УДК 338.2, 338.3, 338.4, 339.9

Владислав БЕЛОВ

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ИНВЕСТИЦИОННЫЕ КОНТРАКТЫ И РОССИЙСКО-ГЕРМАНСКОЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО. ЧАСТЬ ПЕРВАЯ

Аннотация. В первой части статьи анализируется роль первого поколения специальных инвестиционных контрактов (СПИК) в российско-германском экономическом сотрудничестве. Именно с немецкими компаниями Министерство промышленности и торговли РФ в рамках новой промышленной политики заключило пилотные СПИКи в различных отраслях индустриального сектора. Во многом благодаря опыту, полученному в 2015–2018 гг. в рамках подготовки и реализации немецких проектов-маяков, к середине 2019 г. был подготовлен закон, получивший неофициальное название “СПИК 2.0” и вступивший в силу 13 августа 2019 г. Автор впервые комплексно исследует особенности участия компаний Германии в отечественных специнвестконтрактах, что позволяет во второй части статьи дать оценку влияния их нового поколения (СПИК 2.0) на поведение немецких инвесторов в среднесрочной перспективе.

Ключевые слова: Россия, Германия, ФРГ, российско-германское экономическое сотрудничество, специальный инвестиционный контракт, СПИК, локализация, импортозамещение.

Инвестиционная активность немецких хозяйствующих субъектов в России, несмотря на взаимные ограничительные режимы Евросоюза и РФ, в течение последних лет оставалась высокой. С 2014 по 2019 гг. они вложили в российскую экономику около 9 млрд евро. Капиталы направлялись как в новые, так и в действующие проекты в энергетическом, транспортном, сельскохозяйственном машиностроении, электротехнике, автомобиле- и станкостроении. Ведущие индустриальные концерны Германии подтвердили свой статус надёжных технологических партнёров рос-

© **Белов Владислав Борисович** – кандидат экономических наук, заместитель директора по научной работе Института Европы РАН, заведующий Отделом страновых исследований, руководитель Центра германских исследований ИЕ РАН. **Адрес:** 125009, Россия, Москва, ул. Моховая, д. 11, стр. 3.
E-mail: vladisbelov@yandex.ru

DOI: <http://dx.doi.org/10.15211/soveurope62019105116>

сийских предприятий, продолжая активно участвовать в процессах по стратегическому развитию российской промышленности.

Важную роль сыграл вступивший в силу в 2015 г. Федеральный закон “О промышленной политике в Российской Федерации”, который предоставил иностранным, в т.ч. немецким, компаниям новые возможности для капиталовложений в отечественную экономику [Федеральный закон]. Он определил содержание механизма специального инвестиционного контракта (СПИК) – трёхстороннего договора между федеральным правительством, регионом и инвестором [Германия 2016, 2017]. Закон гарантировал неизменность условий в сфере налогового, таможенного и административного регулирования; предоставлял преференции при проведении государственных закупок; определял понятие “российскости” происхождения продукции; выстроил прозрачные правила импортозамещения, локализации и системы поддержки экспорта; способствовал созданию Фонда развития промышленности (ФРП)¹.

Новый инвестиционный механизм создал дополнительные благоприятные условия для привлечения и поддержки зарубежных инвесторов, реализующих совместные проекты по созданию в РФ перспективных производств на условиях среднесрочного (3–5 лет) плана-графика поэтапной глубокой локализации, что позволяло получить статус российской продукции и, соответственно, доступ к государственным закупкам и поддержке (в частности, к льготным займам из ФРП), и существенно снизил для инвесторов риски планирования и расширения производственных мощностей в российских регионах². Это сделало СПИК востребованным продуктом в немецком бизнес-сообществе.

По состоянию на начало июля 2019 г. из 45 заключённых Минпромторгом РФ, начиная с 2016 г., специвестконтрактов семь приходилось на контракты с участием компаний из Германии: четыре проекта осуществлялись в автопроме (*Volkswagen, Daimler, BMW*), один – в станкостроении (*DMG Mori*), два – в машиностроении (*Claas* – производство сельскохозяйственной техники; *Wilo* – выпуск насосного оборудования). В иностранной и отечественной литературе анализу роли СПИК в российско-германской инвестиционной кооперации и немецкому влиянию на совершенствование законодательства в сфере промышленной политики внимания не уделялось. Предлагаемые автором статьи восполняют этот пробел.

