

Министерство образования и науки Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
АМУРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
(ФГБОУ ВО «АмГУ»)

Факультет международных отношений
Кафедра международного бизнеса и туризма
Специальность 38.05.02 – Таможенное дело

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ
И.о. зав. кафедрой
_____ Л.А. Понкратова
«___» _____ 2017 г.

ДИПЛОМНАЯ РАБОТА

на тему: Влияние таможенно-тарифного регулирования на импорт машин и оборудования из КНР

Исполнитель
студент группы 237ос-2 _____ Д.А. Фитиль

Руководитель
доцент, к.т.н. _____ В.З. Григорьева

Нормоконтроль _____ О.В. Шпак

Рецензент _____

Благовещенск 2017

Министерство образования и науки Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
АМУРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
(ФГБОУ ВО «АмГУ»)

Факультет _____

Кафедра _____

УТВЕРЖДАЮ
Зав.кафедрой _____

« _____ » _____ 201__ г.

З А Д А Н И Е

К дипломной работе (проекту) студента

1. Тема дипломной работы
(проекта) _____

(утверждено приказом от _____ № _____)

2. Срок сдачи студентом законченной работы(проекта) _____

3. Исходные данные к дипломной работе (проекту)

4. Содержание дипломной работы (проекта) (перечень подлежащих разработке
вопросов): _____

5. Перечень материалов приложения (наличие чертежей, таблиц, графиков, схем,
программных продуктов, иллюстративного материала и т.п.) _____

6. Консультанты по дипломной работе (проекту) (с указанием относящихся к ним
разделов) _____

7. Дата выдачи задания _____

Руководитель дипломной работы (проекта) _____
(Ф.И.О., должность, ученая степень, ученое звание)

Задание принял к исполнению (дата) _____

_____ (подпись студента)

РЕФЕРАТ

Дипломная работа содержит 107 с., 20 рисунков, 20 таблиц, 50 источников.

МАШИНЫ, ОБОРУДОВАНИЕ, ИМПОРТ, ТАМОЖЕННЫЕ ПЛАТЕЖИ, ТАМОЖЕННЫЕ ПОШЛИНЫ, ИМПОРТНАЯ ТАМОЖЕННАЯ ПОШЛИНА, ИМПОРТНЫЙ ТАРИФ, ЕДИНЫЙ ТАМОЖЕННЫЙ ТАРИФ, ТОВАРНАЯ НОМЕНКЛАТУРА, КНР.

В работе рассматриваются теоретико-правовые основы таможенно-тарифного регулирования импорта в условиях ЕАЭС. Раскрываются особенности машин и оборудования как рыночного товара. Рассматриваются действующие в настоящее время тарифные меры регулирования внешней торговли. Изучаются правовые основы таможенно-тарифного регулирования импорта в рамках ЕАЭС.

Проводится анализ импорта машиностроительной продукции в Российскую Федерацию в условиях ЕАЭС. Для этого, проводится анализ импорта товаров в целом в РФ, выявляются особенности его динамики и структуры. Оценивается влияние таможенно-тарифного регулирования на импорт машин и оборудования. Выявляются перспективы импорта машин, оборудования и транспортных средств в РФ в рамках ЕАЭС.

Анализируется импорт машин и оборудования из КНР в РФ. Изучаются показатели динамики данного импорта. Дается оценка влияния таможенно-тарифного регулирования РФ на импорт машин и оборудования из КНР. Изучаются перспективы таможенно-тарифного регулирования импорта машин и оборудования из КНР в РФ в условиях реализации промышленной политики ЕАЭС.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	4
1 Теоретико-правовые основы таможенно-тарифного регулирования импорта в условиях ЕАЭС	8
1.1 Особенности машин и оборудования как рыночного товара	8
1.2 Тарифные меры регулирования внешней торговли	20
1.3 Правовые основы таможенно-тарифного регулирования импорта в рамках ЕАЭС	26
2 Анализ импорта машиностроительной продукции в Российскую Федерацию в условиях ЕАЭС	35
2.1 Анализ импорта товаров в РФ: особенности динамики и структуры	35
2.2 Влияние таможенно-тарифного регулирования на импорт машин и оборудования	42
2.3 Перспективы импорта машин, оборудования и транспортных средств в РФ в рамках ЕАЭС	65
3 Анализ импорта машин и оборудования из КНР	70
3.1 Анализ динамики импорта машин и оборудования из КНР	70
3.2 Влияние таможенно-тарифного регулирования РФ на импорт машин и оборудования из КНР	82
3.3 Перспективы таможенно-тарифного регулирования импорта машин и оборудования из КНР в РФ в условиях реализации промышленной политики ЕАЭС	89
Заключение	97
Библиографический список	100

ВВЕДЕНИЕ

В современной рыночной экономике машиностроительная продукция имеет очень важное значение. Оно обуславливается тем, что машины и оборудование позволяют человеку достичь таких результатов, которые без их применения были бы недостижимы. Эти механизмы позволяют значительно расширить производственные возможности стран, обществ и государств. Без их применения не обходится ни один сколько-нибудь крупный производственный объект в любой отрасли экономики.

Актуальность исследования импорта машин и оборудования в РФ из КНР обуславливается тем, что Китай обладает одной из крупнейших машиностроительных отраслей в мире. Результатом этого является значительный объём выпуска такой продукции страной, значительная часть которой импортируется в РФ. Несмотря на то, что импорт в значительной степени представлен товарами, не производимыми в РФ, или производимыми в недостаточном количестве, это оказывает дестимулирующее влияние на российское машиностроение. В современных условиях потребитель, как правило, не обладает товарным патриотизмом, либо его уровень достаточно низких. Соответственно, китайские поставщики имеют возможность поставки в нашу страну значительных объёмов недорогой продукции машиностроения, что автоматически ведёт к потерям аналогичных производителей в РФ и в ЕАЭС в целом.

Следует также указать и на то, что российское машиностроение после обвального падения в начале 1990-х годов в прежних объёмах так и не смогло восстановиться полностью. Так, например, наша страна практически утратила производство высокоточных станков, в плохом состоянии находится производство оборудования для лёгкой и пищевой промышленности. Ситуация усугубляется ещё и тем, что значительное количество дорогостоящего оборудования и отдельных моделей машин выпускаются небольшими сериями, что требует не только и не столько наличия производства как такового, сколько

необходимых знаний для разработки и изготовления данных машин.

На сегодняшний день возможно констатировать факт того, что защита российского рынка от импорта сложной машинотехнической продукции и оборудования за счёт курсовой политики Правительства РФ действует достаточно слабо, импортёры техники смогли частично адаптироваться, выросли затраты и у российских производителей.

Текущая ситуация с импортом машин и оборудования из КНР осложняется ещё и тем, что наша страна должна выполнять взятые в рамках ЕАЭС и ВТО обязательства по сохранению режимов импорта. С другой стороны, безусловным приоритетом является развитие собственной машиностроительной промышленности, так как для предприятий данной отрасли характерно значительное количество работающих на единицу. Кроме того, следует указать ещё и на то, что особое внимание должно уделяться инновационной продукции. Именно она обеспечивает конкурентное развитие отрасли относительно других стран, позволяет предприятиям получать дополнительную прибыль.

Несмотря на то, что китайские производители в целом, имеют устойчивые конкурентные позиции, тем не менее, в ряде отраслей они, всё же, не имеют достаточных компетенций для того, чтобы конкурировать с российскими производителями на равных. В результате этого, например, в авиастроении и производстве систем современных вооружений китайские фирмы вынуждены сотрудничать с российскими организациями. Это даёт повод говорить о необходимости первостепенного развития данных отраслей машиностроения в нашей стране и в странах ЕАЭС. При этом, здесь важным моментом является кооперация между странами данного объединения, так как именно она позволяет значительно сократить издержки на производство, путём комбинирования тех или иных условий производства, производимых запасных частей и механизмов для машин, а также их применения и разработки.

Целью выпускной квалификационной работы является разработка мероприятий по совершенствованию таможенно-тарифного регулирования

импорта машин и оборудования в РФ из КНР в условиях ЕАЭС.

Предмет исследования – анализ действующих условий таможенно-тарифного регулирования импорта машин и оборудования в РФ из КНР в условиях ЕАЭС.

Объект исследования – импорт машин и оборудования в РФ из КНР в условиях ЕАЭС.

Задачи работы:

- 1) дать определение понятия и выявить особенности машин и оборудования как рыночного товара;
- 2) раскрыть действующую систему тарифных мер регулирования внешней торговли в РФ в условиях ЕАЭС;
- 3) изучить и охарактеризовать правовые основы таможенно-тарифного регулирования импорта в рамках ЕАЭС;
- 4) провести анализ импорта товаров в РФ, для чего рассчитать показатели динамики и структуры данного явления;
- 5) определить влияние таможенно-тарифного регулирования на импорт машин и оборудования;
- 6) выявить перспективы импорта машин, оборудования и транспортных средств в РФ в рамках ЕАЭС;
- 7) провести анализ динамики импорта машин и оборудования в РФ из КНР;
- 8) охарактеризовать влияние таможенно-тарифного регулирования РФ на импорт машин и оборудования из КНР и определить основные факторы данного влияния;
- 9) выявить перспективы таможенно-тарифного регулирования импорта машин и оборудования из КНР в РФ в условиях реализации промышленной политики ЕАЭС

Временной период исследования – 2010-2016 гг.

Информационной базой исследования выступили публикации ФТС России, Евразийской экономической комиссии, статистических органов,

учебная и научная литература, публикации источников в сети Интернет, государственных регулирующих органов, как Российской Федерации, так и других стран, входящих в ЕАЭС.

1 ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ТАМОЖЕННО-ТАРИФНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ИМПОРТА В УСЛОВИЯХ ЕАЭС

1.1 Особенности машин и оборудования как рыночного товара

Дадим определение машины. По мнению Ю.А. Матвеева, «... машиной называется искусственное сочетание материальных тел, обладающее определённой движением и предназначенное для выполнения полезной механической работы».¹ Данное определение предполагает, что машина представляет собой объект, основным назначением которого является выполнение полезной работы. В то же время, данное определение не рассматривает полезной работы немеханического характера, которая производится, например, ЭВМ.

По мнению Большой российской энциклопедии, «Машина – техническое устройство, выполняющее механические движения для преобразования энергии, материалов и информации».²

Понятие оборудование в российских условиях закреплено нормативно. Оно определяется как «...совокупность машин, которые так устроены и управляемы, что они функционируют как единое целое для достижения одной и той же цели».³

Развитие человеческого общества привело к расширению понятия машины. Данное развитие, происходившее в направлении использования немеханической (электрической, магнитной и прочих видов энергии) привело к тому, что под машиной начали понимать «... технический объект, состоящий из взаимосвязанных функциональных частей (деталей, узлов, устройств, механизмов и др.), использующий энергию для выполнения возложенных на него функций».⁴

Исходя из данного понимания, машина есть объект, который потребляет

¹ Матвеев Ю.А. Теория машин и механизмов. – М.: Альфа-М, 2009. – С. 6.

² БРЭ. Т. 19. – М.: БРЭ, 2012. – С. 604.

³ ГОСТ ЕН 1070-2003. Безопасность оборудования. Термины и определения [Электр. источник]. – URL: docs.cntd.ru. – 01.10.2017.

⁴ The American Heritage Dictionary, Second College Edition. Houghton Mifflin Co., 1985.– p. 177.

энергию любого вида. При этом, основной целью машин является уменьшение нагрузки на человека, а иногда – полная замена человека на производстве, при выполнении той или иной задачи.

Дадим классификацию машин. По назначению машины возможно разделить на такие виды, как:

1) энергетические машины;

Особенностью данного вида машин является то, что они преобразуют один вид энергии в другой. При этом, в составе энергетических машин возможно выделение следующих подкатегорий:

– двигатели, представляющие собой такие машины, которые позволяют превратить разные виды энергии в механическую энергию. Сюда относятся паровые двигатели, электродвигатели, двигатели внутреннего сгорания, различные турбины;

– генераторы, которые представляют собой такие машины, для которых свойственно преобразование механической энергии в любую другую. Сюда возможно отнести, например, насосы, поршневые компрессоры, электрогенераторы и прочие.

