

© Котляр Е. В., Пушкарева Е. М., 2019

Иркутский государственный университет, г. Иркутск

В данной статье рассматриваются вопросы локализации производства, описываются риски, возникающие при импорте и возможности их снижения с помощью локализации производства, приводятся примеры производств локализованных на территории России. Описываются программы льготного автокредитования для автомобилей российской сборки.

Ключевые слова: локализация производства, снижение рисков, льготное автокредитование

В настоящее время локализация производства приобретает особую популярность. «Локализация производства — это перенос или расширение предприятия на территории другой страны, включающая адаптацию к особенностям региона, в котором планируется организация бизнеса» [2]. При этом локализация производства может быть полного цикла, когда на предприятии осуществляются все этапы производства, или неполного цикла, когда, к примеру, производится только сборка, а детали поставляются из зарубежных стран.

Локализация производства может быть применена практически в любом виде промышленности — от производства косметических средств, до автомобилей. Наиболее популярными сферами для локализации производства являются — фармацевтическая, автомобильная и продовольственная. Популярность этого способа производства обусловлена тем, что производители стараются тем самым снизить риски, возникающие при импорте зарубежной продукции. Внешнеэкономические и внешнеполитические риски зачастую накладывают на предприятия дополнительные издержки и делают импорт продукции экономически невыгодным. К подобным рискам можно отнести валютные риски, возникающие при ослаблении государственной валюты. «Валютный риск — это вероятность

финансовых потерь в результате изменения курса валют, которое может произойти в период между заключением контракта и фактическим производством расчетов по нему» [3]. Также, учитывая непростую политическую ситуацию, не стоит забывать о таком явлении как «торговые войны». Торговые войны можно отнести к внешнеполитическим рискам, так как в этом случае, в политических целях оказывается экономическое давление на страну оппонента. К ним можно отнести санкции, эмбарго и другие инструменты жесткой торговой политики. Последствия торговой войны могут быть самыми разными, начиная от повышенных таможенных пошлин для ввозимых товаров, до полного прекращения торговых отношений между странами. Местные производства наименее подвержены всем этим рискам поэтому локализация становится особенно популярна.

На данный момент на территории России расположено достаточно много предприятий, которые работают с применением локализации производства. Одним из них является завод по производству корейской косметики бренда Hello Beauty. Косметика производится по корейской технологии, с применением импортных ингредиентов, завод же расположен в Подмоскowie, но это не мешает производителям указывать на упаковке о том, что косметика корейская. Лишь небольшая часть покупателей внимательно изучает

упаковку и осведомлена о месторасположении завода, для большинства же этот бренд ничем не отличается от других корейских производителей.

Что касается автомобильной промышленности, большинство автомобильных марок имеют производства расположенные в России. В основном это производства неполного цикла, где из импортных деталей изготавливаются автомобили российской сборки. В данном случае речь идет о контрактном производстве, когда отечественная фирма заключает контракт с зарубежной организацией-производителем и после оформления всех необходимых разрешений и лицензий получает право на производство продукции. Одним из самых крупных примеров является завод по производству автомобилей Hyundai. Инвестиции в создание завода и его оборудование составили около 1 миллиарда долларов. В настоящее время, на заводе ежегодно производится 200 000 автомобилей, что делает его вторым заводом по объему производимых автомобилей в России. Что немаловажно, завод обеспечил рабочими местами более 2000 граждан. Уровень локализации завода составляет более 50 %, такой высокий показатель, достигнут за счет того, что в непосредственной близости расположены местные поставщики комплектующих для автомобилей.

Еще один яркий пример локализации производства — концерн Volkswagen, который объединяет 10 автомобильных марок: Audi, Škoda, Porsche, Bugatti, Ducati, Seat и др. В Калуге расположен завод по производству автомобилей Škoda, в Нижнем Новгороде, на базе завода ГАЗ, производится автомобили Volkswagen. Локализация у данных заводов также достигает 50 %. Вклад концерна Volkswagen в российский автопром оценивается почти в 2 миллиарда долларов, что делает его одним из самых крупных инвесторов.

Самый высокий уровень локализации показывает завод по производству автомобилей Renault, здесь она достигает 75 %, это означает, что большинство деталей для автомобилей и их сборка осуществляются в России. Создание завода потребовало от компании Renault большого объема вложений и на базе завода «Москвич» был основан современный завод. Завод производит около 200 000 автомобилей в год и обеспечивает работой более 4000 человек. Часть автомобилей поставляются на экспорт в Европу, как часть федеральной программы о развитии экспорта.

