроительных предприятий, но и к сокращению, а затем и потере опытных инженерно-конструкторских и других кадров, обладавших необходимыми компетенциями для успешного строительства отечественных самолетов.

3. В этих условиях отечественные авиаперевозчики вместо реализации логунга «поддержим отечественных производителей» стали пополнять свои авиапарки практически за счет импорта: брали иностранные самолеты в лизинг, покупали бывшие в употреблении воздушные суда, на которых еще можно было получить прибыль. Российские авиакомпании, в том числе «Аэрофлот», «ЮТэйр» и «Трансаэро», отказались от закупки отечественных самолетов, мотивируя их якобы низкой конкурентоспособностью по сравнению с зарубежными. Так, «ЮТэйр» подписала контракт на покупку 40 самолетов Boeing-737 на общую сумму \$3,3 млрд, тогда как парк «Трансаэро», состоявший в основном из самолетов Boeing, насчитывал всего три российских самолета Ту-214.

Таким образом, анализ процессов импортозамещения в авиастроении России показал, что нынешнее состояние этой отрасли плачевно. Западные санкции, наложенные на нее в марте 2022 года в связи с новыми событиями на Украине, наглядно показали, что российское руководство больше занималось производством военных самолетов, чем гражданских, и после отзыва иностранных Боингов и Аэробусов россиянам летать стало проблематично.

4. В целях подготовки человеческого капитала к реализации программ импортозамещения в условиях санкций необходимо, на наш взгляд, перестроить систему профессиональной подготовки инженерно-конструкторских, технических и других кадров с учетом требований работодателей по формированию тех компетенций, которые необходимы для конкретных программ, планов и проектов импортозамещения в среднесрочной перспективе. Другими словами, готовить специалистов вузы и колледжи должны с максимальным учетом коъюнктуры рынка и потребностей той или иной отрасли экономики.

5. В условиях жестких санкций коллективного Запада важное значение для успешной реализации утвержденных планов и проектов в области импортозамещения приобретает перестройка профессионального мышления руководителей министерств и ведомств, участвующих в разработке и реализации государственных программ в этой сфере. Подбор и назначение управленцев такого высокого уровня должны основываться, прежде всего, на их базовом образовании, их компетенции и знания дела, а не на умении красиво выступать с высоких трибун – чтобы управлять, нужно хорошо знать специфику импортозамещения, прежде всего, своей отрасли. Времена, когда на пост министра сельского хозяйства можно было назначить врача-кардиолога, безвозвратно ушли.

Таким образом, деятельность органов власти и управления, работа владельцев и менеджеров предприятий и организаций в регионах России должна быть направлена на формирование человеческого капитала, отвечающего современным требованиям в вопросах импортозамещения. В этом ключ к дальнейшему социально-экономическому развитию страны даже в условиях жестких санкций.

6. Для успешной реализации программ по замещению импорта отечественными товарами и технологиями в нашей стране необходимо осуществить целый комплекс организационных, финансовых и других мероприятий, причем в кратчайшие сроки. Среди первоочередных мер, по мнению авторов статьи, должны быть реализованы следующие. Во-первых, в России необходимо развивать собственное производство станков, двигателей и агрегатов, комплектующих и запчастей, полупроводников и процессоров, компьютеров с собственным программным обеспечением, другой электроники. Из 1,6 млн металлорежущих станков более половины устарели физически и морально. Если учесть, что новых токарных, фрезерных, сверлильных и других металлорежущих станков выпускается всего около 4000, то такими темпами переоснащение основных фондов производственных предприятий растянется на несколько столетий.

Во-вторых, необходимо принимать срочные меры уже сейчас, включая подготовку необходимых кадров, повышение качества человеческого капитала, развитие необходимых компетенций, без которых невозможна реализация государственных программ и планов импортозамещения. Напомним, о необходимости импортозамещения представители элиты заговорили четверть века назад, в далеких 1990-х годах прошлого века, особенно после экономического кризиса 1998 года и объявленного в том же году дефолта.

В-третьих, чтобы процессы подготовки и переподготовки кадров с требуемыми компетенциями были успешными, необходимо изменить часть программ профессионального обучения в интересах работодателей, организующих импортозамещающее производство.

В-четвертых, сложные проблемы, связанные с импортозамещением в экономике России, обуславливают необходимость разработки новых эффективных механизмов поддержки российских производителей, направленных на сохранение действующих высокотехнологичных предприятий, их человеческого капитала, формирование специализированных мер государственной поддержки предприятий, организующих производство новые виды продукции в соответствии с отраслевыми планами по импортозамещению. Отсутствие доступа к финансированию, высокие требования к обеспечению и высокие банковские процентные ставки являются препятствиями для участия производителей в политике импортозамещения. На привлечение частных инвесторов в импортную замену. Для оказания финансовой помощи предприятиям и отраслям, активно занимающимся замещением иностранных технологий и товаров отечественными, необходимо, по нашему глубокому убеждению, начать с снижения налогов (налоговых каникул), ввести целевое кредитование на внутреннее производство по низкой процентной ставке, как в Китае, на снижение цен на энергоресурсы и сырье внутри страны и т.д.