2) рабочие машины;

Рабочие машины представляют собой машины, которые используют механическую или любую другую энергию, с целью преобразования, либо перемещения тех или иных обрабатываемых предметов или грузов. В составе рабочих машин возможно выделить следующие подкатегории:

– технологические машины и аппараты (станки, мельницы, прессы, печи, и другие). Их основное назначение – изменение формы, размеров, свойств, либо состояний вещества в процессе его обработки;

– транспортные и подъёмные машины (краны, лифты, автомобили, самолёты и прочие устройства). Их характерное особенностью является возможность полезного перемещения тех или иных объектов в пространстве;

3) информационные машины;

Данный вид машин характеризуется тем, что он нацелен, прежде всего, на

обработку информации, путём её преобразования, полезного изменения и передачи. В состав информационных машин входят регуляторы (механические и электронные), компьютеры, аппараты связи, музыкальные инструменты и прочие, использующие информацию как предмет обработки.

4) комбинированные машины.

Комбинированные машины представляют собой несколько машин, объединённых в составе единой технической системы, объединённых с целью преобразования сырья/информации, и выполнения тех или иных полезных функций. Типичным примером комбинированной машины является автомобиль, включающий в себя двигатель, трансмиссию (передаточный механизм), информационную машину (бортовой компьютер), посредством которой производится её управление.

Особенностью комбинированных машин, которые имеют в своём составе информационную машину, является возможность наделяния их определёнными интеллектуальными возможностями, что привело к формированию подкласса кибернетических машин, способных подстраиваться под условия внешней среды. Сюда относятся такие виды комбинированных машин, как:

- машины-автоматы;
- роботы;
- гибкие производственные системы и линии;
- различные интеллектуальные манипуляторы и прочие.

Вариант комбинации различных машин, при которых отдельные машины имеют значительную степень независимости, привело к появлению машин-комбайнов, отдельные части которых могут реализовывать самостоятельные функции.

По степени универсальности возможно выделение следующих групп машин:

1) универсальные машины;

Особенностью универсальных машин является то, что они позволяют выполнять разноплановые транспортные и технологические операции,

связанные с обработкой или переработкой тех или иных предметов труда, энергии или информации.

Универсальные машины являются наиболее распространённой группой машин, так как позволяют широко использовать их на производстве и в быту. К универсальным машинам возможно отнести такие виды, как:

- транспортные машины (автомобили);
- транспортирующие машины;
- кузнечно-прессовые машины;
- универсальные металлорежущие станки;
- компьютеры общего назначения и другие.

Особенностью универсальных машин является то, что их использование позволяет выполнить наиболее массовые и относительно простые операции. При этом, производство более сложных работ, как правило, осуществляется специализированными или специальными машинами.

2) специализированные машины;

Назначение специализированных машин состоит в том, чтобы выполнять операции, которые не могут быть эффективно и качественно проведены на универсальных машинах. Сюда относятся такие виды машин, как:

- вальцовочное оборудование;
- доменные печи;
- машины для обработки зубьев шестерён и резьб;
- сельскохозяйственные машины;
- печатные машины;
- специализированное компьютерное оборудование и некоторые другие.

3) специальные машины.

Особенностью специальных машин является то, что их использование ограничивается конкретными предметами труда, исходя из свойств данных предметов – размеров, формы, состояния. Кроме того, специальные машины могут использоваться только для какой либо специальной работы, операции. Сюда относятся такие машины, как:

- станки для обработки лопаток газовых турбин;
- автомобили для перевозки специальных грузов (мусоровозы, панелевозы, бетоновозы и другие);
- электронные измерительные устройства;
- специальные контроллеры управления и прочие.

По степени автоматизации выделяют:

- 1) машины с ручным управлением;

Особенностью данных машин является то, что они могут выполнять свои функции только под действием человека, его рабочих навыков. При этом, человек осуществляет пуск и останов машины, управление всеми её органами в процессе использования, обслуживает в процессе выполнения работы. Сюда относятся ручные станки, транспортные и транспортирующие машины, строительные машины и прочие.

- 2) автоматы;

Представляет собой самостоятельно действующую по той или иной программе машину, не требующую непосредственного участия человека в процессе преобразования предмета труда каким-либо образом.

В составе автоматов выделяют:

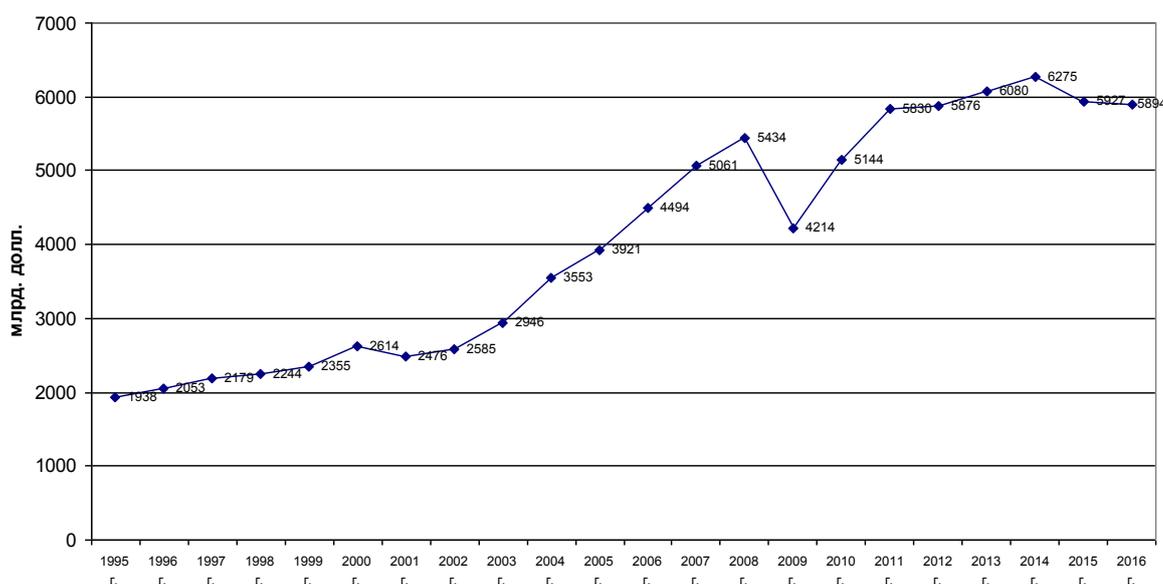
- технологические машины-автоматы (литейные автоматы, металлорежущие станки-автоматы, автоматизированные агрегаты);
- энергетические машины-автоматы (приборы и средства, обеспечивающие функционирование энергетических систем);
- транспортные машины-автоматы (автопилот);
- вычислительные машины;
- торговые машины-автоматы (автоматические киоски, автоматы для приготовления кофе или чая);
- бытовые автоматы (электрочайники, пылесосы).

Исходя из условий работы, а также в зависимости от вида используемой энергии, различают механические, электрические, гидравлические, пневматические и комбинированные автоматы.

3) полуавтоматы.

Особенностью машин-полуавтоматов является то, что их рабочий цикл может прерываться человеком для той или иной работы, причём повторный запуск также осуществляется человеком. Примерами полуавтоматов являются СВЧ-печи, кофе-машины и прочие.

Производство и торговля машинами и оборудованием занимают центральное место в современной экономике. Особенностью данных товаров является их высокая наукоёмкость, в результате чего удельные цены на них существенно выше, нежели чем цены на сырьевые товары. Высокий уровень развития производства машин и оборудования характерен для наиболее развитых стран. Так, более половины всего объёма торговли отдельных стран (Япония, Чехия, Корея, Германия) приходится именно на машины и оборудование. При этом, для данной группы товаров характерно постоянное увеличение объёмов мировой торговли (рисунок 1).



Источник: UNCTADSTAT, 2017

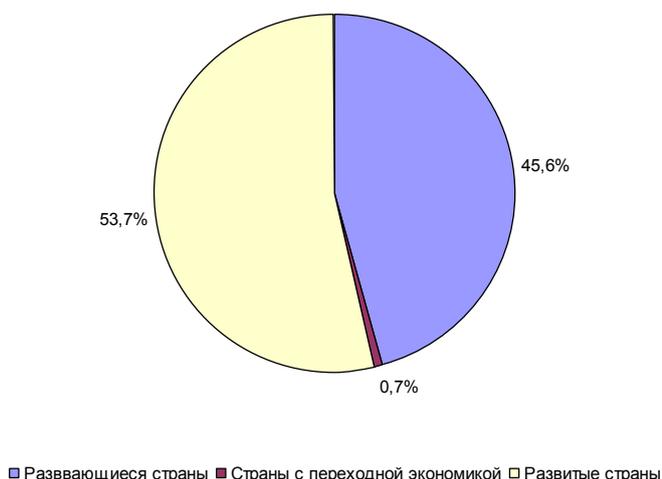
Рисунок 1 – Динамика объёмов мировой торговли машинами и оборудованием в 1995-2016 гг.

За последние 20 лет объёмы мировой торговли машинами и оборудованием выросли более чем в 3 раза в денежном выражении. Если в

середине 1990-х гг. они составляли около 2 трлн. долл., то по итогам 2013 года объёмы данной торговли превысили 6 трлн. долл. и с тех пор уверенно держатся на этой отметке.

Следует отметить, что машиностроение как производство машин и оборудования – крупнейшая отрасль мировой промышленности. От уровня развития машиностроения зависит место страны в мировом разделении труда, а лидеры машиностроения определяют технологический облик мира и его будущего, направления технического прогресса, объёмы производства продукции и её эффективность. При этом, ввиду того, что машиностроение слабо увязано с местами добычи сырья, размещение таких производств глобализовано.

Следует отметить, что машиностроение как отрасль экономики характеризуется возможностью её развития не только в развитых странах, но также и в развивающихся странах. Структура мирового производства машиностроительной продукции в разрезе различных групп стран по видам экономик представлена на рисунке 2.



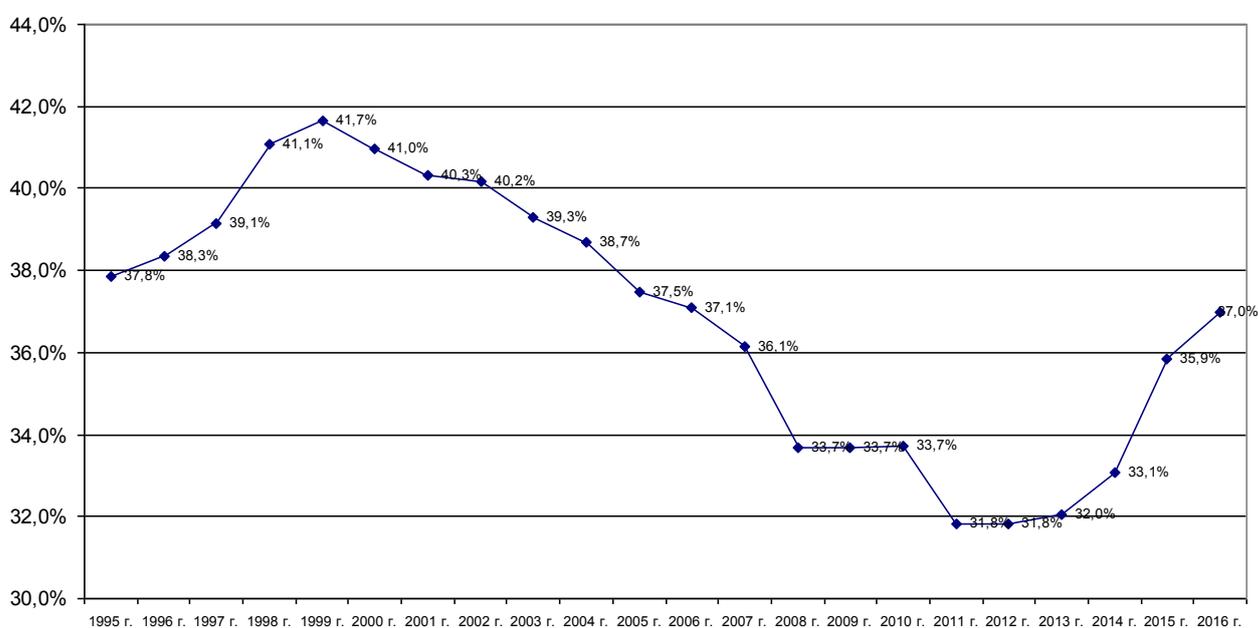
Источник: UNCTADSTAT, 2017

Рисунок 2 – Структура мирового производства машин и оборудования в 2016 г. по различным видам экономик

Несмотря на то, что более половины (53,7 %) приходится на развитые

страны, доля развивающихся стран также велика, и составляет 45,6 %. Это указывает на то, что машины и оборудование не привязываются в своём производстве к развитым странам, прежде всего, ввиду того, что потребность в данных товарах носит глобальный характер. На долю стран с переходной экономикой приходится 0,7 % всего объёма торговли машинами и оборудованием.

