

ПРАВО

Марат Алдангорович САРСЕМБАЕВ¹

УДК 346

ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНЫЕ ПРАВООТНОШЕНИЯ В АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИИ КАЗАХСТАНА И РОССИИ: СОТРУДНИЧЕСТВО И ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ АВТОЗАВОДОВ В СФЕРЕ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В ВОССТАНОВИТЕЛЬНЫЙ ПЕРИОД

¹ доктор юридических наук, профессор,
главный научный сотрудник, Институт законодательства
и правовой информации Республики Казахстан (г. Нур-Султан, Казахстан)
daneker@mail.ru

Аннотация

Данная научная статья посвящена анализу правовых форм государственно-частных отношений в сфере автопромышленности Республики Казахстан и Российской Федерации. Актуальность и научная новизна данной темы заключается в том, что в казахстанской и российской юридической науке почти нет правовых исследований об автопроизводстве, автопромышленности. Новизна исследования проявляется еще и в том, что автомобилестроение переходит в принципиально новое техническое и экологически чистое качество — электромобилестроение, которое нуждается в новом правовом урегулировании. Сотрудничество Казахстана и России по производству автомобилей складывается в следующих правовых формах: двустороннего взаимного автопромышленного сотрудничества; сотрудничества в виде создания совместных

Цитирование: Сарсембаев М. А. Государственно-частные правоотношения в автомобилестроении Казахстана и России: их сотрудничество и взаимодействие автозаводов в сфере внешнеэкономической деятельности в восстановительный период / М. А. Сарсембаев // Вестник Тюменского государственного университета. Социально-экономические и правовые исследования. 2020. Том 6. № 4 (24). С. 132-154.
DOI: 10.21684/2411-7897-2020-6-4-132-154

предприятий по производству автомобилей; сотрудничества России и Казахстана в рамках Евразийского экономического союза по решению проблем технического регулирования автопроизводства; сотрудничества в создании автокомпонентов и поставках друг другу; сотрудничества в создании условий для реализации автомобилей друг друга, представленных на экспорт; сотрудничества по обмену опытом по восстановлению экономики обоих государств, в том числе автотранспортного машиностроения.

В статье обосновано предложение о необходимости разработки и подписания соглашений между нашими странами о цифровизации, автоматизации и интеллектуализации всего производственного процесса, цифровизации всех управленческих функций на автозаводах, о решении проблем взаимной торговли автомобилями в восстановительный период.

Для решения различных проблем двустороннего партнерства обеих стран обоснованы предложения о названиях соответствующих проектов соглашений и новых законов и иных нормативных актов. Государственно-частные правоотношения формируются между всей отраслью транспортного машиностроения (заводами, предприятиями) и государством в лице профильного министерства промышленности (индустрии) России и Казахстана. Российское и казахстанское государства субсидируют, предоставляют преференции, кредитуют данную отрасль, а также совместные автопредприятия, получая взамен весомые налоги.

Вопросы и проблемы государственно-частных правоотношений Казахстана и России, автомобилестроения внутри каждой страны удалось исследовать посредством ряда методов: сравнительно-правовой анализ; метод системного анализа; диалектический метод; метод правового прогнозирования.

Ключевые слова

Транспорт, автопром, государственно-частные правоотношения, внешнеэкономическая деятельность, министерство, автозавод, соглашение, закон, электромобиль.

DOI: 10.21684/2411-7897-2020-6-4-132-154

Введение

Прежде чем начать анализ темы, вынесенной в заголовок статьи, нужно определить, что значат понятия «государственно-частные правоотношения», «автомобилестроение», а также то, что понимается под термином «восстановительный период». Под «государственно-частными правоотношениями» понимают закрепленные в законодательстве отношения, складывающиеся в процессе совместной деятельности государственных органов и частных хозяйствующих субъектов, направленные на осуществление и повышение эффективности функционирования общественно-значимых проектов.

«Автомобилестроение» определяется как крупнейшая отрасль, составная часть общего машиностроения, промышленности страны, в рамках которой

производят металлообработку и автомашины различного назначения для всех отраслей национальной экономики, создавая тем самым предпосылки для динамичного роста экономического потенциала общества и государства. В автотранспортной отрасли работают предприятия, имеющие отношение к различным формам собственности. Автотранспортные средства производят в России, США, Японии, Великобритании, Германии. Немалое число стран начало производить автомобили на основе промышленной сборки, среди которых находится и Республика Казахстан. В России в машиностроительной сфере задействованы десятки крупных предприятий, в Казахстане — ряд крупных и сотни малых предприятий, в той или иной мере специализирующихся в технических вопросах автотранспортного машиностроения.

«Восстановительный период» следует понимать как определенный отрезок времени, в рамках которого нашим государствам (Казахстану и России), равно как и всем государствам мира, надлежит наверстывать в отечественной и мировой экономике, в том числе в автотранспортном машиностроении, то, что было приостановлено в период пандемии коронавируса. Хотя мир, и наши государства в том числе, переживает вторую волну этой пандемической болезни, тем не менее приходится с соблюдением всех мер предосторожности восстанавливать темпы производства автомашин всех видов, без которых экономика перестанет функционировать на должном уровне, что может привести к ее крушению.

Методология исследования

Вопросы и проблемы государственно-частных правоотношений Казахстана и России, автомобилестроения внутри каждой страны и их двусторонних отношений удалось исследовать посредством ряда методов. Одним из них является метод сравнительно-правового анализа, благодаря которому автор выявил особенности правового регулирования автопрома обеих стран, положительный опыт которых может быть использован и Казахстаном, и Россией. Также в статье использован метод толкования функционирующих российских и казахстанских законов, текстов двусторонних договорных актов, актов интеграционного права ЕАЭС, посредством которого определяются достоинства и недостатки каждого правового источника. Методом системного анализа исследуется правовая система автомобилестроения каждой страны и правовая система взаимных отношений сотрудничества Казахстана и России в сфере автопроизводства и взаимной торговли. Посредством диалектического метода производилось изучение государственно-частных правоотношений между государством и совокупностью автозаводов в виде отрасли, взаимоотношений России и Казахстана в свете совместного автопроизводства и взаимной автоторговли, исследование существующих между ними связей и проблем, требующих организационно-правового разрешения. В процессе аналитической проработки темы используется метод правового прогнозирования, который позволяет формулировать названия и направления новых национальных законов и казахстанско-российских договорных актов по целому ряду аспектов автомобилестроения, электромобилестроения в перспективе.

Результаты

Особенности государственно-частных правоотношений в России и Казахстане

Автомобилестроение в России и Казахстане набирает обороты. У населения обеих стран автомобили пользуются повышенным спросом. Несмотря на коронакризис, автомобильная промышленность пока остается рентабельной. Российский автопром численностью не менее 50 крупных автопредприятий и его лидеры ГАЗ, «АвтоВАЗ», УАЗ внедряют новейшие технологии, привлекают инвестиции, сотрудничают с зарубежными автоконcernами, что позволяет выпускать перспективные автомобили. Из 6 казахстанских автозаводов хорошо зарекомендовали себя «СарыаркаАвтоПром», «Астана Моторс», «Азия Авто».

