

В настоящее время одним из важных этапов интеграции России в мировое народное хозяйство является вступления России во Всемирную торговую организацию [1]. В докладе Рабочей группы по присоединению России к ВТО были особо отмечены инвестиционные программы России в части особых экономических зон и производства иностранных автомобилей в режиме «промышленной сборки» [2]. Для развития экономики России большое значение имеют особые экономические зоны (ОЭЗ). Это инструмент диверсификации хозяйства, перевода промышленности страны на инновационный путь развития, поддержки приоритетных отраслей хозяйства. В соответствии с ФЗ "Об особых экономических зонах в РФ" N 116-ФЗ от 22 июля 2005 года ОЭЗ - часть определенной территории России, на которой действует особый режим осуществления предпринимательской деятельности, а также может применяться таможенная процедура свободной таможенной зоны. В настоящее время в России действуют 25 особых экономических зон четырёх типов: - 4 промышленно-производственные, - 4 технико-внедренческие, - 14 туристско-рекреационные - 3 портово-логистические, а также ОЭЗ в Калининградской и Магаданской областях. В Российской Федерации, Федеральный закон № 116-ФЗ «Об особых экономических зонах в Российской Федерации» от 22 июля 2005 года (с последними изменениями от 25 декабря 2009 года) является основным законом об особых экономических зонах, за исключением двух зон, созданных до его введения в действие в Калининградской и Магаданской областях. ОЭЗ Калининградской области действует в соответствии с Федеральным законом № 16-ФЗ «Об особой экономической зоне в Калининградской области и о внесении изменений в некоторые законодательные акты Российской Федерации» от 10 января 2006 года (с последними изменениями от 30 октября 2007 года), (который заменил Федеральный закон от 22 января 1996 года № 13-ФЗ "Об особой экономической зоне в Калининградской области"). ОЭЗ Магаданской области действует в соответствии с Федеральным законом от 31 мая 1999 года № 104-ФЗ «Об особой экономической зоне в Магаданской области» (с последними изменениями от 24 ноября 2008 года). Таким образом, в настоящее время, каждый из данных трех законов по-прежнему является соответствующим законодательным актом, регулирующим деятельность особых экономических зон в Российской Федерации. Резиденты ОЭЗ могут пользоваться налоговыми и другими льготами (статья 37 Закона № 116-ФЗ), в том числе освобождением от уплаты таможенных пошлин, налогов, запретов и иных ограничений экономического характера, установленных в соответствии с российским законодательством (например, торговые меры защиты) для товаров, ввозимых на территорию ОЭЗ в условиях режима свободной таможенной зоны, который заключается в том, что при вывозе иностранных и российских товаров (продуктов их переработки), помещенных под таможенный режим свободной таможенной зоны, за пределы ОЭЗ, ввозные таможенные пошлины не

взимаются, а вывозные - подлежат уплате в соответствии с таможенным режимом экспорта. Благодаря режиму свободной таможенной зоны инвесторы получают значительные таможенные льготы. Такие льготы автоматически выдаются всем резидентам ОЭЗ. Налоговые льготы включены в ускоренные процедуры принятия расходов на исследования и опытно-конструкторские работы; устранение 30-процентных ограничений на передачу потерь последующих налоговых периодов; снижение единого социального налога для резидентов технопарков; а также пятилетнее освобождение от земельного и имущественного налога. В соответствии с обязательствами России относительно особых экономических зон, отраженными в Докладе Рабочей группы были достигнуты следующие договоренности. Всем юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям, зарегистрированным в Калининградской области, созданным и действующим согласно Федеральному закону от 22 января 1996 года № 13-ФЗ (за исключением включенных в реестр резидентов ОЭЗ в соответствии с Законом № 16-ФЗ) предоставляется десятилетний переходный период, начиная со дня вступления в силу Федерального закона № 16-ФЗ с 1 апреля 2006 года. Во время переходного периода данные юридические лица по-прежнему пользуются условиями, предусмотренными Федеральным законом № 13-ФЗ. Данные условия включали в себя освобождение от экспортных пошлин, если товары были вывезены за пределы таможенной территории Российской Федерации. Кроме того, при условии, что товары, ввозимые в рамках свободной таможенной зоны, а затем реализуемые для свободного обращения на остальной части Российской Федерации, не подлежали обложению таможенными пошлинами и налогами, если они соответствовали достаточным критериям обработки. Переходный период ОЭЗ Калининградской области, заканчивается 31 марта 2016 года. Для юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, которые были участниками ОЭЗ в Магаданской области в соответствии с Федеральным законом № 104-ФЗ, появились специальные положения, которые продолжают до истечения срока функционирования ОЭЗ 31 декабря 2014 года. Как только сроки действия контрактов истекут, Федеральный закон № 116-ФЗ будет применяться в Калининградской или Магаданской области в зависимости от обстоятельств. Российская Федерация подтвердила, что за исключением изъятий, которые применяются в течение обозначенных переходных периодов в отношении товаров, поставляемых определенными юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями Калининградской и Магаданской ОЭЗ, особые экономические зоны в Российской Федерации будут создаваться, поддерживаться и управляться компетентными органами Таможенного союза или Российской Федерацией, в соответствии с положениями Соглашения ВТО, и что положения Соглашения ВТО будут применяться во всех ОЭЗ в Российской Федерации. Право компаний регистрироваться и осуществлять деятельность в данных зонах, не будет