Машины и оборудование в современных условиях обеспечивают выполнение таких работ, которые без них не могли бы быть осуществлены. Это обуславливает высокий уровень потребности в мировой торговле данными видами товаров (рисунок 3).



Источник: UNCTADSTAT, 2017

Рисунок 3 – Доля мировой торговли машинами и оборудованием в мире в 1995-2016 гг.

Рассматривая мировую динамику доли торговли машинами и оборудованием в целом, следует указать, что она не снижалась менее чем до 30 %, а в конце 1990-х гг. превышала 40 %. При этом, если в период с 1999 года по 2011 гг. наблюдалось снижение данной доли с 41,7 % до 31,8 %, то начиная с 2012 года наблюдается постепенный рост показателя, в результате чего по

итогах 2017 года он увеличился до 37 %.

В качестве основных драйверов развития мирового производства и торговли машинами и оборудованием возможно указать:

- повышение требований к безопасности использования данных средств;
- рост экологических требований к машинам и оборудованию;
- рост требований к снижению эксплуатационных расходов;
- рост уровня эргонометрических требований;
- повышение требований к качеству изготовления машин и оборудования.

В качестве косвенных факторов развития рынка машин и оборудования выступают требования к техническому их обслуживанию, наличию запасных частей и материалов, ремонтпригодность, возможности по модернизации и прочие.

Ещё одним фактором, влияющим на развитие производства машин и оборудования и международную торговлю ими, является рост активности рынка лицензий и патентов, активизация обменов опытом и ноу-хау. Кроме коммерческих путей распространения знаний, необходимых для производства машин и оборудования, также существует и дрейф технологий, выражающийся в спонтанном распространении информации на рынке.

Особое значение для развития и производства и торговли машинами и оборудованием на внешнем рынке имеет государственная промышленная политика. В активно развивающихся странах она направлена на то, чтобы стимулировать производство высокотехнологичных товаров. При этом, государство может использовать такие меры, как:

- установление льгот по налогообложению;
- гарантирование тех или иных сделок;
- установление защитных или запретительных пошлин на отдельные виды машиностроительной продукции, импортируемой в страну;
- меры нетарифного регулирования и другие.

Следует упомянуть и о том, что спрос на машины и оборудование

предъявляется как организациями, так и физическими лицами. При этом, для данной продукции характерен высокий уровень удельной стоимости. Среди других качеств машин и оборудования, которые необходимо учитывать при торговле, можно выделить следующие:

1) широкая и постоянно меняющаяся номенклатура;

Изобретение людьми и вывод на рынок новых видов машин и оборудования приводят к тому, что для них характерна весьма широкая номенклатура, стремящаяся к расширению. При этом, однако, существует и обратный процесс, заключающийся в уменьшении номенклатуры, в связи с моральным устареванием тех или иных товаров.

2) конструктивные различия;

Несмотря на внешне одинаковые проявления полезной деятельности машин и оборудования, они могут существенно конструктивно различаться. В качестве примера здесь возможно привести принтеры, которые делятся на матричные, струйные, сублимационные, лазерные и прочие.

3) различия по потребительским характеристикам;

Машины и оборудования могут различаться по потребительским качествам, например, таким, как производительность, мощность, потребление ресурсов, грузоподъёмность, выработка и прочих.

4) прочие различия

Возможны различия по качеству изготовления, отделке, ремонтпригодности, используемым материалам, надёжности, прочим качествам.

Следует учитывать и тот факт, что важным условием использования машин и оборудования является их соответствие техническим требованиям. Сюда возможно отнести такие параметры, требующие учёта, как:

- напряжение в сети;
- чистота выхлопа;
- нагрузка на ось;
- параметры безопасности и прочие.

Также, следует указать на тот факт, что машины и оборудование могут выпускаться как массово, так и в единичных экземплярах. Производство, осуществляемое в единичных экземплярах и малых сериях, как правило, нацелено на специфические условия эксплуатации, либо особые требования заказчика, такие, как работа во влажном климате, сверхвысокие или сверхнизкие температуры, наличие агрессивных природных факторов и другие. Однако, одной из особенностей современной экономики является постепенный отход от массового, и, прежде всего, крупномассового производства и переход к индивидуализированному производству, что возможно только при полной автоматизации процесса.

Также, для машин и оборудования как рыночного товара характерны высокие эксплуатационные расходы. Так, в процессе своей эксплуатации они потребляют ресурсов на сумму, многократно большую, нежели чем собственная стоимость машин и оборудования. Соответственно, для отдельных видов машин и оборудования характерен очень длительный период эксплуатации, в течение которого они потребляют топливо, электроэнергию, расходные материалы и прочее. Сюда же необходимо добавить также и затраты на ремонт, монтаж, поставку запасных частей, необходимость наличия гарантийного оборудования, затраты на обучение персонала, послегарантийный ремонт.

Существуют свои особенности ценообразования на машины и оборудование. Это обуславливается, прежде всего, оборотом номенклатуры таких изделий, а также условиями её производства. Общей особенностью ценообразования здесь является та или иная фаза экономического цикла. Так, в кризисные периоды спрос на машины и оборудование снижается, а в периоды подъёма – существенно увеличивается. Схожую динамику имеет и торговля запасными частями.

Одной из проблем ценообразования на машины и оборудование является установление цены на нестандартное и комплексное оборудование. В результате этого, основным подходом является подход, использующий в

качестве базы затраты по данным машинам и оборудованию. В отличие от сырьевых товаров, цены на которые определяются биржевым способом, цены на машины и оборудование существенно более индивидуальны, в том числе и по причине значительных отличий одних товаров от других.

Общая тенденция развития цены на машины и оборудование как рыночные товары – понижательная, однако, это относится, преимущественно, к массовым товарам. Цена на уникальные и малосерийные машины и оборудование может не только не снижаться, но и существенно расти. Это обуславливается значительным весом в составе цены данных товаров НИОКР, а также малыми объёмами поставок.

Основными тенденциями мирового рынка машин и оборудования на сегодняшний день являются:

- 1) постоянное увеличение ассортимента машиностроительной продукции, в том числе, за счёт развития новых направлений, таких, как наноматериалы, электроника и компьютерная техника, научное оборудование, робототехника и прочих;
- 2) рост ёмкости мирового рынка за счёт роста спроса на данные товары со стороны развивающихся стран;
- 3) формирование глобальных цепочек поставок запасных частей, узлов и оборудования;
- 4) быстрый рост объёмов экспорта и увеличение доли развивающихся стран в нём.

Интересной особенностью рассматриваемого мирового рынка является то, что лидерство на нём не является постоянным. Если до середины 1990-х годов в качестве лидера выступала Япония, то затем на первое место вышли США, а к середине 2000-х годов таким лидером стала Германия. В начале 2010-х годов и до сегодняшнего дня в качестве лидера выступает Китай. При этом, импортёрами машин и оборудования являются все страны мира, в том числе, и по причине невозможности выпуска всего спектра подобной продукции.

1.2 Тарифные меры регулирования внешней торговли

В рамках ЕАЭС тарифные меры регулирования могут быть разделены на два крупных блока:

- регулируемые в рамках ЕТТ ЕАЭС;
- регулируемые вне рамок ЕТТ ЕАЭС.

В связи с этим, система тарифных мер регулирования внешней торговли в рамках ЕАЭС может быть представлена следующим образом (рисунок 4).



Рисунок 4 – Система тарифных мер регулирования в Таможенном союзе⁵

Принятие тех или иных тарифных мер регулирования в условиях ЕАЭС предполагает, что проводится политика эффективной тарифной защиты. «Политика эффективной тарифной защиты – политика применения низких ставок импортных пошлин на импортное сырье и комплектующие и высоких ставок импортных пошлин на конечную продукцию.»⁶

Также, применяется и принцип эскалации тарифа. Суть данного принципа состоит в том, что уровень ставки основывается на уровне переработки товара – чем он выше, тем выше ставка. Данного принципа придерживается подавляющее большинство стран мира. Практическое

⁵ Таможенный Кодекс Таможенного союза [Электр. источник]. – URL: www.consultant.ru. – 01.12.2017.

⁶ Минэкономразвития РФ. Таможенно-тарифное регулирование [Электр. источник]. – Режим доступа: www.ved.gov.ru. – 01.11.2017.

применение принцип эскалации тарифа состоит в том, что сырьевые товары облагаются минимальной пошлиной, готовые изделия – максимальной. Это позволяет стимулировать развитие переработки на территории страны, повышает уровень её производительных сил, увеличивает возможности перерабатывающей промышленности.

Основной особенностью текущего этапа тарифного регулирования в РФ на современном этапе является то, что практически заканчивает переходный период по вступлению в ВТО, в рамках которого были установлены повышенные ставки ввозных таможенных пошлин на отдельные категории товаров. В 2017 году наиболее значительное снижение уровня импортных пошлин, будет зафиксировано по следующим группам товаров (таблица 1).

Таблица 1 – Снижение уровня импортных пошлин на товары в 2017 году в ЕАЭС в рамках соглашений с ВТО

Товарные группы	Снижение ставок, %
Лекарственные средства	0,9-2,8
Косметические средства	1,7-2,1
Фотобумага	2,7
Пластмассы и изделия из них	0,9-3,8
Лесо- и пиломатериалы	1,8-2,5
Бумага и картон	1,0-2,5
Одежда, текстильные ткани и трикотажные принадлежности	1,3-2,5
Специальные ткани	2,0
Обувь	0,28-1,5 евро за пару
Драгоценные камни, металлы и ювелирные изделия	0,4-2,5
Стальная проволока и металлическая ткань	1,3
Изделия из алюминия	1,3-3,0
Паровые котлы и котлы центрального отопления	1,0-2,5
Холодильники-морозильники бытовые	1,3-3,0
Станки и части к ним	0,6-2,5
Трансформаторы	0,5-3,0
Аудио и видеоаппаратура	1,3-2,5
Самолёты массой более 15 тонн	1,1-3,1
Яхты	2,5-3,0
Часы	1,3-3,8
Отдельные категории мебели	0,1-3,8

Снижение уровня импортных таможенных пошлин затронет значительное количество товарных позиций. При этом, снижению подвергнутся

как товары традиционного российского сырьевого экспорта (например, лесо- и пиломатериалы), так и значительный круг потребительских товаров. Данный факт позволяет сделать вывод о том, что в целом давление на российскую экономику со стороны крупнейших мировых производителей может усилиться, что создаст давление на курс рубля, который будет оставаться единственным инструментом регулирования спроса на импорт при относительной стабильности уровня таможенных ставок.

