

# THE INFLUENCE OF WTO LAW ON THE MUNICIPAL REGULATION OF AUTOMOTIVE ORIGINAL EQUIPMENT SUPPLIERS IN RUSSIA

Nikita Y. Molchakov

Moscow State Institute of International Relations (University) MFA Russia

76, pr. Vernadskogo, Moscow, Russian Federation, 119454

Tel. +79035563419

E-mail: [nikita.molchakov@gmail.com](mailto:nikita.molchakov@gmail.com)

**Abstract.** This article deals with the analysis of the impact of WTO law on one of the most difficult subjects of the Russian economy - the automotive industry. Special attention in the research is paid to the localization of the production of auto components for the purposes of industrial assembly of automobiles by foreign investors on the territory of the Russian Federation. The author applying the method of retrospective analysis, examines the main steps taken by Russian line ministries in the period from 2013 to 2018 to localize the production of auto components and also assesses their adequacy in terms of Russia's accession to the WTO and the relevant international obligations which will come into force on the 1<sup>st</sup> of July 2018. The article also presents possible scenarios for foreign investors engaged in industrial assembling of automobiles on the territory of the Russian Federation if, by July 1, 2018, WTO requirements for the localization of production of auto components are not met.

**Keywords:** automotive industry, industrial assembly, localization of production, automotive original equipment suppliers, Russian national regulation, WTO Law.

---

# ВЛИЯНИЕ ПРАВА ВТО НА НАЦИОНАЛЬНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ РОССИИ

Никита Юрьевич Молчаков

Московский государственный институт международных отношений  
(Университет) МИД России

Пр. Вернадского, 76, Москва, 119454, Российская Федерация

Tel. +79035563419

E-mail: [nikita.molchakov@gmail.com](mailto:nikita.molchakov@gmail.com)

**Аннотация.** Настоящая статья посвящена анализу влияния права ВТО на одну из самых сложных субъектов российской экономики – автомобильную промышленность. Особое место в исследовании посвящено локализации производства автокомпонентов для целей промышленной сборки автомобилей иностранными инвесторами на территории Российской Федерации. Автор на основании ретроспективного анализа рассматривает основные шаги, предпринятые российскими профильными министерствами в период с 2013 по 2018 год для локализации производства автокомпонентов, а также оценивает их адекватность с точки зрения вступления России в ВТО и взятых в силу этого на себя международных обязательств, вступление которых в силу намечено на первое июля 2018 года. В статье также представлены возможные сценарии для иностранных инвесторов, занимающихся промышленной сборкой автомобилей на территории Российской Федерации, в случае если к первому июля 2018 года не будут выполнены требования ВТО по локализации производства автокомпонентов.

Ключевые слова: автомобильная промышленность, промышленная сборка, локализация производства, поставщики автокомпонентов, российское национальное регулирование, право ВТО.

## **Предварительные замечания**

Развитие автомобилестроения в России тесно связано с процессом локализации производства. Локализация, как справедливо замечает российский исследователь И.Ф. Фомин, предполагает перемещение на территорию нашей страны выпуска автокомпонентов, является составной частью государственной политики по реформированию автомобилестроения, ориентирована на достижение ее целей – привлечение недостающих в нашей стране технологий, внедрение передового опыта организации производства, интеграция российской экономики в мировое хозяйство и установление взаимозависимостей с мировыми лидерами экономического развития<sup>1</sup>.

Говоря о локализации производства, мы с одной стороны, имеем в виду производство автокомпонентов для развития отечественной автомобильной промышленности, а с другой – о поставках автокомпонентов российского производства крупным компаниям, которые производят свой продукт в режиме промышленной сборки на территории Российской Федерации. О последних случае речь и пойдет в настоящей статье.

Благодаря государственной поддержке уже в 2010 году, с целью усиления процессов локализации, затормозившихся, в том числе и по причине финансового кризиса, была утверждена «Стратегия развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до

---

<sup>1</sup> Фомин И.Ф. Перспективы развития автомобилестроения России в условиях нестабильности внешнеэкономических взаимодействий // Управленческое консультирование. 2016. №11 (95). С. 186-197.

