

ПРОБЛЕМЫ ПРИВЕДЕНИЯ ТОРГОВОЙ ПОЛИТИКИ РОССИИ В СООТВЕТСТВИЕ С ТРЕБОВАНИЯМИ ВТО

М.А. Петрова

Московский государственный институт международных отношений (университет) МИД России. Россия, 119454, Москва, пр. Вернадского, 76.

В статье анализируется роль торговой политики в обеспечении конкурентоспособности предприятий отечественной автомобильной промышленности, которая требует постоянного поиска баланса между необходимостью регулирования внутреннего рынка и выполнением обязательств, принятых в связи со вступлением в ВТО. В работе дана оценка современному состоянию российского автомобилестроения, заключающаяся в том, что, несмотря на незначительные объемы в мировом производстве и экспорте в настоящий момент, Россия имеет большой потенциал к его росту, главным образом за счет ненасыщенного внутреннего рынка. Доказано, что для развития автомобильной промышленности как одной из инновационных отраслей в стране существуют все необходимые предпосылки. Причем приоритетным направлением развития автомобильной отрасли является создание производств полного цикла с привлечением иностранных инвестиций.

Мерам по привлечению и регулированию ПИИ в статье уделяется большое внимание, что обусловлено их взаимосвязью с инструментами торговой политики, поскольку производство капиталоемких товаров, в частности автомобилей, требует импорта комплектующих, а ПИИ, в свою очередь, способствуют развитию экспорта готовой продукции. Принятые Россией обязательства в сфере автомобилестроения включают снижение пошлины на ввоз автомобилей, пересмотр условий инвестиционных программ и правил функционирования особых экономических зон. Наиболее остро в настоящее время стоит вопрос об утилизационных сборах, который стал причиной торгового спора с Европейским союзом и может по итогам разбирательства привести к компенсационным мерам в отношении российских товаров.

В статье сформулированы рекомендации по применению инструментов внешнеэкономической политики, направленные на: повышение конкурентоспособности российского автомобилестроения, включая рационализацию импорта и привлечение новых технологий за счет диверсификации таможенных ставок по отдельным группам автокомпонентов; снижение налога на прибыль; постепенное уменьшение значения фискальной функции таможенного тарифа; обеспечение стабильности и транспарентности инструментов внешнеэкономической политики; упрощение таможенных процедур.

Ключевые слова: торговая политика, ВТО, автомобильная промышленность, таможенные пошлины, утилизационный сбор, инвестиционные программы.

Важным этапом для России стало присоединение в 2012 г. к Всемирной торговой организации. С этого момента таможенно-тарифная политика страны должна формироваться с учетом требований ВТО. Одним из наиболее дискуссионных вопросов на протяжении переговоров о присоединении, а также по итогам первого года членства России в ВТО стал вопрос регулирования автомобильного рынка.

Традиционно автомобильная отрасль является важной для российской экономики с точки зрения обеспечения рабочих мест на предприятиях, производящих автомобили и комплектующие, в дилерских компаниях, а также дополнительной занятости на предприятиях смежных отраслей. Автомобилестроение и производство автокомпонентов являются высокотехнологичными и наукоемкими отраслями, что обусловлено необходимостью постоянного совершенствования продукции, внедрения инноваций, инвестиций в исследования и разработки. Все это подтверждает важность развития автомобильного производства в стране.

Доля России в мировом экспорте автомобильной продукции является крайне незначительной и составляет 0,29% [3], в мировом производстве – 2,7% [1]. По этим показателям Россия уступает как развитым странам, так и государствам с формирующимися рынками. В то же время Россия является привлекательным рынком сбыта: доля в мировом импорте – 3% (39 млрд. долл.) при среднегодовых темпах прироста в 2000-е гг. – 22% (в докризисном 2007 г. – 65%) [3]. В этой связи на протяжении последних лет остро стоит вопрос о необходимости регулирования автомобильного рынка, в том числе с помощью инструментов торговой политики.

Роль торговой политики в обеспечении конкурентных преимуществ российских производителей автомобилей

В настоящее время уровень защиты национальных производителей от иностранной конкуренции достаточно высок: импортные пошлины на новые автомобили были повышены в 2009 г. с 25% до 30% и снова снижены до 25% с момента присоединения России к ВТО. В 2010 г. вступил в силу новый технический регламент «О безопасности колесных транспортных средств». Для финансирования текущей деятельности предприятий в 2009-2010 гг. отрасль получила от государства 170 млрд. руб.