Взаимодействие государства и бизнеса в России приносит значительную пользу обществу [4]. И это государственно-частное партнерство (ГЧП) регулируется Федеральным законом от 13 июля 2015 г. № 224-ФЗ «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Данные Ассоциации «Центр развития ГЧП — государственно-частного партнерства» свидетельствуют, что с 2013 по 2016 г. 2 183 ГЧП-проекта начали набирать силу. В Казахстане по состоянию на 1 июня 2020 г. было заключено 786 договоров по ГЧП-проектам на основе Закона Республики Казахстан от 31 октября 2015 г. «О государственно-частном партнерстве». К сожалению, среди них нет автопредприятий, задействованных в хозяйственном партнерстве с государством, государственными органами. Думается, было бы целесообразно использовать потенциал казахстанского и российского законов о государственно-частном партнерстве как внутри каждого государства и его автозаводов, так и обоих государств, вступающих в партнерские отношения с совместными автопредприятиями двух стран. Российские и казахстанские государственные органы могли бы создавать проекты в виде научно-конструкторских бюро по созданию принципиально нового автомобиля или принципиально новых компонентов к соответствующим автомобилям на основе государственно-частного партнерства. После официальной приемки такие автомобили производили бы на автозаводах наряду с другими авто на основе существующих форм государственно-финансовой и иной поддержки.

Государственно-частные отношения в Казахстане складываются, например, в сфере заключения соглашений о промышленной сборке, что следует отнести к формам государственной поддержки частного предпринимательства. Так, в качестве одного из основных направлений государственной поддержки частного предпринимательства п. 1 ст. 92 Предпринимательского кодекса Республики Казахстан от 29 октября 2015 г. выделяет индустриально-инновационную деятельность (глава 8 «Государственная поддержка частного предпринимательства»). Такая поддержка данной деятельности в указанном кодексе урегулирована непосредственно положениями главы 24, в которой ст. 244-1 целиком посвящена соглашениям о промышленной сборке (глава 24 «Государственная поддержка индустриально-инновационной деятельности»). Эти нормы имеют

прямое отношение к урегулированию вопросов автотранспортного машиностроения Республики Казахстан, правоотношений, складывающихся между министерством индустрии и автозаводами республики, функционирующими в коммерческой форме акционерных обществ.

Аналогичную государственную поддержку своему автомобилестроению оказывает и Российская Федерация. Это проявлялось в том, что российское Правительство периодически в 2008-2009, 2017 г. предоставляло субсидии своим автозаводам, являющимся акционерными обществами. В частности, распоряжением от 28 апреля 2017 г. Правительство Российской Федерации выделило «7,4 млрд рублей на предоставление субсидий российским организациям автомобилестроения, в том числе их дочерним организациям, на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным на реализацию инвестиционных и инновационных проектов» и иных затрат [11].

В тех или иных аспектах проявляются государственно-частные правоотношения, имеющие отношение к автомобильному машиностроению обеих стран: российский «АвтоВАЗ» сотрудничает с группой «Бипэк Авто — Азия Авто». По данным представителя последней, из 97 000 автомобилей, реализованных казахстанскими дилерами в 2015 г., свыше 62 000 пришлось на продукцию автопроизводителей России [2]. С конвейера «Азии Авто» сходят до десятки тысяч автомобилей Lada как новых, так и классических моделей.

Двустороннее межгосударственное российско-казахстанское сотрудничество основано на следующих организационно-правовых документах: на подписанной в апреле 2019 г. программе совместных действий в области производственной кооперации, на ключевых российско-казахстанских двусторонних проектах в области промышленности, в том числе транспортной промышленности, двустороннем плане сотрудничества по производственной и научно-технической кооперации предприятий, в том числе автопредприятий. Премьер-министр Республики Казахстан и Министерство промышленности и торговли РФ с участием КамАЗа подписали двустороннее соглашение о реализации на территории Казахстана проектов по производству главной передачи ведущих мостов и чугунового литья для грузовых автомобилей от 13 декабря 2019 г. и совместно заложили основу строительства в индустриальной зоне Костаная (Казахстан) совместных заводов по производству комплектующих — отлитых компонентов редукторов для российских грузовых автомашин марки КамАЗ. Они же дали старт для строительства предприятия в г. Сарань (Казахстан) по производству автомобильных шин, деятельность которого получила развитие на основе такого правового документа, как инвестиционное соглашение о создании шинного совместного предприятия (СП) от 29 сентября 2020 г., подписанное концерном «Татнефть» (Российская Федерация), группой «Аллюр» и Акиматом (Администрацией) Карагандинской области (Республика Казахстан).

По данным на 1 октября 2017 г., в Казахстане работали 7 898 действующих компаний с российским участием различного экономического направления. Несколько совместных предприятий было создано в сфере российско-казахстан-

ского автопрома: «Бипек Авто — Азия Авто», «КамАЗ-Инжиниринг», «КамАЗ — Агромашхолдинг KZ» и другие. Правовой основой дальнейшего сотрудничества и партнерства между Казахстаном и Россией стали Программа совместных действий в области казахстанско-российской производственной кооперации и Двусторонний план сотрудничества в области производственной и научно-технической кооперации предприятий от 3 апреля 2019 г., соглашение о сотрудничестве по реализации проекта по производству техники и компонентов для транспортных средств марки КамАЗ от 25 апреля 2019 г.

Следует отметить, что предприятия автопрома Казахстана и России не создают отдельные ГЧП-проекты с государством, поскольку государственно-частное сотрудничество в сфере автотранспортного машиностроения складывается в виде отношений между всей отраслью автотранспортной промышленности (его предприятиями) и государством в лице профильного министерства (в России — это Министерство промышленности и торговли, в Казахстане — это Министерство индустрии и инфраструктурного развития).

Государства Казахстана и России оказывают финансовое содействие своим и совместным автопредприятиям. Это содействие проявляется в форме предоставления преференций и льготного автокредитования. Такая форма государственно-частного сотрудничества в мире не нова. Практически во всех развитых западных и иных странах, где производятся автомобили мирового класса, государства всегда оказывали и оказывают солидную финансовую поддержку. Без этого ни одна автомобильная компания ни в одной стране не может реально обеспечивать выпуск автомобилей. Поэтому казахстанские, российские и наши совместные автозаводы не являются исключением. Правительство РФ выделяло сотни миллионов рублей из государственного бюджета в целях поддержки сотрудников «АвтоВАЗа» и сохранения его кадров в связи с необходимостью реализации «Стратегии развития транспортного машиностроения на период до 2030 г.». Казахское государство ежегодно на основе ст. 35, 36, 152, 157, 171 Бюджетного кодекса республики от 4 декабря 2008 г. выделяет сотни миллионов тенге на развитие автомобилестроения.

Правительство Республики Казахстан стимулировало и стимулирует отрасль автомашиностроения посредством предоставления преференции по налогу на добавленную стоимость, введения утилизационного сбора, разработки программы льготного кредитования и лизинга, посредством поддержки экспорта автомобильной продукции. Запущенная программа промышленной кооперации также преследует цель оказать содействие в развитии автомобилестроения в Казахстане. В частности, «государственная программа поддержки производителей под 4% годовых дала свой результат». В поддержку автопрома казахстанское государство «выделило порядка 10 млрд тенге (1 рубль равен 5,47 тенге, 1 доллар США равен 432,6 тенге) на поддержку автопрома, в связи с чем казахстанцы могли приобретать автомобили отечественного производства по ставке в 4% годовых в кредит через банки второго уровня и под 3% процента годовых в лизинг для коммерческой техники» [21].

В свою очередь, автозаводы России и Казахстана вносили и вносят весомые налоги в государственные бюджеты своих стран. Так, поступления в государственный бюджет Республики Казахстан с 2012 по 2016 г. составили 145,9 млрд тенге (или 337,2 млн долларов). Наибольшая сумма налоговых платежей пришла на 2014 г.: 43 млрд тенге, наименьшая — на 2012 г.: 16,1 млрд тенге [8]. Это является одним из существенных проявлений сотрудничества между государством и частным машиностроительным бизнесом. Сотни миллиардов рублей в виде налогов платит в государственный бюджет России более 50 крупных российских автопредприятий и смежных с ними заводов.

