

Е. В. Лобанова, А. В. Сербулов

ОПРЕДЕЛЕНИЕ ОТРАСЛЕВОЙ ИМПОРТОЗАМЕЩАЮЩЕЙ ПРОПОРЦИИ МАШИНОСТРОЕНИЯ КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ

43

В качестве объекта исследования выбрано машиностроение региона как отрасль, которая в наибольшей степени способствует быстрому и эффективному переходу от предыдущего к последующему технологическому укладу. Рассмотрено место технологической безопасности в общей типологии национальной безопасности государства. В статье отражены эмпирические данные о масштабах развития машиностроения в развитых странах. Проведенный анализ импортных потоков субъектов Северо-Западного федерального округа позволил установить наличие значительного дефицита у промышленных предприятий региона технологически инновационных машин и оборудования. Сделан вывод о необходимости проведения оптимизации отраслевых пропорций регионального машиностроения в контексте импортозамещения. Предложен способ проведения расчетов доли импорта и сальдо экспортно-импортных потоков продукции машиностроения Калининградской области к ее потреблению с учетом экспорта. Применение предложенного аппарата позволило установить оптимальную импортозамещающую пропорцию машиностроения региона, которая соответствует значению $\geq 50\%$. Достижение установленного импортозамещающего размера регионального машиностроения представляется возможным за счет формирования механизма обеспечения пространственно-экономической коллаборации импортозамещающих субъектов региональной экономической системы.

The region's mechanical engineering contributes most to the rapid and efficient transition from the previous to the subsequent technological level and it was chosen as the object of the current research. The authors identify technological safety within more general scope of national security typology. The article reflects on the empirical data on the scale of mechanical engineering development in industrialized countries. The analysis of import flows of the North-Western subjects of the RF revealed that regional enterprises significantly lack technologically innovative machines and equipment. It brings about the conclusion that the local industry must be more focused on some import replacing productions. The authors propose a method and calculation of the share of imports and the balance of export-import flows in mechanical engineering products of the Kaliningrad region to its consumption. Such methodology makes it possible to determine the optimal import-replacing proportion of mechanical engineering in the region, which corresponds to a value of $\geq 50\%$. The established import-replacing share of regional engineering industry can be achieved due to a mechanism for ensuring the spatial and economic collaboration between import replacing entities of the regional economic system.

Ключевые слова: импортозамещение, технологический уклад, отраслевые пропорции, машиностроение, региональная экономическая система, Калининградская область.

Keywords: import replacement, technological mode, industry proportions, mechanical engineering, regional economic system, Kaliningrad region.



В последнее время в основу экономического роста российской экономики в целом и ее регионов была положена политика импортозамещения. Изначально курс на импортозамещение обуславливался выполнением задач в области национальной безопасности Российской Федерации и ее субъектов-регионов, поэтому механизмы реализации подобной стратегии носили характер не столько рыночный, сколько политический [11]. В последующем в условиях экономических санкций в России был взят курс на политику импортозамещения в качестве основы для принятия решений о развитии промышленности, что вызвано не только потребностями в самообеспечении внутреннего рынка, но и приближающейся активной борьбой ведущих экономических держав мира за глобальные рынки [17]. Конечной целью мероприятий по импортозамещению является увеличение доли отечественной продукции на рынке для повышения экономической, технологической и социальной безопасности, формирования и укрепления внутрипроизводственных технологических цепей в конкретном регионе и в самой стране [13].

Взаимокомпенсация импортозамещения и импортозависимости вынуждает находить такое отраслевое соотношение импортозамещающих хозяйствующих субъектов, которое будет способствовать реализации политики импортозамещения с целью эволюционного развития всей национальной и региональной экономических систем. Важно отметить, что в силу масштабности геополитического положения России региональные экономические системы имеют свой специфический набор импортозамещающих хозяйствующих субъектов. При этом для обеспечения симметричного развития регионов импортозамещающие направления и хозяйствующие субъекты экономики необходимо формировать в оптимальной, выгодной для того или иного региона пропорции с учетом действующей стратегии их развития.

Отраслевые пропорции представляют собой соотношения удельных весов отдельных отраслей экономики. Одним из законов развития социальных систем признан специфический закон пропорциональности и композиции. Суть его состоит в том, что любая система (биологическая или социальная) стремится к созданию в своей структуре такой композиции, в которой имеющиеся ресурсы будут находиться в заданной пропорции и соподчинении [2].