обусловлено результатами экспорта, платежным балансом или исполнением требования. Все другие товары, ввозимые в ОЭЗ Российской Федерации в соответствии с положениями, которые предусматривают освобождение импорта от уплаты таможенных пошлин и определенных налогов, на условиях их дальнейшей реализации на остальной части таможенной территории Российской Федерации, будут подлежать оплате данных пошлин и налогов и прохождению таможенных формальностей при ввозе на остальную таможенную территорию Российской Федерации в неизменном виде либо после переработки в ОЭЗ, без исключения. Российская Федерация не признает такие товары в качестве товаров Таможенного союза, если они не подлежали уплате таких ставок пошлин, налогов и прохождению таможенных формальностей на момент их выпуска для свободного обращения на остальной части таможенной территории Таможенного союза. Российская Федерация будет принимать меры для обеспечения того, чтобы какие-либо соглашения или решения Таможенного союза, связанные с ОЭЗ, подлежали изменению в целях соответствия требованиям ВТО. В соответствии с обязательствами России относительно режимов промышленной сборки, отраженными в Докладе Рабочей группы были достигнуты следующие договоренности [2]. Российская Федерация с 2005 года применяет систему привлечения инвестиций для развития отечественного производства легковых автомобилей, заключающейся в действии режима «промышленной сборки» автомобилей. Он позволяет мировым автомобильным концернам ввозить в страну комплектующие по нулевым или сниженным таможенным пошлинам. Производство автомобилей в России осуществляют по схеме – CKD (Completely Knock-Down) «полная сборка». В России такой способ регламентирован 166-ым постановлением Правительства от 15 апреля 2005 года, в котором вводится понятие «режима промышленной сборки». В соответствии с постановлением № 166 Минэкономразвития России, Министерства промышленности и торговли России и Министерства финансов России (с последними изменениями от 17 декабря 2009 года) устанавливается инвестиционный режим (далее – «Автомобильная инвестиционная Программа № 1»), в соответствии с которым «промышленная сборка» моторных транспортных средств определяется как система серийного производства на базе технологических процессов, позволяющих достигнуть производственной мощности не менее 25 000 штук в год при условии работы в две смены. Инвестиционное соглашение, заключенное юридическим лицом Российской Федерации с Минэкономразвития России в рамках Автомобильной Инвестиционной Программы № 1, является основанием для ввоза частей и компонентов по преференциальным тарифным ставкам для «промышленной сборки» моторных транспортных средств, а также их узлов и агрегатов. В 2010 году, чтобы привлечь в Россию производителей не только автомобилей, но и автокомпонентов, некоторые нормы постановления были ужесточены. По новым