Государство могло бы выступить гарантом по займам, которые привлекаются для финансирования технических проектов; передавать права на объекты интеллектуальной собственности, которые принадлежат государству; предоставлять натурные гранты (имущество государства, передаваемое во временное пользование). При реализации таких форм государственно-частных отношений казна государства могла бы дополнительно рассчитывать на получение более солидных сумм налогов.

Следует подчеркнуть, что в период кризиса казахстанский автопром в своем развитии стабилен — за 9 месяцев 2020 г. официальными дилерами было реализовано 61 336 автомобилей, что оказалось на 24,1% выше аналогичного результата 2019 г. За этот же период 2020 г. казахстанцы потратили на покупку новых легковых автомобилей в основном казахстанского производства 555,2 млрд тенге (или 1,3 млрд долларов), что на 20,8% выше показателя 2019 г. Итоги сбыта в сентябре 2020 г. (9 604 единиц) также выше данных 2019 г. на 61,3% при 5 954 проданных единицах автотехники. Стабильность автопрома была подкреплена предшествующими годами наработок в этой сфере [7].

История казахстанской автомобильной промышленности началась с 2003 г., когда в республике был выпущен первый автомобиль российской модели «Нива». Первым крупным производителем, начавшим сотрудничество с Казахстаном в 2005 г., был российский КамАЗ. Затем в Казахстане открыли свои производства другие иностранные автомобилестроители: в стране сегодня собирают 167 моделей автомобилей, включая 39 легковых моделей, 22 мировых бренда. Казахстан не только помнит, что свои первоначальные шаги на ниве автопрома он делал с помощью России, но и продолжает развивать и укреплять партнерские отношения с рядом крупных российских автопредприятий. Подготовительные работы по строительству линии чугунного литья для российских грузовых автомобилей КамАЗ начались в городе Костанай (Казахстан) в сентябре 2020 г. Проект осуществляется казахстанско-российским совместным предприятием, в составе которого находятся казахстанское АО «Агромашхолдинг KZ» и российский КамАЗ.

Как говорят аналитики Ассоциации казахстанского автобизнеса, в первые 5 месяцев 2020 г. официальные дилеры реализовали 28 040 новых легковых и коммерческих автомобилей на сумму 268,7 млрд тенге, что на 6% больше по сравнению с аналогичным периодом 2019 г. [10]. Исходя из того, что пандемия

коронавируса вынудила ограничить эту деятельность, бизнес и государство стали активно внедрять онлайн-торговлю. В этой связи надо подчеркнуть, что Министерству цифрового развития, инноваций и аэрокосмической промышленности Республики Казахстан вместе с Министерством внутренних дел удалось проделать немалую работу по онлайн-оформлению и регистрации автомобилей. Поэтому уже в мае 2020 г. продажа автомобилей была восстановлена. В мае 2020 г. на рынке новых автомобилей лидировали южнокорейская модель Hyundai (1 847 автомобилей) и российская модель Lada (1 701 единица). Вопреки ковидокризису казахстанский автопром в денежном выражении сумел обеспечить треть объема всего машиностроения республики. При этом следует подчеркнуть, что костанайский автозавод «СарыаркаАвтоПром» смог произвести более половины от всех выпущенных в Республике Казахстан автомобилей. Данный завод за девять месяцев 2019 г. произвел 16 442 единицы легковых автомобилей, автобусов, грузовиков [20].

Численность произведенных в Казахстане автомобилей в августе 2020 г. выросла в 1,5 раза. С начала 2020 г. казахстанские автопроизводители вывели за ворота своих заводов не менее 46 070 транспортных средств, из которых каждый десятый автомобиль становился экспортным экземпляром. Костанайский «СарыаркаАвтоПром» выпустил более половины от всех произведенных в Казахстане автотранспортных средств. Из этого числа 4 722 автомобильные единицы были экспортированы в Узбекистан, Беларусь, Россию. В 2019 г. автопредприятиями России произведено более 1 млн 720 тыс. автомобилей [15]. Несмотря на коронавирус, производство и спрос на автомобили казахстанского и российского производства можно оценить как рекордные. В связи со строительством многопрофильного локализационного кластера по производству автокомпонентов для автомобильных предприятий, в Казахстане разворачивается динамичное развитие автомобильной промышленности. Правовую основу взаимной внешней торговли автомашинами составляют Договор о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 г. («в рамках функционирования внутреннего рынка во взаимной торговле товарами государства-члены не применяют ввозные и вывозные таможенные пошлины» — статья 28), Соглашение между Правительством Республики Казахстан и Правительством Республики Узбекистан о свободной торговле от 2 июня 1997 г., в соответствии со ст. 1 которого «стороны, руководствуясь принципами равноправия, взаимной выгоды и заинтересованности», обязались «развивать и расширять торгово-экономические отношения между субъектами хозяйственной деятельности, независимо от их формы собственности на основе прямых хозяйственных связей с соблюдением законодательных актов, действующих в государствах Сторон» [13].

Хотя численность произведенных автомобилей в Казахстане и России в период пандемии высока, тем не менее автомобильной промышленности вряд ли удастся избежать проблем. Спрос на автомобили вырос прежде всего потому, что значительная часть людей в период нахождения в своих домах во избежание распространения коронавируса поневоле в течение целого ряда месяцев скопили

немалые суммы, которые планировали потратить на туристические поездки, путешествия, торжества с огромным числом гостей. Теперь эти деньги в массе своей конвертируются в автомобили, производство которых не прекращалось в период пандемии, в том числе по обе стороны наших границ. Но это, по нашему мнению, временное явление. Кризис, порожденный коронавирусом, который всё еще продолжает поражать людей, бьет по мировой экономике, в том числе по экономике Казахстана и России. Поэтому нашим странам нужно определиться, какие организационно-правовые и управленческие меры мы должны принять, чтобы смягчить последствия пандемии.

Одной из форм государственно-частного сотрудничества в Казахстане является предоставление частным акционерным автопредприятиям синдицированных (от слова «синдикат») кредитов несколькими банками второго уровня в лице единого кредитора. Именно посредством такого механизма казахстанское правительство выделило 337 млрд тенге инвестиций из государственных бюджетных средств на промышленность, включая транспортное машиностроение.

Другой формой государственно-частного сотрудничества в сфере транспортного машиностроения стало подписание между профильным министерством и автопредприятием такого важного правового документа, как соглашение о промышленной сборке моторных транспортных средств. Затем казахстанское правительство стимулировало развитие отрасли транспортного машиностроения путем предоставления преференций по налогу на добавленную стоимость, введения утилизационного сбора, посредством реализации программы льготного кредитования и лизинга, принятия мер по поддержке экспорта автомобилей как товара. Автопроизводители могут рассчитывать на налоговые и таможенные льготы при реализации специальных инвестиционных контрактов. Программы льготного кредитования работают на развитие экологически чистого производства разных видов автотранспорта в Казахстане. Если предприятие производит экологически чистые транспортные средства, которые соответствуют экологическому классу Евро-4 и выше, а также с электродвигателями, выполняет предписания по последовательному повышению локализации (местного производства) в пределах соглашений о промышленной сборке, то в этих случаях производителю предоставляется право на получение возмещения своих затрат по производственным процессам. Это — существенное содействие развитию автозавода, всей отрасли транспортного машиностроения, что представляет собой эффективную форму государственно-частного партнерства. Аналогично действует Министерство промышленности и торговли России, которое также субсидирует производство экологически чистых видов транспорта, работающего как на газомоторном топливе, так и посредством электрической силовой тяги.