¹ СПИК заключался на срок выхода проекта на операционную прибыль плюс пять лет, но не более десяти лет. Минимальные капиталовложения – 750 млн руб. Основное условие: создание или модернизация промышленного производства, включая создание рабочих мест. Минимальная доля приобретаемого во время проекта оборудования не могла быть меньше 25% стоимости модернизируемого. Основные положения содержатся в постановлениях правительства РФ № 708 от 16.07.2016 г. “О специальных инвестиционных контрактах для отдельных отраслей промышленности” (регулирует механизм специального инвестиционного контракта) и № 719 от 17 июля 2015 г. “О критериях отнесения промышленной продукции” (описывает методику определения степени локализации).

² Из недостатков первого поколения СПИК – ограничение по перечню отраслей; непрозрачный механизм предоставления льгот, который во многом зависел от желания региональных властей; слишком большой объём инвестиций [Евстафьева, 2019].

ООО “Клаас”

Пионером в сфере нового инвестиционного механизма стала немецкая компания *Claas*, подписавшая в лице своей дочки ООО “Клаас”¹ в июне 2016 г. на полях Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ) СПИК с Минпромторгом РФ, который стал первым в отечественной истории. Инвестор из Германии взял на себя обязательства по дальнейшей локализации производства², включая изготовление техники по условиям постановления правительства № 719, в т.ч. по дополнительным (в течение 10 лет) капиталовложениям объёмом около 800 млн руб. в развитие производства [Германия 2016, 2017].

Основным мотивирующим фактором для немецкого инвестора стала возможность получения статуса национального производителя, соответственно, государственной поддержки в отношении уже начатых инвестиционных проектов в обмен на продолжение структурированной и поэтапной локализации производственных процессов.

По состоянию на конец 2015 г. суммарные инвестиции ООО “Клаас” в производственные мощности составили более 150 млн евро. На заводе было установлено более 200 специальных типов сварочной оснастки, а также современное оборудование для лазерной резки, гибки, катафорезной покраски. В расчёте на рост спроса немецкое руководство включило в планы существенное расширение производства, связывая свои позитивные ожидания с участием в программе государственной поддержки, особенно с правом на получение субсидии в размере до 25% от стоимости производимых машин. Это позволяло удерживать себестоимость производимой сельхозтехники в рамках целевых показателей и избежать её удорожания, объективно связанного с переходом к закупкам комплектующих у российских поставщиков, которые нередко были ниже качеством и дороже импортных компонентов. С этой проблемой в рамках локализации сталкивались и другие немецкие инвесторы.

К середине 2019 г. был осуществлён трансфер новых технологий, внедрены новые роботизированные сварочные комплексы и продолжена локализация производства ключевых комплектующих комбайна *TUCANO* – мостов и кабины, за которыми должны были последовать барабаны систем обмолота. До этого производство переднего и заднего мостов традиционно осуществлялось в Германии на заводе в Падерборне. Впервые в истории концерна руководство приняло решение о трансфере уникальных технологий с головного завода на предприятие в другой стране. Отладка процессов и запуск серийного производства стали для него пилотным проектом эффективного технологического взаимодействия его филиалов.

В итоге такой кооперации отечественные специалисты освоили качественное производство отдельных компонентов мостов, операции по сварке, механической обра-

¹ ООО “Клаас” зарегистрировано в Краснодаре в 2003 г.

² С момента открытия в 2005 г. по 2016 г. завод ООО “Клаас” выпустил несколько тысяч единиц сельскохозяйственной техники – в основном зерноуборочные комбайны и тракторы. Официальный запуск его второй очереди состоялся в октябре 2015 г. См.: “Клаас” планирует утроить производство комбайнов в Краснодаре в 2017 г. 24.11.2016. URL: <https://kuban.rbc.ru/krasnodar/24/11/2016/5836b7da9a79477e0ac73aeb>.

ботке, протяжке, окраске и сборке. Была внедрена технологически уникальная операция – особая технология покраски с использованием низкотемпературного порошка.

Все обязательства по капиталовложениям в локализацию производства в Краснодаре ООО “Клаас” планировало досрочно выполнить к концу 2019 г. К этому времени должны были быть завершены пуско-наладочные работы на новых производственных площадях, оптимизированы производственные процессы (на основе технологий бережливого производства), установлено новое оборудование. Таким образом, реализация десятилетнего плана инвестиций в рамках СПИК была бы досрочно осуществлена за 3 года. В течение 2020–2021 гг. в краснодарский завод будет дополнительно инвестировано 8,5 млн евро (в т.ч. в изготовление кабины) – это означает дальнейшее углубление локализации и увеличение производственной программы¹. Открытым оставался вопрос с производством двигателей – в качестве альтернативного варианта их выпуску на собственном заводе рассматривалась возможность закупки у американской компании *Cummins*, производящей двигатели совместно с КАМАЗом в Набережных Челнах. В этой связи гендиректор ООО “Клаас” Р. Бендиш летом 2019 г. заявил: “Мы мыслим сейчас реалиями 2023 г. и российским двигателем внутри нашего комбайна. На это направлены наши инвестиции. Производить здесь. Из российских комплектующих. И, в перспективе, участвовать в ещё большем объёме в реализации национального проекта по несырьевому экспорту, за счёт российских комбайнов нашего завода в Краснодаре. Но в первую очередь, мы видим свою задачу в обеспечении наших, российских аграриев высококачественными комбайнами – орудиями для заработка”².

