

Роль локализации промышленного производства в политике импортозамещения*



**Светлана Николаевна
КОТЛЯРОВА**

Институт экономики Уральского отделения Российской академии наук
Екатеринбург, Российская Федерация, 620014, ул. Московская, д. 29
E-mail: Sv_gavrilova@mail.ru



**Юлия Георгиевна
ЛАВРИКОВА**

Институт экономики Уральского отделения Российской академии наук
Екатеринбург, Российская Федерация, 620014, ул. Московская, д. 29
E-mail: k5151@mail.ru



**Лидия Михайловна
АВЕРИНА**

Институт экономики Уральского отделения Российской академии наук
Екатеринбург, Российская Федерация, 620014, ул. Московская, д. 29
E-mail: laverina@mail.ru

* Статья подготовлена при финансовой поддержке проекта № 15-14-7-2 фундаментальных исследований Уральского отделения Российской академии наук «Прогнозная оценка приоритетных направлений модернизации Уральского старопромышленного региона для обеспечения импортозамещения».

Для цитирования: Котлярова, С.Н. Роль локализации промышленного производства в политике импортозамещения / С.Н. Котлярова, Ю.Г. Лаврикова, Л.М. Аверина // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. – 2017. – Т. 10. – № 5. – С. 115-127. DOI: 10.15838/esc/2017.5.53.8

For citation: Kotlyarova S.N., Lavrikova Yu.G., Averina L.M. The role of industrial production localization in the import substitution policy. *Economic and Social Changes: Facts, Trends, Forecast*, 2017, vol. 10, no. 5, pp. 115-127. DOI: 10.15838/esc/2017.5.53.8

Аннотация. Статья посвящена определению роли локализации промышленного производства при реализации политики импортозамещения. Методологическую основу исследования составляют системный подход, методы структурного, предметного, функционального, статистического анализа, метод экспертных оценок. В статье рассматриваются понятия «импортозамещение» и «локализация», делается вывод о том, что реализация политики импортозамещения неразрывно связана с локализацией. Приведены примеры реализации успешной политики локализации в отдельных отраслях промышленности (автомобильная, фармацевтическая и железнодорожное машиностроение), доказана ее эффективность в создании высокотехнологичных производств по выпуску промышленной продукции. Механизм локализации в секторе железнодорожного машиностроения, конкурентоспособность которого в настоящее время обеспечивается в значительной степени за счет заимствования технологий из-за рубежа, рассмотрен на примере локомотивостроения и производства подвижного состава для скоростного и высокоскоростного движения. Показан пример успешной реализации политики импортозамещения в рамках Уральского кластера железнодорожного машиностроения по типу «догоняющего развития» – с привлечением зарубежных технологий для организации в России первоначально сборочного, а затем локализованного производства зарубежной техники на базе отечественных материалов, компонентов и ресурсов. Определено, что базовыми условиями для локализации выступают доступность капитала, наличие технологии, производственных мощностей и наличие рынка сбыта. В работе исследована нормативно-правовая база по содействию импортозамещению на территории России и ее регионов, представлен обзор законодательно утвержденных программ, концепций и планов развития импортозамещения в субъектах РФ. Показано, что реализация политики импортозамещения в регионах осуществляется на основе создания и развития особых экономических зон, кластеров, индустриальных и технопарков, при этом вопросам локализации нормативные документы в регионах уделяют недостаточное внимание. Сделан вывод, что для России импортозамещение, основанное на локализации производства, является платформой для диверсификации экономики и переходом к производству технологичной продукции с высокой добавленной стоимостью. Отдельные положения исследования использованы при подготовке Стратегии Уральского кластера железнодорожного машиностроения и транспортно-логистического кластера Свердловской области. Полученные результаты могут быть использованы в дальнейших научных исследованиях эффективности реализации политики импортозамещения и модернизации экономики РФ и её субъектов, а также *федеральными и региональными органами власти при разработке и принятии стратегических документов регионального развития и стимулирования импортозамещения.*

Ключевые слова: импортозамещение, локализация, региональная политика, модернизация экономики, промышленное производство, технологическое развитие.

Введение. Правительство Российской Федерации реализует возможность модернизации отечественной экономики через политику импортозамещения. Для эффективного применения инструментов и механизмов импортозамещения важно правильно определить приоритеты и понять, в каких отраслях промышленности в первую очередь необходимо импортозамещение и какие подходы применить для достижения желаемого.

Самая высокая доля импорта сегодня приходится на станкостроение, машиностроение и текстильную промышленность. В условиях им-

портозамещения целесообразно обратиться к опыту политики локализации, которая создает новые рабочие места и новые производства на собственной территории, а также стимулирует развитие наукоемких отраслей экономики, превращая отечественные компании в сильных конкурентов на глобальном уровне. Таким образом, промышленная политика должна быть направлена на развитие производства российской продукции, которое должно заменить импорт (импортозамещение) и, как следствие, увеличить объемы внутреннего производства (локализация производства). В связи с этим

целью исследования является определение роли локализации промышленного производства при реализации политики импортозамещения на основе систематизации теоретико-методологических подходов к определению локализации, систематизация опыта локализации в отдельных отраслях промышленности и исследование нормативно-правовой базы по содействию импортозамещению на территории России и ее регионов.