Соглашение о промышленной сборке транспортных средств представляет собой предпринимательский договор, заключаемый государством с автопредприятием, основано на Решении Высшего Евразийского экономического совета от 29 мая 2014 г. № 72 «Об условиях применения понятия «промышленная сборка моторных транспортных средств» на территориях государств — членов Тамо-

женного союза и Единого экономического пространства». На уровне республики данный договор приводится в движение ст. 100 (п/п. 24-11 п. 2) Предпринимательского кодекса Республики Казахстан от 29 октября 2015 г.: «Уполномоченный орган в области государственной поддержки индустриальной деятельности [Министерство индустрии и инфраструктурного развития] заключает с юридическими лицами Республики Казахстан соглашение о промышленной сборке транспортных средств по утвержденной типовой форме» [14].

И это не формальность. Если тот или иной автозавод не выполняет предписаний соглашения о промышленной сборке транспортных средств, он сразу лишается предоставляемых государством вышеуказанных преференций и льгот. Казахстанской автокомпании «Азия Авто» отказали в предоставлении преференции. 19 мая 2020 г. на брифинге Министерства индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан было сказано, что компании необходимо выполнить взятые ранее на себя обязательства по освоению операций по сварке, покраске и сборке транспортных средств и увеличению локализации (местного производства), после чего обратиться в министерство индустрии и заключить с ним новое соглашение о промышленной сборке автомобилей. Если эти обязательства не будут выполнены, то компания может производить автомобили без получения преференций. На брифинге напомнили, что казахстанское государство на основании соглашения о промышленной сборке позволяет не уплачивать налог на добавленную стоимость (12%), не уплачивать таможенные пошлины на ввоз комплектующих компонентов (5%) и в виде дополнительного стимулирования компенсирует уплаченный утилизационный сбор.

Как акт «мягкого» права Государственная программа индустриально-инновационного развития Республики Казахстан на 2015-2019 гг. отметила, что автомобильная промышленность является одной из приоритетных отраслей промышленности страны. Развитие автомобильной промышленности Казахстана содействует развитию смежных отраслей, в частности, металлургии, стекольной, текстильной промышленности, производства резиновых изделий, электрического оборудования, различных приборов. К источникам финансирования автопредприятий относятся также и иностранные инвестиции при стабильном финансовом, организационном участии государственного сектора.

Казахстанское государство осуществляет кредитование для стимулирования экспортного финансирования — 30 млрд тенге через АО «Национальный управляющий холдинг «Байтерек» с последующим кредитованием АО «Банк Развития Казахстана»: так заложено в Законе Республики Казахстан от 4 декабря 2019 г. «О республиканском бюджете на 2020-2022 годы» [12]. По данным на сегодня, костанайское автопредприятие «СарыаркаАвтоПром» сумело выйти на рынок России и целого ряда других стран СНГ. Государственная поддержка обеспечивает экспорту отечественных автомобилей приличный потенциал. Цель работников данного предприятия — до конца 2020 г. выпустить не менее 50 тысяч автомобилей.

Правовая основа перехода на электромобили, электротранспорт

Электромобили в сравнении с автомобилями обладают высоким уровнем экологичности, экономичны в отношении технического обслуживания и ремонта, имеют более плавный ход и более мощное ускорение. Именно поэтому в Еврокомиссии разрабатывают перечень и обосновывают необходимость 40 организационно-правовых мероприятий, имеющих цель оказать содействие европейским производителям стать лидерами по выпуску экологичных транспортных средств. Несмотря на потери в связи с пандемией, США, в том числе штат Калифорния, и Европейский союз принимают жесткие решения о завершении перехода с бензиново-дизельных автомобилей на электромобили к 2030 г. [9].

В России планируется начать продажи новых моделей кроссоверов и электромобиль JAC казахстанского производства. JAC намерен более тесно сотрудничать с крупнейшим мировым автогигантом — германским концерном Volkswagen AG, который планирует вложить в производство 1 млрд евро. Поэтому казахстанские и российские автомобилестроители должны уже сегодня по возможности полностью переходить на производство электромобилей. Говоря другими словами, произведенный сегодня бензиново-дизельный автомобиль будет проблематично продать завтра. Поэтому инвестиции уже сегодня должны направляться только на производство электромобилей [5]. Все производственные линии автопредприятий уже сегодня надо перепрофилировать на выпуск автомобилей исключительно на электрической тяге.

В Казахстане мы предлагаем разработать и принять новый закон «О коренном переходе на производство электромобилей на беспилотной основе на базе цифровизированного, интеллектуального машиностроения». В России и Казахстане наблюдается нехватка десятков тысяч компетентных водителей. В Казахстане вследствие дорожных аварий каждый год погибает примерно по 2 000 человек. Кроме того, приблизительно по 20 тыс. человек ежегодно в этих авариях получают несмертельные травмы, которые часто становятся причиной нетрудоспособности. В 2019 г. в России на дорогах погибли более 16 тыс. человек, различные травмы получили 210 тыс. человек (в России населения больше, чем в Казахстане, в 8 раз). Россия и Казахстан должны наладить межгосударственное сотрудничество для создания электромобилей на беспилотной основе, что решило бы проблему дефицита водительских кадров и обеспечило бы гораздо большую безопасность на дорогах в обеих странах. Эту проблему можно решить на основе прямого двустороннего сотрудничества и сотрудничества в рамках ЕАЭС. Соглашение на эту тему могло бы получить такое наименование: «Соглашение о совместном производстве электромобилей на автопилотной основе», в имплементации которого Россия и Казахстан могли бы играть ведущую роль. Реализацией данного Соглашения могли бы стать российско-казахстанские совместные автопредприятия, специализирующиеся на выпуске электромобилей, электроразрядных заправочных станций, иных электромашин и механизмов. Такие предприятия могут быть созданы на территориях обеих стран.

В каких направлениях должно двигаться межгосударственное сотрудничество России и Казахстана в целях скорейшего и масштабного перехода на производство электромобилей, электровозов, электроходов, электробусов, других машин и механизмов на электрической тяге? Представляется, что наше сотрудничество должно осуществляться посредством обмена опытом, знаниями, кадрами в трех направлениях: а) нужно построить атомные электростанции на уране и (или) тории: дополнительные в России, и первые — в Казахстане; построить газовые электростанции: сегодняшние электростанции не осилит колоссальные потребности в электроэнергии в ближайшем будущем [17, с. 167-188]; б) уже сегодня надо переходить по обе стороны границы к строительству масштабной инфраструктуры (электростанции (ЭС), станции по продаже электробатарей, по продаже емких аккумуляторов) для электромобилей и иных электромашин и механизмов вдоль дорог и путей сообщения: внедренные ЭС в России и Казахстане зарекомендовали себя с лучшей стороны; в) все имеющиеся в Казахстане и России автопредприятия в динамичном темпе нужно перепрофилировать на производство электромобилей и иных машин электромобильного профиля: в этом процессе необходимо повсеместно внедрять на всех производственных линиях и участках цифровизацию, роботизацию, внедрять интеллектуальные машины ко всем станкам и типам оборудования [16, с. 155-169]. В этой связи мы в Казахстане предлагаем своему законодателю принять следующие законы: «О строительстве электростанций повышенной мощности и экологичности», «Об обеспечении условий для функционирования в республике электромобилей, иных средств передвижения на электрической тяге», «Об оказании финансового и организационного содействия автопредприятиям, всей отрасли автомашиностроения в перестройке производственных процессов для выпуска электромобилей».