Анализ ставок ЕТТ ЕАЭС позволяет выделить следующие подходы к установлению тех или иных ввозных пошлин:

1) на производимые на территории ЕАЭС товары;

Общим подходом к установлению ввозных таможенных пошлин на такие товары является установление их на отличном от нуля уровне. Такой подход обуславливается тем, что в условиях мировой торговли цены на товары всегда будут ниже внутренних цен за счёт более высокого уровня конкуренции. В результате этого, так как большого количества крупных ТНК мирового масштаба на территории ЕАЭС немного, посредством установления ненулевых таможенных пошлин существует возможность улучшения условий функционирования местных производителей. При этом, так как все страны-участники ЕАЭС, кроме Белоруссии являются членами ВТО, подобный протекционизм возможен только с учётом принятых на себя международных обязательств этих стран.

2) на чувствительные товары;

На чувствительные товары изменение уровня ввозных таможенных пошлин возможно только ЕЭК, так как это затрагивает интересы всех стран-участников ЕАЭС в значительных объёмах. Сюда относятся, например, большое количество пищевых товаров, отдельные виды машиностроительной продукции.

3) на товары, относящиеся к товарам роскоши.

Товары, относящиеся к товарам роскоши, в рамках ЕТТ ЕАЭС имеют существенно более высокий уровень ввозных таможенных пошлин. Так,

например, лангусты облагаются пошлиной в 16 %, в то время, как уровень ставки на рыбу и рыбопродукты не превышает 8 % и в отдельных случаях – 10 %.

4) на сырьевые товары;

На сырьевые товары ЕТТ ЕАЭС в большинстве случаев предусматривается нулевая или очень низкая ставка импортного тарифа. Это обуславливается стремлением обеспечения национальной промышленности дешёвым сырьём. Этот вывод подкрепляется и преференциальной системой установления тарифных ставок для наименее развитых и развивающихся стран, так как для таких стран характерна значительная доля сырья в экспорте. С учётом относительно более низкой стоимости рабочей силы в странах ЕАЭС это создаёт предпосылки к развитию производства в рамках интеграционного объединения;

5) на товары конечного потребления.

Товары конечного потребления в рамках ЕАЭС облагаются несколько большими пошлинами, нежели сырьё. При этом, такой подход свойственен только для товаров, аналоги которых производятся на территории ЕАЭС. Для товаров, производство которых отсутствует на территориях стран-участников объединения, уровень ставок не превышает среднего.

Кроме того, существуют товары, уровень ставки по которым ориентирован на повышение инвестиций в местное производство. Так, по легковым автомобилям уровень ставки варьируется в зависимости от следующих параметров:

- возраста;
- таможенной стоимости;
- происхождения;
- вида двигателя.

При этом, для новых автомобилей (до 3 лет) ставка комбинированная, причём адвалорная часть составляет 48-54 %, а специальная – от 2,5 до 20 евро за 1 куб. см. объёма.

Для автомобилей с возрастом от 3 до 5 лет ставки специфические и составляют от 1,5 до 3,6 евро за 1 куб. см., а с возрастом свыше 5 лет – от 3 до 5,7 евро за 1 куб. см.

3 октября 2017 г. Минфином РФ был подготовлен документ «Основные направления бюджетной, налоговой и таможенно-тарифной политики на 2018 год и плановый период 2019 и 2020 годов».⁷ Согласно данного документа, Таможенно-тарифная политика Евразийского экономического союза в 2018-2020 годах будет проводиться при вероятных условиях восстановления роста мировой и российской экономики и сохранения санкционной политики в отношении Российской Федерации.

В этих условиях таможенно-тарифная политика должна быть направлена на поддержание рационального соотношения ввоза и вывоза товаров, повышение конкурентоспособности производителей, улучшение товарной структуры внешней торговли, стимулирование инвестиционных процессов в экономике, в том числе привлечение прямых иностранных инвестиций, способствовать сдерживанию роста внутренних цен, обеспечивать фискальную функцию бюджета, сокращать прямые и косвенные издержки операторов внешнеэкономической деятельности.

В практическом плане за единым таможенным тарифом ЕАЭС сохраняется важная регулятивная функция стимулирования экономической активности и создания условий для привлечения прямых иностранных инвестиций. В предстоящий период необходимо продолжить реализацию принципа эскалации тарифа с учетом необходимости обеспечения отраслей экономики сырьем, материалами и инвестиционными товарами по конкурентным ценам.

С учетом сохраняющейся значительной импортозависимости в сегменте средств производства, компонентной базы и потребительской продукции решение указанных задач возможно путем принятия мер по дальнейшей

⁷ Минфин РФ. Основные направления бюджетной, налоговой и таможенно-тарифной политики на 2018 год и плановый период 2019 и 2020 годов [Электр. источник]. – https://www.minfin.ru/ru/document/?id_4=119695#_Тoc494788039. – 10.10.2017.

оптимизации уровня и структуры ввозных таможенных пошлин в отношении товаров инвестиционного спроса (машин, технологического оборудования), компонентов для производимой на территории Российской Федерации продукции, в первую очередь в отношении товаров, аналоги которых не производятся в Российской Федерации или производятся в недостаточном для удовлетворения потребностей рынка количестве.

Вместе с тем, несмотря на единые условия и порядок применения льгот по уплате ввозных таможенных пошлин в рамках ЕАЭС, различные подходы государств-членов ЕАЭС в части предоставления косвенных налогов провоцируют перераспределение товарных потоков, оказывая влияние на таможенно-тарифную политику государства.

Аналогичная ситуация действует и в части изменения сроков уплаты таможенных платежей: существующие различия между условиями изменения сроков уплаты налогов, установленных государствами-членами ЕАЭС оказывают влияние на изменение структуры импорта товаров.

Одним из возможных решений является поэтапная унификация налогообложения ввозимых в государства-члены ЕАЭС товаров и выработка единых условий применения льгот по уплате налогов, а также унификация особенностей и оснований предоставления отсрочек (рассрочек) уплаты налогов в государствах-членах ЕАЭС.

В среднесрочном периоде продолжится работа, связанная с гармонизацией тарифных обязательств Армении и Киргизии с российскими тарифными обязательствами в ВТО, в связи с присоединением указанных стран к ЕАЭС. Одновременно с вступлением в силу ТК ЕАЭС планируется вступление в силу новой редакции Федерального закона «О таможенном регулировании в Российской Федерации», поскольку положения ТК ЕАЭС претерпели существенные изменения и дополнения по сравнению с действующими положениями Таможенного кодекса Таможенного союза.

Работа по корректировке ставок ввозных таможенных пошлин будет продолжена исходя из актуальных задач социально-экономического развития, в

том числе повышения конкурентоспособности отечественной продукции и развития производства и импортозамещения, создания дополнительных стимулов для привлечения инвестиций. Одновременно будет проводиться оценка целесообразности продления ранее введенных на временной основе мер таможенно-тарифного регулирования.

1.3 Правовые основы таможенно-тарифного регулирования импорта в рамках ЕАЭС

В качестве основных документов, регулирующих импорт в РФ в условиях ЕАЭС, выступают:

- Договор о ЕАЭС от 29 мая 2014 г.;
- Протокол о едином таможенно-тарифном регулировании (приложение № 6 к Договору);
- Таможенный кодекс Таможенного союза от 27 ноября 2009 года;
- Решение Межгосударственного Совета ЕврАзЭС (Высшего органа Таможенного союза) от 27 ноября 2009 г. № 18 «О едином таможенно-тарифном регулировании таможенного союза Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации»;
- Решение Совета ЕЭК от 16 июля 2012 г. № 54 «Об утверждении единой Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Таможенного союза и Единого таможенного тарифа Таможенного союза»;
- Решение Комиссии Таможенного союза от 27 ноября 2009 г. № 130 «О едином таможенно-тарифном регулировании Таможенного союза Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации»;

Кроме того, применяются также следующие международные договоры:

- Протокол о единой системе тарифных преференций Таможенного союза от 12 декабря 2008 года;
- Соглашение о единых Правилах определения страны происхождения товаров от 25.01.2008 г.;
- Соглашение о правилах определения происхождения товаров из развивающихся и наименее развитых стран от 12.12.2008 г.;

– Соглашение об определении таможенной стоимости товаров, перемещаемых через таможенную границу Таможенного союза от 25.01.2008 г.;

Страны-участницы ЕАЭС передали полномочия по принятию решений в сфере таможенно-тарифного регулирования на наднациональный уровень – Евразийской экономической комиссии (ЕЭК).

ЕЭК представляет собой постоянно действующий орган ЕАЭС. В качестве основных задач ЕЭК выступают обеспечение условий функционирования и развития ЕАЭС, а также выработка предложений в сфере экономической интеграции. Полномочия ЕЭК распространяются на ряд сфер, в том числе таможенно-тарифное регулирование, таможенное регулирование, зачисление и распределение ввозных таможенных пошлин, установление торговых режимов в отношении третьих стран, а также на ряд иных сфер, перечисленных в пункте 3 Положения о ЕЭК.

Согласно ст. 45 Договора о ЕАЭС, Евразийская экономическая комиссия:

– осуществляет ведение единой Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза (ТН ВЭД ЕАЭС) и ЕТТ ЕАЭС;

– устанавливает ставки ввозных таможенных пошлин, включая сезонные;

– устанавливает случаи и условия предоставления тарифных льгот, а также определяет порядок их применения;

– определяет условия и порядок применения единой системы тарифных преференций Союза, в том числе утверждает перечни стран – пользователей единой системы тарифных преференций Союза, а также перечень товаров, происходящих из этих стран, в отношении которых предоставляются тарифные преференции;

– устанавливает тарифные квоты и распределяет их объем.

Решения ЕЭК в части таможенно-тарифного регулирования принимаются как на уровне Совета ЕЭК, так и на уровне Коллегии ЕЭК. Совет ЕЭК консенсусом принимает решения в данной сфере по вопросам, перечисленным в приложении 1 к Регламенту работы ЕЭК (утв. Решением Высшего Совета от

23 декабря 2014 г. № 98), в том числе:

- установление и изменение ставок ввозных таможенных пошлин в отношении чувствительных товаров;
- установление условий и порядка применения единой системы тарифных преференций;
- утверждение порядка применения тарифных льгот;
- утверждение перечней стран-пользователей единой системы тарифных преференций и перечней преференциальных товаров; утверждение правил определения страны происхождения товаров и некоторые другие.

Решения по вопросам в сфере таможенно-тарифного регулирования, не отнесенным к компетенции Совета ЕЭК, принимаются Коллегией ЕЭК (квалифицированным большинством в две трети голосов).

В случае если члены Совета ЕЭК не достигают консенсуса, вопрос передается на рассмотрение Евразийского межправительственного совета, а в случае необходимости – Высшего Евразийского экономического совета.

Решения данных органов Союза принимаются консенсусом. Каждая их стран-членов ЕАЭС может инициировать рассмотрение Комиссией вопроса в сфере таможенно-тарифного регулирования. Инициативные предложения направляются странами-членами ЕАЭС в ЕЭК через орган, уполномоченный на взаимодействие с данным органом Союза.

Порядок рассмотрения инициативных предложения стран-членов и принятия решение по ним, а также по иным вопросам, входящим в компетенцию Комиссии, установлен вышеупомянутым Регламентом.

Единый таможенный тариф ЕАЭС утверждён Решением Совета ЕЭС от 16.07.2012 г. № 54.

Согласно данного документа, «Единый таможенный тариф Евразийского экономического союза (ЕТТ ЕАЭС) – свод ставок ввозных таможенных пошлин, применяемых к товарам, ввозимым (ввезенным) на таможенную территорию Евразийского экономического союза из третьих стран, систематизированный в соответствии с единой Товарной номенклатурой

внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза.»⁸

Составной частью ЕТТ ЕАЭС является Товарная номенклатура внешнеэкономической деятельности (ТН ВЭД), на основании которой проводится группировка товарных позиций.