Теоретико-методологическое обоснование роли локализации производства

Категории «импортозамещение» последнее время уделяется повышенное внимание как со стороны органов государственной власти, так и со стороны ученых. В частности, импортозамещение рассматривается как тип промышленной политики, направленный на замену импорта промышленных товаров товарами отечественного производства [15]. Производство в стране товаров, аналогичных импортируемым, и сокращение или прекращение в этой связи их импорта – другой подход к определению импортозамещения¹. При этом данные товары должны обладать более высокими потребительскими свойствами и стоимостью не выше импортных [10]. В.В. Зарянкин формулирует три альтернативных подхода к определению импортозамещения [8]. Импортозамещение может рассматриваться как экономическая категория и представлять собой систему экономических отношений, направленных на замещение импортных товаров; как экономический процесс, при котором происходит увеличение производства, потребления и экспорта отечественных товаров и услуг при одновременном снижении потребления аналогичных импортных товаров и услуг; как государственная экономическая политика по рационализации и оптимизации импорта товаров и услуг путем стимулирования местных производителей.

Ключевым фактором успеха реализации политики импортозамещения все чаще называют экспортоориентированную локализацию, а не только нацеленную на импортозамещение. Импортозамещение должно быть таким инстру-

ментом экономической политики, результатом которого должна быть не поддержка развития предприятий, продукция которых ориентирована на внутренний рынок, а дальнейшее повышение экспортного потенциала компаний с целью занять нишу на мировом рынке товаропроизводителей [6, 19].

В России понятие «локализация» начало широко применяться в начале 2000-х годов, одновременно с ростом интереса со стороны иностранных инвесторов к нашему рынку. Отсутствие серьезной конкуренции со стороны отечественных производителей наряду со стремительным ростом экономики и потенциально емким рынком сбыта сделало Россию привлекательной для международных корпораций, следствием чего стало открытие транснациональных производств [14].

Существуют различные трактовки термина «локализация», содержащиеся в научных публикациях последних лет. А.М. Вазьянский и С.Ю. Обыденнова под локализацией производства понимают процесс изготовления на территории другой страны продукции первоначального иностранного происхождения [4]. С точки зрения А.Н. Макарова локализация предполагает поставку местными производителями для иностранных компаний комплектующих, изготовленных на национальной территории на базе существовавших ранее производств [13].

Ряд авторов развивают данный подход, делая акцент на возможности снижения себестоимости за счет экономии на транзакционных и транспортных издержках, налогах и на затратах по разработке технологических решений [17]. И.Д. Котляров считает локализацию сложным феноменом, представляющим формирование иностранными компаниями собственных производственных мощностей на территории данной страны. При этом отечественные производители осваивают определенное количество стадий выпуска конечного продукта (от одного до полного цикла) [9]. Исходя из данной трактовки термина «локализация», Д. Котляров выделяет ее следующие формы: первичная, вторичная, третичная локализация, определяемые в зависимости от количества стадий производства конечной продукции, их технологической сложности, маркетинговых особенностей и т.д.

¹ Экономический словарь [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://abc.informbureau.com/html/eiidoicaiauaiea.html>

Таблица 1. Стадии локализации и их содержание

Стадия локализации	Содержание стадии	Результат локализации
Первичная локализация	Завершающий этап производства готового продукта переносится на территорию страны	Создание новых рабочих мест, рост налоговых поступлений, упрощение доступа потребителей к конечному продукту. Локализуется лишь стадия сборки конечного продукта, реального импортозамещения нет
Вторичная локализация	Из отечественных производителей формируется локальная цепочка поставок, замещающих определенные звенья в общей цепочке	Реализация мер прямого и косвенного стимулирования иностранных производителей и потенциальных отечественных поставщиков отдельных компонентов для конечного продукта
Третичная локализация	Формируются национальные цепочки создания стоимости, направленные на выпуск в стране конечного экспортно-ориентированного продукта, из созданных в стране субподрядчиков, обслуживающих потребности локализованных иностранных производителей	Формирование собственной цепочки создания стоимости, ведущей к производству конечного продукта

Следует согласиться с автором, что национальной экономике нужно ориентироваться на достижение третьей стадии, так как она дает возможность сформировать собственную глобальную цепочку создания ценности и выйти на мировой рынок с конечным продуктом (табл. 1).

По мнению В.К. Акинфиева, термин «локализация производства» означает процесс переноса на территорию России технологий, их адаптацию и организацию сборочного производства образцов зарубежной техники с частичным изготовлением некоторых комплектующих узлов и деталей на российских предприятиях [2]. Степень локализации производства характеризует долю затрат российских предприятий в общей себестоимости производства образца техники.

Понятие «локализация» неразрывно связано с понятием «размещение производства», используемым в экономической географии. Можно говорить о том, что локализация является частным случаем размещения, обладая при этом рядом особенностей. С нашей точки зрения суть локализации производств заключается в поставке местными производителями комплектующих, изготовленных внутри страны на базе существовавших ранее или вновь организованных производств для иностранных предприятий. Базовыми условиями для локализации выступают: доступность капитала, наличие технологии и производственных мощностей и наличие рынка сбыта. Основная роль локализации в импортозамещении на территории

региона заключается в модернизации и создании новых производств на территории страны, увеличении производства импортных аналогов продукции на более технологичном уровне с использованием зарубежных технологий, росте экспортного потенциала такой продукции, сохранении и создании новых рабочих мест.

Отечественный опыт локализации в отдельных отраслях промышленности

Успешным примером политики локализации является продвижение отечественного производства в автомобильной промышленности. С начала 2000-х годов Россия ввела сниженные таможенные пошлины на ввозимую автомобильную продукцию при условии, что импортер переведет часть своего производства в Россию. Также производителям была оказана поддержка за счет подписания инвестиционных контрактов, предусматривающих определенные обязательства (например, обязательство ежегодно увеличивать долю местной добавленной стоимости и производство определенного количества продукции), а Правительство России, в свою очередь, получило нулевую пошлину на импортируемые компоненты, нужные для производства. Такие льготы применяются сегодня практически во всех областях автомобилестроения (автомобили, грузовики, запчасти для автомобилей). Уровень локализации по автомобильным заводам составляет от 30% (Тойота) до 95% (Шевроле (Нива)) [7]. Наиболее крупные автомобильные кластеры сформировались в Поволжье, на Северо-Западе и в Центре страны (рисунок).