В ближайшем будущем казахстанское государство планирует разные варианты по стимулированию казахстанцев на покупку электромобилей. Предполагается введение льготного автокредита по 4% годовых на длительный срок — 20 лет. Под эту льготу из государственного бюджета в ближайшие годы будут выделены по несколько миллиардов тенге. На первоначальном этапе водителям электромобилей будет разрешено ездить по выделенным для общественного транспорта полосам и бесплатно парковать свой электромобиль на платных парковках.

Сегодня в Казахстане прошли регистрацию примерно 200 единиц экологически чистого электротранспорта. По информации Ассоциации казахстанского автобизнеса, в Нур-Султане установлена 51 электрозаправочная станция, в Алматы — 52 станции. В России выделили субсидии на производство электрокаров в размере 900 млн рублей. В Беларуси выделен 1 млн евро на кредиты в целях покупки электромобилей. Всего на территории ЕАЭС зарегистрировано 2,5 тыс. единиц экологически чистого транспорта [6]. Россия без особых усилий перейдет на массовое производство электромобилей: Тюменская область как одна из 13 недотационных областей страны эту транспортную проблему решит для себя без особого напряжения.

У обоих государств есть многолетний опыт производства и использования транспортных средств на электрической тяге (электровозы, троллейбусы, трамваи, локомотивы метрополитена, электрокары на производстве и в больших аэропортах). Нужно сконцентрировать имеющиеся знания по электротяге, объединить кадры ученых электротехнических наук, инженеров по транспортной электротехнике и поставить перед ними задачу создания в короткие сроки электромобиля, превосходящего зарубежные аналоги по техническим и ценовым показателям. Параллельно производить организационно-правовые действия по договорному обеспечению совместных усилий в этом направлении в рамках ЕАЭС, а также с привлечением пяти государств, подписавших с ЕАЭС торговые и экономические договоры (Китай, Иран, Сингапур, Сербия, Вьетнам). Обеспечив качество и большое количество электромобилей по умеренным ценам, можно удовлетворять рынки азиатского континента с его более чем 4-миллиардным населением. При этом можно задействовать международно-правовой механизм Шанхайской организации сотрудничества, Совещания по взаимодействию и мерам доверия в Азии, Содружества Независимых государств, Ассоциации стран Юго-Восточной Азии.

*Правовые аспекты сотрудничества России и Казахстана
во внешнеэкономической деятельности*

Внешнеэкономическая деятельность автомобильных отраслей, автомобилестроения России и Казахстана выглядит весомо прежде всего потому, что обе страны по отношению друг к другу в рамках Евразийского экономического союза осуществляют активную взаимную торговлю автомобилями. Казахстан осуществляет внешнеторговую деятельность в отношении производимых автомобилей на основе Закона от 12 апреля 2004 г. «О регулировании торговой деятельности» (глава IV «Внешнеторговая деятельность», статьи 16-29-2). Федеральный закон РФ от 8 декабря 2003 г. № 164-ФЗ «Об основах государственного регулирования внешнеторговой деятельности» регламентирует экспорт российских автомобилей за пределы ЕАЭС. Взаимная торговля товарами между Казахстаном и Россией, в том числе автомобилями, регулируется Договором о ЕАЭС от 29 мая 2014 г. (ст. 28-29).

К примеру, по итогам 2018 г. в петербургских шоурумах (выставочных залах) было реализовано 5,8 тыс. произведенных в Казахстане автомобилей, что на 33% больше показателя 2017 г. В ряде других российских городов автокомпания сумела увеличить сбыт автомобилей Lada в количестве 15 тыс. единиц. В период с 2015 по 2018 г. расположенным на территории России автоцентрам «Азия Авто» удалось продать 38 тыс. автомобилей, что в сумме составило 23,3 млрд рублей [1]. Казахстанский автохолдинг сегодня является лидером продаж автомобилей на рынках целого ряда российских городов, в том числе Тюмени. В целом в планах автохолдингов Казахстана — выйти на экспортные объемы по 90 млрд тенге (или 225 млн долларов) в год. Вместе с тем для России Казахстан является крупнейшим экспортным рынком. Достаточно сказать, что общий экспорт автомобилей «АвтоВАЗа» в Республику Казахстан составляет более 80% от общих объемов его экспорта в другие страны. Решению организационно-

правовых вопросов экспорта и импорта автомобилей в обоих направлениях способствуют работа межбанковской, инвестиционной, транспортной, промышленной подкомиссий, подкомиссий по межрегиональному и приграничному сотрудничеству Межправительственной комиссии по сотрудничеству между Республикой Казахстан и Российской Федерацией (например, 21-е заседание состоялось 15 октября 2019 г. в Нур-Султане), а также 200 соглашений между многими регионами России и Казахстана.

Экспорт казахстанских автомобилей в сравнении с 2018 г. увеличился в 10 раз. Итоги 2019 г. показали, что было экспортировано 2 629 автомобилей [23]. Они были экспортированы преимущественно в Российскую Федерацию и Республику Узбекистан. По итогам того же 2019 г. автомобильная промышленность Казахстана произвела более 50 тыс. единиц автотранспорта, на экспорт было отправлено 2,7 тыс. автомобилей [3]. В 2019 г. автопредприятия России произвели 1 млн 720 тыс. автомобилей разного назначения. Ее предприятия экспортировали в том же 2019 г. 35 тыс. автомобилей в 45 стран мира, в том числе в Казахстан (2,5 тыс. единиц) [22].

Предоставление экспортного кредитования казахстанским государством оказало ощутимое влияние на рост показателей экспорта автомобилей. В этой связи целесообразно проработать вопрос об увеличении объемов экспортного финансирования, решить вопрос об увеличении возмещения при экспорте до 80% транспортных затрат для производителей автопродукции.

Экспорт 1 804 казахстанских автомобилей в 2020 г. в Республику Узбекистан принес 16 млрд тенге; в Российскую Федерацию было экспортировано 618 автомобилей на сумму 2,7 млрд тенге, что больше, чем в 2019 г. (598 автомобилей на сумму 2,1 млрд тенге). Некоторые эксперты задаются вопросом, каким образом удастся реализовывать казахстанские автомобили на территории Российской Федерации. На этот вопрос отвечает Президент Ассоциации казахстанского автобизнеса А. С. Лаврентьев: «Это связано с проявлением политической воли глав государств. Я уверен, что никто из высших эшелонов власти не скажет нам «нет», потому что решение о Таможенном союзе принималось на самом высоком уровне. Наше правительство — на стороне казахстанских автомобилестроителей и достаточно серьезно реагирует на протекционистские меры в Российской Федерации. Единственная сила, которая постоянно будет противостоять нам, — это дистрибьюторы и производители. Но это рынок, конкуренция, и мы готовы бороться за российского покупателя» [18].

Акт применения российского «мягкого» права — Стратегия развития транспортного машиностроения Российской Федерации на период до 2030 г. от 17 августа 2017 г. в разделе XXII предусматривает комплекс мер по стимулированию экспорта транспортной продукции, в частности, посредством оказания «организационно-правовой поддержки экспортеров российской продукции»; принятия мер «по устранению барьеров для экспорта, в том числе» путем улучшения «условий для доступа товаров и услуг на внешние рынки», а также «упрощения таможенных процедур».

Восстановительный период

Вот здесь мы подходим к понятию «восстановительный период». Период, который мы переживаем в настоящее время, можно назвать восстановительным. Сегодня казахстанская автомобильная промышленность включена в число 12 приоритетных направлений индустриального развития несырьевого сектора и является объектом последовательной государственной поддержки.

Граждане России и Казахстана вместе со всем миром сумели пройти первую волну коронавируса весной и летом 2020 г., практически не работали. Теперь, несмотря на вторую волну коронавируса, мы, принимая все предупредительные меры, стараемся восстановить нашу экономику в каждой стране, на каждом предприятии и общими усилиями во всем мире.