Государство заинтересовано в локализации производства автомобилей, так как это увеличивает объемы иностранных инвестиций в производственные мощности России. Также локализация способствует созданию дополнительных рабочих мест и решению проблемы безработицы. Еще одним преимуществом является увеличение объемов экспорта, что крайне важно для экономического роста государства. Исходя из этого, государство применяет меры

поддержки локализации, например, все детали для автомобилей российской сборки поставляются по льготному таможенному тарифу, также производителям выделяются субсидии.

Еще одной мерой поддержки локализации производства является стимулирование спроса на покупку автомобилей российской сборки, для этого были разработаны программы льготного автокредитования. В 2015 г. постановлением правительства была принята программа, с помощью которой покупатель может приобрести автомобиль российской сборки с государственной поддержкой и заплатить при этом на 10–25 % процентов меньше. Программы носят названия «Первый автомобиль» и «Семейный автомобиль». Программы работают таким образом, при покупке автомобиля в кредит покупатель вносит первоначальный взнос, сумма первоначального взноса устанавливается банком исходя из стоимости автомобиля и требований к заемщику. Государство добавляет к первоначальному взносу 10 % от стоимости автомобиля. Так, если автомобиль стоит 1 млн. руб. государство внесет 100 тыс. руб. тем самым уменьшив размер кредита на эту сумму для покупателя. Для Дальневосточного федерального округа эта ставка выше — 25 % и при той же стоимости автомобиля к первоначальному взносу государство добавит 250 тыс. руб. Для участия в программе, государство предъявляет следующие требования к заемщикам. Ими могут быть: «Граждане Российской Федерации, которые имеют водительское удостоверение и отвечают следующим условиям: имеют 2 или более несовершеннолетних детей, либо до даты заключения кредитного договора не имели в собственности автомобиль» [3]. При этом автомобиль обязательно должен быть российской сборки, марка автомобиля значения не имеет, это может быть российская Лада, Hyundai или Kia. К автомобилю предъявляются следующие требования: «масса — до 3,5 тонн; стоимость — до 1,45 млн. руб.; год выпуска — 2017 или 2018» [3].

Так как увеличение первоначального взноса заемщика осуществляет кредитная организация, давая своего рода скидку, эту сумму государство впоследствии компенсирует кредитной организации. Субсидии предоставляются ежемесячно в рамках бюджетных ассигнований. Данные программы действуют до 2020 г. включительно и в общей сложности объем ассигнований составит около 15 млрд. руб.

Таким образом, локализация производства в условиях внешнеэкономических и внешнеполитических рисков экономически выгодна для государства, которое получает зарубежные инвестиции в производственные мощности, дополнительные рабочие места и продукцию для экспорта, для производителей, за счет снижения издержек на логистику, а также для потребителей,

благодаря льготам на приобретение российских товаров. ■

1. О предоставлении из федерального бюджета субсидий российским кредитным организациям на возмещение выпадающих доходов по кредитам, выданным российскими кредитными организациями в 2015–2017 г.г. физическим лицам на приобретение автомобилей, и возмещение части затрат по кредитам, выданным в 2018–2020 г.г. физическим лицам на приобретение автомобилей [Электронный ресурс] : Постановление Правительства РФ от 16 апреля 2015 г. N 364 //

URL: <https://www.garant.ru>. (Дата обращения: 25.09.2019)

2. Котляров И.Д. Локализация производства как инструмент импортозамещения / И.Д. Котляров // Эко.- 2016.- № 8.- С. 128-140.

3. Струченкова Т.В. Валютные риски: анализ и управление / Т.В. Струченкова – М.: Кнорус, 2010. – 216 с.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

Котляров И.Д. Локализация производства как инструмент импортозамещения / И.Д. Котляров // Эко.- 2016.- № 8.- С. 128-140.

Струченкова Т.В. Валютные риски: анализ и управление / Т.В. Струченкова – М.: Кнорус, 2010. – 216 с.

О предоставлении из федерального бюджета субсидий российским кредитным организациям на возмещение выпадающих доходов по кредитам, выданным российскими кредитными организациями в 2015–2017 г.г. физическим лицам на приобретение автомобилей, и возмещение части затрат по кредитам, выданным в 2018–2020 г.г. физическим лицам на приобретение автомобилей [Электронный ресурс] : Постановление Правительства РФ от 16 апреля 2015 г. N 364 // <https://www.garant.ru>. (Дата обращения: 25.09.2019)

Macroeconomic aspects of localization of production

© **Kotlyar E., Pushkareva E., 2019**

This article discusses the issues of localization of production, describes the risks that arise during import and the possibility of reducing them using localization of production, provides examples of production localized in Russia. Describes programs of preferential car loans for cars of Russian assembly

Keywords: production localization, risk reduction, preferential car loans