Фармацевтическая промышленность также демонстрирует рост локализации. Поставленная Президентом РФ задача довести долю производимых в стране жизненно важных фармацевтических препаратов к 2018 году до 90% почти выполнена: сейчас производится 76% лекарств из этого списка. Причем активно осуществляется процесс кластеризации фармацевтической отрасли. Общее число кластерных проектов приближается к пятнадцати. Основные характеристики фармацевтических кластеров представлены в таблице 2.

Политика локализации доказала свою эффективность в создании высокотехнологичных производств по выпуску продукции **железнодорожного машиностроения**. Потребители желез-

нодорожной техники предъявляют требования к её качеству и улучшению эксплуатационных характеристик. Спрос на локомотивы, вагоны, узлы и компоненты устаревшей конструкции будет падать, поэтому в транспортном машиностроении останутся предприятия, предлагающие потребителям современную продукцию. Наиболее очевидным способом получения необходимых технологий является поиск стратегических партнеров, трансфер технологий и последующая локализация [5].

Рассмотрим механизм локализации на примере отдельных секторов российского железнодорожного машиностроения, конкурентоспособность которых в настоящее время обеспечивается в значительной степени за счет

Таблица 2. Фармацевтические кластеры РФ

Кластер	Субъект РФ	Год создания	Кол-во участников	Включен /не включен в перечень пилотных инновационных территориальных кластеров
Кластер фармацевтики, биотехнологий и биомедицины	Калужская область	2012	> 50	Включен
Алтайский биофармацевтический кластер	Алтайский край	2008	> 10	Включен
Кластер фармацевтики, медицинской техники и информационных технологий Томской области	Томская область	2013	> 50	Включен
Инновационный кластер информационных и биофармацевтических технологий Новосибирской области	Новосибирская область	2013	> 60	Включен
Биотехнологический инновационный территориальный кластер Пущино	Московская область	2012	> 70	Включен
Кластер медицинской, фармацевтической промышленности, радиационных технологий Санкт-Петербурга	Ленинградская область	2011	> 10	Включен
Уральский биомедицинский кластер	Свердловская область	2010	> 40	Не включен

заимствования технологий из-за рубежа: это локомотивостроение и подвижной состав для скоростного и высокоскоростного движения. За последние годы в России появился целый ряд новых серий тягового подвижного состава: тепловозов, электровозов и электропоездов, производство которых освоено в рамках создания совместных предприятий с зарубежными производителями (ЗАО «Трансмашхолдинг» и французская компания «Alstom Transport», АО «Группа Синара» и немецкая компания «Siemens»).

АО «Группа Синара» объединяет предприятия различной отраслевой направленности. Одним из приоритетных бизнес-направлений компании является машиностроение. В машиностроительный холдинг компании АО «Синара-Транспортные машины» входит АО «Уральские локомотивы», важнейшим направлением деятельности которого является производство грузовых электровозов постоянного и переменного тока, тепловозов, электропоездов «Ласточка». Производство осуществляется по технологиям «Siemens» с поэтапной локализацией производства.

Первым проектом предприятия в области локомотивостроения стала организация производства электровоза с асинхронным тяговым приводом «ГРАНИТ» (серия 2ЭС10). В 2015 году уровень локализации электровоза достиг отметки 80%. Более поздние разработки предприятия – локомотивы ТМХ-ЭП20 и 2ЭС5 имеют в 2015 году уровень локализации производства продукции 55% по ТМХ-ЭП20 и 45% по 2ЭС5. Планируется достигнуть уровня локального производства в 80% по ЭП20 в 2017 году, а по 2ЭС5 – к 2020 году.

Важнейшим направлением деятельности предприятия является производство скоростных электропоездов серии Desiro RUS («Ласточка»), начатое в мае 2013 года. Договор с ОАО «Российские железные дороги» предусматривал жесткие условия локализации производства комплектующих. Уровень локализации с начала производства должен был составить 55%, а к 2017 году доведен до 80%. К 2014 году вокруг «Уральских локомотивов» сформировался кластер из более чем 100 российских поставщиков узлов и компонентов, способных работать по международным стандартам, адаптировать технологии к потребностям заказчика

и российским условиям, и глубина локализации составила 62%. В 2016 году уровень локализации производства «Ласточки» превысил 70%, ожидается, что в 2017 году локализация достигнет проектного уровня – 80%².

Таким образом, на данном предприятии первая и вторая формы локализации стали этапами перехода к третичной локализации. Сложность локализации сразу по третьему типу объясняется ситуацией с комплектующими. Повышенная значимость комплектующих определяется отраслевой особенностью железнодорожного машиностроения, т.е. ее технологической многокомпонентностью и значительной металлоемкостью³. В то же время, согласно стратегическим документам развития транспортного машиностроения, в стране отсутствует серийное производство комплектующих, без которых невозможно создание техники, соответствующей мировому уровню. Доля импортных комплектующих по большинству выпускаемых видов машин и оборудования составляет от 10 до 25%, а в некоторых случаях до 80% в себестоимости продукции. Для создания современной продукции предприятия транспортного машиностроения вынуждены закупать комплектующие зарубежного производства. Для организации серийного производства комплектующих в России отсутствуют технологии.

Учитывая имеющийся опыт, можно обозначить в качестве основного направления развития отрасли на ближайшую и среднесрочную перспективу производство в необходимом объеме современного подвижного состава, в т.ч. для скоростного и высокоскоростного железнодорожного движения, с использованием зарубежного опыта с учетом российских условий и локализацией производства по третьему типу.