2020 года». Цель Стратегии – максимизация добавленной стоимости по всем переделам цепочки создания автотранспортных средств в России при достаточном выборе и качестве продукции автомобилестроения. Вместе с тем, были внесены изменения в порядок и откорректированы условия применения понятия «промышленная сборка» при ввозе автокомпонентов.

Для получения таможенных льгот автопроизводителям было необходимо в течение трех лет довести объемы производства на действующих предприятиях до 350 тысяч автомобилей в год. Для создаваемых предприятий устанавливались сроки в 4 года и целевые объемы производства в 300 тысяч автомобилей. Предприятиям предписывалось создание центров проведения научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, а среднегодовой уровень локализации через 6 лет должен быть доведен до уровня не менее 60%. Автопроизводителям предписывалось ежегодно отчитываться о своей деятельности, направляя отчеты в Минэкономразвития и Минпромторг России. В ходе непродолжительных по времени согласований были заключены соглашения о промышленной сборке со всеми ключевыми игроками на современном российском рынке автомобилестроения. В 2012 году были достигнуты рекордные показатели объемов производства. Особенно динамично рос рынок легковых автомобилей, на долю которого приходится большая часть производимой продукции автомобилестроения

Однако с 2012 г. ситуация начала меняться. Экономика России приступила к преобразованиям, которые вызваны решением о присоединении нашей страны к Всемирной торговой организации (ВТО). 13-16 декабря 2011 г. в Женеве, в рамках 8-й Министерской конференции ВТО, был подписан Протокол по присоединению Российской Федерации к этой организации. 14 Этот Протокол был ратифицирован принятием Федерального закона от 22 августа 2012 г. Таким образом, Российская

Федерация стала 156 государством – членом ВТО. Для участия в этой организации Российская Федерация должна выполнить ряд условий. Предписывается прекратить заключение соглашений «о промышленной сборке», а к 1 июля 2018 года прекратить действие всех аналогичных ранее заключенных соглашений. Условием присоединения к ВТО является снижение ставок ввозных таможенных пошлин для новых автомобилей с установленных 25% до 15% в 2018 году. В целом, у автопроизводителей возникают обоснованные опасения о состоянии российского рынка автомобилей, на котором появятся подешевевшие автомобили зарубежной сборки. Вызывают вопросы и условия осуществления производства в России, которые придут на смену тем, что были обозначены в соглашениях о промышленной сборке.

Настоящая статья подготовлена в рамках ретроспективного анализа шагов, предпринятых в Российской Федерации, для выполнения требований ВТО относительно локализации производства автокомпонентов для промышленной сборки автомобилей. Предлагаемая статья актуальна для компаний-производителей автокомпонентов, которые намериваются открыть свои производственные мощности в России, «чувствуя» в этом отличные перспективы для развития своего бизнеса.

С 2014 г. в России открыты широкие возможности для компаний-производителей автокомпонентов. Речь идет о возможности продаж больших объемов компонентов для производителей автомобилей, которые уже начали или начнут свое производство на территории России. Статья основана на предположении, что производители автомобилей вне зависимости от установленных цен будут покупать автокомпоненты, произведенные на территории России, чтобы исполнить указанное выше требование ВТО.

В данной статье мы даем ответ на вопрос: «Каким образом компания- производитель автокомпонентов должна организовать свое производство на территории России, чтобы производители автомобилей были в состоянии исполнить обязательство по использованию определенного процента автокомпонентов отечественного производства?»

### **Требования относительно использования автокомпонентов отечественного производства**

Для развития автомобильной промышленности российское правительство приняло ряд государственных программ для стимулирования отечественных производителей автомобилей, работающих в режиме «промышленной сборки». Одна из последних таких программ - «Стратегия развития автомобильной промышленности в Российской Федерации на период до 2020 года» (утверждена 23 апреля 2010 года), предусматривает:

- максимальную локализацию производства комплектующих и автомобилей всех автопроизводителей<sup>2</sup>.
- развитие на территории Российской Федерации высокотехнологичных производств автомобильных компонентов<sup>3</sup>.
- принятие тарифных и нетарифных мер по ограничению импорта.<sup>4</sup>
- объем производства легковых автомобилей, включая автомобили иностранных марок – 3,15 млн. штук с долей автомобилей,

---

<sup>2</sup> См. пункт 4 статьи 1 Приказа Минпромторга от 23 апреля 2010 года № 319 «Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности в Российской Федерации на период до 2020 года».