Определение оптимальных отраслевых пропорций импортозамещающих субъектов различных отраслей региональной экономической системы позволит обеспечить возможность отслеживать и корректировать степень экономической безопасности региона, которая в условиях современного научно-технического прогресса основывается на технологической безопасности.

Если рассматривать экономическую безопасность как способность экономики самостоятельно эффективно удовлетворять важнейшие общественные потребности [1], то данное определение следует дополнить с учетом разделения современных национальных экономик на множество отраслей и видов деятельности. Такое масштабное деление,



на наш взгляд, предопределяет обозначение в рамках экономической безопасности следующих подтипов: продовольственная, финансовая, энергетическая и технологическая безопасности (рис. 1). Центральная встроенность экономической безопасности в систему национальной безопасности основана на ее главной функции, которая заключается в формировании эффективных производительных сил. Исходя из этого утверждения, в условиях даже четвертого технологического уклада на первый план выходит и становится основой обеспечения других видов безопасности именно технологическая безопасность [15].

Значительная часть государств уже не представляет реализации коммерческо-производственной деятельности без активного применения оборудования, транспортных, коммуникационных и электронных средств, поэтому обеспечение технологической безопасности как базиса экономической безопасности становится ключевой задачей в экономическом развитии стран и регионов. В дополнение к этому необходимо отметить, что технологическая безопасность приобретает актуальность по причине появления такой комплексной характеристики, как технологичность, которая отражает качество большей части современных товаров. Изначально технологичность рассматривалась как комплексная характеристика, свойственная каким-либо конструкциям технического назначения, и появилась в эпоху развития четвертого технологического уклада, ядром которого как раз стало развитие среднего и тяжелого машиностроений.



Рис 1. Типология национальной безопасности государства

Источник: составлено авторами по [1].



Современное понимание технологичности характерно не только для промышленной, но и для продовольственной продукции. В процессе производства продукции промышленного назначения технологичность определяет такой важный для потребителя показатель качества, как безопасность (использования), а при производстве продовольственной продукции — полезность. Следовательно, обеспечение экономической безопасности возможно осуществить, достигнув высокого уровня технологической безопасности. При этом ключевой отраслью обеспечения технологической безопасности выступает машиностроение, которое обеспечивает технологическое развитие остальных отраслей и секторов экономики.

Калининградская область как субъект Российской Федерации обладает экономическими и геополитическими особенностями, выдвигающими на первый план проблему обеспечения национальной безопасности региона. С экономической точки зрения национальная безопасность базируется и на обеспечении потребностей населения в продовольствии, коммуникациях, транспорте и т.д., что требует экономической безопасности. В дополнение к этому национальная безопасность характеризуется обеспечением военной безопасности, которая базируется на оснащении государственных силовых структур необходимой промышленной и продовольственной продукцией. Так, на региональном уровне следует осуществить поиски эффективных решений, направленных на обеспечение национальной безопасности, основанной на формировании экономической безопасности, которая, в свою очередь, основывается на создании технологической безопасности.

Вторая задача, которую позволит решить определение оптимальных отраслевых пропорций, — это изменение приоритетов в пользу развития ключевых импортозамещающих отраслей. Основу формирования оптимальной отраслевой структуры составляют те региональные хозяйствующие субъекты, которые способствуют повышению, а при смене технологических укладов — и резкому росту валового регионального продукта (ВРП). В условиях научно-технического прогресса и технологической многоукладности доминирование последующего уклада над предыдущим сопровождается экономическим ростом [4] в силу того, что последующий уклад характеризуется развитием более качественных и менее материалоемких, энергоемких и трудоемких технологий [12]. Стоит уточнить, что снижение значений этих экономических индикаторов производственной и коммерческой деятельности в новом технологическом укладе проявляется в более усовершенствованном производственном, телекоммуникационном, транспортном и других видах активной части основных фондов. Данный факт свидетельствует о том, что необходимо помнить о создании благоприятных условий именно для организаций отрасли машиностроения в региональных экономических системах.

Направление действий государственной политики на импортозамещение продиктовано потребностью в обеспечении технологической безопасности регионов России и государства в целом [6], поэтому хо-



зяйствующие субъекты машиностроительной отрасли выступают импортозамещающими и, таким образом, их функционирование и развитие должно направляться на самообеспечение разнообразием продукции, что позволит покрывать производственные и покупательные потребности экономики и социальной сферы Калининградской области.