В этот восстановительный период работники автомобилестроения как Казахстана, так и России, должны продолжать свою работу в том же темпе, в котором они работали в период первой коронавирусной волны. Те сотрудники, которые не работают в цехах, могут по разрешению своих руководителей работать в дистанционном (удаленном) режиме до тех пор, пока официально не будет объявлено о полном завершении карантинных мер. В Казахстане мы предлагаем принять новый закон «Об особенностях и формах работы в экономике, управлении, культуре и иных сферах в Республике Казахстан в период пандемии опасных болезней», содержанием которого могли бы стать изложенные выше положения.

В этот же восстановительный период было бы целесообразно, чтобы наши государства установили льготы по соответствующим налогам.

Также было бы целесообразно, чтобы наши государства и банки предоставили для промышленности, в том числе для всего транспортного машиностроения, кредиты под низкий процент и на удлиненные сроки. Тем автомобильным предприятиям, которые выплачивают кредиты, желательно снизить ставки процентных платежей и предоставлять возможности возврата кредитных сумм в пролонгируемом формате. В свою очередь, автозаводы Казахстана и России могли бы по возможности снизить цены на продаваемые внутри страны и экспортируемые на рынки друг друга автомобили, а также предоставлять покупку автомашин физическим и юридическим лицам в рассрочку на основе ст. 489 Гражданского кодекса Российской Федерации, ст. 442 Гражданского кодекса Республики Казахстан. Помогая друг другу, мы можем реально восстановить экономику и вывести автомобильное машиностроение на новый уровень.

Другой способ применения «мягкого» права — Дорожная карта (комплексный план) по развитию машиностроения на 2019-2024 гг., утвержденная распоряжением Премьер-министра Республики Казахстан от 26 июня 2019 г. № 115-р — является документом, выполнение положений которого оказывает содействие в укреплении отрасли транспортного, в том числе автомобильного, машиностроения в восстановительный период. В частности, в нем предлагается проработать вопрос о предоставлении «налоговых преференций для предприятий машиностроения при условии принятия встречных обязательств,

включая применение нулевой ставки налога на добавленную стоимость к обороту по реализации машиностроительной продукции, произведенной в Республике Казахстан; применение пониженных ставок по корпоративному подоходному налогу» [19]. Сфере автомобильного машиностроения окажет содействие предоставление финансирования на лизинг производимых автомобилей, автобусов посредством АО «БРК-Лизинг» (Банк развития Казахстана) в сумме по 50 млрд тенге каждый год в течение нескольких ближайших лет. Такой подход поможет желающим приобрести автомобили посредством льготного кредита, что обеспечит нормальное функционирование всей отрасли автомобильной промышленности. Было бы целесообразно подготовить необходимые нормативные правовые акты по амнистии в целях легализации имущества перед планируемым всеобщим декларированием имущества и доходов.

Следует одобрить Комплексный план по восстановлению экономического роста Казахстана до конца 2020 г., утвержденный Постановлением Республики Казахстан от 20 мая 2020 г. № 307. Россия приняла общенациональный антикризисный план, направленный на восстановление экономики в связи с пандемией по 2021 г., содержит 500 мероприятий, подкрепленные суммой в 6,4 трлн рублей. Главные цели обоих планов заключаются в необходимости возврата на нормальный уровень занятости и доходов населения, перезапуска малого и среднего бизнеса, внедрения цифровизации экономики обеих стран, в том числе транспортной промышленности. Думается, Казахстан мог бы продлить время действия своего Комплексного плана до конца 2021 г., как это сделано в России, с тем, чтобы восстановление экономики страны, в том числе транспортной промышленности, состоялось на должном уровне.

Для того чтобы реально способствовать автопромышленности, нужно разработать и принять на правительственном уровне такие акты «мягкого» права, как Программа развития автомобилестроения Казахстана до 2030 г., где по пунктам можно расписать и обосновать нужды автопрома с последующими объемами финансирования, а также Дорожная карта отрасли производства компонентов для автотранспортных средств.

Российское и казахстанское правительства могли бы разработать и подписать совместный договорный документ под названием «О взаимном сотрудничестве по реализации приоритетных направлений в индустриально-инновационной деятельности в восстановительный период», включая транспортную промышленность (автомобилестроение). Содержание этого же договорного документа можно перенести в Евразийский экономический союз, чтобы задействовать режим официального международно-правового договора, заключаемого всеми государствами-членами ЕАЭС, нормы которого станут юридически обязательными для всех участников интеграции.

Для укрепления отрасли автомобилестроения на автозаводах обоих государств в восстановительный период необходимо принять следующие организационно-правовые меры. Во-первых, надо взять курс на выпуск недорогостоящих автомобилей, установить умеренные цены и сделать ставку на представителей массовых

профессий (учителя, врачи). Во-вторых, автомобили можно продавать в рассрочку на юридической основе, которая приведена выше. В-третьих, нужно вступить в соглашение с банками, чтобы они выдавали кредиты гражданам для покупок автомобилей до 4% годовых. В-четвертых, надо организовать работу дилеров на должном уровне, требовать ежемесячную отчетность по проблемам продаж автомобилей; аналитические группы автозаводов надо ориентировать на обобщение отчетов дилеров и формулирование предложений по ускорению расширенной продажи автомобилей с представлением их руководству автопредприятий.

Поскольку в европейских странах не стихает пандемия, целесообразно сделать основной упор на выпуск отечественных авто, а также на промышленную сборку японских, южнокорейских автомобилей. Экспорт автомашин желательно осуществлять в азиатские страны, поскольку в них практически нет пандемии и они очень скоро восстановят свои экономики и валютно-финансовую систему, что резко увеличит их покупательную способность. Поэтому уже сегодня Россия, Казахстан, другие государства ЕАЭС должны через свои министерства, ведомства и заграничные учреждения заключить максимальное количество двусторонних торгово-экономических соглашений с азиатскими странами. Перед ЕАЭС надо поставить задачу заключения торгового и экономического договора с АСЕАН, основным содержанием которого могла бы стать продажа произведенных нашими странами автомобилей.

Выводы

Государственно-частное сотрудничество представляет собой соединение усилий государства и частных компаний и предпринимателей по решению социальных и иных проектов. Соответствующие законы России и Казахстана регулируют принципы, особенности осуществления государственно-частных отношений. Государство в лице профильного министерства и отрасль транспортного машиностроения, в том числе автомобилестроение, объединяют свои усилия по производству различных типов и видов транспортных средств, включая автомобили.

Сотрудничество Казахстана и России по производству автомобилей складывается в следующих формах: двустороннего взаимного автопромышленного сотрудничества; сотрудничества в виде создания совместных предприятий по производству автомобилей; сотрудничества России и Казахстана в рамках Евразийского экономического союза по решению проблем технического регулирования автопроизводства; сотрудничества в создании автокомпонентов и поставках друг другу; сотрудничества в создании условий для реализации автомобилей друг друга, представленных на экспорт; сотрудничества по обмену опытом по восстановлению экономики обоих государств, в том числе автотранспортного машиностроения.

Оба государства и их автозаводы могли бы объединить свои усилия по коренному усовершенствованию производственных процессов по выпуску автомобилей отечественных и иностранных марок. Для этого они могли разработать и подписать соглашения в виде актов международного частного права по циф-

ровизации, автоматизации и интеллектуализации всех станков, оборудования, всего производственного процесса, по цифровизации всех управленческих функций на автопредприятиях.