<sup>3</sup> См. пункт 11 статьи 1 Приказа Минпромторга от 23 апреля 2010 года № 319 «Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности в Российской Федерации на период до 2020 года».

<sup>4</sup> См. Введение к Приказу Минпромторга от 23 апреля 2010 года № 319 «Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности в Российской Федерации на период до 2020 года».

произведенных на территории Российской Федерации – 80 % рынка<sup>5</sup>.

Для понимания ситуации, сложившейся в российской автомобильной промышленности, следует обратиться к Разделу 3.2.2 рассматриваемого документа («Отсутствие современной отрасли производства автомобильных компонентов»)

Организация «промышленной сборки» ведущими иностранными автопроизводителями ввиду малого объема производственных мощностей, пока не привела к созданию экономически оправданных современных производств автомобильных компонентов, несмотря на выполнение ими формальных требований по уровню локализации.

Соглашения, подписанные с иностранными производителями по организации «промышленной сборки» автомобильных компонентов пока не получили должного развития. Автокомпонентная отрасль слишком раздроблена и, в основе своей, состоит из автомобильных заводов, как правило, выведенных из комплексных производств и характеризующихся в большинстве наличием устаревшего технологического оборудования, и, как правило, отсутствием прав на интеллектуальную собственность.

По различным оценкам, не более 5% российских предприятий, производящих автокомпоненты, соответствуют требованиям стандарта ISO/TC-16949, устанавливающего специфические требования к системам менеджмента качества поставщиков

---

<sup>5</sup> См. статью 4.2.1 Приказа Минпромторга от 23 апреля 2010 года № 319 «Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности в Российской Федерации на период до 2020 года».

автомобильной промышленности, а также иным требованиям по качеству и организации производства.

В современном понимании, российская компонентная отрасль отсутствует. Ее нужно во многом создавать практически заново либо самостоятельно, реструктуризируя автозаводы и базируясь на наличии сырьевых ресурсов, либо с привлечением иностранных поставщиков. Однако лишь 12% из числа мировых лидеров компонентной отрасли сочли необходимым открыть свой бизнес в России.

В то же время, постоянное давление со стороны международных партнеров России в части открытости рынка приведет к тому, что большинство иностранных предприятий, производящих небольшой объем продукции, закроется, переключившись на прямой импорт<sup>6</sup>.

В статье 4.2.1 рассматриваемой Стратегии предусматривается сценарий выхода из описанной выше ситуации в сегменте производства легковых автомобилей:

Для сегмента легковых автомобилей на территории Российской Федерации с учетом текущего состояния наиболее приоритетным сценарием развития является сценарий «Партнерство<sup>7</sup>».

[Ранее в документе содержится его определение: «сценарий «Умеренно инновационный», условно именуемый «Партнерство», предполагает реструктуризацию автомобильной отрасли с целью

---

<sup>6</sup> См. статью 3.2.2. Приказа Минпромторга от 23 апреля 2010 года № 319 «Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности в Российской Федерации на период до 2020 года».

<sup>7</sup> См. статью 4.2.1 Приказа Минпромторга от 23 апреля 2010 года № 319 «Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности в Российской Федерации на период до 2020 года».

повышения способности российской автоиндустрии удовлетворить спрос на местном рынке. Ключевыми элементами реструктуризации будут являться: активное привлечение иностранных партнеров, организация многочисленных СП»].

В данном сценарии акцент деятельности государства направлен на: поощрение сотрудничества российских и зарубежных компаний и развитие государственно-частного партнерства в НИОКР; финансирование части затрат НИОКР национальным компаниям; предоставление государственных гарантий по кредитам на покупку лицензий и разработку НИОКР; поощрение создания СП с зарубежными производителями; ограничение доли иностранных партнеров в СП на уровне 50%; стимулирование более высокого уровня локализации и увеличения мощностей по производству автомобилей; предоставление длинных кредитных ресурсов с одновременной компенсацией части процентной ставки; поощрение создания СП и консолидации производителей автокомпонентов; разработку нормативных требований по средней степени локализации автомобилей и ключевых автокомпонентов – не менее 50% через 3-5 лет после начала производства; использование механизма переработки для внутреннего потребления<sup>8</sup>.