Машиностроение объединяет в себе сотни подотраслей, специализирующихся на выпуске разнородной продукции: от простейшего бытового оборудования до сложнейшей высокоточной продукции. Такая уникальная позиция отрасли машиностроения в системе экономических отношений различного уровня делает ее главным проводником достижений научно-технического прогресса во все области жизнедеятельности человека [16]. При смене технологических укладов машиностроение, естественно, претерпевает существенные изменения в своей структуре и видах выпускаемой продукции, но на сегодняшний день, во всех технологических укладах ядро промышленности составляют именно подотрасли машиностроения [21].

В силу специфики строения и функционирования региональной экономической системы Калининградской области, а также глобальных изменений в промышленности, отрасль машиностроения не может быть представлена в полном объеме всеми группами, входящими в отраслевой состав машиностроения (тяжелое, общее, среднее и наукоемкое). Следуя региональной стратегии развития экономики, данной отрасли в большей мере следует представляться средним и точным (наукоемким) машиностроением. Это связано еще с тем, что при смене технологических укладов происходит отраслевая трансформация машиностроения, влекущая за собой изменение размеров и функциональных характеристик продукции, которая становится менее материалоемкой [7]. К тому же уровень социально-экономического развития региона экспертами оценивается неоднозначно. Так, некоторые данные указывают на отставание области от среднероссийского уровня [3], а в синтетической классификации регионов России в соотношении с официальным делением регионов по федеральным округам (вариант 2017 г.) Калининградская область определена как среднеразвитая область промышленно-аграрного типа [5].

Таким образом, региональное машиностроение выступает ключевой импортозамещающей отраслью Калининградской области. Стоит отметить, что для осуществления перехода от четвертого к пятому технологическому укладу в региональных экономических системах России необходима активизация различного рода машиностроительных производств, модернизированная продукция которых, в свою очередь, станет объектом обновления основного капитала и нематериальных активов других отраслей региональных экономик, а в конечном итоге позволит обеспечить выпуск национальной продовольственной и промышленной продукции, востребованной как на внутреннем, так и внешнем рынках.

Сегодня страны-лидеры экономического развития (Япония, США, Германия, Швейцария и др.) находятся на этапе перехода к господству



шестого технологического уклада. Комплексы и отрасли региональных экономических систем России заняты на 50 % в третьем и четвертом технологических укладах [10]. Международная статистика также свидетельствует о том, что ведущими экономиками с высокотехнологичным промышленным производством традиционно остаются Германия (более 60 % промежуточного и высокотехнологичного производства в структуре добавленной стоимости) и Япония (около 60 % соответственно) [20]. Помимо этого доля машиностроения в экспортных поставках Японии в 2015 и 2016 гг. превысила 60 %, а в Германии составляет около 50 % [19]. За счет развития машиностроения такие ведущие экономики мира, как Германия, Япония, Великобритания и Франция, занимают выгодные позиции и имеют возможности быстрого наращивания технологий шестого технологического уклада. Россия среди стран G7 и БРИКС по доле промежуточной и высокотехнологичной промышленности делит последнее место с ЮАР. Изменение данного показателя для России в период с 2010 по 2015 г. составляет около 25 %. Движение мировых экспортно-импортных потоков свидетельствуют о продуктовых потребностях ведущих промышленных стран и показывает, что значительную долю экспорта и импорта в их внешнеэкономической деятельности занимает продукция машиностроительной отрасли [9].

Региональные эмпирические данные по направлению развития и качественной составляющей по объему продукции импортных потоков субъектов Северо-Западного федерального округа (СЗФО) Российской Федерации свидетельствуют о высоких (более 50 %) и повсеместных потребностях в машинах, оборудовании и транспортных средствах (табл. 1). В Калининградской области на протяжении последних пяти лет наибольшую долю в импортных поставках ежегодно занимает группа продукции «Машины, оборудование и транспортные средства», что свидетельствует о потребностях в активной части основных средств. Такая особенность структуры импортных поставок также указывает на высокую степень импортзависимости промышленного производства Калининградской области. Это обстоятельство обуславливает потребность в производственном оборудовании, а импортные потребности подтверждают 50 %-ный дефицит в технических средствах производства (табл. 1).