Необходим коренной и оперативный переход от бензиново-дизельных легковых и грузовых автомобилей к электромобилям, электробусам, электроходам, иным электромашинам и механизмам. Такой подход диктуется истощением нефтяных запасов, необходимостью избавиться от выхлопных газов и обеспечить чистоту окружающей среды. Внешнеэкономическая деятельность обоих государств оказывает обоюдное содействие в осуществлении экспорта и импорта различных марок автомобилей, предоставляя потребителю разнообразный выбор.

Все формы сотрудничества Казахстана и России, деятельность их совместных предприятий, переход к электромобилям, осуществление внешней и взаимной торговли автомобилями имплементируются посредством действующих российских и казахстанских законов и актов «мягкого» права. В рамках Евразийского экономического союза и в двустороннем формате целесообразно разработать и подписать договорные акты по оперативной реализации действий по укреплению автомобильной промышленности, по расширению внешней и взаимной торговли произведенными автомобилями в восстановительный период. Для решения различных проблем двустороннего партнерства обеих стран предложены названия соответствующих проектов соглашений и новых законов и иных нормативных актов.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. АВТОВАЗ и БИПЭК АВТО — АЗИЯ АВТО подвели итоги совместной работы на рынке России // Forbes Kazakhstan. URL: https://forbes.kz/auto/avtovaz_i_bipek_avto_aziya_avto_podveli_itogi_sovmestnoy_raboty_na_ryinke_rossii (дата обращения: 05.12.2020).
2. «АвтоВАЗ» приостановил поставки готовых автомобилей в Казахстан // Матрица. Kz. URL: <http://www.matritca.kz/news/30330-avtovaz-priostanovil-postavki-gotovyh-avtomobiley-v-kazahstan.html> (дата обращения: 05.12.2020).
3. Автомобильная промышленность Казахстана: как развивается и каковы перспективы // Zakon.kz — новости права. URL: <https://www.zakon.kz/5008101-avtomobilnaya-promyshlennost-kazahstana.html> (дата обращения: 05.12.2020).
4. Андерсен А. П. Новелла российского законодательства о государственно-частном партнерстве: заключение концессионных соглашений по инициативе частного инвестора / А. П. Андерсен // Хозяйство и право. 2015. № 8. С. 39-58.
5. Бикметов Р. Р. Машины будущего — электромобили. Перспективы и проблемы внедрения / Р. Р. Бикметов // Наука, техника и образование. 2017. № 5 (35). С. 199-201.
6. В Казахстане планируют выпустить 300 электромобилей в 2019 году // Хабар 24 — новости Казахстана. URL: <https://24.kz/ru/news/delovye-novosti/item/294483-v-kazahstane-planiruyut-vypustit-300-elektromobilej-v-2019-godu> (дата обращения: 25.10.2020).

7. Валентинова Л. Итоги 2019 года подтвердили устойчивый рост экономики / Л. Валентинова // *Промышленность Казахстана*. 2020. № 1 (109). С. 10.
8. За 5 лет казахстанские автопредприятия заплатили около 146 миллиардов тенге налогов // Информационное агентство Kazakhstan Today. URL: https://www.kt.kz/rus/business/za_5_let_kazahstanski_avtopredpriyatija_zaplatili_okolo_t146_mlrd_nalогоv_1153634094.html (дата обращения: 28.10.2020).
9. Калифорния меняет автомобильную промышленность // *Курсивь*. 2020. № 33 (857). С. 11.
10. Кубеков Е. Авторынок в мае: после снятия ограничений дилеры продали 7700 новых авто / Е. Кубеков // *Колеса* — продажа авто в Казахстане. URL: <https://kolesa.kz/content/news/avtorynok-v-mae-posle-snyatiya-ogranichenij-dilery-prodali-7-700-novyh-avto/> (дата обращения: 05.12.2020).
11. О предоставлении субсидий на поддержку отдельных отраслей промышленности: распоряжение Правительства РФ от 28.04.2017 г. № 823-р // Правительство России: оф. сайт. URL: <http://government.ru/docs/27502/> (дата обращения: 07.12.2020).
12. О республиканском бюджете на 2020–2022 годы: закон Республики Казахстан от 4.12.2019 г. // Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан. URL: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/Z1900000276> (дата обращения: 05.12.2020).
13. О свободной торговле: соглашение между Правительством Республики Казахстан и Правительством Республики Узбекистан от 02.06.1997 // *Бюллетень международных договоров Республики Казахстан*. 1999. № 4. Ст. 69.
14. Об утверждении Дорожной карты (комплексного плана) по развитию машиностроения на 2019–2024 годы: распоряжение Премьер-Министра Республики Казахстан от 26.06.2019 № 115-р. // Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан. URL: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/R1900000115> (дата обращения: 11.12.2020).
15. Производство новых авто в России за 2019 год // VERcity: автомобильный портал. URL: <https://auto.vercity.ru/statistics/production/europe/2019/russia/> (дата обращения: 05.12.2020).
16. Сарсембаев М. А. Международно-правовые и национально-правовые основы стимулирования транспортно-транзитного потенциала Казахстана: монография / М. А. Сарсембаев, А. К. Кусаинова, Л. Т. Назаркулова, Д. А. Сарсембаев. Под ред. М. А. Сарсембаева. Нур-Султан: Болашак, 2020. 428 с.
17. Современные актуальные проблемы энерго-экологического права Казахстана, ЕАЭС и ЕС: монография / под. ред. М. А. Сарсембаева. Астана: Болашак, 2017. 296 с.
18. Трубачева Т. Никто не ожидал, что в Казахстане наладят массовый выпуск автомобилей / Т. Трубачева // *Forbes Kazakhstan*. URL: https://forbes.kz/process/economy/nikto_ne_ojidal_chno_v_kazahstane_naladyat_massovyiy_vyipusk_avtomobiley (дата обращения: 01.11.2020).
19. Уполномоченный орган в области государственной поддержки индустриальной деятельности и его компетенция в области государственной поддержки частного предпринимательства // *Предпринимательский кодекс Республики Казахстан*. Алматы: Юрист, 2020. Ст. 100.
20. Федоров В. ТОО «СарыаркаАвтоПром» стало лидером отечественной автомобильной промышленности / В. Федоров // *Костанайские новости*. URL: <https://kstnews.kz/news/economy/item-55302> (дата обращения: 05.12.2020).

21. Что ждет автомобильную отрасль Казахстана в 2018 году // Лада. Новости города Актау. URL: https://www.lada.kz/another_news/55312-chto-zhdet-avtomobilnuyu-otrasl-kazahstana-v-2018-godu.html (дата обращения: 02.11.2020).
22. Шаронов А. Экспорт автомобилей из России достиг рекордного уровня / А. Шаронов // Дром — цены на машины. URL: <https://news.drom.ru/74241.html> (дата обращения: 05.12.2020).
23. Экспорт казахстанских авто увеличился в 10 раз // Новости Казахстана — «Литер». URL: <https://liter.kz/ekspert-kazahstanskih-avto-velichil/> (дата обращения: 05.12.2020).

Marat A. SARSEMBAYEV¹

UDC 346

**PUBLIC-PRIVATE LEGAL RELATIONS
IN THE AUTOMOTIVE INDUSTRY OF KAZAKHSTAN AND RUSSIA:
COOPERATION AND INTERACTION
OF THEIR AUTOMOBILE FACTORIES
IN THE SPHERE OF FOREIGN ECONOMIC ACTIVITY
DURING THE RECOVERY PERIOD**

¹ Dr. Sci. (Jur.), Professor, Chief Researcher,
Institute of Legislation of the Republic of Kazakhstan (Nur-Sultan, Kazakhstan)
daneker@mail.ru

Abstract

This article analyzes the legal forms of public-private relations in the automotive industry in the Republic of Kazakhstan and the Russian Federation. The automotive industry is a part of the transport engineering industry, which consists of a number of sub-sectors in the form of railway, aviation, sea, river, and pipeline transport. The author distinguishes the content and principles of public-private legal relations that form the basis of the Russian and Kazakh laws on public-private relations. The public-private partnership, laid down in the law, usually implies a social project, which must be implemented at the expense of financial investments of a private company and the relevant state body. The state body may otherwise determine its participation in the implementation of this project.