ООО “Ульяновский завод” (*DMG Mori*)

СПИК немецко-японского концерна *DMG Mori*³ (в лице германской фирмы *Gildemeister Beteiligungen GmbH*) стал вторым для Минпромторга и первым среди иностранных инвесторов, чей проект в сфере станкостроения в начале июня 2016 г. одобрила его Межведомственная комиссия⁴. Десятилетний специинвестконтракт с общим объёмом инвестиций 5 млрд рублей был подписан РФ, Ульяновской областью и *DMG Mori* в начале октября 2016 г. Ключевое обязательство государства – обеспечение налоговой стабильности и сохранения регуляторных условий на феде-

¹ *CLAAS* наращивает инвестиции в производство. 11 июля 2019 г. URL: http://minpromtorg.gov.ru/press-centre/news/#!claas_narashhivaet_investicii_v_proizvodstvo.

² *CLAAS* инвестирует в краснодарский завод €8,5 млн 05.07.2019. URL: <https://ru.investinrussia.com/news/16035-claas-investiruet-v-krasnodarskii-zavod-8>.

³ Основа производственной базы немецко-японского концерна является компания *Deckel Maho Gildemeister (DMG)* – мировой лидер по производству токарных и фрезерных станков с ЧПУ. В 2009 г. *DMG* начала стратегическое партнёрство по обмену инженерными, маркетинговыми и другими ресурсами с японской станкостроительной компанией *Mori Seiki*, в результате которого в 2013 г. возникло новое юридическое лицо *DMG Mori Seiki AG* (с июля 2015 г. – *DMG Mori AG*).

⁴ Одновременно Межведомственная комиссия впервые отклонила заявку другого претендента на СПИК: её члены выступили против заключения контракта с российско-чешским станкостроительным ООО “МТЕ Ковосвит Мас” (СП российской “Группы МТЕ” (50%), чешской *Kovosvit MAS* и ряда других инвесторов).

ральном уровне; инвестора – наращивание локализации производства до 70% [Германия 2016, 2017]. Речь шла о расширении мощностей станкостроительного завода, построенного *DMG Mori* в Ульяновской области в сентябре 2015 г. мощностью от 1 тыс. до 1,2 тыс. металлообрабатывающих токарных и фрезерных станков в год и количеством до 240 рабочих мест¹.

В итоге РФ и его субъект освободили ООО “Ульяновский завод” от налога на имущество и транспортного налога, снизили налог на прибыль до 13,5%, признали продукцию российской и получили допуск к государственным закупкам и господдержке, в частности, к льготным займам из Фонда развития промышленности – оператора механизма СПИК. В 2016 г. компания открыла в Ульяновске технологический, сервисный и обучающий центры. Соответствующие инвестиции составили 40 млн евро.

Реализация рассчитанного на 10 лет совместного проекта позволила обеспечить локализацию и адаптацию конструкторско-технологической документации для современных высокотехнологичных видов станкостроительной продукции *DMG Mori* и сформировать потребность в развитии качественных российских комплектующих – предприятие тесно взаимодействует с российскими партнёрами и поставщиками. В России уже производятся такие ключевые компоненты, как защитные кожухи, корпусные детали, *гидравлические системы*, компоненты редукторов и приводов, имеющие высший знак качества “First Quality” (узлы и детали с длительным сроком службы). Локализация производства компонентов уже позволила сократить стоимость выпускаемых станков (соответственно и цены для заказчиков) из премиум-линейки. Немецкая компания с 2018 г. также предлагает заказчикам в России возможность модернизации станков, независимо от года их производства, для повышения производительности.

В 2019 г. началось внедрение эксклюзивных технологических циклов *DMG Mori* в серию станков *ECOLINE*. Отдел исследований и разработок Ульяновского станкостроительного завода предлагает заказчикам комплексные промышленные ноу-хау – от технического консультирования до индивидуальных решений под ключ. В первую очередь это относится к автомобильной и авиакосмической отрасли.

