

© 2011 г. А.Н. Макаров
УДК 332.1

**ЛОКАЛИЗАЦИЯ ПРОИЗВОДСТВА ПРОДУКЦИИ
ПРОИЗВОДСТВЕННО-ТЕХНИЧЕСКОГО НАЗНАЧЕНИЯ
НА ТЕРРИТОРИИ РЕГИОНА
КАК ТЕНДЕНЦИЯ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ**

Одним из факторов негативно влияющих на экономическую безопасность регионов РФ является увеличивающаяся зависимость их предприятий от импортных поставок продукции производственно-технического назначения (ППТН) [1]. Основным способом снижения импортозависимости предприятий и видов экономической деятельности региона является, как известно, организация импортозамещения.

Для привлечения стратегических партнеров и трансфера технологий в целях производства импортоаналогичной продукции возможно применить такую специфическую форму импортозамещения, как организацию локализованных производств на территории региона. Рассмотрим возможности и перспективную роль локализованных производств в региональном импортозамещении ППТН.

Термин «локализация» активно стал использоваться в России в последние 10 лет. Согласно Большому энциклопедическому словарю, «локализация – (от лат. localis – местный) отнесение чего-либо к определенному месту: ограничение места действия, распространение к.-л. явления, процесса, напр. локализация пожара» [1]. А.М. Вазьянский и С.Ю. Обыденнова определяют локализацию производства как процесс изготовления, на территории другой страны продукции первоначального иностранного происхождения [2]. С точки зрения автора, под локализацией производства следует понимать поставку местными производителями для иностранных предприятий на национальной территории комплектующих изделий изготовленных на этой территории на базе существовавших ранее или вновь созданных производств.

Сущность процесса локализации заключается в стремлении зарубежных компаний обеспечить свои сборочные производства на нашей территории комплектующими российских производителей. Увеличение числа иностранных сборочных производств и глубины локализации будет способствовать росту объемов заказов отечественным производителям, что в свою очередь обеспечит как развитие производств территории, так и возможность преодолеть зависимость экономики региона от импортных поставок.

О необходимости локализации все чаще говорят представители российского правительства. Директор Департамента внешнеэкономических отношений Министерства промышленности и торговли Российской Федерации Георгий Каламанов в интервью журналистам ведущих швейцарских СМИ сказал: «Мы приветствуем швейцарские инвестиции в российскую промышленность, в частности, у нас уже есть успешный опыт сотрудничества в сфере высокоточного станкостроения, и следующим шагом должна стать локализация в России производственных мощностей. Российское Правительство уже показало, что защищает интересы всех зарубежных корпораций, инвестирующих в локализацию производства в нашей стране», – заверил он журналистов [3].

Министр промышленности и торговли Российской Федерации Виктор Христенко, в свою очередь, уверен в том, что «...чем большая часть производственной цепочки международной компании локализована в России, тем более конкурентоспособной становятся ее товары на полках магазинов. Такая ситуация – четкий сигнал иностранным инвесторам. Начинается реструктуризация рынка и выиграет в итоге тот, кто сделает ставку на локализацию производства в России» [4].

К сожалению, в России отсутствуют локализованные производства ППТН. Но в то же время есть положительный опыт организации локализованных производств в Ленинградской, Московской и Калужской областях, где успешно работают иностранные производители легковых автомобилей. Показателен опыт развития локализации в отдельных постсоветских странах (Беларусь, Казахстан, Узбекистан). Например, одним из примеров стимулирования деятельности предприятий служит Программа локализации на 2009 г., утвержденная Постановлением Президента Республики Узбекистан от 27.01.2009 г. за №ПП-1048. Данное постановление направлено на дальней-

шее увеличение выпуска современной конкурентоспособной экспортоориентированной и импортозамещающей продукции, укрепления внутриотраслевой и межотраслевой промышленной кооперации, в том числе между предприятиями малого бизнеса и крупными предприятиями Республики Узбекистан [5]. На период участия в программе локализации узбекские предприятия освобождаются от ряда таможенных платежей и налоговых сборов. Высвобождаемые средства в связи с предоставлением вышеуказанных льгот, направляются на создание новых, а также расширение, реконструкцию, модернизацию, техническое и технологическое перевооружение действующих производств, внедрение систем управления качеством, приобретение сырья и материалов, необходимых для производства локализуемой продукции, поощрение инженерно-технических работников предприятий, задействованных в реализации Программы локализации.

Одним из основных интересов российских поставщиков иностранных сборочных заводов в России связан с возможностью экспортировать компоненты на зарубежные предприятия фирм, имеющих сборочные производства на территории России. Однако такая возможность появится только после того, как российский производитель комплектующих сможет адаптировать свое производство к требованиям иностранных производителей и стать их локализованным поставщиком.