В данном исследовании под «оптимальной отраслевой пропорцией» понимается то рациональное соотношение отрасли машиностроения региона, которое показывает необходимую импортзамещающую долю от общего объема обрабатывающих производств области.

Количественными факторами, влияющими на оптимальную пропорцию импортзамещения регионального машиностроения, являются:

- внутренний объем производства машиностроительной продукции;
- объем экспорта машиностроительной продукции региона;
- объем импорта машиностроительной продукции региона.

Таблица 1

Наибольшая доля i-продукции в импортных поставках субъектов СЗФО, %

Субъект СЗФО	2013	2014	2015	2016	2017
Республика Карелия	31,3 Машины, оборудование и транспортные средства	26,5 Машины, оборудование и транспортные средства	35,7 Машины, оборудование и транспортные средства	40,8 Машины, оборудование и транспортные средства	56,7 Машины, оборудование и транспортные средства
Республика Коми	56,0 Машины, оборудование и транспортные средства	45,0 Машины, оборудование и транспортные средства	45,7 Машины, оборудование и транспортные средства	45,8 Продукция химической промышленности, каучук	48,4 Продукция химической промышленности, каучук
Архангельская область	60,8 Машины, оборудование и транспортные средства	78,4 Машины, оборудование и транспортные средства	65,9 Машины, оборудование и транспортные средства	77,0 Машины, оборудование и транспортные средства	68,8 Машины, оборудование и транспортные средства
Вологодская область	47,0 Машины, оборудование и транспортные средства	43,8 Машины, оборудование и транспортные средства	61,7 Машины, оборудование и транспортные средства	64,3 Машины, оборудование и транспортные средства	45,6 Машины, оборудование и транспортные средства
Калининградская область	56,0 Машины, оборудование и транспортные средства	65,0 Машины, оборудование и транспортные средства	57,0 Машины, оборудование и транспортные средства	45,0 Машины, оборудование и транспортные средства	48,6 Машины, оборудование и транспортные средства

Окончание табл. 1

Субъект СЗФО	2013	2014	2015	2016	2017
Ленинградская область	43,4 Машины, оборудование и транспортные средства	34,7 Продовольственные товары и сельскохозяйственное сырье (кроме текстильного)	37,5 Продовольственные товары и сельскохозяйственное сырье (кроме текстильного)	37,1 Машины, оборудование и транспортные средства	40,2 Машины, оборудование и транспортные средства
Мурманская область	25,0 Машины, оборудование и транспортные средства	29,4 Машины, оборудование и транспортные средства	47,0 Машины, оборудование и транспортные средства	43,4 Машины, оборудование и транспортные средства	59,3 Машины, оборудование и транспортные средства
Новгородская область	Нет данных	33,8 Текстиль, текстильные изделия и обувь	34,9 Текстиль, текстильные изделия и обувь	39,0 Текстиль, текстильные изделия и обувь	29,0 Текстиль, текстильные изделия и обувь
Псковская область	Нет данных	32,6 Машины, оборудование и транспортные средства	36,8 Продовольственные товары и сельскохозяйственное сырье (кроме текстильного)	34,0 Продовольственные товары и сельскохозяйственное сырье (кроме текстильного)	31,0 Машины, оборудование и транспортные средства
г. Санкт-Петербург	46,0 Машины, оборудование и транспортные средства	46,0 Машины, оборудование и транспортные средства	48,0 Машины, оборудование и транспортные средства	50,0 Машины, оборудование и транспортные средства	48,0 Машины, оборудование и транспортные средства

Источник: Федеральная таможенная служба. URL: http://www.customs.ru/index.php?id=13858&Itemid=2095&option=com_content&view=article (дата обращения: 16.04.2018).



Наряду с международным товародвижением тенденции экспортно-импортных потоков субъектов СЗФО РФ указывают на дефицит продукции машиностроительной отрасли. В условиях названных обстоятельств важным представляется анализ доли импортных поставок в Калининградскую область продукции машиностроения с учетом внутреннего объема отгруженной продукции машиностроения и доли продукции машиностроения, производимой в Калининградской области на экспорт.