Далее:

Данный сценарий предполагает обеспечение около 80% потребительского спроса за счет внутреннего производства и незначительный объем экспорта (не более 8% от общего объема производства), преимущественно на рынки СНГ. Предполагается,

---

<sup>8</sup> См. статью 4.1 Приказа Минпромторга от 23 апреля 2010 года № 319 «Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности в Российской Федерации на период до 2020 года».

что внутреннее производство будет разделено примерно в равных долях между российскими - 52% (1,65 млн. шт.) и иностранными локализованными производителями - 48% (1,5 млн. шт.)<sup>9</sup>.

В декабре 2010 года была утверждена Автомобильная инвестиционная программа №2<sup>10</sup>, дополнявшая действующую с 2005 года Автомобильную инвестиционную программу №1. Требования использования автозапчастей и автокомпонентов, производимых территории России, были повышены: был введен минимальный показатель среднегодовой локализации производства и закреплено требование устанавливать двигатели и коробки передач отечественного производства, как минимум, в 30 процентов производимых в России автомобилей<sup>11</sup>.

В отношении тех импортеров автокомпонентов, которые заключили соглашение о промышленной сборке с Министерством экономического периода были определены три периода: первый - с 2011 до 2014 (вкл.), второй - с 2015 до 2017 (вкл.), третий - с 2018 до 2020 (вкл.). Требуемые показатели уровня локализации производства для каждой из категорий

---

<sup>9</sup> См. статью 4.2.1 Приказа Минпромторга от 23 апреля 2010 года № 319 «Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности в Российской Федерации на период до 2020 года».

<sup>10</sup> См. Приложение 1 к Приказу Минэкономразвития РФ № 73, Минпромторга РФ № 81, Минфина РФ N 58н от от 15 апреля 2005 г. № 73/81/58н «Порядок, определяющий понятие "промышленная сборка" моторных транспортных средств и устанавливающий применение данного понятия при ввозе на территорию Российской Федерации автокомпонентов для производства моторных транспортных средств товарных позиций 8701 - 8705 ТН ВЭД, их узлов и агрегатов» (в ред. от 24 декабря 2010 года)

<sup>11</sup> См. пункт А статьи 1.2., раздел I в Приложение 1 к Приказу Минэкономразвития РФ № 73, Минпромторга РФ № 81, Минфина РФ N 58н от от 15 апреля 2005 г. № 73/81/58н «Порядок, определяющий понятие "промышленная сборка" моторных транспортных средств и устанавливающий применение данного понятия при ввозе на территорию Российской Федерации автокомпонентов для производства моторных транспортных средств товарных позиций 8701 - 8705 ТН ВЭД, их узлов и агрегатов» (в ред. от 7 декабря 2017 года)

автозапчастей возрастают от пятнадцати процентов в первый период до тридцати процентов во второй и до сорока пяти процентов в третий<sup>12</sup>.

Указанные целевые показатели внутреннего производства весьма амбициозны. Без проведения дальнейшего анализа, трудно утверждать, что, в конечном счете, производитель автомобилей получит возможность формирования накоплений за счет разницы между стоимостью инвестиций во внутреннее производство, необходимых для достижения установленных производственных показателей, и той суммы, которую пришлось бы выплатить в качестве таможенных платежей. Возможно, что положение компании-производителя автокомпонентов, которая уплачивает таможенные платежи и затем перекладывает эти расходы на компании-производители автомобилей, могло бы быть лучше по сравнению с положением компании, заключившей соглашение о промышленной сборке, которое ограничивает свободу действий посредством введения показателей роста использования продукции отечественного производства.