Для определения роли мер торговой политики в развитии российского автомобильного рынка можно провести SWOT-анализ конкурентных преимуществ национальных производителей. Он является одним из самых распространенных методов комплексной оценки внутренних и внешних факторов, влияющих на рыночное положение предприятий, включает изучение сильных и слабых сторон национальных производителей, выявление благоприятных возможностей, предоставляемых внешним окружением, и установление потенциальных угроз, исходящих из внешнего окружения (см. Табл. 1).

Таблица 1

SWOT-анализ конкурентных преимуществ российских производителей автомобилей

| Сильные стороны | Возможности |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> – богатая сырьевая база; – квалифицированная и недорогая рабочая сила; – рост покупательной способности российских потребителей; – обширный ненасыщенный внутренний рынок; – выгодное географическое положение. | <ul style="list-style-type: none"> – сотрудничество с передовыми компаниями развитых стран; – доступ к передовым технологиям иностранных партнеров; – наращивание экспорта товаров, произведенных в рамках совместных предприятий; – налаживание производства компонентов и комплектующих внутри страны. |
| Слабые стороны | Угрозы |
| <ul style="list-style-type: none"> – технологическое отставание; – низкая производительность труда; – невысокое качество продукции; – отсутствие компонентной базы; – нестабильность спроса в кризисных условиях; – высокий уровень налогообложения; – недостаток инвестиций; – неразвитая инфраструктура; – несовершенство законодательной базы, регулирующей внешнеэкономическую деятельность; – несбалансированная структура международной торговли; – интенсивная конкуренция со стороны иностранных товаров. | <ul style="list-style-type: none"> – вытеснение национальных товаров импортными после снижения таможенных барьеров согласно требованиям ВТО; – уменьшение притока ПИИ в связи со снижением таможенных пошлин, делающим условия для импорта продукции более выгодными. |

Важно отметить, что под российскими производителями в настоящее время понимаются все предприятия, осуществляющие производство на территории России. Это не только традиционные российские заводы АвтоВАЗ, предприятия Группы «ГАЗ» и др.), но и предприятия с участием иностранного капитала (Автотор, Автофрамос, Дженерал Моторс, Опель, Ниссан Тойота и Хендэ Мотор Мануфактуринг Рус в г. Санкт-Петербурге, Форд в Ленинградской области, ПСМА Рус в Калужской области, Фольксваген в Калужской и Нижегородской областях и др.).

Безусловными сильными сторонами России являются богатая сырьевая база и более

дешевая по сравнению с развитыми странами квалифицированная рабочая сила. Кроме того, в 2000-е гг., за исключением кризиса 2008-2009 гг., наблюдался рост экономики и покупательной способности россиян, сопровождающийся ростом цены на нефть и снижением инфляции, появился ряд кредитных программ. Уже в 2011-2013 гг. началось преодоление кризисных тенденций, стал наблюдаться экономический рост и положительная динамика развития автомобильного рынка. Насыщенность рынка РФ автомобилями значительно отстает от развитых стран и многих стран с формирующимися рынками, что означает наличие большого потенциала к дальнейшему росту продаж. В 2012 г. на 1000 россиян приходилось 260 легковых автомобилей. Для сравнения: в Европейском союзе на 1000 человек приходится 483 автомобиля [2], в США – 641 автомобиль, в Южной Корее – 301 [4].

Выгодное географическое положение регионов, производящих автомобили, обусловленное, прежде всего, близостью к европейскому рынку, открывает инвесторам перспективы наращивания экспорта в страны ЕС после насыщения автомобилями российского рынка. Сильные стороны указывают на возможность развития собственного конкурентоспособного производства с привлечением ПИИ, что подтверждает и успех ряда стран с формирующейся экономикой. Создание сборочных производств с участием ведущих зарубежных автомобильных компаний способно обеспечить применение передовых технологий менеджмента, маркетинга и производства автомобильной техники, создание новых рабочих мест и закрепление страны на мировом рынке.

Соответственно, благоприятные возможности, которые предстают перед российскими заводами, включают:

- сотрудничество с передовыми компаниями развитых стран;
- доступ к передовым технологиям иностранных партнеров;
- наращивание экспорта товаров, произведенных в рамках совместных предприятий;
- налаживание производства компонентов и комплектующих внутри страны. Доля автомобилей, собранных в России, в общих продажах значительно увеличилась за последние несколько лет, главным образом за счет повышения таможенных пошлин в 2009 г.