² В перспективные планы предприятия входит задача проектирования и организации выпуска различных моделей высокоскоростных поездов. Для реализации этого проекта в конце июня 2016 года группа «Синара» и машиностроительный холдинг CRRC (Changchun Railway Vehicles, КНР) заключили соглашение о создании совместного производства по выпуску поездов для высокоскоростной магистрали Москва – Казань.

³ Так, в 2011 году доля транспортного машиностроения в общем потреблении металла составила 2,75%, или 1,62 млн. т, в то время как в 2009 г. данный показатель составил 1,25%, или 0,66 млн. т. Источник: Стратегия развития транспортного машиностроения Российской Федерации на период до 2030 года. Проект. 2013 год / Институт проблем естественных монополий.

Деятельность Уральского кластера железнодорожного машиностроения является примером успешной реализации политики импортозамещения по типу «догоняющего развития» – с привлечением зарубежных технологий для организации в России первоначально сборочного, а затем локализованного производства зарубежной техники на базе отечественных материалов, компонентов и ресурсов (трудовых, сырьевых и энергетических) [17]. Исходя из этого стратегическая цель импортозамещения в секторах железнодорожного машиностроения может быть обозначена как создание качественно новых видов продукции, которые обеспечат технологическое равноправие России с передовыми странами в развитии транспорта, а также активное влияние на мировой рынок технологий и наукоемкой продукции.

Таким образом, локализация стимулирует появление в России производителей конечного продукта с новыми технологиями и предъявляет требования, распространяющиеся на поставщиков разных уровней. Вокруг производителей конечного продукта сосредоточиваются производители материалов, логистические, сервисные и финансовые организации и таким образом формируются кластеры [13].

Исследование нормативно-правовой базы в сфере содействия импортозамещению на территории России и ее регионов

Анализ отечественного опыта импортозамещения показал, что в субъектах РФ производителям импортозамещающей продукции оказывается различная поддержка: формирование благоприятной среды (нормативно-правовой, административной, финансовой и др.), предоставление различных региональных преференций, формирование и развитие соответствующей инфраструктуры, содействие продвижению местных производителей на российский рынок, помощь во взаимодействии с федеральными органами власти и др.

Вместе с тем появление индивидуальных программ импортозамещения в ряде регионов, крупных ведомств, компаний и предприятий носит скорее политический характер и зачастую региональные и отраслевые программы по импортозамещению становятся рассогласованными и противоречат друг другу. В результате возникают более жесткие ограничения, чем указано в соответствующих федеральных нор-

мах, или расширяется спектр товаров и услуг, подпадающих под ограничения [1].

Исследование нормативно-правовой базы в сфере содействия импортозамещению на территории России и ее регионов показало, что наблюдается внедрение мероприятий по импортозамещению. Условием эффективной реализации этого направления является разработка соответствующих нормативных актов, в том числе программ развития импортозамещения как на уровне Федерации, так и на уровне каждого отдельного региона [16]. Большинство регионов приняли планы по обеспечению устойчивого развития экономики и социальной стабильности или планы содействия импортозамещению (дорожные карты) (табл. 3). Программы по развитию импортозамещения приняты в шести субъектах РФ (Челябинская, Свердловская, Астраханская, Владимирская, Пензенская области, Чувашская Республика). В Волгоградской и Саратовской областях созданы и действуют концепции импортозамещения. Около десяти субъектов РФ до сих пор не приняли подобных документов (Республика Тыва, Красноярский край, Магаданская область, Чукотский автономный округ и др.). В некоторых субъектах РФ деятельность по содействию импортозамещению ведется через планы содействия импортозамещению; программы социально-экономического развития; региональные отраслевые программы и другие документы [3].

Как следует из таблицы, вопросам локализации в нормативных документах регионов уделяется недостаточное внимание. Как правило, в этих документах проблемы локализации производства носят декларативный характер. Например, в плане мероприятий по импортозамещению Республики Татарстан говорится о необходимости создания благоприятных условий для локализации производства приоритетных видов продукции на предприятиях с привлечением зарубежных партнёров; в Воронежской области при формировании плана импортозамещения ставят задачей стимулирование кооперации региональных производителей, трансфера и локализации технологий производства импортозамещающей продукции; в Чувашской Республике одним из основных мероприятий по развитию импортозамещения является создание и локализация на территории республики новых производств по выпуску