Автомобильная инвестиционная программа №2 содержит положение о том, что использование автозапчастей российского производства, которые составляют 35 процентов общей стоимости компонентов при отгрузке с завода, приравнивается к 60-ти процентной локализации производства<sup>13</sup>

---

<sup>12</sup> См. Приложение к Приложению 2 к Приказу Минэкономразвития РФ № 73, Минпромторга РФ № 81, Минфина РФ N 58н от от 15 апреля 2005 г. № 73/81/58н «Порядок, определяющий понятие "промышленная сборка" моторных транспортных средств и устанавливающий применение данного понятия при ввозе на территорию Российской Федерации автокомпонентов для производства моторных транспортных средств товарных позиций 8701 - 8705 ТН ВЭД, их узлов и агрегатов» (в ред. от 24 декабря 2010 года)

<sup>13</sup> См. Статью 1089 Доклада Рабочей группы по присоединению Российской Федерации ко Всемирной торговой организации.

В соответствии с Автомобильной инвестиционной программой №2 был установлен срок 28 февраля 2011, до которого компании-производители автокомпонентов имели возможность заключить соглашение или меморандум о взаимопонимании с Министерством экономического развития Российской Федерации с тем, чтобы получить право на обложение таможенными пошлинами по ставке 0 процентов<sup>14</sup> при ввозе автозапчастей в Россию с целью их последующей продажи российским производителям автомобилей и использования на внутреннем производстве<sup>15</sup>. Тем компаниям-производителям автокомпонентов, которые подписали меморандум о взаимопонимании, был предоставлен срок до 31 декабря 2013 года для заключения долгосрочных соглашений с целью сохранения права на бесплатный ввоз компонентов собственного производства<sup>16</sup>.

В отличие от производителей автокомпонентов, для производителей автомобилей, которые заключили соглашения о промышленной с Министерством экономического развития РФ, предусмотрена несколько иная схема локализации производства. Для компаний-производителей автомобилей, создающих новые производственные мощности уровень локализации к концу четвертого года после заключения соглашения о промышленной сборки должен составлять не менее 30 процентов. К концу пятого – не менее 40 процентов, к концу шестого – не менее 60. Для

---

<sup>14</sup>См. Решение Совета Евразийской экономической комиссии от 16 июля 2012 года № 54 «Единый таможенный тариф Таможенного союза Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации»

<sup>15</sup> См. пункт Г статьи 1.2., раздел I в Приложении 1 к Приказу Минэкономразвития РФ № 73, Минпромторга РФ № 81, Минфина РФ N 58н от от 15 апреля 2005 г. № 73/81/58н «Порядок, определяющий понятие "промышленная сборка" моторных транспортных средств и устанавливающий применение данного понятия при ввозе на территорию Российской Федерации автокомпонентов для производства моторных транспортных средств товарных позиций 8701 - 8705 ТН ВЭД, их узлов и агрегатов» (в ред. от 24 декабря 2010 года)

<sup>16</sup> См. статью 1082 Доклада Рабочей группы по присоединению Российской Федерации ко Всемирной торговой организации.

производителей автомобилей, модернизирующих существующие производственные мощности установлены менее жесткие требования<sup>17</sup>.

### **Эффективность предпринятых государством мер**

Анализ вышеуказанных условий показывает, что для многих компаний-производителей нецелесообразно брать на себя обязательства перед государством взамен получения более низких таможенных ставок. Относительно небольшое количество производителей автокомпонентов подписали Меморандумы о взаимопонимании с Министерством экономического развития РФ, и, естественно, не все собирались совершить следующий шаг и заключить долгосрочные соглашения о промышленной сборке с Министерством экономического развития до 31 декабря 2013.

Все это говорит о том, что иностранные компании-производители автокомпонентов серьезно не отнеслись к предпринятой государством попытке привлечь их в Россию путем установления более низких таможенных ставок. Тем не менее, производители автомобилей вынуждены покупать автокомпоненты, произведенные на территории России, что в свою очередь может привлечь иностранных компаний-производителей в Россию.