В рамках СПИК *DMG Mori* стала основным поставщиком высокопроизводительных систем ЧПУ и комплексных решений “под ключ” для отечественных авиакосмических предприятий², включая проектирование станка, инструмента, зажимных систем и написания программ. Созданы технологический центр, парк энергетических решений (парк ветровых генераторов и солнечных батарей), который покрывает до 11% энергозатрат завода (среди прочего он полностью обеспечивает энергией парк внутризаводского электротранспорта), а также демонстрационный центр (в Москве). *DMG Mori* одновременно является техническим и методическим партнёром ряда средних профессиональных и высших учебных заведений

¹ Решение построить в Ульяновской области высокотехнологичное станкостроительное предприятие стоимостью 70 миллионов евро (40 млн – строительство, 30 млн – стоимость оборудования) *DMG* приняла в 2010 г.

² Основные потребители станков – промышленные компании “Объединённая авиастроительная корпорация” (ОАК), “Ростех” и “Объединённая двигателестроительная корпорация”.

Ульяновска, предоставляя обучающее оборудование и высокотехнологичные станки.

ООО “Мерседес-Бенц Мануфэкчуринг Рус”

Третьим по значимости событием для германского бизнеса в области СПИК стало предварительное одобрение в начале июня 2016 г. Минпромторгом проекта немецкого концерна *Daimler* по производству легковых автомобилей *Mercedes-Benz* в Московской области [Германия 2017, 2018], где была выбрана площадка в строящемся в Солнечногорском районе индустриальном парке “Есипово”¹.

Немецкий автопроизводитель о планах начать сборку автомобилей в России говорил начиная с 2013. При этом у него уже был позитивный опыт производства в РФ – лёгких коммерческих автомобилей на площадях ГАЗа и грузовиков – на СП с КАМАЗом в Татарстане. Немаловажным фактором для компании стало и то, что его основные конкуренты уже наладили в России выпуск премиальных автомобилей крупноузловым способом: группа VW собирает *Audi* на своём заводе в Калуге, *BMW* – на мощностях ГК “Автотор”. Одним из факторов принятия стратегического решения в 2016 г. в пользу строительства собственного завода стала политика протекционизма российских госструктур – в 2014 г. “мерседесы” перестали допускать к государственным закупкам. Одновременно руководство концерна использовало существующую ситуацию с западными санкциями и, по всей видимости, смогло договориться с российскими властями об особых преференциях.

СПИК, предусматривающий ежегодное производство 25 тыс. машин (при необходимости на существующей площадке его можно будет увеличить до 35 тыс.), был заключён 21 февраля 2017 г. сроком на девять лет. Его подписали: Российская Федерация (в лице Минпромторга), АО “Мерседес-Бенц Рус”, правительство Московской области, муниципальное образование “Сельское поселение Пешковское” Солнечногорского района Московской области², а также привлечённые юридические лица “Даймлер АГ”, ПАО “КАМАЗ”, ООО “Даймлер КАМАЗ Рус” и ООО “Мерседес-Бенц Мануфэкчуринг Рус”. Строительство завода по выпуску легковых автомобилей *Mercedes-Benz* началось летом 2017 г. Его официальное открытие состоялось 3 апреля 2019 г. В нём приняли участие Президент РФ В.В. Путин, председатель правления *Daimler AG* Д. Цетше, министр экономики и энергетики Германии П. Альтмайер. Инвестиции составили 19 млрд руб.

В запланированной линейке производимых авто – седаны Е-класса и кроссоверы (*GLE*, *GLS* и *GLC*). Машины производятся по полному циклу, что означает наличие кузовного цеха и цеха покраски, но каких-либо инновационных и прорывных технологий немецкий инвестор не предоставил. В технологическом отношении его завод существенно уступает основным конкурентам в России.

¹ Официальную информацию о переговорах с Москвой, Московской областью и Татарстаном о производстве легковых автомобилей немецкий концерн предоставил в Минпромторг в феврале 2014 г.

² Завод “Мерседес-Бенц Мануфэкчуринг Рус” стал для Московской области первым в сфере СПИК. Для властей региона было важно показать высокий уровень “дружелюбности” к стратегическим инвесторам в сфере специнвестконтрактов. Через пару месяцев они подписали СПИК с немецкой компаний *WILLO SE*.

Партнёром *Daimler* по проекту выпуска легковых автомобилей стал КАМАЗ – немецкий концерн владеет 15% его акций (см. далее). Заказчиком выпуска легковых машин на мощностях завода в Подмоскowie выступает СП “Даймлер КАМАЗ Рус”. Модели легковых *Mercedes-Benz* были добавлены в многостороннее соглашение о промышленной сборке, предоставляющее льготы на ввоз автокомпонентов в обмен на увеличение мощностей и локализации. Локальное производство в режиме полного цикла позволит немецкому партнёру участвовать в государственных закупках. В 2017 г. такую возможность потеряли выпускаемые крупноузловым способом в России автомобили *BMW* и *Audi* – власти существенно ужесточили правила признания машин выпущенными в России. Это поможет *Daimler* вернуть часть утраченной доли рынка (в первую очередь, отвоевать её у баварского производителя).

