

Хрущёв Роман Сергеевич

кандидат юридических наук

ПОТЕНЦИАЛ ЛОКАЛИЗАЦИИ
ПРОИЗВОДСТВА
В РЕГИОНАХ РФ:
СУЩНОСТЬ И СОСТАВНЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ

Симферополь, 2026

Роман Хрущев

**ПОТЕНЦИАЛ ЛОКАЛИЗАЦИИ
ПРОИЗВОДСТВА
В РЕГИОНАХ РФ**

«Автор»

2026

Хрущев Р. С.

**ПОТЕНЦИАЛ ЛОКАЛИЗАЦИИ ПРОИЗВОДСТВА В РЕГИОНАХ
РФ / Р. С. Хрущев — «Автор», 2026**

На основе анализа подходов к категориям «экономический потенциал» и «инвестиционный потенциал региона» (ресурсный, факторный, целевой, результативный, проектный) потенциал локализации определён как возможность экономически эффективного инвестирования в производство востребованных товаров на базе успешных зарубежных технологических решений в рамках ПИИ. В структуре потенциала выделены четыре равнозначные укрупнённые компоненты: ресурсная, рыночно-логистическая, финансовой эффективности отраслей и инвестиционных проектов, а также инвестиционного климата. Для каждой определены источники данных (статистика Росстата, рейтинги «РИА-Рейтинг» и АСИ, ГИС-технологии, рейтинги «Роскачества») и сформирован итоговый перечень из 19 рядовых элементов оценки. Практическая значимость работы — в предоставлении иностранному инвестору инструмента сравнительного выбора региона размещения производства.

© Хрущев Р. С., 2026

© Автор, 2026

Роман Хрущев

ПОТЕНЦИАЛ ЛОКАЛИЗАЦИИ ПРОИЗВОДСТВА В РЕГИОНАХ РФ

**Расширение возможностей поэтапной локализации производства
в рамках осуществления прямых иностранных инвестиций (ПИИ) в РФ**

Введение. Возрастающее санкционное давление на экономику России обостряет проблематику повышения экономического суверенитета. Проводимая в России более 10 лет политика импортозамещения дала противоречивые результаты. В одних отраслях (напр., авиастроение, энергетика) удалось добиться желаемого. В других отраслях (напр., автомобиле-, станкостроение, электроника) результаты оказались гораздо скромнее ожидаемых. Несмотря на реальное улучшение внутреннего инвестиционного климата (напр., в виде сокращения длительности инвестиционного цикла за счет оптимизации процедур получения разрешения на строительство), объем капиталовложений в России пока еще далек от покрытия всех потребностей в модернизации экономики, в том числе в части импортозамещения. Основная причина в том, что улучшение инвестиционного климата не в состоянии перекрыть рыночные риски, обусловленные высокой конкуренцией со стороны зарубежных производителей и волатильностью спроса на продукцию отраслей перерабатывающей промышленности в России. Эти объективные рыночные риски являются главными препятствиями в реализации политики импортозамещения в России. Как показывает практика, высокое качество товара, за которым стоят крупные инвестиции в НИОКР и инновации, лояльность потребителей к всемирно известным рыночным брендам, эффект масштаба от глобальных продаж являются факторами, которые многие российские производители не в состоянии нивелировать в рамках глубокой модернизации или создания новых производств.

Один из вариантов достижения целей политики импортозамещения связан с локализацией производства зарубежных товаров в рамках осуществления прямых иностранных инвестиций (ПИИ). До 2022 г. в России осуществлялась долгосрочная практика локализации производства в ряде ключевых отраслей, в том числе в автомобилестроении, которая была близка к достижению заявленных целей. Уход европейских компаний из РФ заставляет искать альтернативные варианты стратегии локализации производства в ключевых отраслях экономики. В том числе в русле реализации политики «разворота на Восток» внешнеэкономической деятельности. Однако приход на российский рынок китайских производителей автомобилей и другой промышленной продукции не привел к росту их локализации в России. Одной из основных причин тому является сохранение в РФ ряда проблем, которые не были решены за все время с начала реализации политики импортозамещения.

Прежде всего, речь идет о малом числе отечественных поставщиков качественных промежуточных узлов и комплектующих в автомобильной и других отраслях промышленности в России. В свою очередь, это указывает на связанную проблему неустойчивости и слабости сформированных кластеров в ряде отраслей в России, прежде всего, в той же автомобильной промышленности. Это объективно и существенно увеличивает сроки, необходимые для осуществления иностранными инвесторами локализации в объеме, требуемом в нормативных документах. Так, в Постановлении Правительства РФ №719 указаны критерии локализации, такие как производство ключевых компонентов, выполнение технологических операций, наличие сервисной инфраструктуры в России, минимально допустимая доля отечественных материалов (в ряде отраслей от 50% и выше). В силу вышеуказанных проблем, достижение этих

критериев является сложной задачей даже для крупных компаний с развитой научно-промышленной базой и глобальными продажами.

В сложившихся обстоятельствах целесообразным является поэтапный подход к достижению требуемых критериев импортозамещения. В российских нормативно-правовых реалиях такую возможность дает специальный инвестиционный контракт (СПИК 1.0, 2.0), который в одинаковой степени применим как для отечественных, так и для иностранных инвесторов. Без СПИК зарубежный производитель вынужден сначала существенно вложиться в создание или модернизацию производств выбранных промышленных партнеров в России. И только после этого, при условии достижения вышеуказанных критериев локализации, он может получить все предусмотренные налоговые и финансовые льготы от Минпромторга РФ.

В рамках СПИК у иностранного производителя – инвестора появляется возможность частично совместить указанные процессы. Так, в рамках СПИК 2.0 предусмотрено обязательство иностранного инвестора повысить локализацию производства с 30% до 70% в течение срока (15-20 лет) действия контракта. Однако в условиях западных санкций против России и проблем с качеством у большинства отечественных производителей комплектующих, достижение даже 30% степени локализации, как необходимого предварительного условия для заключения СПИК 2.0, является нетривиальной задачей, требующей нестандартных подходов.

В целях снижения высоких рисков инвестирования в упомянутых условиях, целесообразно более детальное разделение локализации производства по этапам. При высокой степени сложности производимой продукции (автомобили, станки, электроника, медицинское оборудование и т.д.) с большим числом промежуточных изделий и стадий сборки, именно к ним целесообразно привязать этапы локализации производства по всей цепочке добавленной стоимости.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.