В то же время слабые стороны российских производителей обуславливают необходимость регулирования импорта иностранной продукции и ПИИ. Среди них: 1) технологическое отставание; 2) невысокое качество продукции; 3) низкая производительность труда; 4) отсутствие достаточного количества производящихся комплектующих. Кроме того, кризис 2008–2009 гг. показал, что спрос на автомобили не стабилен и зависит от многих факторов, в том числе цены на нефть, уровня инфляции, кредитных программ и т.д. Для развития обрабатывающей промыш-

ленности необходимо дальнейшее снижение налоговой нагрузки. Еще одним неблагоприятным фактором является высокая стоимость капитала в России по сравнению с другими странами.

Соответственно, важным шагом в стимулировании ПИИ является создание приемлемых условий предоставления долгосрочных и среднесрочных кредитов для промышленных предприятий, снижение ставки межбанковского кредита для производственных инвестиций коммерческих банков. Перегруженная транспортная инфраструктура, необходимая для доставки машин и комплектующих в города России (контейнерные порты, терминалы, железнодорожное и автотранспортное сообщение), также требует совершенствования в соответствии с имеющимся спросом.

В этой связи применение инструментов торговой политики должно быть нацелено на:

- рационализацию импорта и привлечение новых технологий, включая реализацию принципа эскалации таможенного тарифа с целью снижения издержек производителей и стимулирования организации конкурентоспособного производства в России;
- постепенное уменьшение значения фискальной функции таможенного тарифа;
- применение нетарифных мер и инструментов регулирования внутреннего рынка;
- обеспечение стабильности и транспарентности инструментов внешнеэкономической политики; упрощение таможенных процедур.

Наращивание экспорта отечественной автомобильной продукции требует объединения усилий государственных структур и деловых кругов, создание механизма предоставления финансовой, налоговой, консультационной, аналитической и дипломатической помощи российским компаниям. Необходимые меры включают кредитование и страхование экспорта с участием государства, сертификацию российских товаров с целью облегчения их доступа на внешние рынки, предоставление скидок на экспортные перевозки, налоговых льгот экспортерам в форме возврата ранее уплаченных пошлин (в случае использования в производстве экспортной продукции импортных компонентов).

Даже с учетом переходного периода для приведения торговой политики в соответствие с требованиями ВТО, основными угрозами в настоящее время являются ужесточение конкуренции со стороны импортных товаров и вытеснение национальных товаров импортными, а также уменьшение притока ПИИ в связи со снижением таможенных пошлин, делающим условия для импорта продукции более выгодными. Таким образом, SWOT-анализ выявил сильные и слабые стороны российских производителей. Обеспечение конкурентных преимуществ национальных производителей важно с точки зрения обеспечения национальной экономической безопасности страны, формирования технологического облика российской экономики,

определяющего ее конкурентные преимущества по отношению к ведущим развитым странам и странам с формирующимися рынками. Важную роль в обеспечении конкурентоспособности отечественных предприятий играет государственная поддержка и защита их интересов на внутреннем и внешнем рынке, развитие производств на территории страны с привлечением иностранного капитала, причем новым фактором является приведение мер торговой политики в соответствие с правилами ВТО.

Обязательства России в рамках ВТО в сфере автомобильной промышленности

Таможенные пошлины и утилизационные сборы. Принятые Россией обязательства в сфере автомобилестроения повлекли за собой снижение пошлины на ввоз новых автомобилей с 30% до 25% с момента присоединения к ВТО. В течение последующих семи лет они должны быть снижены до 15%. При этом пошлины на старые автомобили (бывшие в употреблении от 3 до 7 лет) сохраняются на уровне 20% после снижения с 25% в течение переходного периода.

Однако одновременно со снижением пошлин было объявлено о введении так называемого утилизационного сбора, который стали обязаны платить импортеры легковых и коммерческих автомобилей. Защита рынка с помощью утилизационных сборов противоречит нормам ВТО и поэтому незамедлительно вызвала жалобы со стороны основных торговых партнеров России. В июле 2013 г. Евросоюз подал официальный запрос о начале консультаций по вопросу о несоответствии данного сбора положениям ВТО. Практика ВТО показывает, что большинство споров обоюдно разрешаются сторонами на стадии консультаций, на которые отводятся 60 дней, либо в ходе разбирательства до принятия решения третейской группы.