Как сказано в Примечании к ЕТТ ЕАЭС, классификация товаров для в ТН ВЭД для юридических целей проводится, из содержания текста товарных позиций, а также имеющихся примечаний к группам и разделам. В том случае, если этими текстами не предусматривается иное, в соответствии с такими положениями, как:

1) любая ссылка в наименовании товарной позиции на какой-либо товар должна рассматриваться и как ссылка на такой товар в незавершённом или некомплектном виде при условии, что, будучи представленным в незавершённом или некомплектном виде, данный товар обладает основным свойством завершённого или комплектного, а также должна рассматриваться как ссылка на завершённый или комплектный товар (либо классифицируемый в данной товарной позиции как или завершённый или комплектный), представленный в разобранном или несобранном виде;

2) любая ссылка в наименовании товарной позиции на какое-либо вещество или материал должна рассматриваться также как ссылка на соединения или смеси этого материала или соединения или вещества с другими веществами или материалами. Любая ссылка на товар из определенного вещества или материала должна рассматриваться и как ссылка на товары, частично или полностью состоящие из этого вещества или материала. Правилom 3 регламентирована классификация товаров, которые состоят и из одного вещества или материала;

3) если в силу Правила 2 (б), либо по любым другим причинам есть возможность отнесения товаров к 2-м или более товарным позициям, классификация данных товаров проводится в следующем порядке:

⁸ Единый таможенный тариф ЕАЭС утверждён Решением Совета ЕЭС от 16.07.2012 г. № 54. [Электр. источник]. – <http://www.eurasiancommission.org/ru/act/trade/catr/ett/Pages/default.aspx>. – 01.11.2017.

а) товарная позиция, в которой находится более конкретное описание классифицируемого товара, выбирается в качестве предпочтительной относительно прочих товарных позиций, имеющих более общее название или описание. В том же случае, если каждая из 2-х и более товарных позиций относится только к части веществ или материалов, которые входят в состав многокомпонентного состава (смеси), либо только в части товаров для продажи в розницу, то такие товарные позиции – равнозначные по отношению к классифицируемому товару, в том числе и если одна из таких позиций описывает товар более точно;

б) многокомпонентные изделия, смеси, которые состоят из разных материалов или сделанные из разных компонентов, а также товары, представленные в розничных наборах, не классифицируемые в соответствии с Правилom 3 (а), классифицируются по той составной части или материалу, которые формируют у данных товаров основное свойство, в том случае, если этот подход применим;

в) товары, которые не могут быть классифицированы по Правилам 3 (а) и 3 (б), классифицируются по товарной позиции, являющейся последней в порядке возрастания кодов среди товарных позиций, в равной степени приемлемых для классификации данных товаров.

4) товары, к которым не применимы данные Правила, должны классифицироваться по той товарной позиции, которая соответствует товарам, имеющим наибольшее сходство с рассматриваемым и классифицируемым товаром;

5) кроме установленных выше правил, должны также применяться и такие Правила, как:

а) футляры и чехлы для музыкальных инструментов, фотоаппаратов, чертёжных принадлежностей, ружей, ожерелий, а также подобная тара, которая имеет специальную форму либо приспособленная для размещения такого изделия либо набора изделий, и пригодная для длительного использования и представленная вместе с изделиями, для которых она предназначена, должны

классифицироваться совместно с упакованными в них изделиями, если такого вида тара поступает обычно вместе с данными изделиями в продажу. В то же время, данное Правило не применимо к таре, которая, образуя с упакованным в нём изделием единое целое, придает этому товару основное свойство;

б) при условии соблюдения положений вышеприведенного Правила 5 (а) тара и упаковочные материалы, которые поставляются вместе с находящимися в них товарами, должны классифицироваться совместно, если они такого вида, который обычно используется для упаковки данных товаров. В это же время, данное положение не является обязательным, в том случае, если тара и такие упаковочные материалы пригодны для повторного использования со всей очевидностью.

б) для юридических целей классификация товаров в субпозициях товарной позиции должна осуществляться в соответствии с наименованиями субпозиций и примечаниями, имеющими отношение к субпозициям, а также положениями вышеупомянутых Правил при условии, что лишь субпозиции на одном уровне являются сравнимыми. Для целей настоящего Правила также могут применяться соответствующие примечания к разделам и группам, если не оговорено иное.

В составе ЕТТ ЕАЭС выделен 21 раздел и 97 групп товаров, классифицированных по основным признакам. Установленные в ЕТТ ставки таможенных пошлин являются обязательными для установления всеми странами-участниками ЕАЭС.

В то же время, как отмечает А.И. Сивенкова и З.Н. Шуклина, «... однако, каждый член Союза имеет право самостоятельно формировать сезонные пошлины и применять их в течение 6 месяцев вместо тарифов, предусмотренных ЕТТ, или устанавливать размеры ввозные пошлины на определенную продукцию. Список товаров утверждается специальной Комиссией на основании подписанного таким государством договора о присоединении к Союзу. В частности, каждая страна оставила за собой право определять размер таможенных пошлин на экспортируемый газ, нефть и

нефтепродукты в третьи страны, которые не используются в торговле между государствами ЕАЭС.»⁹

Как и в других интеграционных объединениях, в ЕТТ ЕАЭС нашли своё отражение преференциальные меры по отношению к товарам, поставляемым из наименее развитых и развивающихся стран. При этом, установлены следующие уровни ставки относительно ставок ЕТТ ЕАЭС:

- для наименее развитых стран – 0 %;
- для развивающихся стран – 75 %.

В текущий список развивающихся входит более 100 стран, среди которых такие крупных, как Турция, Бразилия, Египет и Иран. При этом, список развивающихся стран достаточно динамичен, ввиду постепенного повышения уровня доходов в отдельных странах, а также ввиду наличия обратной динамики для ряда стран.

Перечень наименее развитых стран формируется ООН, и включает в себя около 50 стран, среди которых Эфиопия, Афганистан, Бангладеш, Мьянма, Камбоджа и другие.¹⁰

Статьёй 32 договора о ЕАЭС предусматривается обеспечение единого таможенного регулирования. В связи с этим возможно рассматривать ЕТТ ЕАЭС в качестве одного из инструментов данного регулирования, наряду с действующим Таможенным Кодексом Таможенного Союза (ТК ТС) и разрабатываемым Таможенным Кодексом ЕАЭС (ТК ЕАЭС).

Особенностью действующего ЕТТ ЕАЭС является то, что в нём также отражена специфика присоединения государств-участников к ВТО в тарифах. Наглядным примером здесь является Казахстан, который в процессе вступления в ВТО (завершено в ноябре 2015 года) согласовал таможенные ставки, отличные от применяемых в рамках ЕТТ ЕАЭС, причём на более низких уровнях. Отсутствие нормативной регламентации такой ситуации могло бы привести к тому, что через таможенную границу Казахстана хлынули бы

⁹ Сивенкова А.И. Особенности таможенного оформления в условиях функционирования Евразийского Экономического Союза // Молодой учёный. – 2017. – №6. – С. 298.

¹⁰ Герасютина О. Долго ли продлится кризис// Таможня. –2016. – № 6. – С.66.

потоки товаров, для которых ставка таможенного тарифа ниже, чем у других стран, прежде всего, РФ и Белоруссии.

Однако, проблема, связанная с применением тарифных изъятий для Казахстана из ЕТТ ЕАЭС была решена следующим образом. Высшим Евразийским экономическим советом на своём заседании 16.10.2015 г. были приняты решения и подписан ряд документов, направленных на имплементацию взятых Казахстаном при вступлении в ВТО обязательств:

1) Решение Высшего Евразийского экономического совета от 16 октября 2015 г. № 22;

Данное решение даёт право Совету ЕЭК устанавливать для Казахстана перечень изъятий из ЕТТ ЕАЭС. Им также предусматривается возможность организации соответствующих каналов связи уполномоченных органов по администрированию внешнеэкономической деятельности с целью формирования профилей рисков относительно товаров, имеющих более низкие ставки тарифа;

2) Протокол о внесении дополнений в Договор о Евразийском экономическом союзе;

Данным протоколом Казахстану было предоставлено право применять изъятия в связи с обязательствами в ВТО.

3) Протокол о некоторых вопросах ввоза и обращения товаров на таможенной территории ЕАЭС;

Протоколом установлены обязательства Казахстана принять меры по недопущению вывоза товаров за пределы страны без доплаты пошлин. Также, протоколом была установлена общая схема обращения товаров, подпадающих под изъятия. Также, предусматривается формирование соответствующих каналов информирования таможенных органов, с целью недопущения перепродажи чувствительных товаров, без доплаты таможенной пошлины.¹¹

Необходимо отметить, что формирование данных документов было

¹¹ Гошин В.А. Таможенное сотрудничество стран-членов ЕАЭС: новые горизонты // Торговая политика. – 2015. – №4. – С. 17.

крайне своевременным, так как в дальнейшем подобные подходы стало необходимым применять и в отношении двух новых стран-участников ЕАЭС – Армении и Киргизии.

По итогам проведенного в главе 1 исследования возможно сделать следующие обобщающие выводы:

1) машины представляют собой технические устройства, обеспечивающие выполнение полезной работы, и тем самым, увеличивающие производительную силу людей. Особенностью машин и оборудования как товаров является широкий и постоянно меняющийся ассортимент, значительная стоимость владения, длительный период использования, высокая наукоёмкость;

2) правовое регулирование таможенно-тарифного регулирования импорта в рамках ЕАЭС осуществляется на основании Договора о ЕАЭС, таможенной номенклатуры внешнеэкономической деятельности ЕАЭС и единого таможенного тарифа ЕАЭС. При этом, отдельно регулируются некоторые группы товаров, например, чувствительных, а также поступающих из развивающихся и наименее развитых стран;

3) тарифные методы регулирования в условиях ЕАЭС подразделяются на регулярные (в рамках ЕТТ ЕАЭС) и специальные (вне рамок ЕТТ ЕАЭС). К последним относятся специальные тарифы (постоянные и временные), система льгот и преференций, а также квоты. В качестве основного тренда тарифного регулирования импорта выступает снижение уровня ставок ЕТТ, принцип эффективной тарифной защиты, а также эскалация тарифа. Кроме того, в рамках ЕТТ предусматривается дифференциация ставок в зависимости от наличия производства товаров на территории ЕАЭС, на чувствительные товары, товары роскоши, сырьевые товары, а также товары конечного потребления.

2 АНАЛИЗ ИМПОРТА МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЙ ПРОДУКЦИИ В РОССИЙСКУЮ ФЕДЕРАЦИЮ В УСЛОВИЯХ ЕАЭС

2.1 Анализ импорта товаров в РФ: особенности динамики и структуры

Проведём анализ динамики импорта в РФ, что представлено на следующем рисунке 5.¹²

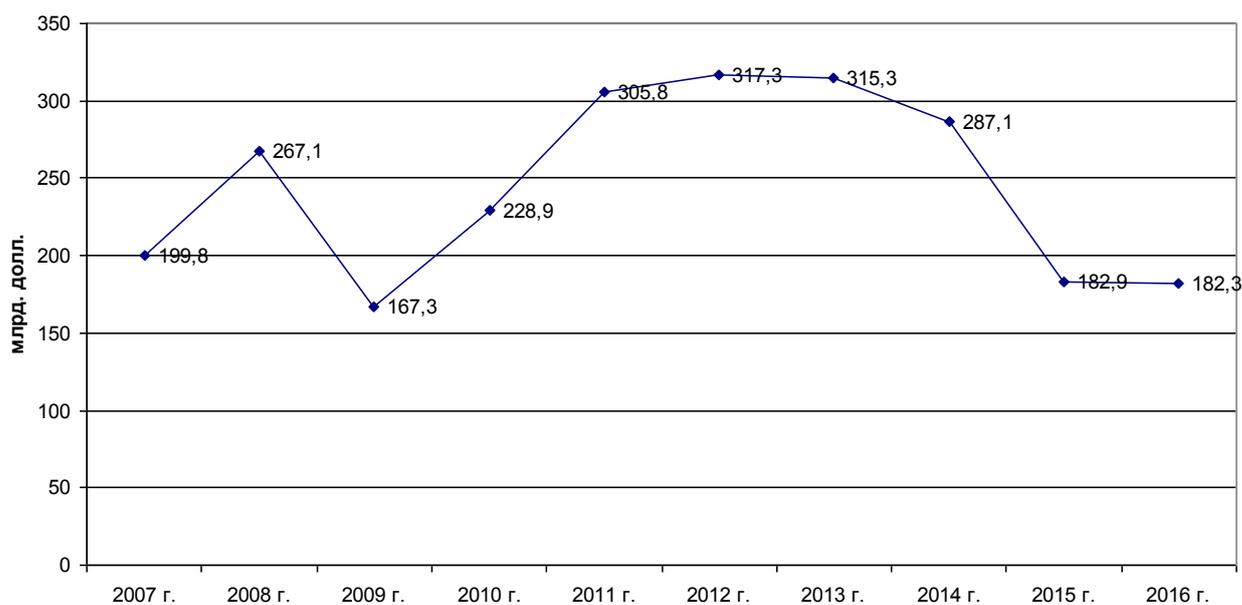


Рисунок 5 – Динамика объемов импорта в РФ товаров в 2007-2016 гг.

