

УДК 338.242:336.531.2

Чириканова Елена Алексеевна, канд. экон. наук, доц.,
МАДИ, Россия, 125319, Москва, Ленинградский пр., 64, chirikanova@mail.ru

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ИНВЕСТИЦИОННЫЙ КОНТРАКТ КАК НОВАЯ ФОРМА ПОДДЕРЖКИ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ НА ТЕРРИТОРИИ РОССИИ

Аннотация. В статье рассматриваются проблемы производителей автотранспортных средств. Анализируется новый механизм поддержки производителей автомобилей в условиях спада объемов продаж. Рассматриваются условия заключения инвестиционного контракта (СПИК), так как фактически после окончания соглашений о промышленной сборке это будет единственный инструмент, способный поддержать производителей автотранспортных средств. Проведенный анализ налоговых и других преференций, которые предоставляются производителям автотранспортных средств (и не только) в случае заключения ими СПИК, показывает, что, несмотря на комплекс преференций со стороны государства, не для всех производителей он является привлекательным. Это связано с тем, что для получения каждой из преференций установлены условия, которые должен выполнять производитель, что в условиях спада экономического роста для большинства производителей является невыполнимым. Поддержка производителей, разместивших свои производства на территории РФ, дающие рабочие места, налоговые поступления, – это одна из мер по стабилизации текущего положения в экономике, но основные методы повышения покупательского спроса должны быть направлены не только на производителей, но и на потребителей, на повышение доходов населения.

Ключевые слова: автотранспортные средства, инвестиционный контракт, налог, поддержка производителя.

Chirikanova Elena A., Ph. D., associate professor,
MADI, 64, Leningradsky Prosp., Moscow, 125319, Russia, chirikanova@mail.ru

SPECIAL INVESTMENT CONTRACT AS A NEW FORM OF SUPPORT FOR MANUFACTURERS OF VEHICLES IN RUSSIA

Abstract. The problems of manufacturers of vehicles are considered in the article. A new mechanism for supporting car manufacturers is analyzed in the context of a decline in sales volumes. The conditions for concluding an investment contract (SPIC) are considered, since in fact after the completion of the agreements on industrial assembly this

will be the only instrument capable of supporting vehicle manufacturers. The analysis of tax and other preferences provided to vehicle manufacturers (and not only) in case of their conclusion by the SPIC shows that despite the complex of preferences from the state not for all producers, it is attractive. This is due to the fact that in order to obtain each of the preferences, the conditions that the manufacturer must meet, which in conditions of a decline in economic growth for the majority of producers is unrealizable. The support of manufacturers who placed their production on the territory of the Russian Federation, giving jobs, tax revenues, is one of the measures to stabilize the current situation in the economy, but the main methods of increasing consumer demand should be directed not at producers but at consumers, income of the population.

Key words: motor vehicles, investment contract, tax, support, manufacturer.

Введение

В настоящее время большинство производителей автотранспортных средств на территории России работают по соглашениям о промышленной сборке, в рамках которых им предоставляют налоговые и таможенные преференции, а также компенсируют затраты на уплату утилизационного сбора. Однако в 2018 году срок действия большей части этих соглашений истекает, а по условиям, принятым при вступлении в ВТО в 2012 году, продлевать эти соглашения нельзя. Специальный инвестиционный контракт (СПИК), как новый механизм, способный поддержать производителей автотранспортных средств, расположенных на территории России, предусмотрен статьей 16 Федерального закона от 31.12. 2014 г. №488-ФЗ «О промышленной политике в Российской Федерации» и был введен в 2015 году [1]. Согласно законодательству такой вид контракта заключается от имени Российской Федерации уполномоченным органом или иным федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным Правительством РФ на заключение специальных инвестиционных контрактов в отраслях промышленности.