правилам, к компаниям, собирающим в России автомобили предъявляются следующие требования: - завод должен собирать не менее 300 тысяч автомобилей в год не позднее чем через 4 года с даты начала работы или модернизировать существующие производственные мощности, которые, с учетом существующих мощностей, должны обеспечить возможность серийного производства не менее 350 тысяч единиц транспортных средств не позднее чем через 36 месяцев с даты вступления дополнительного соглашения о «промышленной сборке» в силу; - установить двигатели внутреннего сгорания и (или) коробки передач, произведенные на территории РФ, не менее чем на 30% от общего объема произведенных автомобилей в год, не позднее чем через 4 года; - не позднее чем через 48 месяцев с даты вступления дополнительного соглашения в силу создать и (или) модернизировать существующий на территории Российской Федерации научно-исследовательское и опытно-конструкторское производство; - организовать штамповочные операции, включая производство штампованных деталей кузова не позднее, чем за 4 года после вступления соглашения в силу; - локализовать производство до 60% себестоимости автомобилей (в течение определенного периода времени). В рамках Автомобильной Инвестиционной Программы № 1 по состоянию на 23 июня 2011 года были подписаны 31 соглашение о сборке моторных транспортных средств и 44 соглашения о сборке узлов и агрегатов моторных транспортных средств, заключенных в рамках системы «промышленной сборки». Кроме того, в рамках Автомобильной инвестиционной программы №2 в отношении «промышленной сборки» моторных транспортных средств в мае 2011 было подписано еще 4 соглашения. Такое инвестиционное соглашение также устанавливает особые обязательства по снижению в течение времени объема импорта вышеуказанных частей и компонентов, ввозимых по преференциальным ставкам таможенных пошлин для «промышленной сборки». В отношении объема импорта, превышающего оговоренный уровень импорта, соответствующего условиям для применения тарифных преференций или тарифных освобождений, применяются общие ставки тарифа. Соглашение устанавливает иные права и обязательства сторон, то есть ответственность за невыполнение обязательств по соглашению, срок действия соглашения (семь лет – для уже действующих предприятий; восемь лет – для вновь учрежденных предприятий по производству моторных транспортных средств; семь лет – для производства двигателей, коробок передач и ведущих осей; пять лет – для производства любых других узлов и агрегатов моторных транспортных средств), а также основания для его изменения или аннулирования. Требование по обеспечению минимума среднего годового уровня локализации производства постепенно вводится в течение времени до тех пор, пока не достигнет конечного уровня 60-ти процентов, начиная с 6 года с момента вступления в силу инвестиционного соглашения. В течение пяти предыдущих лет требуемый средний годовой

уровень локализации производства является 35 процентов, 40 процентов, 45 процентов, 50 процентов и 55 процентов соответственно (для юридических лиц Российской Федерации, модернизирующих существующие производственные мощности) или 30 процентов за четвертый год и 40 процентов за пятый год (для юридических лиц Российской Федерации, создающих новые производственные мощности). Причем производитель может достигать необходимого уровня локализации с помощью учета различных затрат: включать стоимость технологий и патентов, услуг, накладных расходов, рекламы, а также уплаченные налоги. После учреждения Таможенного союза тарифные преференции или тарифные освобождения в отношении импорта частей и компонентов моторных транспортных средств, а также их узлов и агрегатов, используемых в рамках программ «промышленной сборки» установлены в ЕТТ Таможенного союза. Переходный период, в течение которого могут сохраняться противоречащие правилам ВТО элементы режима «промышленной сборки» автомобилей и автокомпонентов, является беспрецедентным в истории ВТО по объему изъятий с экономической и правовой точки зрения. Переходный период истекает 1 июля 2018 года, когда подавляющее большинство инвесторов выйдет на полную окупаемость инвестиционных проектов и начнут получать чистую прибыль на вложенные инвестиции. Договоренности по ВТО не приведут к расторжению инвестиционных соглашений [3]. Одним из примеров высоких достижений в сфере инвестиционного развития является активная работа особой экономической зоны (ОЭЗ) промышленно-производственного типа «Алабуга», которая играет ведущую роль среди всего многообразия институтов развития Республики Татарстан. В настоящее время выбор в пользу размещения производства на территории ОЭЗ «Алабуга» сделали 34 компании, из них 33 предприятия уже получили статус резидентов зоны. Среди них – ряд совместных компаний, выпускающих продукцию под широко известными в деловом мире брендами Фиат (Fiat), Сант-Гобэин (Saint-Gobain), Роквул (Rockwool) и Кастамону Энтегре (Kastamonu Entegre), ООО «Сария Био-Индастрис Волга». Общий объем освоенных инвестиций резидентами за весь период деятельности составил 35,5 млрд. руб. Создано 2081 рабочих мест. Всего произведено продукции на сумму 51,9 млрд. руб. Объем налоговых поступлений за весь период деятельности резидентов в бюджеты разных уровней составил 4,06 млрд. руб. Особо следует отметить предприятие – ООО «Форд Соллерс Елабуга» по производству автомобилей и двигателей Ford с использованием режима «промышленной сборки». «Всего за два года компания перешла от производства в России двух моделей –Ford Focus и Ford Mondeo во Всеволожске к выпуску восьми моделей, шесть из которых производятся на ОЭЗ «Алабуга»: Ford Explorer, Ford Kuga, Ford Galaxy, Ford S-MAX, Ford Transit, Ford Tourneo Custom. Третий автомобильный завод Ford будет запущен в Набережных Челнах. Кроме того, компания приступила к строительству завода по производству двигателей, инвестиции в

который составят 10 млрд. рублей, завод будет запущен в 2015 году», - отметил Тед Каннис, президент и главный исполнительный директор Ford Sollers. Таким образом, реализация инвестиционных программ позволит минимизировать издержки и в полной мере использовать преимущества, связанные со вступлением России во Всемирную торговую организацию.