### **Последствия вступления России в ВТО для производителей автокомпонентов**

Предметом серьезной критики, которой подвергается российское правительство, главным образом со стороны Европейского Союза, является проблема отмены действующей системы предоставления

---

<sup>17</sup> См. пункт Г статьи 1.2., раздел I в Приложение 1 к Приказу Минэкономразвития РФ № 73, Минпромторга РФ № 81, Минфина РФ N 58н от от 15 апреля 2005 г. № 73/81/58н «Порядок, определяющий понятие "промышленная сборка" моторных транспортных средств и устанавливающий применение данного понятия при ввозе на территорию Российской Федерации автокомпонентов для производства моторных транспортных средств товарных позиций 8701 - 8705 ТН ВЭД, их узлов и агрегатов» (в ред. от 24 декабря 2010 года)

таможенных преференций определенной группе компаний-производителей автокомпонентов, подписавших с Меморандумы о взаимопонимании или долгосрочные соглашения о промышленной с Министерством экономического развития. В ЕС считают, что такая система, с одной стороны, нарушает обязательства России перед Всемирной торговой организацией, а с другой - должна стать предметом переговоров между Европейским Союзом и Таможенным Союзом России, Беларуси и Казахстана.

Для того, чтобы смягчить возможные негативные последствия для компаний-производителей автокомпонентов из ЕС, ЕС заключил двустороннее соглашение с Россией, которое предусматривает специальных компенсационный механизм - «Соглашение между Правительством РФ и ЕС о торговле между РФ и ЕС узлами и агрегатами моторных транспортных средств» (от 16 декабря 2011 года) Механизм, предусмотренный данным соглашением, приходит в действие в случае падения экспорта ЕС в Россию, вызванного последствиями применения положений российских государственных программ по стимулирования инвестирования в автомобильную промышленность. Если стоимость определенных автокомпонентов, экспортированных в Россию, снижается на 3 процента за 12-ти месячный период по сравнению с показателями 2010 года<sup>18</sup>, то такие продукты производства могут при ввозе в Россию облагаться льготными таможенными пошлинами в пределах того количества товаров, на которое снизился экспорт<sup>19</sup>.

Распределение компенсационных квот направлено на обеспечение максимально возможного уровня их использования. Обязанность

---

<sup>18</sup> Общая стоимость двигателей, импортируемых из ЕС в России, равняется 896,1 миллионов долларов США, а общая стоимость иных автокомпонентов (включая детали двигателей) в 2010 году составляла 8 253,2 миллионов долларов США.

<sup>19</sup> См. ст. 3 «Соглашения между Правительством РФ и ЕС о торговле между РФ и ЕС узлами и агрегатами моторных транспортных средств» от 16 декабря 2011 года

распределения квот лежит на Российской Федерации и осуществляется посредством системы лицензирования импорта. Любое физическое или юридическое лицо, зарегистрированное в России, может подать заявку на получение лицензии на импорт автокомпонентов в рамках компенсационной квоты. Распределение квот должно осуществляться наиболее быстрым способом с использованием методов, которые будут перечислены в законодательном акте Российской Федерации, принятом в соответствии с законодательством Таможенного Союза. На данный момент, имплементирующий закон еще не принят, и на России лежит обязательство уведомить ЕС о появлении соответствующего законодательного акта. Указанный метод должен будет учитывать интересы как традиционных, так и новых импортеров, при этом особое внимание будет уделяться заявителям, заключившим соглашения о промышленной сборке в соответствии с Автомобильными инвестиционными программами №1 и №2. Тем не менее, как минимум 10 процентов квоты будет выделяться под новых импортеров<sup>20</sup>.

В соответствии со статьей 13(3) данного соглашения, компенсационный механизм применяется в качестве временной меры после вступления России в ВТО и после ратификации его со стороны России и ЕС<sup>21</sup>. Соглашение остается в силе до 1 июля 2018 или до тех пор, когда Россия устранил все элементы инвестиционного режима в секторе автомобильной промышленности, несовместимые с правом ВТО, вне зависимости от того, какая дата наступит позже<sup>22</sup>.