Анализ представленных на рисунке данных позволяет сделать вывод о том, что объёмы импорта в нашу страну существенно колеблются. Так, в период до 2009 г. они составляли 200 и более млрд. долл. Однако, по итогам 2009 года, который характеризовался девальвацией рубля в 1,5 раза, произошло существенное снижение (в 1,6 раза) объёмов импорта. В дальнейшем, вплоть до 2012-2013 гг. наблюдается рост объёмов импорта, в результате чего в период 2011-2013 гг. он увеличился до более чем 300 млрд. долл.

Введение против нашей страны санкций в 2014 году привело к тому, что уже по итогам года объёмы импорта снизились до 287,1 млрд. долл. или на 9 %,

¹² Федеральная таможенная служба РФ. Таможенная статистика внешней торговли РФ [Электр. источник]. – URL: <http://stat.customs.ru>. – 01.11.2017.

а в 2015-2016 гг. данный показатель составлял около 180 млрд. долл., снизившись, таким образом, более чем на 40 % относительно досанкционного периода.

Динамика объёмов импорта из стран дальнего зарубежья представлена на рисунке 6.¹³

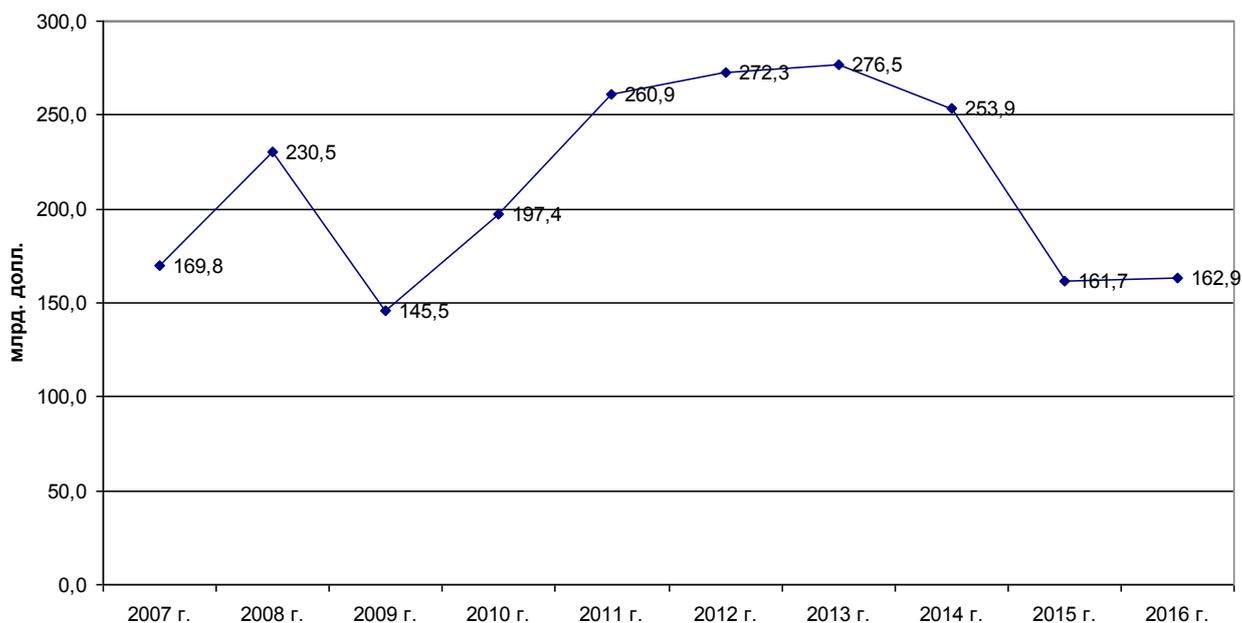


Рисунок 6 – Динамика объёмов импорта в РФ товаров из стран дальнего зарубежья в 2007-2016 гг.

Анализ представленных на рисунке данных позволяет сделать вывод о том, что в целом для импорт из стран дальнего зарубежья характерна та же динамика, что и для импорта в целом по РФ. Основной причиной здесь является то, что на долю данных стран приходится основной объём импорта. Так, в 2011-2014 годах объём таких поставок превышал 250 млрд. долл., что свидетельствует о первостепенной важности данных стран для импорта в нашу страну необходимых товаров. Также, следует указать на тот факт, что анализ импорта из стран дальнего зарубежья позволяет оценить критический его объём, так как данные поставки в целом не могут быть заменены. С учётом данных соображений их объём может быть определён на сегодняшний день в

¹³ Федеральная таможенная служба РФ. Таможенная статистика внешней торговли РФ [Электр. источник]. – URL: <http://stat.customs.ru>. – 01.11.2017.

размере около 160 млрд. долл., что видно по итогам 2015-2016 гг., когда условия эмбарго на поставки в нашу страну значительного перечня товаров были наиболее жёсткими.

Динамика объёмов из стран ближнего зарубежья (за исключением стран ЕАЭС), представлена на рисунке 7.¹⁴

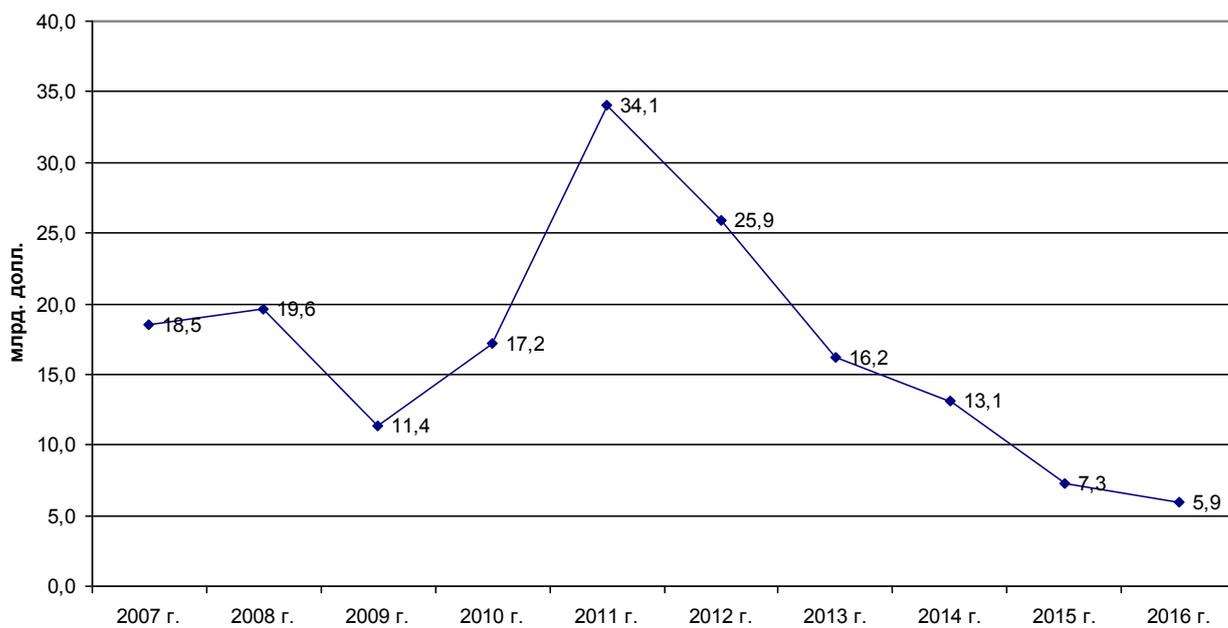


Рисунок 7 – Динамика объёмов импорта из стран ближнего зарубежья в РФ, не входящих в ЕАЭС/Таможенного союза в 2007-2016 гг.

Анализ представленных на рисунке данных свидетельствует о том, что на сегодняшний день наблюдается понижательная динамика данного импорта. Максимальный его объём был зафиксирован в 2011 г, когда он составил 34,1 млрд. долл., после чего фиксируется его быстрое снижение – до 5,9 млрд. долл. по итогам 2016 года или почти в 6 раз. Данный факт свидетельствует о сокращении значимости экономических связей между бывшими странами СССР и росте заинтересованности в торговле с другими странами, не входившими в его состав. Росту объёмов импорта в РФ из стран ближнего зарубежья не способствовал даже значительный объём импорта в период 2011-2013 гг., что говорит об отсутствии у данных стран привлекательных для

¹⁴ Федеральная таможенная служба РФ. Таможенная статистика внешней торговли РФ [Электр. источник]. – URL: <http://stat.customs.ru>. – 01.11.2017.

импорта в РФ товаров. Кроме того, негативным фактором здесь является снижение объёмов внешней торговли с Украиной, бывшей до начала 2010-х годов крупнейшим поставщиком широкого круга товаров на российский потребительский рынок.

Рассмотрим динамику объёмов импорта в РФ товаров из стран, входящих в состав ЕАЭС, а ранее – в состав Таможенного союза, что представлено на следующем рисунке 8.¹⁵

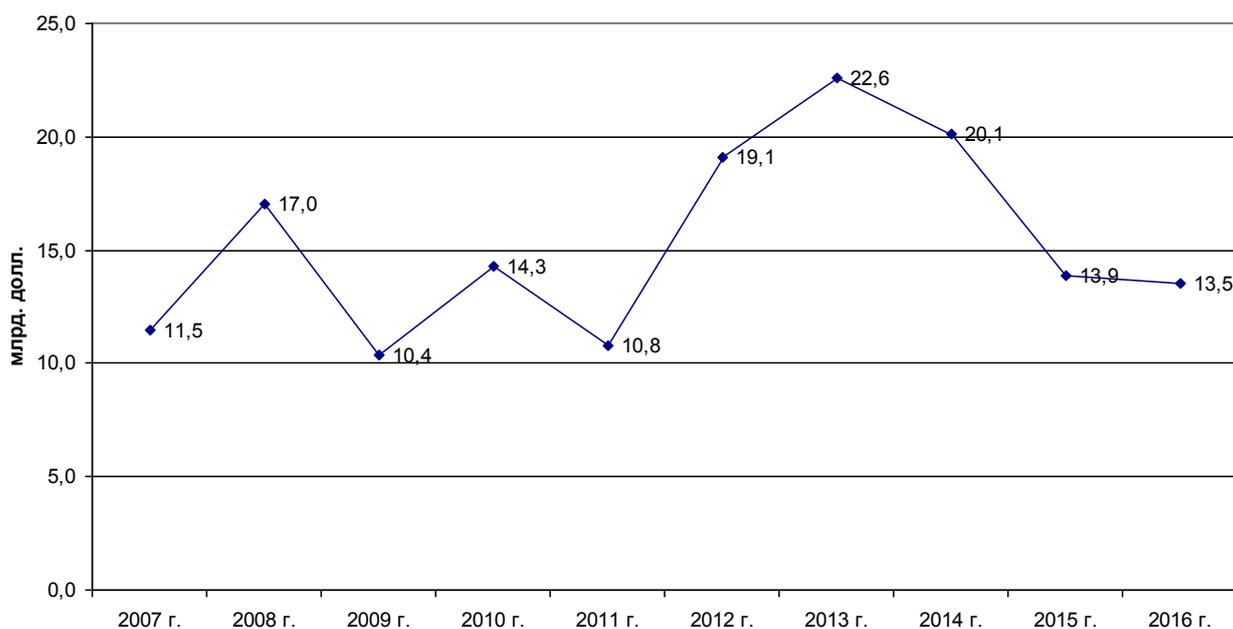


Рисунок 8 – Динамика объёмов импорта в РФ товаров из стран ЕАЭС/Таможенного союза в 2007-2016

Представленные на рисунке данные позволяют сделать вывод о том, что пик внешней торговли со странами ЕАЭС/ТС пришёлся также на 2012-2014 годы, когда объём импорта превышал 20 млрд. долл. Однако, девальвация курса рубля по отношению к доллару в 2014-2015 гг. привела к тому, что объёмы импорта снизились до менее чем 14 млрд. долл., что примерно сопоставимо со снижением объёмов импорта из стран дальнего зарубежья, и свидетельствует о равной значимости поставщиков из этих стран и поставщиков из ЕАЭС.