Таблица 3. Нормативные акты субъектов РФ, регулирующие процессы импортозамещения

Субъект РФ	Нормативный документ	Локализация
1	2	3
Программы		
Астраханская область	Программа импортозамещения в Астраханской области на 2015–2017 годы ¹⁾	Да
Владимирская область	Государственная программа «Развитие промышленности Владимирской области, повышение ее конкурентоспособности и обеспечение импортозамещения на 2015–2020 годы» ²⁾ Подпрограмма «Развитие внутриобластной и межрегиональной кооперации, обеспечение импортозамещения».	Нет
Пензенская область	Программа импортозамещения и расширения выпуска продукции в Пензенской области на 2015–2017 годы ³⁾	Нет
Свердловская область	Государственная программа «Развитие промышленности и науки на территории Свердловской области до 2020 года» ⁴⁾ Подпрограмма «Развитие импортозамещения и научно-производственной кооперации в отраслях промышленности Свердловской области»	Нет
Челябинская область	Государственная программа «Развитие импортозамещения и научно-производственной кооперации в отраслях промышленности Челябинской области на 2015–2020 годы»	Нет
Чувашская Республика	Программа Чувашской Республики «Экономическое развитие и инновационная экономика на 2012–2020 годы» ⁵⁾ Подпрограмма «Развитие импортозамещения в отдельных отраслях экономики Чувашской Республики»	Да
Концепции		
Волгоградская область	Концепция импортозамещения в Волгоградской области на 2015–2017 годы и плана мероприятий по содействию импортозамещению в Волгоградской области на 2015–2017 гг. ⁶⁾	Нет
Саратовская область	Концепция импортозамещения в реальном секторе экономики Саратовской области	Нет
Планы		
Алтайский край	План мероприятий по содействию импортозамещению в Алтайском крае до 2020 года ⁷⁾	Да
Республика Башкортостан	План мероприятий («дорожная карта») по содействию импортозамещению в Республике Башкортостан на 2015–2017 годы ⁸⁾	Да
Белгородская область	План мероприятий по импортозамещению в Белгородской области на 2016–2018 годы	Да
Воронежская область	План по импортозамещению в сфере промышленности Воронежской области, 2017 г.	Да
Иркутская область	План по импортозамещению на 2016–2018 годы. Создан региональный экспертный совет по импортозамещению (2016 г.)	Нет
Курская область	Региональный план по импортозамещению в Курской области на 2016–2020 годы ⁹⁾	Нет
Саратовская область	План по содействию импортозамещению в реальном секторе экономики Саратовской области на 2015–2016 годы ¹⁰⁾	Нет
Республика Татарстан	План мероприятий по развитию импортозамещения в промышленности Республики Татарстан на 2016 год Концепция импортозамещения в строительной отрасли на 2015–2016 годы в Республике Татарстан ¹¹⁾	Да
Вологодская область	Региональный план по импортозамещению в Вологодской области на 2016–2020 годы ¹²⁾	Да

¹⁾ Распоряжение Правительства Астраханской области от 04.03.2015 № 52-Пр «О программе импортозамещения в Астраханской области на 2015–2017 годы» // Электронный периодический справочник «Система ГАРАНТ». – URL: <http://www.garant.ru/> (дата обращения: 23.08.2016).

²⁾ Постановление Администрации Владимирской обл. от 16.06.2015 № 562 «Об утверждении государственной программы Владимирской области «Развитие промышленности Владимирской области, повышение ее конкурентоспособности и обеспечение импортозамещения на 2015–2020 годы»» // Электронный периодический справочник «Система ГАРАНТ». – URL: <http://www.garant.ru/> (дата обращения: 20.08.2016).

³⁾ Постановление Правительства Пензенской области от 9 апреля 2015 года № 179-пП «Об утверждении программы импортозамещения и расширения выпуска продукции в Пензенской области на 2015–2017 годы» // Электронный периодический справочник «Система ГАРАНТ». – URL: <http://www.garant.ru/> (дата обращения: 23.02.2017).

⁴⁾ Постановление Правительства Свердловской области от 24.10.2013 № 1293-ПП «Об утверждении государственной программы Свердловской области «Развитие промышленности и науки на территории Свердловской области до 2020 года»» [Электронный ресурс] / Министерство промышленности и науки Свердловской области. – URL: <http://mpr.midural.ru>

⁵⁾ Постановление Кабинета министров Чувашской Республики от 21 сентября 2011 года № 398 «О государственной программе Чувашской Республики «Экономическое развитие и инновационная экономика на 2012–2020 годы»»

⁶⁾ Постановление Администрации Волгоградской обл. от 14.09.2015 № 527-п «Об утверждении Концепции импортозамещения в Волгоградской области на 2015–2017 годы и плана мероприятий по содействию импортозамещению в Волгоградской области на 2015–2017 годы» // Электронный периодический справочник «Система ГАРАНТ». – URL: <http://www.garant.ru/> (дата обращения: 23.08.2016).

⁷⁾ Распоряжение Администрации Алтайского края от 30 июня 2016 года № 187-р «Об утверждении плана мероприятий по содействию импортозамещению в Алтайском крае до 2020 года» [Электронный ресурс] // АО «Кодекс». – URL: <http://docs.cntd.ru/document/438964065> (дата обращения: 23.09.2016).

⁸⁾ Распоряжение Правительства Республики Башкортостан от 7 августа 2015 года № 838-р «Об утверждении плана мероприятий («дорожной карты») по содействию импортозамещению в Республике Башкортостан на 2015–2017 годы» [Электронный ресурс] // АО «Кодекс». – URL: <http://docs.cntd.ru/document/430502601>

⁹⁾ Постановление Администрации Курской области от 6 сентября 2016 г. № 654-па «Об утверждении регионального Плана по импортозамещению в Курской области на 2016–2020 годы» // Электронный периодический справочник «Система ГАРАНТ» [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.garant.ru/hotlaw/kursk/954616/> (дата обращения: 23.08.2016).

¹⁰⁾ Постановление Правительства Саратовской области от 20.01.2015 № 5-П «Об утверждении Концепции импортозамещения в реальном секторе экономики Саратовской области и Плана по содействию импортозамещению в реальном секторе экономики Саратовской области на 2015–2016 годы» [Электронный ресурс] // Официальный портал Правительства Саратовской области. – URL: <http://konsultant.saratov.gov.ru/page.aspx?61154> (дата обращения: 22.08.2016)

¹¹⁾ Постановление КМ РТ от 13 сентября 2016 г. № 639 «О плане мероприятий по развитию импортозамещения в промышленности Республики Татарстан на 2016 год» [Электронный ресурс] // Электронный периодический справочник «Система ГАРАНТ». – URL: <http://www.garant.ru/> (дата обращения: 20.11.2016).

¹²⁾ Постановление Правительства Вологодской области от 29.09.2016 № 858 «Об утверждении регионального плана по импортозамещению в Вологодской области на 2016–2020 годы» [Электронный ресурс] // Портал экономического развития Вологодской области. – URL: <http://http://economy.gov35.ru/> (дата обращения: 23.02.2017).