Благоприятным фактором для потенциальных российских поставщиков ППТН является наличие у них преимущества перед производителями из стран Азии в обеспечении зарубежных сборочных производств. Данное преимущество будет достигнуто за счет более низких логистических затрат, что позволит минимизировать цены на поставляемые комплектующие изделия. Чтобы оптимизировать транспортные издержки на доставку из Азии (в том числе из Китая), поставщикам из этих стран надо ввозить изделия большими партиями, вследствие чего, приходится иметь большие склады либо арендовать «свободные таможенные склады» у специализированных компаний. Но это мероприятие достаточно затратное. Кроме того, поставки из Азии идут морским путем около четырех недель и поэтому заказ приходится исполнять заблаговременно, что приводит к замораживанию оборотных средств поставщика. Естественно, что доставка из России составляет значительно меньше времени. Таким образом, за счет более низких транспортных издержек наши

производители комплектующих могут оказаться более конкурентоспособными [6]. Реализация данного интереса приведет к изменению статуса российских компаний в мировой торговле.

Локализация предполагает сокращение участия государства в капитале предприятий отрасли и создание в границах локализации совместных предприятий с ведущими мировыми производителями при условии передачи последними технологий и высокой степени локализации выпускаемой конечной продукции, деталей и комплектующих.

Министерство экономического развития РФ рассматривало возможность распространения режима промсборки на разных производителей, в их числе производители станков и оборудования, авиапром и энергетическое машиностроение. Но наибольший опыт, как уже указывалось, приобретен в создании в России автосборочных производств транснациональных корпораций. Поэтому на их примере рассмотрим функционирование механизм локализации. В данном случае ставилась задача увеличения доли создаваемой в России добавленной стоимости: поставленные правительством условия прямо стимулировали промышленную, а не отверточную сборку.

Однако чтобы достичь заданного уровня локализации, необходимо расширить номенклатуру выпускаемых в России комплектующих. Как показывает практика, выполнение этой задачи оказывается весьма проблематичным, поскольку существуют высокие требования иностранных компаний к своим поставщикам, главным образом по качеству, его стабильности, своевременности поставок и цене.

Например, компания Ford Motor Company в г. Всеволожск Ленинградской области являющаяся первым в России автопредприятием, осуществляющим полноценную сборку, во всем мире работает по единому списку требований. Она запрашивает у потенциальных поставщиков целый ряд сертификатов. Среди них не только ставший уже привычным для работающих с западными партнерами российских компаний сертификат ISO 9000, но и специальный стандарт для поставщиков автопрома, соответствовать которому российским компаниям очень трудно [2, 5].

Следствием жестких требований зарубежных автопроизводителей является ограниченное участие российских поставщиков в локализации. Как правило, это изготовители относительно несложных компонентов. Кроме того, как

признают представители "Форда", их требования нередко вынуждают потенциальных поставщиков вкладывать серьезные средства в модернизацию своего производства [там же].

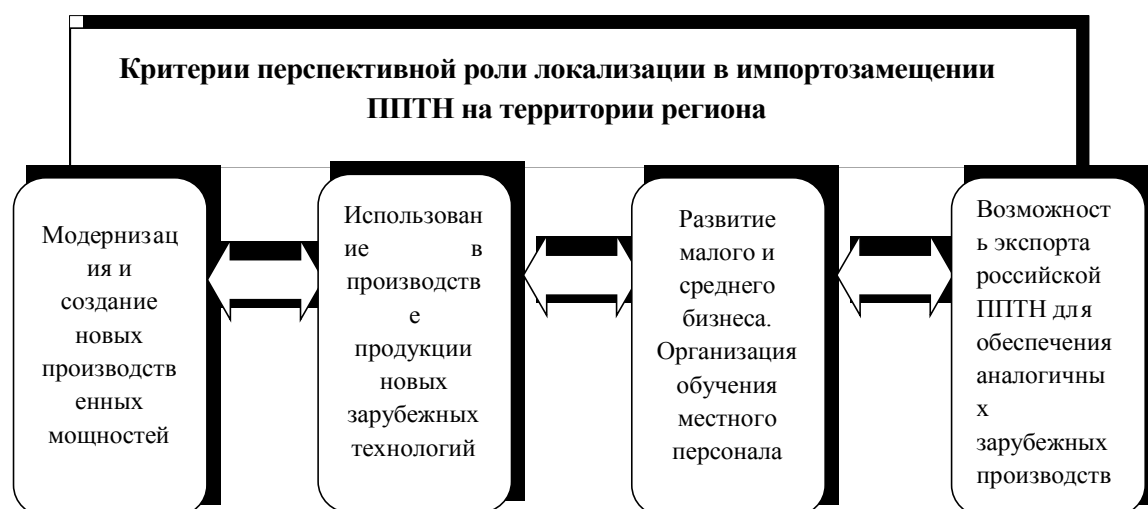
Рассматривая организацию локализованных производств нельзя не обратить внимание на вопрос государственного регулирования деятельности иностранных компаний. Известны, по крайней мере, два эффективных способа государственного регулирования участия иностранных компаний в местном экономическом обороте: таможенно-тарифное регулирование и административные требования по уровню локализации.