ООО “Вило Рус”

Дочернее предприятие немецкого концерна *WILO SE* ООО “Вило Рус” начало работать в 1997 г., специализируясь на производстве и поставке энергоэффективных насосов и оборудования для бассейнов и аквапарков, систем отопления, водоснабжения, водоотведения, вентиляции, пожаротушения, которые используются на промышленных предприятиях, в коммунальном хозяйстве, при строительстве зданий и сооружений. *WILO SE* с самого начала освоения российского рынка был нацелен на передачу современных технологий, проведение НИОКР, сотрудничество с локальными производителями компонентов и сырья, а также на экспорт своей продукции. Председатель правления и президент группы *Wilo* Оливер Гермес¹ не раз подчёркивал, что российский рынок является одним из самых важных и перспективных для компании².

В июне 2016 г. *WILO SE*, инвестировав 35 млн евро, открыл на территории промышленного парка, расположенного в г. Ногинск Московской области, завод по производству насосов и насосных установок для нужд ЖКХ, промышленности, объектов водоснабжения и пожаротушения³. На новом производственном предприятии был создан конструкторско-испытательный центр, на базе которого совместно с департаментом НИОКР головной компании началась разработка нового насосного оборудования с учётом особенностей различных отраслей экономики России, стран СНГ и других государств постсоветского пространства.

16 мая 2017 г. Федеральная корпорация по развитию малого и среднего предпринимательства (Корпорация МСП), ООО “ВИЛО Рус” и Восточный комитет немецкой экономики подписали план мероприятий по встраиванию российских

¹ 27 июня 2019 г. Наблюдательный совет *WILO SE* единогласно принял решение о досрочном переназначении Оливера Гермеса на пост Генерального директора *Wilo Group* до 30 июня 2025 г.

² См., например: Минпромторг и концерн *WILO SE* обсудили условия заключения специнвестконтракта. 07.12. 2016. URL: http://minpromtorg.gov.ru/press-centre/news/#!/minpromtorg_i_koncern_wilo_se_obsudili_usloviya_zaklyucheniya_specinvestkontrakta.

³ Решение о строительстве *WILO* принял в 2013 г. В том же году был приобретён земельный участок. Строительные работы начались осенью 2014 г.

субъектов МСП в цепочки поставок российской дочки *WILO SE* для повышения уровня локализации производства за счёт создания сети российских поставщиков¹. Это стало важным сигналом для продолжения локализации другими немецкими инвесторами в России.

4 июля 2017 г. Межведомственная комиссия по оценке возможности заключения СПИК одобрила заявку ООО “Вило Рус” на специвестконтракт по модернизации нового производственного комплекса в технопарке “Ногинск”. 13 октября 2017 г. Минпромторг РФ, Московская область и немецкая компания *WILO SE* (в лице ООО “ВИЛО РУС”) подписали СПИК о модернизации производства насосного оборудования в рамках долгосрочной инвестиционной программы заявителя². Контракт, рассчитанный на 9 лет, предусматривает преференции при условии повышения степени локализации 10 типов насосного оборудования, материалов и компонентов для производства продукции до 85%, капиталовложений объёмом 752 млн руб., осуществление НИОКР, развитие кооперации с российскими поставщиками и объёмом производства в 29,5 млрд руб. [Германия 2017; 2018].

К 2019 г. завод наладил производство пожарных установок, систем повышения давления, фекально-дренажных и колодезных погружных насосов, а также насосов с сухим ротором. ООО “Вило Рус” (30 филиалов и более 130 авторизованных сервисных партнёров в российских регионах, 12 региональных складов) последовательно продолжает реализацию проекта по локализации производства насосного оборудования и вывода на рынок новой линейки насосов, ранее не производимых на территории РФ. Один из приоритетов российской компании, как и всех предприятий группы, – переход на цифровые технологии, в т.ч. их распространение на производственные и логистические процессы, а также на продажи и маркетинг. Среди прочего, завод первым начал выпускать в России продукцию с применением технологий 3D-печати.

Во время встречи президента РФ В.В. Путина с представителями ведущих мировых компаний на 22-м ПМЭФ в мае 2018 г., докладывая промежуточные итоги выполнения СПИК, О. Гермес подчеркнул: “Россия является одним из важнейших специализированных рынков для всей группы *WILO*. Мы работаем в России более 20 лет, постоянно повышая нашу активность. В настоящее время мы последовательно претворяем в жизнь нашу стратегию локализации. Важным элементом нашей стратегии локализации является ускорение экспортных поставок из России в страны Евразийского союза и в другие регионы”³.