В целях усиления финансирования отраслей экономики, нуждающихся в строительстве новых предприятий, закупке нового оборудования, технологий, следует отменить устаревшее бюджетное правило, согласно которому избыточные нефтедоллары не использовались в целях импортозамещения, человеческого капитала разработки и инновационного производства, но были отправлены за границу, где были заморожены недружественными странами. В результате мы оказались без импортозамещения, и без сотен миллиардов долларов, столь необходимых стране в непростых условиях санкционного давления коллективного Запада.

В-пятых, Кабинет Министров должен, на наш взгляд, не только ставить конкретные задачи для импортозамещающих отраслей и производств, но и контролировать выполнение государственных программ, вводя личную ответственность для тех руководителей, которые не смогли организовать выполнение поставленных задач.

Таким образом, санкции коллективного Запада, введенные против России после событий 24 февраля 2022 г., – это, по сути, экономическая война, которая требует не просто адаптации экономики к новым вызовам, замещению запрещенного для нашей страны импорта, но и структурной перестройки и диверсификации российской экономики, перевод ее в новое качественное состояние. Как показала практика импортозамещения последних десятилетий, для успешной реализации государственной политики необходима адресная организационная, финансовая и правовая поддержка отечественного предпринимательства. И проводить ее надо постоянно, а не от случая к случаю, когда западные санкции ужесточаются или падает курс

рубля. Именно в этом залог экономической и национальной безопасности Российской Федерации в современных условиях.

Библиография

1. Импортозамещение должно стать основой экономики, заявил Мишустин. – URL: <https://ria.ru/20220301/importozameschenie-1775835779.html>.
2. Путин рассказал о возможности импортозамещения в сфере продовольствия. – URL: <https://ria.ru/20220405/importozameschenie-1781918359.html>.
3. Мишустин отчитался перед Госдумой о работе правительства – URL: [mishustinvystupil-s-otchetom-o-workote-pravitelstva-pered-deputatami-gosdumy.html](https://ria.ru/20220301/mishustinvystupil-s-otchetom-o-workote-pravitelstva-pered-deputatami-gosdumy.html).
4. Путин против тотального импортозамещения. – URL: <https://ria.ru/20090527/172470707.html?id=>.
5. Послание Президента Российской Федерации от 4 декабря 2014 г. – URL: <http://www.kreml.ru/acts/bank/39443>.
6. Глаголев, С.Н., Моисеев В.В. Импортозамещение в экономике России. – Белгород: Изд-во БГТУ, 2015. – С. 7.
7. Моисеев В.В. Импортозамещение в экономике России: монография. М.: Изд-во Директ-Медиа, 2022, 2-е изд., испр. и доп. – С. 92-93.
8. Компания Boeing в 2016 году поставила заказчикам 748 гражданских самолетов. – URL: <https://www.aex.ru/news/2017/1/9/164452/>.
9. Моисеев В.В. Импортозамещение в экономике России: монография. М.: Изд-во Директ-Медиа, 2022, 2-е изд., испр. и доп. – С. 190.
10. Минтранс сообщил о потере 78 самолетов из-за санкций. – URL: <https://www.rbc.ru/business/22/03/2022/62399a589a7947c67cbb7376>.
11. Россия собралась возродить авиационную промышленность в масштабах СССР. – URL: https://kapital-rus.ru/articles/article/rossiya_sobralas_vozrodit_aviacionnuu_promyshlennost_v_masshtabah_ssr/.

HUMAN CAPITAL IS THE MAIN FACTOR OF THE IMPLEMENTATION OF IMPORT SUBSTITUTION PROGRAMS UNDER SANCTION

Moiseev V.V.¹, Kolesnikova Yu.S.^{2,3}, Ignatov M.A.¹,
Smolenskaya O.A.¹, Belikova E.A.⁴, Bozhenov S.A.¹

¹Belgorod State Technological University named after V.G. Shukhov

²Financial University under the Government of the Russian Federation

³Kazan (Volga Region) Federal University

⁴Moscow City Pedagogical University

The study was carried out with the support of the Russian Foundation for Basic Research, project No. 19-29-07024/20

Abstract. The article discusses a number of problems related to the formation, development and effective use of human capital in Russia in order to implement import substitution programs in the context of tightening Western sanctions in connection with the start of a special military operation to demilitarize and denazify Ukraine. According to Washington, the new restrictions will more than halve Russian imports of high-tech products. In the context of tougher sanctions, the import of high-

tech goods becomes almost impossible, so ministries and departments, state corporations, small and medium-sized businesses have again turned their attention to human capital, without whose competencies import substitution is impossible.

In the article, the authors showed that the development of the first programs and plans for the replacement of imported technologies and goods dates back to the 1990s of the last century. The most active work on their implementation was carried out during the crises of 1998–1999, the global financial and economic crisis of 2008–2009, and also in 2014–2016, after the introduction of anti-Russian sanctions after the annexation of Crimea. The authors cite data that show that every time the crises ended and the export price of oil and gas rose steadily, the work on import substitution in our country slowed down. The authors emphasize the need for a real transition of the Russian economy from a resource-based to an innovative development path, the introduction of a knowledge economy, the importance of human capital in the implementation of government import substitution programs under sanctions.

Keywords: human capital, regions of Russia, public administration, import substitution, sanctions.