Таблица 4. Основные формы организации локализованного производства

Форма локализации	Инвестиции	Технологии
Иностранное предприятие на локальном рынке	Зарубежные	Зарубежные
Совместное предприятие	Зарубежные/отечественные	Зарубежные/отечественные
Покупка лицензии отечественным предприятием	Отечественные	Зарубежные
Размещение иностранной компанией заказа на отечественном предприятии	Отечественные	Отечественные

импортозамещающей продукции или патентованных продуктов с дальнейшей ориентацией на экспорт.

Выделяют четыре возможные формы организации локализованного производства, отличающиеся источниками инвестиций и технологий (табл. 4) [13].

Инвестором при реализации проекта выбирается поставщик отечественного оборудования, импортируемого аналога или же покупка локализованного продукта на территории страны. За последние годы развивающиеся страны, а также страны Юго-Восточной Азии и Южной Америки, реализующие политику локализации производства, заметно увеличили свое влияние в мире. Рассматривая эти страны как новые рынки сбыта, транснациональные корпорации проявляют к ним все больший интерес, что позволяет руководству этих стран диктовать свои условия иностранным инвесторам.

Заключение

Реализация политики импортозамещения направлена на решение ключевой проблемы российской экономики – недостаточной конкурентоспособности. Локализация как один из основных инструментов импортозамещения стимулирует развитие наукоемких отраслей экономики, создает новые рабочие места и новые производства на собственной территории.

Анализ нормативно-правовой базы в сфере содействия импортозамещению на государственном и региональном уровнях показал, что регионы активно включаются в разработку нормативных актов, стимулирующих развитие импортозамещения, внедряют мероприятия по импортозамещению.

Однако вопросы локализации промышленного производства в них отражены недостаточно. Также отмечается несогласованность, а порой противоречивый характер нормативных документов.

Промышленная политика должна быть направлена на развитие производства российской продукции, которое должно заменить импорт (импортозамещение) и, как следствие, увеличить объемы внутреннего производства (локализация производства).

Для России импортозамещение на основе локализации промышленного производства является платформой для диверсификации экономики, окончания эпохи нефтегазовой зависимости и переходом к производству технологичной продукции с высокой добавленной стоимостью. Расширение числа действующих производств, локализованных на территории страны, дает возможности для роста экономики, привлечения в страну новых технологий и создания рабочих мест.

Литература

1. Акимов, А. Обеспечение импортозамещения через локализацию производства продукции, работ, услуг [Электронный ресурс] / А. Акимов // Официальный сайт Министерства промышленности и торговли Российской Федерации. – URL: <http://minpromtorg.gov.ru/common/upload/files/docs/M.E.Akim.pdf>
2. Акинфиев, В.К. Выбор инвестиционных решений при трансфере западных технологий в отрасли транспортного машиностроения / В.К. Акинфиев // Управление большими системами. – 2014. – Вып. 48. – С. 151-171.
3. Исследование Программ развития импортозамещения в регионах Российской Федерации / В.В. Бородкина, О.В. Рыжкова, Ю.В. Улас, А.А. Ушалова // Креативная экономика. – 2015. – № 9(11). – С. 1397-1414.
4. Вазьянский, А.М. Локализация производства как способ инновационного развития предприятия / А.М. Вазьянский, С.Б. Обыденнова // Сборник научных трудов НГТУ им. Р.Е. Алексеева. – 2014. – № 7. – С. 2.

5. Воробьев, А.А. Локализация. Направление задано. Что дальше? / А.А. Воробьев, Е.А. Обухова // Техника железных дорог. – 2009. – № 4 (8) ноябрь. – С. 35-45.
6. Гулин, К.А. Импортозамещение как инструмент активизации социально-экономического развития территорий / К.А. Гулин, Е.А. Мазилев, А.П. Ермолов // Проблемы развития территории. – 2015. – № 3 (77). – С. 7-25.
7. Зайцев, А. Названы лидеры по локализации среди выпускающихся в России автомобилей / А. Зайцев // Информационный сайт Wroom.ru [Электронный ресурс]. – URL: <http://wroom.ru/news/3670> (дата обращения: 13.02.2017).
8. Зарянкин, В.В. Роль импортозамещения в системе международных торговых отношений / В.В. Зарянкин // Беларусь и мировые экономические процессы: сб. науч. ст. – Вып. 7. – Минск: БГУ, 2010. – С. 44-50.
9. Котляров, И.Д. Локализация производства как инструмент импортозамещения / И.Д. Котляров // ЭКО. – 2016. – № 8. – С. 128-140.
10. Лаврикова, Ю.Г. Инновационное развитие строительного комплекса региона на основе кластерного подхода / Ю.Г. Лаврикова, С.Н. Котлярова // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. – 2014. – № 3 (33). – С. 169-181.
11. Лаврикова, Ю.Г. Стратегические основы реализации потенциала импортозамещения на примере железнодорожного машиностроения / Ю.Г. Лаврикова, Л.М. Аверина // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. – 2015. – № 3 (39). – С. 85-99.
12. Лукьянчук, Е. Импортозамещение: зарубежный опыт / Е. Лукьянчук // Аптека.online.ua: электрон. научн. журн. – 2011. – № 786 (15). – 18 апр. – URL:<http://www.apteka.ua/article/79186> (дата обращения: 13.01.2017).
13. Макаров, А.Н. Локализация производства продукции производственно-технического назначения на территории региона как тенденция импортозамещения / А.Н. Макаров // Гуманитарные и социальные науки. – 2011. – № 3. – С. 34-41.
14. Муханов, А.Н. Конъюнктурные факторы импортозамещения в обоснованиях направлений и организационно-структурных схем локализации производства / А.Н. Муханов // Молодой ученый. – 2016. – № 3. – С. 581-585.
15. Райзберг, Б. Современный экономический словарь [Текст] / Б. Райзберг, Л. Лозовский, Е. Стародубцева. – М.: ИНФРА-М, 2006. – 495 с.
16. Фальцман, В.К. Критические точки политики импортозамещения / В.К. Фальцман // Российское предпринимательство. – 2015. – Т. 16. – № 2 (272). – С. 241-262.
17. Шувалова, Д.Г. Оценка изменения экономического потенциала интеграции с применением стратегии локализации производства на региональном уровне / Д.Г. Шувалова, В.Ю. Маркова // Электронный научный журнал «Управление экономическими системами». – 2013. – № 10 (58). – С. 61.
18. Bruton H.J. A Reconsideration of Import Substitution // Journal of Economic Literature, 1998, vol. 36, no. 2, P. 903-936.
19. Cook S. A Comparison of Regional Export Enhancement and Import Substitution Economic Development Strategies / Cook S., Watson Ph. // The Journal of Regional Analysis and Policy. 2011. Vol. 41. No. 1. P. 1-15.