---

<sup>20</sup> См. ст. 8 «Соглашения между Правительством РФ и ЕС о торговле между РФ и ЕС узлами и агрегатами моторных транспортных средств» от 16 декабря 2011 года

<sup>21</sup> См. ст. 13 (3) «Соглашения между Правительством РФ и ЕС о торговле между РФ и ЕС узлами и агрегатами моторных транспортных средств» от 16 декабря 2011 года

<sup>22</sup> См. ст. 13 (4) «Соглашения между Правительством РФ и ЕС о торговле между РФ и ЕС узлами и агрегатами моторных транспортных средств» от 16 декабря 2011 года

Принимая во внимание вышесказанное, подписанные меморандумы о взаимопонимании или долгосрочные соглашения о промышленной сборке, теряют свою привлекательность в силу требования об устранении мер, противоречащих праву ВТО, до первого июля 2018 года<sup>23</sup>, после чего российское правительство больше не сможет предоставлять таможенные преференции отдельным компаниям-производителям автомобилей или автокомпонентов.

Таким образом, иностранные компании-производители автокомпонентов, которые планируют продажу автозапчастей производителям автомобилей, ведущим свою деятельность в России, могут иметь на этот счет как краткосрочную, так и долгосрочную стратегию..

В краткосрочной перспективе (до 2018 года), может оказаться, что более низкие таможенные ставки не так привлекательны, как кажется на первый взгляд. Очевидно, что компании-производители автокомпонентов, заключившие соглашения о промышленной сборке с Министерством экономического развития РФ, не могут обеспечить поставки всех необходимых автокомпонентов, необходимых в производственном цикле. Таким образом, производители автомобилей будут вынуждены покупать автокомпоненты и у производителей, не заключивших соответствующие соглашения, но открывших свое производство на территории России.

Отметим, что существуют и альтернативные решения указанной выше проблемы не только в краткосрочной, но и долгосрочной перспективе (после 1 июля 2018 г.):

- 1) покупка автокомпонентов, произведённых российскими предприятиями;

---

<sup>23</sup> См. статью 1090 Доклада Рабочей группы по присоединению Российской Федерации ко Всемирной торговой организации.

- 2) покупка автокомпонентов у компаний-дистрибьюторов;
- 3) покупка автокомпонентов, произведённых иностранными компаниями, с использованием процедуры таможенного склада;
- 4) покупка автокомпонентов напрямую у иностранного производителя.

Первый вариант, безусловно, является наиболее приоритетным. Однако, как мы отмечали выше, не более 5% российских предприятий, производящих автокомпоненты, соответствуют требованиям стандарта ISO/TC-16949, устанавливающего специфические требования к системам менеджмента качества поставщиков автомобильной промышленности<sup>24</sup>.

Второй вариант, очевидно, невыгоден для производителей автомобилей. Цены, устанавливаемые дистрибьюторами, после оплаты затрат на перевозку, а также оплаты таможенных пошлин достаточно высоки. Третий подход, с одной стороны, выгоден как для производителей автомобилей, так и для производителей автокомпонентов, однако, с другой – в процессе создания таможенного склада может возникнуть немалое количество сложностей, что делает этот вариант менее «привлекательным». В целом такой подход выгоден для иностранных компаний-производителей автокомпонентов, так как бремя оплаты таможенных пошлин лежит на компании-производителе автомобилей.

Четвертый подход наименее привлекателен для производителей автомобилей. Естественно, в некоторых ситуациях прямой импорт, безусловно, необходим, однако представляется не менее очевидным и тот факт, что для производителей автомобилей намного выгоднее покупать автокомпоненты, произведенные на территории Российской Федерации. К

---

<sup>24</sup> См. статью 3.2.2. Приказа Минпромторга от 23 апреля 2010 года № 319 «Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности в Российской Федерации на период до 2020»

тому же, таможенный склад или прямой импорт могут быть полезны, лишь тогда, когда производители автомобилей выполнили требование по использованию в процессе производства автокомпонентов, произведенных на территории РФ.

Если иностранная компания-производитель автокомпонентов планирует начать производство на территории России, ей следует выбрать «привлекательный» регион для этого. Естественно, наилучшим вариантом будет начать производство недалеко от крупных центров автомобильной промышленности в РФ. Многие российские регионы активно инициируют привлечение новых инвесторов. Затем, компания-производитель должна ответить на вопрос: планирует ли она организовать совместное предприятие с российскими производителями или создать собственное предприятие в форме ООО или ОАО, в котором иностранная компания будет являться единственным учредителем. Практика показывает, что второй вариант более предпочтителен и безопасен для ведения предпринимательской деятельности в России.