Особенности специального инвестиционного контракта

Срок действия СПИК составляет не более 10 лет, при этом он учитывает срок выхода инвестиционного проекта на проектную

операционную прибыль, увеличенную на 5 лет. При этом инвестор в рамках СПИК берет на себя обязательства инвестировать сумму, указанную в контракте. В определенный срок средства должны быть направлены на создание или модернизацию уже существующего производства автотранспортных средств. Государство, со своей стороны, гарантирует инвестору, что в случае если будут внесены изменения в законодательство после заключения специального инвестиционного контракта, то на участников этого контракта эти изменения действовать не будут. Это очень важный момент, так как могут быть затронуты обязательные требования к промышленной продукции (автотранспортным средствам) и (или) к связанным с обязательными требованиями к промышленной продукции процессам проектирования (включая изыскания), производства, строительства, монтажа, наладки, эксплуатации, хранения, перевозки, реализации и утилизации по сравнению с действовавшими в момент заключения специального инвестиционного контракта условиями [2].

Преференции при заключении СПИК

Налоговое законодательство гарантирует инвестору не ухудшать налоговых условий, возможность снижения до 0% ставки налога на прибыль, возможность снижения ставок региональных и муниципальных налогов (налога на имущество; земельного налога и других в зависимости от регионального и муниципального законодательства). Участникам СПИК предоставляется также возможность применения коэффициента (не выше 2) в отношении амортизируемых основных средств, включенных с 1 по 7 амортизационные группы и произведенных в соответствии с условиями СПИК. Снижение ставки налога на прибыль до 0% возможно при соблюдении следующих условий:

— доходы от реализации товаров, произведенных в рамках СПИК;

- не менее 90% всех доходов, учитываемых при определении базы налога на прибыль инвестора;
- регистрация юридического лица в Российской Федерации – отсутствие обособленных подразделений за пределами субъекта РФ;
- неприменение специальных налоговых режимов;
- инвестор не является: участником консолидированной группы налогоплательщиков; некоммерческой организацией, банком, страховой организацией, негосударственным пенсионным фондом, профессиональным участником рынка ценных бумаг, клиринговой организацией; резидентом ОЭЗ или ТОСЭР [3].

Помимо налоговых преференций участнику СПИК предоставляется упрощенный доступ к государственному заказу. Он может получить статус единственного поставщика продукции, произведенной в рамках СПИК, фактически участвовать в государственных закупках без конкурса.

При этом помимо самого контракта должны соблюдаться следующие условия:

- СПИК заключается с Российской Федерацией;
- объем инвестиций – более 3 млрд руб.;
- производство товара осуществляется российским юридическим лицом;
- страной происхождения товара является Россия (приказ Минпромторга РФ от 12.11.2015 №3568 во исполнение Постановления Правительства РФ от 17.07.2015 №719).

Предусмотрены также отлагательные условия. К ним относятся:

- количество товара, поставку которого производитель осуществляет в течение года по контракту, не должно превышать 30% произведенного товара в рамках СПИК в течение данного календарного года;
- ответственность производителя товара за превышение указанного количества товара в виде штрафа, размер которого составляет 50% стоимости такого превышения;

– обязанность производителя формировать и размещать в единой информационной системе отчет о соблюдении этих требований.

Региональная и отраслевая поддержка СПИК

Для увеличения эффективности стимулирования потенциальных инвесторов разрешается заключение таких контрактов органами муниципальных образований. Договор аренды земельного участка, находящегося в государственной или муниципальной собственности, для участников СПИК заключается без проведения торгов [4]. Порядок заключения СПИК субъектами РФ, муниципальными образованиями устанавливается нормативно– правовыми актами, а мониторинг и контроль за исполнением возлагается Правительством РФ на уполномоченные федеральные органы исполнительной власти. Правила заключения СПИК устанавливаются Постановлением Правительства РФ «О специальных инвестиционных контрактах для отдельных отраслей промышленности» от 16.07.2015 г. №708. Решение о заключении контракта принимает комиссия, созданная из представителей различных министерств РФ (промышленности и торговли, экономического развития, финансов, энергетики), представителей общественных, промышленных и кредитных организаций. Состав комиссии утверждается Правительством РФ [5].