Сведения об авторах

Светлана Николаевна Котлярова – кандидат экономических наук, доцент, заведующий сектором, Институт экономики Уральского отделения Российской академии наук (Российская Федерация, 620014, г. Екатеринбург, ул. Московская, д. 29; e-mail: Sv_gavrilova@mail.ru)

Юлия Георгиевна Лаврикова – доктор экономических наук, доцент, врио директора, Институт экономики Уральского отделения Российской академии наук (Российская Федерация, 620014, г. Екатеринбург, ул. Московская, д. 29; e-mail: k5151@mail.ru)

Лидия Михайловна Аверина – ведущий экономист, Институт экономики Уральского отделения Российской академии наук (Российская Федерация, 620014, г. Екатеринбург, ул. Московская, д. 29; e-mail: laverina@mail.ru)

Kotlyarova S.N., Lavrikova Yu.G., Averina L.M.

The Role of Industrial Production Localization in the Import Substitution Policy

Abstract. The article is devoted to defining the role of localization of industrial production in the implementation of the import substitution policy. The methodological framework of the research consists of the system approach, methods of structural, object, functional, and statistical analysis, as well as the method of expert estimations. The article reviews the concept of “import substitution” and “localization”; it is concluded that the implementation of the import substitution policy is inextricably linked with the localization. It provides examples of successful localization policy in individual industries (automotive, pharmaceutical and railway engineering), proves its effectiveness in creating high-tech industries for industrial output. The mechanism of localization in the railway engineering sector, whose competitiveness is currently provided largely by imported technology, is discussed in the case of locomotive engineering and rolling stock manufacturing for high-speed operation. There is an example of successful implementation of the import substitution policy in the framework of catching up development of the Ural railway engineering cluster – including foreign technology in order to establish in Russia firstly assembly and later localized production of foreign technology based on domestic materials, components, and resources. It has been determined that basic conditions for localization are availability of capital, availability of technology, production capacity and availability of market. The paper examines the legal framework for promoting import substitution in Russia and its regions, presents an overview of legislatively mandated programs, concepts and development plans for import substitution in Russian constituent entities. The authors demonstrate that the implementation of the import substitution policy in the regions is based on creating and developing special economic zones, clusters, industrial and technology parks; however, regulatory documents in the regions do not pay enough attention to localization issues. It is concluded that Russia’s import substitution based on localization is a platform for economic diversification and transition to production of high value added technological products. Separate research concepts are used for developing the Strategy of the Ural railway engineering cluster and the Sverdlovsk Oblast cluster for transport and logistics. The research results can be used in further research of the effectiveness of implementing the import substitution policy and economic modernization in Russia and its constituent entities, as well as by federal and regional authorities in drafting and adopting strategic documents of regional development and stimulating import substitution.

Key words: import substitution, localization, regional policy, economic modernization, industrial production, technological development.

References

1. Akimov A. Obespechenie importozameshcheniya cherez lokalizatsiyu proizvodstva produktsii, rabot, uslug [Ensuring import substitution through production of goods, works and services]. *Ofits. sait Ministerstva promyshlennosti i trgovli Rossiiskoi Federatsii* [Official website of Ministry of Industry and Trade of the Russian Federation]. Available at: <http://minpromtorg.gov.ru/common/upload/files/docs/M.E.Akim.pdf>. (In Russian).
2. Akinfiev V.K. Vybor investitsionnykh reshenii pri transfere zapadnykh tekhnologii v otrasli transportnogo mashinostroeniya [Investment portfolio problem for foreign technology transfer in transport machine building industry]. *Upravlenie bol'shimi sistemami* [Large-scale systems control], 2014, issue 48, pp. 151-171. (In Russian).
3. Borodkina V.V., Ryzhkova O.V., Ulas Yu.V., Ushalova A.A. Issledovanie Programm razvitiya importozameshcheniya v regionakh Rossiiskoi Federatsii [Studying of the development of import substitution programs in the Russian Federation’s regions]. *Kreativnaya ekonomika* [Creative economy], 2015, no. 9(11), pp. 1397-1414. (In Russian).
4. Vaz'yanskii A.M., Obydenova S.B. Lokalizatsiya proizvodstva kak sposob innovatsionnogo razvitiya predpriyatiya [Production localization as a means of innovative enterprise development]. *Sbornik nauchnykh*