С первого июля 2018 года все производители автокомпонентов, вне зависимости от факта заключения долгосрочных соглашений о промышленной сборке с Министерством экономического развития, будут поставлены в равные условия. Как было показано выше, к указанной дате Российская Федерация взяла на себя обязательство привести свое законодательство в соответствии с требованиями Всемирной торговой организации, отменив все таможенные преференции, предоставленные в соответствии Автомобильными инвестиционными программами № 1 и № 2<sup>25</sup>. Тем не менее после того, как компании-производители автокомпонентов лишатся таможенных преференций, необходимость в

---

<sup>25</sup> См. статью 1090 Доклада Рабочей группы по присоединению Российской Федерации ко Всемирной торговой организации.

поставках автокомпонентов, произведённых на территории России, не исчезнет, так как компании-производители автомобилей будут обязаны и далее использовать в процессе промышленной сборки определённый процент таких автокомпонентов.

## Список литературы

1. Доклад Рабочей группы по присоединению Российской Федерации ко Всемирной торговой организации. Доступ: <https://www.fsvps.ru/fsvpsdocs/ru/importExport/tsouz/docs/docladRG.pdf> (дата обращения: 15.02.2018)
2. Приказ Минпромторга от 23 апреля 2010 года № 319 «Об утверждении Стратегия развития автомобильной промышленности в Российской Федерации на период до 2020». Доступ: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_104193/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_104193/) (дата обращения: 15.02.2018)
3. Приказ Минэкономразвития России № 73, Минпромэнерго России № 81, Минфина России № 58н от 15.04.2005 (ред. от 07.12.2017) "Об утверждении Порядка, определяющего понятие "Промышленная сборка" и устанавливающего применение данного понятия при ввозе на территорию Российской Федерации автокомпонентов для производства моторных транспортных средств товарных позиций 8701 - 8705 ТН ВЭД, их узлов и агрегатов. Доступ: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_53087/f149f1aff11b463d01d1ed5a44748b6d9b1f26df/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_53087/f149f1aff11b463d01d1ed5a44748b6d9b1f26df/) (дата обращения: 15.02.2018)
4. Соглашения между Правительством РФ и ЕС о торговле между РФ и ЕС узлами и агрегатами моторных транспортных средств от 16 декабря 2011 года. Доступ: <http://docs.cntd.ru/document/902335801> (дата обращения: 15.02.2018)
5. Фомин И.Ф. Перспективы развития автомобилестроения России в условиях нестабильности внешнеэкономических взаимодействий // Управленческое консультирование. 2016. №11 (95). С. 186-197.

## References

1. Agreement between the European Union and the Government of the Russian Federation on trade in parts and components of motor vehicles between the European Union and the Russian Federation dated February 29, 2012. URL: <http://docs.cntd.ru/document/902335801> (accessed: 15.02.2018)
2. Fomin I. F. Opportunity of Development Russian Automobile Industry in Conditions of Instability Foreign-Economic Cooperation // Upravlencheskoe konsul'tirovanie. 2016. №11 (95). P. 186-197. (In Russ.)
3. Joint Order № 73/81/58n “On Approval of the Order, Defining the Term “Industrial Assembly” and Establishing Conditions for Its Application to Imports to the Territory of the Russian Federation of Parts and Components for the Manufacture of Motor Vehicles (Tariff Positions 8701 - 8705) and Parts and Components Thereof” dated April 15, 2005 and last amended on December 7, 2017. URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_53087/f149f1aff11b463d01d1ed5a44748b6d9b1f26df/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_53087/f149f1aff11b463d01d1ed5a44748b6d9b1f26df/) (accessed: 15.02.2018)
4. Report of the Working Party on the accession of the Russian Federation to the World Trade Organization. URL: <https://www.fsvps.ru/fsvps-docs/ru/importExport/tsouz/docs/docladRG.pdf> (accessed: 15.02.2018)
5. The Order of the Government of the Russian Federation № 319 “Strategy for Development of the Automobile Industry of the Russian Federation” dated April, 23 2010. URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_104193/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_104193/) (accessed: 15.02.2018)