Первый способ подразумевает применение ставок таможенного тарифа при пересечении таможенной границы принимающего государства. Второй предполагает введение законодательно установленных норм (в процентах от себестоимости продукции) по привлечению в процесс производства местных поставщиков на территории принимающего государства. Совершенствуя процесс развития локализованных производств, Правительство России приняло Постановление № 166 от 29 марта 2005 г. «О внесении изменений в Таможенный тариф Российской Федерации в отношении автокомпонентов, ввозимых для промышленной сборки» [7], дополненное Постановлением № 566 от 16 сентября 2006 г. Эти документы предусматривают снижение – по большинству позиций до нуля – таможенных пошлин на автокомпоненты, предназначенные только для промышленной сборки. Причем Постановление №566 освобождает от таможенных пошлин и производство некоторых групп самих автокомпонентов, если они используются для промсборки автомобилей. Взамен автопроизводители должны гарантировать Правительству РФ поэтапную локализацию производства за счет закупок компонентов у российских поставщиков согласно следующего регламента: первые два года – до 10% и к пятому году функционирования производства – до 30% [там же].

В настоящее время на первое место среди требований потребителей продукции производственно-технического назначения выходит качество и улучшение эксплуатационных характеристик. Спрос на полуфабрикаты, комплектующие и технологическое оборудование устаревших конструкций неизбежно будет падать. Поэтому останутся только те производители, которые смогут предложить потребителям ППТН современные образцы. Следовательно, локализация будет способствовать появлению в регионе сети малых и сред-

них предприятий-производителей конечного продукта. Именно такие предприятия наряду с их участием в локализованном производстве станут центром притяжения производителей новых материалов и компаний, предоставляющих сервисные, страховые и финансовые услуги, что неизбежно приведет к образованию агломеративных формирований кластерного типа, которые должны играть, по мнению автора, основополагающую роль в импортозамещении ППТН в регионе в ближайшее время.

Сформулируем критерии перспективной роли локализации в импортозамещении ППТН на территории региона (см. рисунок).



Во-первых, в стране пребывания модернизируются устаревшие и создаются новые производственные мощности задействованные в локализации.

Во-вторых, в страну пребывания завозятся новые технологии, использование в производстве которых позволит производить импортные аналоги продукции на более высоком техническом уровне.

В-третьих, требования к локализации производства будут способствовать развитию на территории региона малого и среднего бизнеса. Кроме того, иностранная фирма должна обучать свой персонал, сформированный из местных трудовых ресурсов, новым методам труда и технологиям, что приведет к повышению профессионального уровня трудоспособного населения и росту его привлекательности для следующих локализованных инвесторов.

В-четвертых, один из основных интересов российских поставщиков иностранных сборочных заводов в России связан с возможностью экспортировать элементы ППТН на зарубежные предприятия фирм, имеющих сбороч-

ные производства на территории России. Кроме того, экспорт комплектующих возможен для обеспечения зарубежных производств, продукция которых импортируется в Россию. Такая возможность появится после того, как российский производитель комплектующих сможет настроить свое производство к требованиям иностранных производителей и стать локализованным поставщиком сначала на территории России.

В заключение необходимо отметить, что проекты локализации производства должны стать одним из способов импортозамещающего развития в регионе. Успешные примеры таких проектов в автопроме показывают, что локализованные производства в импортозамещении ППТН вполне реальны. Они не только смогут обеспечить динамичное развитие производства на территории региона в долгосрочной перспективе, но и позволят решить проблему импортозависимости предприятий и видов экономической деятельности промышленности региона по ППТН.

ЛИТЕРАТУРА

1. Большой энциклопедический словарь М., 1997.
2. Вазьянский А.М., Обыденнова С.Ю. Локализация производства как способ инновационного развития предприятия. Сборник научных трудов НГТУ им. Р.Е. Алексеева. 2008. № 7.
3. Режим доступа/ <http://www.runom.ru/news/75/> (12.8.2010)
4. Режим доступа/ <http://www.promweekly.ru/2009-28-2.php>(19.8.2010)
5. Режим доступа/ <http://centersafta.ru/2009/07/16/lg-v-zenite-populyarnosti-primeryi-lokalizatsii-proizvodstva-byitovoy-elektroniki-v-uzbekistane/> (10.9.2010)
6. Режим доступа/<http://www.kadis.ru/daily/index.html?id=29498> (13.9.2010)
7. Постановление РФ № 166 от 29 марта 2005 г. «О внесении изменений в Таможенный тариф Российской Федерации в отношении автокомпонентов, ввозимых для промышленной сборки».

8. Макаров А.Н. Импорт и импортозамещение: региональный аспект (на примере Нижегородской области) / Экономико-финансовая и управленческая компоненты в современных социально-экономических системах. Всероссийская научно-практическая конференция. Волгоград – Москва, 2010.

*Нижегородский филиал
института бизнеса и политики*

25 мая 2011 г.