- trudov NGTU im. R.E. Alekseeva* [Collection of studies of Nizhny Novgorod State Technical University n.a. R.E. Alekseev], 2014, no. 7, p. 2. (In Russian).
5. Vorob'ev A.A., Obukhova E.A. Lokalizatsiya. Napravlenie zadano. Chto dal'she? [Localization. The direction has been determined. What next?]. *Tekhnika zheleznykh dorog* [Railway equipment magazine], 2009, no. 4 (8), November, pp. 35-45. (In Russian).
 6. Gulin K.A., Mazilov E.A., Ermolov A.P. Importozameshchenie kak instrument aktivizatsii sotsial'no-ekonomicheskogo razvitiya territorii [Import substitution as a tool to enhance social-economic development of territories]. *Problemy razvitiya territorii* [Problems of territory's development], 2015, no. 3 (77), pp. 7-25. (In Russian).
 7. Zaitsev A. Nazvany lidery po lokalizatsii sredi vypuskayushchikhsya v Rossii avtomobilei [Leaders in localization among Russian cars have been named]. *Informatsionnyi sait Wroom.ru* [Wroom.ru information website]. Available at: <http://wroom.ru/news/3670> (Accessed: 13.02.2017). (In Russian).
 8. Zaryankin V.V. Rol' importozameshcheniya v sisteme mezhdunarodnykh torgovykh otnoshenii [The role of import substitution in the system of international trade relations]. *Belarus' i mirovye ekonomicheskie protsessy: sb. nauch. st.* [Belarus and global economic processes: collection of research studies], issue 7. Minsk: BGU, 2010. Pp. 44-50. (In Russian).
 9. Kotlyarov I.D. Lokalizatsiya proizvodstva kak instrument importozameshcheniya [Localization of production as a tool for import substitution]. *EKO [ECO]*, 2016, no. 8, pp. 128-140. (In Russian).
 10. Lavrikova Yu.G., Kotlyarova S.N. Innovatsionnoe razvitie stroitel'nogo kompleksa regiona na osnove klasterного podkhoda [Innovation development of the construction complex in the region on the basis of cluster approach]. *Ekonomicheskie i sotsial'nye peremeny: fakty, tendentsii, prognoz* [Economic and social changes: facts, trends, forecast], 2014, no. 3 (33), pp. 169-181. (In Russian).
 11. Lavrikova Yu.G., Averina L.M. Strategicheskie osnovy realizatsii potentsiala importozameshcheniya na primere zheleznodorozhnogo mashinostroeniya [Strategic framework for implementing the potential of import substitution on the example of railway engineering]. *Ekonomicheskie i sotsial'nye peremeny: fakty, tendentsii, prognoz* [Economic and social changes: facts, trends, forecast], 2015, no. 3 (39), pp. 85-99. (In Russian).
 12. Luk'yanchuk E. Importozameshchenie: zarubezhnyi opyt [import substitution: foreign experience]. *Apteka.online.ua: elektron. nauchn. Zhurn* [Apteka.online.ua: scientific e-journal], 2011, no. 786 (15), 18 April. Available at: <http://www.apteka.ua/article/79186> (Accessed: 13.01.2017). (In Russian).
 13. Makarov A.N. Lokalizatsiya proizvodstva produktssii proizvodstvenno-tekhnicheskogo naznacheniya na territorii regiona kak tendentsiya importozameshcheniya [Localization of industrial and technical production on the region territory as a tendency of import substitution]. *Gumanitarnye i sotsial'nye nauki* [The humanities and social sciences], 2011, no. 3, pp. 34-41. (In Russian).
 14. Mukhanov A.N. Kon'yunktturnye faktory importozameshcheniya v obosnovaniyakh napravlenii i organizatsionno-strukturnykh skhem lokalizatsii proizvodstva [Factors in import substitution in justifications of spheres and structural schemes of production localization]. *Molodoi uchenyi* [Young scholar], 2016, no. 3, pp. 581-585. (In Russian).
 15. Raizberg B., Lozovskii L., Starodubtseva E. *Sovremennyyi ekonomicheskii slovar'* [Modern economic dictionary]. Moscow: INFRA-M, 2006. 495 p. (In Russian).
 16. Fal'tsman V.K. Kriticheskie tochki politiki importozameshcheniya [Critical points of import substitution policy]. *Rossiiskoe predprinimatel'stvo* [Russian journal of entrepreneurship], 2015, vol. 16, no. 2 (272), pp. 241-262. (In Russian).
 17. Shuvalova D.G., Markova V.Yu. Otsenka izmeneniya ekonomicheskogo potentsiala integratsii s primeneniem strategii lokalizatsii proizvodstva na regional'nom urovne [Assessment of economic potential integration performance with the use of production localization strategy at the regional level]. *Elektronnyi nauchnyi zhurnal "Upravlenie ekonomicheskimi sistemami"* [Scientific electronic journal "Management of economic systems"], 2013, no. 10 (58), p. 61. (In Russian).
 18. Bruton H.J. A Reconsideration of Import Substitution. *Journal of Economic Literature*, 1998, vol. 36, no. 2, pp. 903-936.
 19. Cook S.A., Watson Ph. Comparison of Regional Export Enhancement and Import Substitution Economic Development Strategies. *The Journal of Regional Analysis and Policy*, 2011, vol. 41, no. 1, pp. 1-15.

Information about the Authors

Svetlana Nikolaevna Kotlyarova – Ph.D. in Economics, Associate Professor, Head of Department, Institute of Economics, Ural Branch of the Russian Academy of Sciences (29, Moskovskaya Street, Yekaterinburg, 620014, Russian Federation; e-mail: Sv_gavrilova@mail.ru)

Yuliya Georgievna Lavrikova – Doctor of Economics, Head of Department, Interim Director, Institute of Economics, Ural Branch of the Russian Academy of Sciences (29, Moskovskaya Street, Yekaterinburg, 620014, Russian Federation; e-mail: k5151@mail.ru)

Lidiya Mikhailovna Averina – Leading Economist, Institute of Economics, Ural Branch of the Russian Academy of Sciences (29, Moskovskaya Street, Yekaterinburg, 620014, Russian Federation; e-mail: laverina@mail.ru)

Статья поступила 04.05.2017.