¹ Корпорация МСП и германский концерн *WILO SE* планируют сотрудничество по встраиванию российских компаний в цепочки поставщиков ООО “ВИЛО РУС”. 16.05.2017. URL: https://corpmosp.ru/pres_slujba/news/korporatsiya_msp_i_germanskij_kontsern_wilo_se_planiruyut_sotrudnichestvo_po_vstraivaniyu_rossiyskikh.

² Накануне подписания СПИК 12 октября 2017 г. в Сочи состоялась очередная встреча президента РФ В.В. Путина с высокопоставленной делегацией Восточного комитета немецкой экономики, в которой также участвовал О. Гермес. Юбилейный (десятый по счёту) специвестконтракт должен был подтвердить основной посыл состоявшегося обсуждения – “инвестиционный климат в России улучшается”.

³ Председатель правления *WILO SE* Оливер Гермес выступил на 22-м Петербургском международном экономическом форуме. 29.05.2018. URL:

СПИК *WIL0* в сфере работы с поставщиками комплектующих с точки зрения PR-активности головного концерна и его российской дочки стал “образцово-показательным” для иностранных инвесторов. Это содействовало избранию осенью 2019 г. О. Гермеса председателем Восточного комитета германской экономики.

ООО “ДАЙМЛЕР КАМАЗ РУС”

15 мая 2018 г. компании ПАО “КАМАЗ” и ООО “ДАЙМЛЕР КАМАЗ РУС”¹ и Минпромторг России на полях очередного ПМЭФ заключили трёхсторонний специвестконтракт стоимостью 46,5 млрд рублей о развитии модельного ряда автомобилей КАМАЗ и *Mercedes-Benz*, а также модернизации производственных мощностей². Он предусматривает создание на имеющихся производственных мощностях высокотехнологичного и энергоэффективного производства для выпуска современных коммерческих грузовых автомобилей в объёмах 55–60 тыс. единиц в год, а также создание двигателей нового поколения Р6 (линейка шестицилиндровых рядных моторов) и организацию производства лонжеронов. КАМАЗ вкладывает в проект 38,6 млрд рублей, германо-российское ООО “ДК РУС” – 7,7 млрд рублей. Составной частью контракта является выпуск каркасов кабин, которые предназначены как для отечественных тяжёловозов нового поколения, так и для грузовиков марки *Mercedes-Benz*, которые собираются в России. Содержание экспортной составляющей в рамках СПИК участниками не раскрывается.

Успехи в совместной деятельности побудили партнёров к принятию стратегического решения о строительстве нового завода по производству кабин, которое началось в марте 2016 г. в Набережных Челнах. Этот факт стал решающим для согласия Минпромторга и МВК заключить упомянутый выше СПИК. Речь идёт о современных кабинах *Mercedes-Benz Actros* четвёртого поколения (до этого были третьего). В 2019 г., как и планировалось, завод начал выпускать продукцию. Сварочное и окрасочное производство каркасов кабин одинаково и для российских КАМАЗов перспективных моделей семейства К5 (получают 80% выпускаемой продукции), и для немецких *Actros*, собираемых на “Даймлер КАМАЗ Рус” (20%).

Стратегическое партнёрство с “КАМАЗ”, а также заключение СПИК позволило Daimler стать лидером отечественного рынка среди иностранных производителей тяжёлых грузовиков, обогнав своих основных конкурентов, пришедших в Россию существенно раньше и, как казалось, навсегда потеснивших мерседесовские грузовые автомобили.

https://wilo.com/ru/ru/О-нас/О-компании-ВИЛО-РУС/Новости/Последние-новости/WILO-на-встрече-мировой-экономической-элиты-в-Санкт-Петербурге_1153.html.

¹ В результате стратегического партнёрства между ПАО “КАМАЗ”, *Daimler AG*, государственной корпорацией “Ростехнологии” (двум последним сегодня принадлежат 49,9% и 15% акций ПАО) и инвестиционным банком “Тройка Диалог” 24 ноября 2009 г. было заключено соглашение о создании двух совместных предприятий – ООО “Мерседес-Бенц Тракс Восток” (МБТК) и ООО “Фузо КАМАЗ Тракс Рус”. В 2015 г. они объединились и в начале 2016 г. СП было переименовано в ООО “ДАЙМЛЕР КАМАЗ РУС” (“ДК РУС”), которое занимается крупноузловой сборкой грузовых автомобилей *Mercedes-Benz* в г. Набережные Челны.

² Совместная заявка на заключение СПИК была подана 1 сентября 2017 г.