В рамках государственной отраслевой поддержки инвесторам, заключившим СПИК, выплачиваются субсидии (Постановления Правительства РФ от 16.05.2016 г. №416, №417, №418, №419, №420, №421). Например, субсидии для предприятий сельскохозяйственного и специального машиностроения на компенсацию затрат, связанных с выпуском и поддержкой гарантийных обязательств, составляют до 90% затрат (за вычетом затрат на оплату труда, электроэнергию), если производитель соответствует следующим требованиям:

– выполняет необходимые технологические операции;

- производитель заключил СПИК с обязательством по локализации;
- производитель использует НИОКР по государственному контракту с Минпромторгом РФ.

Компенсация части затрат на содержание рабочих мест до 90% при выполнении условий:

- производитель выполняет необходимые технологические операции;
- производитель заключил СПИК с обязательством по локализации в соответствии с требованиями Постановления Правительства РФ от 17.07.2015 г. №719.

Компенсация части затрат на использование энергоресурсов энергоемкими предприятиями до 90% при выполнении условий:

- производитель выполняет необходимые технологические операции;
- производитель заключил СПИК с обязательством по локализации.

Выводы

Состояние отечественного автомобильного рынка в условиях нестабильного развития российской экономики требует особого внимания и поддержки со стороны государства. Поддержка производителей, разместивших свои производства на территории РФ, дающие рабочие места, налоговые поступления – это одна из мер по стабилизации текущего положения в экономике. В рамках различных программ, стимулирующих покупательский спрос, такая поддержка неоднократно проводилась со стороны государства и давала хорошие результаты [6]. Такие автомобильные заводы, как Mazda и Daimler AG выразили свое желание заключить специальный инвестиционный контракт. При согласовании интересов обеих сторон, заключении инвестиционного контракта и правильной политике государства по отношению не только

к производителям автотранспортных средств подобный механизм может оказать долгосрочное положительное влияние на развитие промышленности в России. При этом необходимо отметить, что основные методы повышения покупательского спроса должны быть направлены не только на производителей, но и на потребителей, на повышение доходов населения и, как следствие, покупательского спроса, в противном случае такая поддержка будет иметь краткосрочный эффект.

Список литературы

1. Постановление Правительства РФ от 16.07.2015 г. № 708 «О специальных инвестиционных контрактах для отдельных отраслей промышленности». – URL: <http://base.garant.ru/71137900/> (дата обращения: 21.04.2018).
2. Чирикано́ва, Е.А. Особенности экономического развития субъектов малого предпринимательства / Е.А. Чирикано́ва // Автомобиль. Дорога. Инфраструктура. – 2018. – № 1 (15). – С. 18.
3. Белогребень, А.А. Методические подходы к оценке инвестиционной привлекательности отраслей народного хозяйства РФ и их применимость к подотрасли автомобильного транспорта / А.А. Белогребень, Н.М. Улицкая, И.М. Улицкая // Транспортное дело России. – 2016. – № 1. – С. 14–19.
4. Улицкий, М.П. Пути снижения инвестиционного риска транспортной организации. Экспертный анализ рисков / М.П. Улицкий, И.А. Горностаев // Автомобиль. Дорога. Инфраструктура. – 2017. – № 1. – С. 12.
5. Хмельницкий, А.Д. Роль автомобильного транспорта в производственно-социальной инфраструктуре России и перспективы его развития / А.Д. Хмельницкий // Russian Journal of Management. – 2014. – Т. 2, № 6. – С. 303–310.

6. Чириканова, Е.А. Государственная поддержка автомобильного рынка России в условиях спада объемов продаж / Е.А. Чириканова // Автомобильная промышленность. – 2015. – № 7. – С. 1–3.

References

1. URL: <http://base.garant.ru/71137900/>
2. Chirikanova E.A. *Avtomobil'. Doroga. Infrastruktura*, 2018, no. 1 (15), p. 18.
3. Belogreben' A.A., Ulickaya N.M., Ulickaya I.M. *Transportnoe delo Rossii*, 2016, no. 1, pp. 14–19.
4. Ulickij M.P., Gornostaev I.A. *Avtomobil'. Doroga. Infrastruktura*, 2017, no. 1, p. 12.
5. Hmel'nickij A.D. *Russian Journal of Management*, 2014, vol. 2, no. 6, pp. 303–310.
6. Chirikanova E.A. *Avtomobil'naya promyshlennost'*, 2015, no. 7, pp. 1–3.