Несмотря на принятие в октябре 2013 г. законопроекта о введении утилизационного сбора для российских автопроизводителей, Евросоюз попросил ВТО создать специальную третейскую группу, чтобы провести разбирательство спора с Россией. Требования ЕС включают отмену сбора или его зависимости от производителя, объема двигателя и возраста автомобиля. В случае сохранения утилизационного сбора Россией и признания претензий правомерными, ЕС получит право ввести компенсационные меры в отношении российских товаров. Например, повысить пошлины, чтобы компенсировать ущерб, который понесли европейские производители за время действия сбора (речь идет о сумме, взимаемой с импортеров и части российских производителей, не принявших на себя обязательство по утилизации своей продукции, в размере 54 млрд руб. в год) [5].

Условия инвестиционных программ. В настоящее время согласно Автомобильной инвестиционной программе №1 объем производства для иностранных компаний должен составлять

не менее 25 тыс. автомобилей в год, а локализация производства комплектующих в России – 50%; согласно Программе №2 – 300 тыс. автомобилей и 60% соответственно. В рамках договоренностей с ВТО условия действующих инвестиционных программ были пересмотрены, поскольку согласно требованиям Организации, нормативы, устанавливающие долю товаров местного производства в конечном продукте, долю импортируемых деталей, а также экспорта произведенной продукции, приравниваются к количественным ограничениям и являются запрещенными.

В ходе переговоров было решено, что заключенные соглашения остаются в силе, но расчет уровня локализации будет осуществляться применительно к фактической цене автомобиля на складе с учетом НДС и прочих налогов. Таким образом, доля российских деталей не будет превышать 35% от общей стоимости. Кроме того, предусматривалось, что не позднее 1 июля 2016 г. Российская Федерация начнет консультации с заинтересованными членами Организации относительно соответствующих ВТО мер, которые могут применяться в связи с Инвестиционными программами №1 и №2, и не менее чем за 6 месяцев уведомит членов Организации о замене мер, не соответствующих правилам ВТО. После 1 июля 2018 г., когда закончится срок действия всех соглашений о промышленной сборке, правила ВТО в отношении регулирования деятельности предприятий с участием иностранного капитала будут применяться в полном объеме.

В связи с тем, что с 1 июля 2018 г. инвесторы будут вынуждены уплачивать полную ставку ввозной пошлины при импорте комплектующих в соответствии с правилами ВТО, для обеспечения Россией своих обязательств по соглашениям об инвестиционном режиме промышленной сборки был принят закон «О государственной поддержке производителей моторных транспортных средств, их узлов и агрегатов». Согласно этому документу, государство берет на себя обязательства по компенсации из федерального бюджета потерь инвесторам. Условия, размер, сроки и порядок предоставления субсидий будут установлены правительством РФ.

В настоящее время требования по локализации на территории России не выполняются полностью: иностранным автопроизводителям выгоднее импортировать комплектующие. По состоянию на 2013 г. самый высокий уровень локализации у Автофрамоса – 75%, завода «Фольксваген Груп Рус» – 50% и «Хендэ Мотор Мануфактуринг Рус» – 47%. Уровень локализации комплектующих на российских заводах «Форд Соллерс», «Ниссан Мануфактуринг Рус» и «ПСМА Рус» составляет около 30%. Уровень локализации других предприятий не превышает 15–20%.

Для развития производства автокомпонентов в стране необходим действенный механизм контроля над ходом локализации производства

и поощрение создания совместных предприятий с зарубежными производителями и консолидации.

Особые экономические зоны. В рамках мер по улучшению инвестиционного климата важная роль отводится созданию свободных экономических зон. Под ОЭЗ понимается «часть территории Российской Федерации, которая определяется Правительством Российской Федерации и на которой действует особый режим осуществления предпринимательской деятельности, а также может применяться таможенная процедура свободной таможенной зоны» [6]. В условиях повышенной конкуренции в области привлечения иностранных инвестиций, предоставление торговых, налоговых, финансовых льгот в рамках экономических зон позволяет интенсифицировать процесс мобилизации капитала (как российского, так и иностранного) в автомобильной отрасли.

В условиях ОЭЗ работает калининградское ЗАО «Автотор». В настоящее время здесь выпускаются автомобили «БМВ», «Киа», «Дженерал Моторс». В 1996 г. Автотор получил десятилетний льготный режим, который предусматривал возможность беспошлинно ввозить автомобильные комплектующие и осуществлять отверточную сборку. Тем не менее, перехода на промышленную сборку, включающую сварку, окраску и штамповку, так и не произошло. В 2007 г. исключительный статус ЗАО «Автотор» был продлен еще на 10 лет. При этом Автотор получил налоговые и таможенные льготы, освобождение от сборов, поступающих в областной бюджет, а также льготу по арендной плате за землю.