Таким образом, для оценки зависимости от импорта необходимо рассчитать отношение сальдо экспортно-импортных потоков продукции машиностроения к объему ее выпуска. Объем потребления определяется исходя из данных статистики: производство плюс импорт минус экспорт продукции. При таком расчете отдельно не учтены запасы на начало/конец года, поскольку статистические данные отсутствуют. Запасы формируются в том числе и за счет импорта и являются незначительными по сравнению с потреблением и, следовательно, не дадут большой погрешности в расчетах.

Рассчитаем долю импорта в товарных ресурсах машиностроительной продукции, производимой в Калининградской области с учетом выпуска продукции машиностроения, идущей на экспорт, по формуле

$$D_{I_m} = \frac{I_m - E_m}{V_m + I_m - E_m} \cdot 100,$$

где D_{I_m} — доля импорта машиностроительной продукции в товарных ресурсах машиностроения, %; I_m — импорт продукции машиностроения в сопоставимых единицах; E_m — экспорт продукции машиностроения в сопоставимых единицах; V_m — объем отгруженной продукции машиностроительного производства региона в сопоставимых единицах.

Исходные данные (строки 1–3) и итоговые расчетные данные (строки 4, 5) агрегированы в таблице 2. Расчет произведен по данным официальной таможенной статистики по Калининградской области в пересчете данных по импорту по текущему курсу доллара на декабрь соответствующего года [18].

Обратим внимание, что значительные объемы экспорта машиностроения в 2014 и 2015 гг. по сравнению с предыдущим и последующим периодами характеризуют деятельность крупного производственного предприятия в Калининградской области ГК «Автотор». Функционирование данного автомобилестроительного завода основано на аутсорсинге (в этом случае «промышленной сборке» автомобилей из автокомпонентов, произведенных за рубежом). Такая ситуация характерна и для Российской Федерации в целом. Локализацией производства и трудом российских рабочих добавленная стоимость увеличивается пока всего лишь на 10–12%, поскольку они выполняют только сборку, а это лишь 7–8% общей трудоемкости производства автомобиля [8].



Таблица 2

**Расчет доли импорта и сальдо экспортно-импортных потоков
продукции машиностроения к ее потреблению с учетом экспорта
(для Калининградской области)**

№ п/п	Показатель	2013	2014	2015	2016	2017
1	V_m , млрд руб.	230,95	268,49	206,36	198,89	Нет данных
2	E_m , млрд руб.	16,63	124,48	105,83	6,23	4,19
3	I_m , млрд руб.	229,44	535,96	294,01	162,29	202,98
4	D_{I_m} , %	47,96	60,51	47,70	43,96	Нет данных
5	\overline{D}_{I_m} , %	50,3				

Источник: расчеты авторов по данным: Федеральная таможенная служба. URL: http://www.customs.ru/index.php?id=13858&Itemid=2095&option=com_content&view=article (дата обращения: 16.04.2018); Территориальный орган Федеральной государственной службы статистики по Калининградской области. URL: http://kaliningrad.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_ts/kaliningrad/ru/statistics/ (дата обращения: 16.04.2018).

Примечание: \overline{D}_{I_m} – средняя величина доли импорта машиностроительной продукции в товарных ресурсах машиностроения, %.

В этих условиях нельзя говорить о наличии собственного автомобилестроения, потому что современное машиностроение (станок, автомобиль, бытовая техника и т.д.) основывается на инсорсинге и наличии сильного конструкторского аппарата, с помощью которого закладываются технические решения, дающие эффект на десятилетия. Импорт машин и оборудования или сборка машин и станков по зарубежной конструкторско-технологической документации – это использование продукции машиностроения прошлых 10–15 лет. Как правило, лидеры-импортеры машиностроительной продукции в первую очередь сбывают устаревшее (но еще работающее) оборудование. Новшества же направляются на развитие промышленности внутри стран-лидеров машиностроения, а зарубежным заказчикам продаются по высоким ценам.

Полученные расчетные доли импортной продукции машиностроения в товарных ресурсах машиностроения с учетом производства данной продукции (табл. 2, строка 4) показывают объем импортозависимости экономики региона от продукции машиностроения. За анализируемый период доля импорта продукции машиностроения в среднем составила 50,3%. Соответственно, объем импортозависимости – это



индикатор покрытия импорта данного вида продукции собственным производством, то есть той необходимой пропорцией импортозамещающей продукции машиностроительной отрасли региона.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что в отраслевой структуре промышленности пропорция импортозамещающего машиностроения в размере $\geq 50\%$ является целевым необходимым ориентиром обеспечения технологической и, как следствие, экономической безопасности Калининградской области. Стоит отметить, что данная пропорция в любом случае не покрывает весь импорт машиностроительной продукции из-за того, что потребности в машинах и оборудовании шире, так как это продукция промежуточного назначения, которая нужна в современных экономических условиях не только для всех обрабатывающих производств, но и для сельского хозяйства, транспорта, связи, энергетики и т. д.