The specificity and difference between public-private relations and public-private partnership, in which the relations between the automotive engineering industry and the state are formed, is that there are no separate projects. Public-private relations are formed between the entire transport engineering industry (its factories and enterprises) and the state represented by the relevant ministry of industry of Russia and Kazakhstan. The Russian and

Citation: Sarsembayev M. A. 2020. "Public-private legal relations in the automotive industry of Kazakhstan and Russia: their cooperation and interaction of automobile factories in the sphere of foreign economic activity during the recovery period". Tyumen State University Herald. Social, Economic, and Law Research, vol. 6, no. 4 (24), pp. 132-154.
DOI: 10.21684/2411-7897-2020-6-4-132-154

Kazakh states subsidize this industry, which consists of private-joint-stock automobile plants, credit them, provide them with tax and customs privileges and preferences, assist in the creation and operation of Kazakh-Russian joint ventures in the automotive industry, and in return they receive significant taxes.

Analyzing the legal aspects of foreign economic activity of automobile industry enterprises, as well as actions to restore the economy of Kazakhstan and Russia, and their auto industry in connection with the coronavirus pandemic has required using the following methods: the comparative legal method, systemic analysis, dialectic method, and the method of legal projection.

Keywords

Transport, automobile industry, public-private legal relations, foreign economic activity, ministry, automobile plant, agreement, law, electric car.

DOI: 10.21684/2411-7897-2020-6-4-132-154

REFERENCES

1. Forbes. “AVTOVAZ and BIPEK AUTO-ASIA AUTO summed up the results of their joint work in the Russian market”. Accessed 5 December 2020. https://forbes.kz/auto/avtovaz_i_bipek_avto_aziya_avto_podveli_itogi_sovmestnoy_raboty_i_na_ryinke_rossii [In Russian]
2. Matritsa.kz. “Avtovaz halted deliveries of finished cars to Kazakhstan”. Accessed 5 December 2020. <http://www.matritca.kz/news/30330-avtovaz-priostanovil-postavki-gotovyh-avtomobiley-v-kazahstan.html> [In Russian]
3. Zakon.kz. “Automobile industry of Kazakhstan: how it is developing and what are the prospects”. Accessed 5 December 2020. <https://www.zakon.kz/5008101-avtomobilnaya-promyshlennost-kazahstana.html> [In Russian]
4. Andersen A. P. 2015. “Novella of the Russian legislation on public-private partnership: conclusion of concession agreements on the initiative of a private investor”. *Economy and Law*, no. 8, pp. 39-58. [In Russian]
5. Bikmetov R. R. 2017. “Machines of the future — the electric vehicles. Prospects and problems of implementation”. *Science, Technology and Education*, no. 5 (35), pp. 199-201. [In Russian]
6. Khabar 24. “Kazakhstan plans to produce 300 electric vehicles in 2019”. Accessed 25 October 2020. <https://24.kz/ru/news/delovye-novosti/item/294483-v-kazahstane-planiruyut-vypustit-300-elektromobilej-v-2019-godu> [In Russian]
7. Valentinova L. 2020. “The results of 2019 confirmed the steady growth of the economy”. *Industry of Kazakhstan*, no. 1 (109), p. 10. [In Russian]
8. Kazakhstan Today. “In 5 years, Kazakhstan’s automobile enterprises have paid about 146 billion tenge in taxes”. Accessed 28 October 2020. https://www.kt.kz/rus/business/za_5_let_kazahstanskije_avtopredpriyatija_zaplatili_okolo_t146_mlrld_nalogov_1153634094.html [In Russian]
9. “California is changing the automotive industry”. *Kursiv*. 2020. 8 October 8, p. 11. [In Russian]

10. Kubekov E. "The car market in may: after the lifting of restrictions the dealers have sold 7 700 new cars". Kolyosa. Accessed 5 December 2020. <https://kolesa.kz/content/news/avtorynok-v-mae-posle-snyatiya-ogranichenij-dilery-prodali-7-700-novyh-avto/> [In Russian]
11. RF Government. "On granting subsidies to support certain industries". Accessed 7 December 2020. <http://government.ru/docs/27502/> [In Russian]
12. Republic of Kazakhstan Law of 4 December 2019 "On the Republican budget for 2020-2022". Accessed 5 December 2020. <http://adilet.zan.kz/rus/docs/Z1900000276> [In Russian]
13. "On the free trade: the agreement between the Government of the Republic of Kazakhstan and the Government of the Republic of Uzbekistan of 2 June 1997". Byulleten mezhdunarodnykh dogovorov Respubliki Kazakhstan. 1999. No. 4, art. 69. [In Russian]
14. Republic of Kazakhstan Prime Minister's Decree of 26 June 2019 No. 115-r "On approval of the road map (comprehensive plan) for the development of mechanical engineering in 2019-2024". The Information and Legal System of Normative Legal Acts of the Republic of Kazakhstan. Sccessed 11 December 2020. <http://adilet.zan.kz/rus/docs/R1900000115> [In Russian]
15. Auto.VERcity. "Production of new cars in Russia in 2019". Accessed 5 December 2020. <https://auto.vercity.ru/statistics/production/europe/2019/russia/> [In Russian]
16. Sarsembaev M. A., Kusainova A. K., Nazarkulova L. T., Sarsembaev D. A. 2020. International and National Legal Bases for Stimulating the Transport and Transit Potential of Kazakhstan. Edited by M. A. Sarsembaev. Nur-Sultan (Republic of Kazakhstan): Bolashak Consulting Group. 428 pp. [In Russian]
17. Sarsembaev M. A. (ed.). 2017. Current Issues of Energy and Environmental Law in Kazakhstan, the EAEU, and the EU. Astana (Republic of Kazakhstan). 296 pp. [In Russian]
18. Trubacheva T. "No one expected that Kazakhstan would establish mass production of cars". Forbes.kz. Accessed 1 November 2020. https://forbes.kz/process/economy/nikto_ne_ojidal_chno_v_kazahstane_naladyat_massovyy_vyipusk_avtomobiley [In Russian]
19. "The authorized body in the field of state support for industrial activity and its competence in the field of state support for private enterprise". Entrepreneurial Code of the Republic of Kazakhstan. 2020. Art. 100. Almaty: Yurist. [In Russian]
20. Fedorov V. "Saryarkaavtoprom LLP became the leader of the domestic automobile industry". Kostanayskie novosti. Accessed 5 December 2020. <https://kstnews.kz/news/economy/item-55302> [In Russian]
21. Lada.kz. "What awaits the automotive industry in Kazakhstan in 2018". Accessed 2 November 2020. https://www.lada.kz/another_news/55312-chno-zhdet-avtomobilnuyu-otrasl-kazahstana-v-2018-godu.html [In Russian]
22. Sharonov A. "Car exports from Russia reached a record level". Drom. Accessed 5 December 2020. <https://news.drom.ru/74241.html> [In Russian]
23. Liter. "Export of Kazakhstani cars increased 10 times". Accessed 5 December 2020. <https://liter.kz/ekspert-kazahstanskih-avto-velichil/> [In Russian]