Однако если налоговые преференции, предоставленные предприятию при его создании, можно назвать оправданными, то в настоящее время, следует стимулировать на нем промышленную сборку. В противном случае другие предприятия (Автофрамос, Форд, Дженерал Моторз-АвтоВАЗ и др.) оказываются в менее выигрышном положении, что негативно сказывается на инвестиционном климате страны и нарушает принцип равноправия сторон, принятый странами-участницами ВТО. Соответственно, ОЭЗ необходимо привести в соответствие с правилами Организации.

В то же время Соглашением о субсидиях и компенсационных мерах разрешается поддержка неблагоприятных в социально-экономическом отношении регионов. Также, в ОЭЗ возможна поддержка российских предприятий с помощью механизмов налогово-бюджетного

регулирования, которое не попадает под правила ВТО. Согласно поправкам в закон №116-ФЗ, действующим с 1 января 2012 г., в промышленных ОЭЗ региональная часть налога на прибыль может быть снижена до нуля. Для сохранения преимуществ производителей Калининградской ОЭЗ могут быть разработаны различные меры экономического стимулирования. Например, рассмотреть вопрос заключения специального соглашения по ОЭЗ в Калининградской области по аналогии с Ирландией (свободная экономическая зона «Шеннон») или ассоциированного членства в ВТО по аналогии с Гонконгом [10].

Правительственные закупки. На момент присоединения к ВТО Россия не взяла на себя обязательства по участию в Соглашении о государственных закупках, которое относится к числу так называемых соглашений с ограниченным количеством участников, и рассмотрит возможность участия в нем в течение четырех лет. По правилам Соглашения, государственные организации должны предоставлять справедливые и равные возможности продажи своей продукции национальным и иностранным поставщикам. Соответственно, в настоящее время за счет государственных закупок существует возможность увеличения спроса на продукцию отечественных автопроизводителей. В 2009 г. с учетом необходимости обновления автопарка социальных отраслей, милиции, Министерства обороны, МЧС, было принято решение увеличить государственные закупки автомобильной техники, и выделено на эти цели 12,5 млрд руб. Помимо стимулирования спроса, эта мера нацелена на обновление парка автотранспорта общественного пользования, повышение его качественных характеристик, экологичности и безопасности.

Для развития автомобильной промышленности и роста конкурентоспособности российской экономики в целом должны быть предприняты меры по обеспечению благоприятного инвестиционного климата для привлечения прямых иностранных инвестиций в производство автомобилей и автокомпонентов с целью развития в России производства полного цикла. Для этого также необходимо диверсифицировать таможенные ставки по отдельным группам автокомпонентов, снизить налог на прибыль, привести в соответствие с правилами ВТО такие инструменты внешнеэкономической политики, как утилизационный сбор и соглашение о промышленной сборке.

Список литературы

1. Production statistics [electronic resource] / International Organization of Motor Vehicle Manufacturers. 2013. URL: <http://oica.net/category/production-statistics/> (Accessed 10 September 2013).
2. The automobile industry pocket guide [electronic resource] / European automobile manufacturers association. 2013. URL: http://www.acea.be/images/uploads/files/POCKET_GUIDE_13.pdf / (Accessed 12 July 2013).
3. World Trade Organisation. International trade statistics [electronic resource] / WTO. 2012. URL: http://www.wto.org/english/res_e/statis_e/its2012_e/its2012_e.pdf. (Accessed 10 September 2013).
4. Автомобильный рынок России и СНГ. Обзор отрасли [электронный ресурс] // Ernst and Young. 2013. URL: [http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/Automotive-industry-overview-2012-RUS/\\$FILE/Automotive-industry-overview-2012-RUS.pdf](http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/Automotive-industry-overview-2012-RUS/$FILE/Automotive-industry-overview-2012-RUS.pdf) (дата обращения 20.09.2013).
5. Дума в первом чтении одобрила утилизационный сбор для автопроизводителей РФ [электронный ресурс] // РБК. – 2013. – 8 октября. – URL: http://www.rbc.ru/rbcfreenews/20131008171656.shtml?utm_source=send&utm_medium=email&utm_campaign=rbc (дата обращения 08.10.2013).
6. Об особых экономических зонах в Российской Федерации: Федеральный закон № 116-ФЗ от 22 июля 2005 г. [электронный ресурс] // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». Версия 4012.00.43. Режим доступа: локальный. Дата обновления 23.07.2013.