ООО “Фольксваген Груп Рус”

Дочернее предприятие концерна *Volkswagen AG* ООО “Фольксваген Груп Рус” последним среди представителей немецкого бизнес-сообщества напрямую заключило в начале июля 2019 г. специвестконтракт с Минпромторгом – МВК одобрила заявку 20 июня. Задержка по сравнению с другими ключевыми немецкими инвесторами была вызвана разногласиями между его участниками. Министерство настаивало на локализации выпуска коробок передач, что с точки зрения концерна из Вольфсбурга было экономически нецелесообразно. В первую очередь он хотел в рамках СПИК вдвое увеличить производство уже выпускаемого в Калуге 1,6-литрового двигателя. Однако в итоге немецкое руководство согласилось с позицией представителя государства и включило в контракт положения о расширении высокотехнологических производственных операций, связанных с обработкой, сборкой и производством двигателей, а также о создании производства коробок передач, перенеся планы по последней позиции на конец срока контракта – 2028 г. Помимо углубления локализации (в т.ч. электронных систем управления автомобилем) СПИК также подразумевает значительный объём инвестиций в НИОКР и поэтапное увеличение доли экспортируемой продукции.

Стоимость контракта с группой *Volkswagen* составила 61,5 млрд руб. Это второй по величине СПИК в автомобильной промышленности после инвестконтракта, заключенного с АвтоВАЗом (с привлечением альянса *Renault-Nissan-Mitsubishi*), – 70 млрд руб. На третьем месте проект КАМАЗа и его СП с *Daimler* (ООО “ДК Рус”) – 46,5 млрд руб.

Контракт будет реализован на базе производственных площадок ООО “Фольксваген Груп Рус”, расположенных в Калуге (завод мощностью 225 тыс. машин в год, а также завод двигателей) и Нижнем Новгороде (мощностью 132 тыс.). Среди прочего, было предусмотрено обновление и модернизация поколения моделей *Volkswagen Polo* и *Tiguan*, *Skoda Rapid*, *Octavia* и *Kodiaq*, а также начало производства внедорожников *Volkswagen Tarek* и *Skoda Karoq*.

Немецкий инвестор неоднократно делал оговорку, что для осуществления дальнейших инвестиций в нижегородскую площадку – группа ГАЗ не должна находиться под действием санкций. В случае вывода группы ГАЗ из санкционного режима *Volkswagen* имеет хорошие перспективы также войти в заключённый нижегородским производителем СПИК с возможностью включения автомобилей линейки его грузового подразделения *Traton Group*¹, в первую очередь, новых моделей легкого коммерческого автомобиля *VW Crafter* и тяжёлых грузовиков *MAN*.

Заключённый летом 2019 г. ООО “Фольксваген Груп Рус” специвестконтракт создал предпосылки для последовательного увеличения его доли в различных сегментах российского автомобильного рынка, а также роста экспорта его продукции.

BMW

Баварский концерн *BMW* после долгих размышлений подал заявку на СПИК в конце 2018 г., но так и не подписал его. Руководство концерна не смогло догово-

¹ До сентября 2018 г. – *VW Truck & Bus*. В подразделение также входят *MAN Truck & Bus* и *Scania*.

риться об условиях инвестконтракта с Минпромторгом, и в итоге компания не вошла в число самостоятельных автопроизводителей, заключивших СПИКи в прежней версии в начале июля 2019 г. и получивших право на доступ к промышленным субсидиям, во многом определяющим рентабельность производства в России.

Рассматривая вариант создания собственного предприятия в России (важным мотивирующим фактором в его пользу стало начало строительства собственного завода его основным конкурентом *Daimler* в 2017 г.), руководство *BMW* проанализировало различные места его размещения, включая Подмоскowie, и решило остановиться на хорошо знакомой им Калининградской области, в которой концерн давно сотрудничает с компанией ГК «Автотор», осуществляющей ежегодно крупноузловую сборку от 20 тыс. до 30 тыс. автомобилей *BMW*. По условиям контракта он может продолжить её до 2021 г. — фактически производство баварского автопроизводителя стало частью СПИК калининградского партнёра.

По всей видимости, инвестор из Баварии рассчитывал, что администрация Калининградской области окажет необходимую поддержку в открытии им собственного производства и получении привилегий в рамках господдержки, которые есть у «Автотор», где премиальные бренды *BMW* собираются в режиме контрактной сборки. Но местные власти не стали лоббировать собственный проект немецкого концерна. Основные опасения могли быть связаны с относительно высоким риском того, что выход *BMW* из кооперации с якорным для региона автопроизводителем повредит его инвестиционному имиджу. В отличие от своего основного немецкого конкурента в премиальном сегменте — *Daimler*, а также от *Volkswagen*, баварская компания не смогла получить лоббистской поддержки на высшем федеральном уровне. В итоге *BMW* в начале июля остался без СПИК для создания собственного производства, но получил место в специнвестконтракте «Автотора»¹.