Наращивание объемов машиностроительной продукции в Калининградской области важно осуществлять, развивая подотрасли машиностроения, характерные для пятого и шестого технологических укладов. Понижающие тенденции показателей технологического развития подтверждают импортное состояние промышленности и экономики региона. В отличие от экономически развитых стран доля продукции высокотехнологичных и наукоемких отраслей в валовом региональном продукте имеет низкие значения, характерные и для России в целом. Так, в Калининградской области самый высокий уровень доли продукции высокотехнологичных и наукоемких отраслей в ВРП за последнее пятилетие был зафиксирован в 2014 г. — 28,2%, а в последующие годы наблюдалось снижение данного показателя, и на конец 2017 г. значение составило 21,7% в ВРП [14].

Проведенное исследование позволило получить следующие результаты и выводы.

Представлено теоретическое обоснование необходимости определения пропорций импортозамещающих хозяйствующих субъектов региональной экономической системы с целью обеспечения национальной, экономической, энергетической и технологической безопасности. Актуализирована значимость развития регионального машиностроения как ключевой импортозамещающей отрасли.

Эмпирически обоснован дефицит продукции машиностроения в Калининградской области и в субъектах СЗФО, причем данная тенденция сопровождается снижением индекса физического объема валового регионального продукта, а также показателей, свидетельствующих о технологическом развитии региона. Это позволяет сделать вывод о том, что необходимо оптимизировать отраслевые пропорции регионального машиностроения в контексте реализации процессов импортозамещения.

Целевой отраслевой пропорцией импортозамещения машиностроительной отрасли в промышленности Калининградской области является показатель в размере $\geq 50\%$. Согласно данному исследованию стимулирование производства в достижении подобной отраслевой пропорции машиностроительной продукции предоставит возможность



воспринять, частично перенять и в дальнейшем совершенствовать технологии пятого и шестого технологических укладов. К тому же это позволит осуществить повсеместное перевооружение и развитие высокотехнологичного производства на предприятиях отраслей сельского хозяйства, электроэнергетики, транспорта, коммуникаций и др. В современной экономике перечисленные отрасли считаются прямыми заказчиками различного рода машиностроительной продукции, которая в последние 20–30 лет подверглась видоизменению в направлении снижения материалоемкости и энергоемкости, но при этом использование и сервисное обслуживание данной продукции усложнилось. Современные новейшие машины и оборудование стали более финансовоемкими, так как для их создания используются дорогие технические решения.

Очевидно, что выполнение региональных задач импортозамещения в промышленном производстве требует интеграции производственных, финансовых, социальных субъектов региональной экономической системы, причем если говорить о региональном машиностроительном комплексе, то продукция этой отрасли должна создаваться и производиться в тесном взаимодействии с другими отраслями регионального хозяйствования, которые являются заказчиками. Региональным субъектам машиностроительного комплекса также необходимы условия тесного сотрудничества с целью оптимизации производственных масштабов и стоимостной оптимизации конструкторских и технологических процессов. Решение проблемы интеграции в названном направлении представляется возможным в рамках разработки и построения эффективного механизма пространственно-экономической коллаборации импортозамещающих субъектов и субъектов региональной экономической системы Калининградской области, направленной на достижение оптимальной отраслевой пропорции импортозамещающих машиностроительных производств региона и производственной синергии субъектов региональной экономической системы на пути к росту ВРП и встраиванию региона в глобальные цепочки стоимости.

Таким образом, в перспективе данное исследование будет направлено: 1) на построение эффективного механизма обеспечения пространственно-экономической коллаборации импортозамещающих субъектов региональной экономической системы региона, где базовым импортозамещающим субъектом выступает машиностроительный комплекс региона; 2) на разработку комплекса мероприятий по реализации механизма обеспечения пространственно-экономической коллаборации импортозамещающих субъектов региональной экономической системы Калининградской области.