¹⁵ Федеральная таможенная служба РФ. Таможенная статистика внешней торговли РФ [Электр. источник]. – URL: <http://stat.customs.ru>. – 01.11.2017.

Также, необходимо отметить тот факт, что формирование условий для функционирования Таможенного союза, а далее – ЕАЭС, привело к тому, что рост объёмов импорта в РФ из Белоруссии и Казахстана в 2011-2013 гг. вырос в 2 раза – с 10,8 до 22,6 млрд. долл., что свидетельствует об эффективности данного интеграционного объединения как инструмента стимулирования торговли. Однако, на сегодняшний день возможно сделать вывод о том, что развитие данного объединения фактически затормозилось, прежде всего, за счёт фактического закрытия рынка РФ низким курсом рубля и проводимой политикой импортозамещения.

Структура поставок из стран различных категорий представлена на рисунке 9.

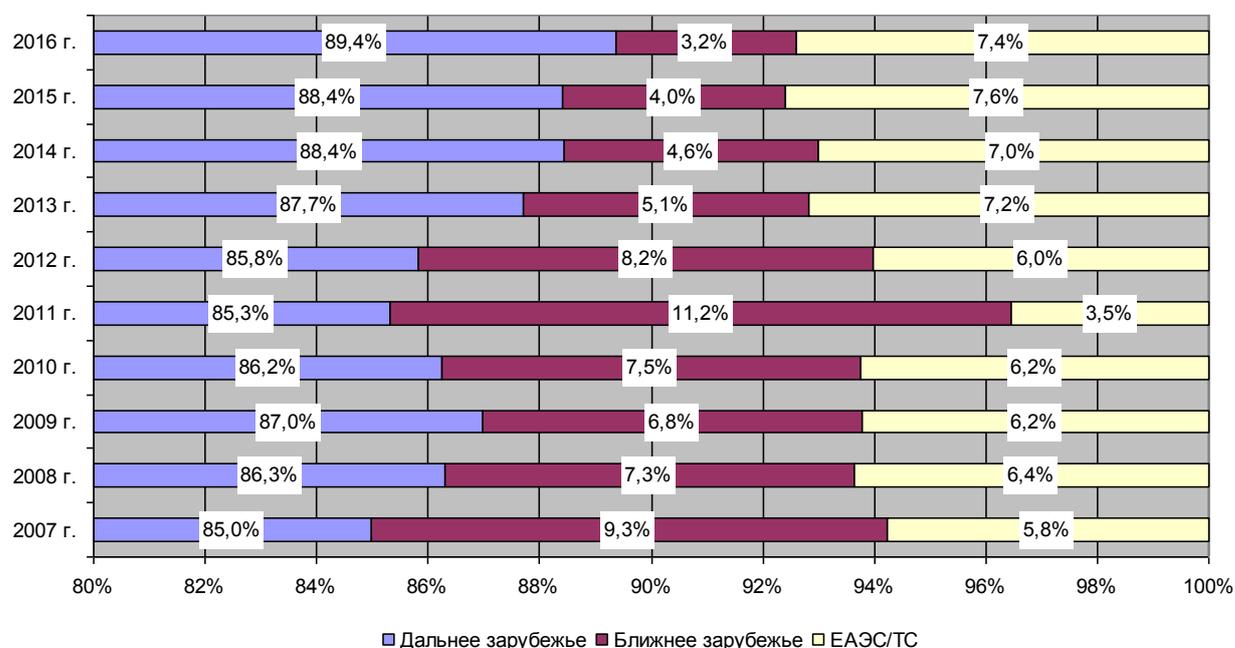


Рисунок 9 – Структура импорта товаров из различных групп стран в РФ в 2007-2016 гг.

Результатом проводимых мероприятий по активизации участия РФ в ЕАЭС как интеграционном объединении, доля стран, входящих в её состав в импорте в нашу страну имеет тенденцию к росту. Если в 2007 году она составляла 5,8 %, то по итогам 2016 года фиксируется её рост до 7,4 % или на 1,6 %. При этом, рост доли был обеспечен, преимущественно, снижением доли

прочих стран ближнего зарубежья, которая сократилась с 9,3 % до 3,2 %. Также, возможно указать на тот факт, что доля стран дальнего зарубежья также увеличилась – с 85 % в 2007 году до 89,4 % или на 4,4 %, что существенно больше, чем рост доли стран, входящих в ЕАЭС, что указывает на необходимость активизации сотрудничества в рамках данного интеграционного объединения.

Рассмотрим основных торговых партнёров РФ по импорту товаров из стран дальнего зарубежья, что представлено на рисунке 10.¹⁶

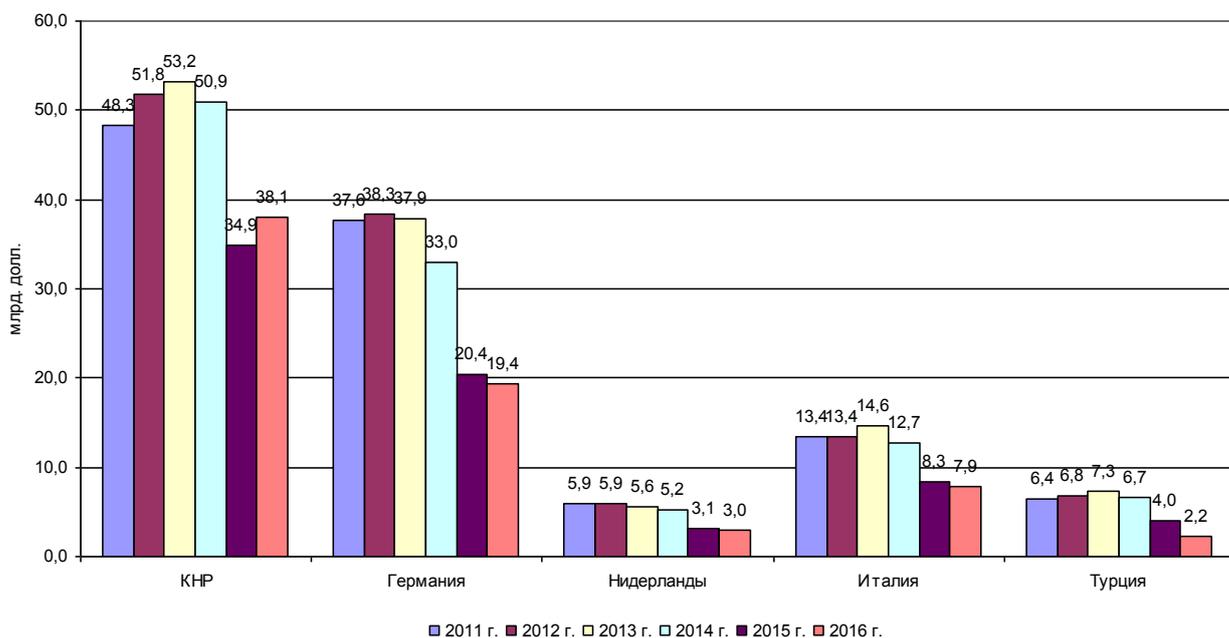


Рисунок 10 – Объёмы импорта из основных стран-торговых партнёров РФ в 2011-2016 гг.

Крупнейшей страной-импортёром в РФ в период 2011-2016 гг. была КНР. Максимальные объёмы импорта превышали 50 млрд. долл. и фиксировались в период 2012-2014 гг., то есть в досанкционные годы. Второй по значимости для импорта страной для РФ является Германия. Однако, если с 2011 по 2014 гг. объёмы её импорта в нашу страну превышали 30 млрд. долл., то в 2015-2016 гг. они составили около 20 млрд. долл. Третьей по значимости страной в поставках в РФ является Италия. Объёмы импорта из неё в досанкционный период

¹⁶ Федеральная таможенная служба РФ. Таможенная статистика внешней торговли РФ [Электр. источник]. – URL: <http://stat.customs.ru>. – 01.11.2017.

варьировали от 12,7 до 14,6 млрд. долл., после введения санкций эти объёмы снизились до 7,9-8,3 млрд. долл.

Также, среди крупнейших стран-импортёров в РФ находятся такие страны, как Нидерланды и Турция. Импорт из Нидерландов в период до 2014 года включительно составлял более 5 млрд. долл., однако, после введения санкций данные объёмы снизились до 3 млрд. долл. Объёмы импорта из Турции также снизились – с 6,7 до 2,2 млрд. долл., однако, в торговле с данной страной значительную роль играет политическая составляющая.

Динамика объёмов импорта из стран ближнего зарубежья представлена на рисунке 11.¹⁷

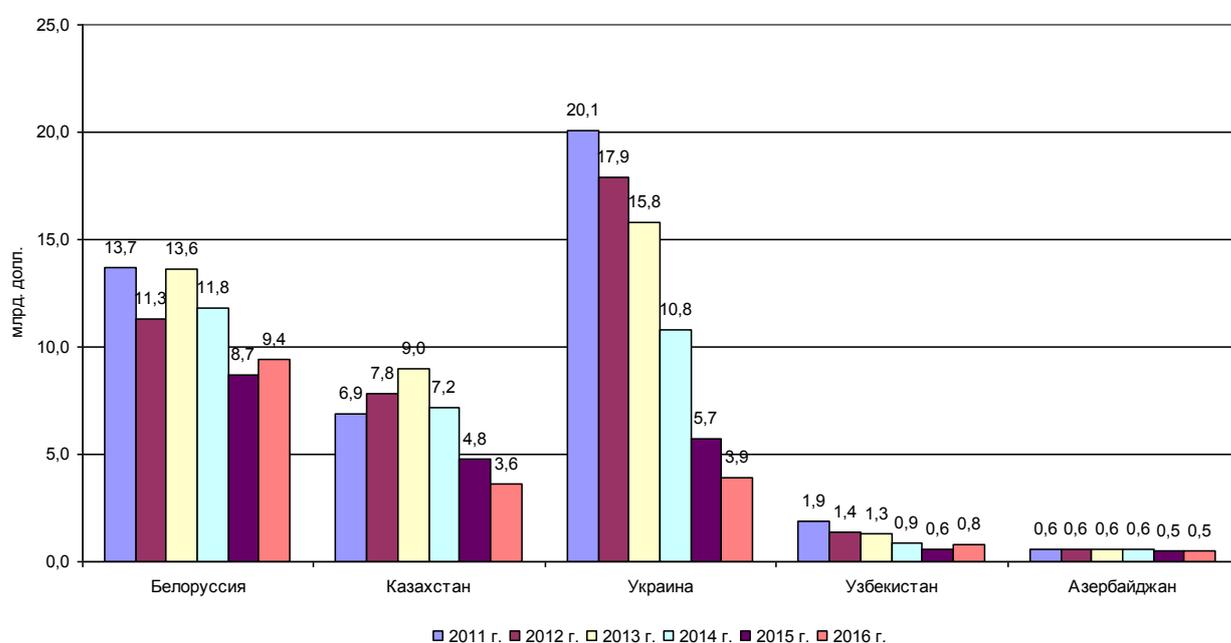


Рисунок 11 – Динамика объёмов импорта из основных стран ближнего зарубежья в РФ в 2011-2016 гг.