Таким образом, немецкий концерн в рамках своей дальнейшей стратегии в России оказался перед выбором: создать в рамках уже существующего СПИК с калининградским партнёром производство полного цикла для получения доступа к мерам господдержки, либо переключиться с 2022 г. на импорт своих машин, что будет означать прекращение производства в России. Во второй половине 2019 г. немецкий инвестор продолжил изучать условия участия в проекте «Автотора», обсуждая распределение ролей в проекте, включая инвестиции, а также возможные меры господдержки.

Выводы

Немецкие компании первыми заключили специальные инвестиционные контракты с Минпромторгом РФ, которые, по сути, сыграли роль проектов-маяков. Для ведущих инвесторов из Германии СПИК стал продолжением стратегических капиталовложений в российскую промышленность — в 2016–2019 гг. речь шла о дополнительных прямых инвестициях в расширение и модернизацию производства. Основной мотивацией при заключении специнвестконтрактов стало не только декларируемое желание поддержать осуществляемую Москвой новую промышленную политику, но и очевидное стремление получить дополнительные государ-

¹ *BMW* ищет своё место в Калининграде. 04.06.2019. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3990600?query=BMW%20%D0%A1%D0%9F%D0%98%D0%9A>

ственные льготы в рамках процессов локализации, что позволяло существенно снизить издержки и тем самым повысить ценовую конкурентоспособность производимой в России продукции.

В отличие от автомобильных концернов, которые перенесли на свои российские предприятия в основном традиционные технологии, компании *Claas*, *Wilo* и *DMG* содействовали внедрению инновационных и передовых ноу-хау, предвосхитив появление новых положений о СПИК последующего поколения.

В рамках обсуждения заявок на специнвестконтракты, их одобрения, принятия и реализации выявлялись плюсы и минусы нового механизма, которые были учтены как при заключении последующих СПИК, так и при подготовке нового закона, вступившего в силу в середине августа 2019 г. Этим вопросам посвящена вторая часть статьи.

Список литературы

- Белов В.Б. (ред.) (2017) Германия 2016, *ДИЕ № 343*, Ин-т Европы РАН, Москва, Россия, с. 103–115.
 Белов В.Б. (ред.) (2017) Германия 2017, *ДИЕ № 354*, Ин-т Европы РАН, Москва, Россия, с. 82–94.
 Евстафьева Ю.В. (2019) Опыт применения и совершенствования специального инвестиционного контракта, *Вестник Института экономики Российской академии наук*, № 3, с. 152–167.
 Федеральный закон от 31 декабря 2014 г. N 488-ФЗ “О промышленной политике в Российской Федерации”. URL: <https://base.garant.ru/70833138>.

References

- Belov V.B. (ed.) (2017) Germaniya 2016, *DIYe № 343*, In-t Yevropy RAN, Moscow, Russia, pp. 103–115.
 Belov V.B. (ed.) (2018) Germaniya 2017, *DIYe № 354*, In-t Yevropy RAN, Moscow, Russia, pp. 82–94.
 Federal'nyy zakon ot 31 dekabrya 2014 g. N 488-FZ “O promyshlennoy politike v Rossiyskoy Federatsii”, available at: <https://base.garant.ru/70833138>.
 Yevstaf'yeva Yu.V. (2019) Opyt primeneniya i sovershenstvovaniya spetsial'nogo investitsionnogo kontrakta, *Vestnik Instituta ekonomiki Rossiyskoy akademii nauk*, no. 3, pp. 152–167.

Special Investment Contracts and Russian-German Economic Cooperation (first part)

Author: Belov V., Candidate of Sciences (Economics), Deputy Director of IE RAS, Chief of Department for countries researches, Chief of Center for German studies, Institute of Europe, Russian Academy of Sciences.
Address: 11-3, Mokhovaya Street., Moscow, Russia, 125009. **E-mail:** vladisbelov@yandex.ru

Abstract. The first part of the article analyzes the role of special investment contracts (SPIC) in Russian-German economic cooperation. Under the new industrial policy, the Ministry of Industry and Trade of the Russian Federation first concluded pilot SPICs with German companies in various sectors of the industrial field. Due to the experience gained in 2015–2018 in preparation for the implementation of German lighthouse projects, by mid-2019 a new law was drafted (informally called SPIC 2.0). It came into force on August 13, 2019. The author comprehensively explores the peculiarities of German companies' participation in special investment contracts, which allows in the second part of the article to assess the impact of their new generation on the behavior of German investors in the medium term.

Key words: Russia, Germany, Russian-German economic cooperation, special investment contract, localization, import substitution.

DOI: <http://dx.doi.org/10.15211/soveurope62019105116>