Об авторе

Петрова Марина Алексеевна – заместитель директора Фонда развития МГИМО, аспирант кафедры МЭО и ВЭС МГИМО(У) МИД России. E-mail: marina.a.petrova@gmail.com

THE PROBLEMS OF BRINGING RUSSIAN TRADE POLICY IN LINE WITH WTO REQUIREMENTS

M.A. Petrova

Moscow State Institute of International Relations (University), 76, Prospect Vernadskogo, Moscow, 119454, Russia.

Abstract: *The article analyzes the role of trade policy in ensuring the competitiveness of the automotive industry – one of the most sensitive to the changes of economic conditions and important for providing national economic security – and finding a balance between the need to regulate the internal market and the implementation of the commitments under WTO. The analyze of the current condition of the Russian automotive industry has shown that, despite the low share in the world production and exports, Russia has a great potential for growth, mainly due to the unsaturated domestic market. It is proved, that the development of the automotive industry as one of the innovative industries in the country has all the necessary terms. Moreover, the priority areas for the development of the automotive industry include, first of all, the creation of a full range production with foreign investment. Measures of attracting and regulating FDI received much attention due to their relationship with the instruments of trade policy, as the production of capital goods, particularly automobiles, require imports of components, and FDI, in turn, promote the export of finished products. The commitments taken by Russia in the automotive industry include reduction of duties on imported cars, the renegotiation of investment programs and rules for the functioning of special economic zones. At present, the most acute question is car recycling tax, which has led to a trade dispute with the European Union, and may lead to countervailing measures against Russian goods. Considering WTO rules, recommendations on the use of the most effective instruments of foreign policy, aimed at improving the competitiveness of the Russian automotive industry, were made, including the rationalization of import and the attraction of new technologies due to the diversification of customs duties on certain groups of automotive components, lowering income taxes, a gradual decrease of the fiscal functions of the customs tariff; the stability and transparency of the instruments of trade policy and simplification of customs procedures.*

Key words: trade policy, WTO, automobile industry, customs duties, car recycling tax, investment programs.

References

1. Production statistics / International Organization of Motor Vehicle Manufacturers. 2013. Available at: <http://oica.net/category/production-statistics/> (Accessed 10 September 2013).
2. The automobile industry pocket guide / European automobile manufacturers association. 2013. Available at: http://www.acea.be/images/uploads/files/POCKET_GUIDE_13.pdf / (Accessed 12 July 2013).
3. World Trade Organisation. International trade statistics / WTO. 2012. Available at: http://www.wto.org/english/res_e/statis_e/its2012_e/its2012_e.pdf. (Accessed 10 September 2013).
4. Avtomobil'nyi ryok Rossii i SNG. Obzor otrasli [Automobile market of Russia and CIS. Industry profile] // Ernst and Young. 2013. Available at: [http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/Automotive-industry-overview-2012-RUS/\\$FILE/Automotive-industry-overview-2012-RUS.pdf](http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/Automotive-industry-overview-2012-RUS/$FILE/Automotive-industry-overview-2012-RUS.pdf) (Accessed 20 September 2013). (in Russ.).
5. Duma v pervom chtenii odobrila utilizatsionnyi sbor dlia avtoproizvoditelei RF [The Duma approved in the first reading car recycling tax for Russian automakers] // RBC. 2013. Available at: http://www.rbc.ru/rbcfreenews/20131008171656.shtml?utm_source=send&utm_medium=email&utm_campaign=rbc (Accessed 08 October 2013). (in Russ.).
6. Ob osobykh ekonomicheskikh zonakh v Rossiiskoi Federatsii: Federal'nyi zakon № 116-FZ ot 22 iulia 2005 g. [About special economic zones in Russian Federation: Federal law №116-FZ dated 22 July 2005] // Spravochno-pravovaia sistema «Konsul'tantPlius» [Legal-reference system “ConsultantPlus”. Version 4012.00.43. Revision date: 23 July 2013. (in Russ.).

About the author

Marina A. Petrova – deputy-director of MGIMO Endowment, PhD Student of the Department of MGIMO (University) Ministry of Foreign Affairs of Russia. E-mail: marina.a.petrova@gmail.com