Список литературы

1. Архипов А., Городецкий А., Михайлов Б. Экономическая безопасность. Оценки, проблемы, способы обеспечения // Вопросы экономики. 1994. №12. С. 38–39.



2. Бондаренко Н.И. Методология системного подхода к решению проблем: история, теория, практика. СПб., 1997.
3. Гимбицкий К.К., Кузнецова А.Л., Федоров Г.М. Развитие экономики Калининградской области: этапы реструктуризации // Балтийский регион. 2014. №1 (19). С. 56 – 71. doi: 10.5922/2074-9848-2014-1-4.
4. Глазьев С.Ю. Новый технологический уклад в современной мировой экономике // Международная экономика. 2010. №5. С. 5 – 27.
5. Григорьев Л.М., Голяшев А.В., Лобанова А.А., Павлюшина В.А. Региональные различия динамики промышленного производства в России: текущие тенденции // Пространственная экономика. 2017. № 4. С. 148 – 169. doi: 10.14530/se.2017.4.148-169.
6. Инновационный Санкт-Петербург. Центр импортозамещения и локализации. URL: <http://inno.gov.spb.ru/substitution> (дата обращения: 27.12.2018).
7. Кондратьев В.Б. Глобальный рынок машиностроения // Главный механик. 2014. №1. С. 13 – 27.
8. Кузнецов Б.Л., Кузнецов М.С., Загитов И.Л. Машиностроение России вне программы модернизации или...? // Известия УрГЭУ. 2011. №1 (33). С. 79 – 84.
9. Лобанова Е.В. Принципы формирования экспортно-импортного баланса в реализации процесса импортозамещения в региональных экономических системах России. Вестник Пермского университета. Сер. Экономика. 2017. Т. 12, № 4. С. 609 – 631. doi: 10.17072/1994-9960-2017-4-609-631.
10. Проценко О.Д., Дудин М.Н. Мировая трансформация инженерной мысли в социально-экономических системах в контексте перехода на VI технологический уклад // Экономика и социум: современные модели развития. 2016. №13. С. 5 – 15.
11. Симачёв Ю.В., Кузык М.Г., Зудин Н.Н. Импортозависимость и импортозамещение в российской обрабатывающей промышленности: взгляд бизнеса // Форсайт. 2016. Т. 10, №4. С. 25 – 45. doi: 10.17323/1995-459X.2016.4.25.45.
12. Соболев Е.А. Методика определения долей технологических укладов как инструмент инновационного развития экономики // Вестник экономики, права и социологии. 2016. №. 2. С. 112 – 115.
13. Стрижкова Л.А. Использование таблиц «затраты-выпуск» при оценке зависимости российской экономики от импорта и процессов импортозамещения // Вопросы статистики. 2016. №5. С. 3 – 22.
14. Макроэкономика // Территориальный орган Федеральной государственной службы статистики по Калининградской области. Федеральная служба государственной статистики. URL: http://kaliningrad.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_ts/kaliningrad/ru/statistics/macroeconomics/ (дата обращения: 27.12.2018).
15. Amsden A. Import substitution in high-tech industries: Prebisch lives in Asia! // CEPAL Review. 2004. Vol. 82. P. 75 – 89.
16. Geier F. V. The Machine Tool Industry // The Analysts Journal. 1950. Vol. 6, № 3. P. 27 – 29.
17. Gereffi G., Fernandez-Stark K. Global Value Chain Analysis: A Primer. Durham, 2011.
18. RateStats.com. URL: <https://ratestats.com/dollar/> (дата обращения: 27.12.2018).
19. The Atlas of Economic Complexity. URL: <http://atlas.cid.harvard.edu/> (дата обращения: 27.12.2018).
20. The World Bank. URL: <https://data.worldbank.org/indicator> (дата обращения: 27.12.2018).
21. VI Международный форум Технопром. URL: <http://forumtechnoprom.com/page/121> (дата обращения: 27.12.2018).



Об авторах

Елена Викторовна Лобанова – асп., Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Россия.

E-mail: loelto@gmail.com

Алексей Валентинович Сербулов – д-р экон. наук, проф., Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Россия.

E-mail: VSerbulov@kantiana.ru

The authors

Elena V. Lobanova, PhD Student, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia.

E-mail: loelto@gmail.com

Prof. Alexei V. Serbulov, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia.

E-mail: VSerbulov@kantiana.ru