Представленные на рисунке данные позволяют сделать вывод о том, что по всем основным торговым партнёрам РФ, поставляющим товары на рынок нашей страны, наблюдается активное снижение объёмов. Наиболее значительное снижение наблюдается по Украине, импорт из которой снизился с более чем 20 млрд. долл. по итогам 2011 года до 3,9 млрд. долл. по итогам 2016

¹⁷ Федеральная таможенная служба РФ. Таможенная статистика внешней торговли РФ [Электр. источник]. – URL: <http://stat.customs.ru>. – 01.11.2017.

года. Значительное снижение также фиксируется и по таким традиционным торговым партнёрам РФ по ЕАЭС, как Белоруссия и Казахстан. Для первой страны в периоде фиксируется снижение с 13,7 до 9,4 млрд. долл., а для второй – с 6,9 до 3,6 млрд. долл. Значительные объёмы импорта в РФ приходятся на такие страны СНГ, как Узбекистан и Азербайджан. При этом, если импорт из Узбекистана снизился с 1,9 до 0,8 млрд. долл. в периоде, то импорт из Азербайджана был достаточно стабильным, составляя 0,5-0,6 млрд. долл. в год.

Проведённое исследование импорта товаров в РФ позволяет сделать следующие выводы:

1) в 2015-2016 гг. наблюдается стабилизация объёмов импорта на минимальных объёмах, составляющих около 160 млрд. долл. в год, что указывает на то, что данный объём покрывает самые насущные потребности страны. При этом, почти 90 % импорта приходится на страны дальнего зарубежья;

2) рост доли стран ЕАЭС в импорте свидетельствует о повышении значимости данного интеграционного объединения в импорте. Однако, общий объём импорта из Белоруссии и Казахстана как крупнейших экономик ЕАЭС невелик, и составляет всего 13-14 млрд. долл.;

3) важнейшими странами, из которых осуществляется импорт в РФ, наряду со странами ЕАЭС, являются КНР и Германия, совокупный объём импорта из которых составляет около 60 млрд. долл.

2.2 Влияние таможенно-тарифного регулирования на импорт машин и оборудования

В качестве основных точек приложения усилий по регулированию импорта машин и оборудования в РФ выступают такие крупные составляющие, как транспортное машиностроение и станкостроение.

Унификация таможенных пошлин в рамках соглашений с ВТО привела к тому, что основная роль в регулировании импорта отводится, преимущественно нетарифным мерам (рисунок 12).

Рассмотрим данные меры:

1) утилизационный сбор;

В соответствии с п. 1 ст. 24-1 Федерального закона от №89-ФЗ от 24.06.1998 г. «Об отходах производства и потребления» за каждое колесное транспортное средство (шасси), каждую самоходную машину, каждый прицеп к ним, ввозимые или произведенные в РФ, уплачивается утилизационный сбор в целях обеспечения экологической безопасности, в том числе для защиты здоровья человека и окружающей среды от вредного воздействия эксплуатации транспортных средств, с учётом их технических характеристик и износа.



Рисунок 12 – Меры регулирования импорта поставок транспортных средств в ЕАЭС

Перечень видов и категорий колесных транспортных средств и шасси с размером утилизационного сбора, утверждён постановлением Правительства от 26 декабря 2013 г. № 1291 (с изм. и доп.) Размер утилизационного сбора на самоходные машины и прицепы к ним утвержден постановлением от 6 февраля 2016 г. № 81. Введение утилизационного сбора позволило элиминировать снижение поступления пошлин в бюджет за счёт снижения их ставок.

Необходимо отметить, что утилизационный сбор также введён и в Белоруссии (Указ Президента Республики Беларусь от 4 февраля 2014 года № 64 «Об утилизационном сборе в отношении транспортных средств»), а также в Казахстане (Приказ Министра энергетики Республики Казахстан от 25 декабря 2015 года № 762 «Об утверждении Методики расчёта платы за организацию сбора, транспортировки, переработки, обезвреживания, использования и (или) утилизации отходов»).

В связи с этим, на территории ЕАЭС существует проблема двойного

взимания утилизационного сбора при взаимных поставках в отношении бывших в употреблении колесных транспортных средств, так как на данные транспортные средства утилизационный сбор ранее взимался при выпуске в свободное обращение на территории Республики Беларусь или Российской Федерации.¹⁸

Так, двойному обложению утилизационным сбором подлежат колесные транспортные средства иностранного производства, в отношении которых был уплачен утилизационный сбор при ввозе в Республику Беларусь или Российскую Федерацию, а также бывшие в употреблении колесные транспортные средства, произведенные в Республике Беларусь или Российской Федерации, выпущенные в обращение на территории ЕАЭС, например, если:

– колесное транспортное средство, выпущенное в обращение белорусским предприятием, не взявшим на себя обязательства по последующему безопасному обращению с отходами, образовавшимися в результате утраты колесными средствами своих потребительских свойств, импортируется из Республики Беларусь в Российскую Федерацию;

– колесное транспортное средство, выпущено в обращение российским предприятием, импортируется из Российской Федерации в Республику Беларусь;

– колесное транспортное средство, выпущенное в обращение иностранным предприятием, импортируется из Республики Беларусь в Российскую Федерацию и из Российской Федерации в Республику Беларусь.

2) промышленная сборка;

В рамках Таможенного союза к критериям понятия «промышленная сборка», в соответствии с решением Комиссии таможенного союза от 27.11.2009 г. № 130 «О едином таможенно-тарифном регулировании таможенного союза Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации», относятся:

¹⁸ ЕЭК. Комплексный анализ состояния и развития автомобилестроения государств-членов ЕАЭС [Электр. источник]. – URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/prom_i_agroprom/dep_prom/SiteAssets/Материалы%20в%20разделе%20Аналитика/Отраслевые%20обзоры/analiz%20avto.pdf. – 01.11.2017.

– наличие производства проектной мощностью при двухсменном режиме работы не менее 25000 шт./год, выполнение операций по сварке, сборке и окраске кузова, осуществление ввоза автокомпонентов, происходящих из государств, не являющихся участниками Таможенного союза, по позициям Единого таможенного тарифа Таможенного союза «для промышленной сборки моторных транспортных средств товарных позиций 8701-8705, их узлов и агрегатов» в объеме не более 70 % от общей стоимости автокомпонентов, используемых для производства, с учётом стоимости кузова, классифицируемого в товарной позиции 8707 ТН ВЭД ТС;

– наличие по состоянию на 1 октября 2009 г. производства моторного транспортного средства, проектной мощностью при двухсменном режиме работы не менее 5000 шт./год, а также заключение в срок до 1 июля 2010 г. соглашения с государством-участником Таможенного союза, на территории которого осуществляется производство, содержащего обязательства по обеспечению соответствия условиям, указанным в подпункте а) настоящего пункта, в срок, не превышающий 84 месяца с даты принятия таких обязательств.

В Российской Федерации в соответствии с совместным приказом Министерства экономического развития и торговли РФ, Министерства промышленности и энергетики РФ и Минфина РФ от 15.04.2005 г. № 73/81/58н под промышленной сборкой понимается система серийного производства на основе технологических процессов, обеспечивающая проектные производственные мощности предприятия не менее 25 тыс. ед. в год при двухсменном режиме работы.

Также данным приказом были определены требования к уровню локализации производства. За первые два года работы с момента заключения соглашения между Минэкономразвития России и автопроизводителем в рамках промсборки предприятие должно довести уровень локализации до 10 %, ещё через полтора года – до 20 %, а спустя 4,5 года после начала производства выпускаемые автомобили должны быть «российскими» на 30 % (включая

затраты на сварку и окраску).¹⁹

В соответствии с совместным приказом Министерства экономического развития и торговли Российской Федерации, Министерства промышленности и энергетики Российской Федерации и Министерства финансов Российской Федерации от 24 декабря 2010 года № 678/1289/184н с 4 февраля 2011 года введены новые условия применения понятия «промышленная сборка» при ввозе на территорию Российской Федерации автокомпонентов и их частей для производства моторных транспортных средств товарных позиций 8701-8705 ТН ВЭД ТС, их узлов и агрегатов российскими юридическими лицами, принявшими на себя дополнительные обязательства (условия промсборки № 2).

К новым условиям относятся следующие дополнительные обязательства:

– создать в течение 4 лет новые производственные мощности для выпуска не менее, чем 300 тысяч автомобилей в год, или модернизировать имеющиеся мощности в течение 3 лет для выпуска не менее, чем 350 тысяч автомобилей в год;

– создать или модернизировать в течение 4 лет научно-исследовательский и опытно-конструкторский центр на территории России;

– организовать штамповочные операции, включая производство штампованных деталей кузова;

– обеспечить среднегодовой уровень локализации производства: за 4-ый год – не менее 30 %, за 5-ый год – не менее 40 %, за 6-ой год – не менее 60 %.

Под новые условия промышленной сборки подпадают автопроизводители, заключившие дополнительные или новые соглашения с Минэкономразвития России до 28 февраля 2011 года. В число таких производителей вошли:

– ООО «ФОЛЬКСВАГЕН Групп Рус», сборка автомобилей Фольксваген и Шкода в Калуге и в Нижнем Новгороде (на автомобильном заводе «ГАЗ»);

– ООО «СОЛЛЕРС» – ЗАО «Форд Мотор Компани» (сборка легковых и

¹⁹ ЕЭК. Комплексный анализ состояния и развития автомобилестроения государств-членов ЕАЭС [Электр. источник]. – URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/prom_i_agroprom/dep_prom/SiteAssets/Материалы%20в%20разделе%20Аналитика/Отраслевые%20обзоры/analiz%20avto.pdf. – 01.11.2017.

коммерческих автомобилей Форд в Ленинградской области и Республике Татарстан);

– ОАО «АВТОВАЗ», ОАО «Автофрамос» (РЕНО), ООО «Ниссан», ООО «Объединенная Автомобильная Группа» (ИЖ-Авто), ОАО «КАМАЗ», ООО «Мерседес-Бенц Тракс Восток» (сборка легковых и грузовых автомобилей в г. Тольятти, г. Ижевске, Ленинградской области и Республике Татарстан);

– ООО «Дженерал Моторз Авто», ЗАО «ДжиЭМ-АВТОВАЗ» (сборка автомобилей Шевроле, Опель в Санкт-Петербурге и Нижнем Новгороде (на автомобильном заводе «ГАЗ»)).

Необходимо отметить, что под новые условия промсборки подпадают не сами автозаводы, а фирмы-изготовители в целом, независимо от того, на каком именно заводе осуществляется сборка автомобилей. Так, если концерн Рено-Ниссан заявит в соглашении с Минэкономразвития России модели автомобилей Renault Logan и Nissan Qashqai, то степень локализации будет рассчитываться по Renault Logan, собранным как на Автофрамосе, так и на мощностях совместного предприятия с АвтоВАЗом в Тольятти, а также Nissan Qashqai, выпущенному как на заводе Ниссан в Санкт-Петербурге, так и на заводе ИжАвто в рамках совместного предприятия с АвтоВАЗом. Какие именно модели автомобилей и на каких заводах должны быть локализованы и, соответственно, в отношении автокомпонентов для каких моделей предоставляется освобождение от уплаты ввозных таможенных пошлин, определяется в соглашении с Минэкономразвития России.

В случае если к установленному законодательством сроку требуемая степень локализации автосборочным предприятием не достигнута, предприятие должно уплачивать ввозную таможенную пошлину за автокомплектующие в полном размере (пункт 4.3 совместного приказа Министерства экономического развития и торговли Российской Федерации, Министерства промышленности и энергетики Российской Федерации и Министерства финансов Российской Федерации от 24 декабря 2010 года № 678/1289/184н).

Так, для формирования на едином экономическом пространстве

выгодного и перспективно развивающегося автомобильного рынка необходима скоординированная промышленная политика в данной сфере. В этих целях на уровне глав государств принято решение Высшего Евразийского экономического совета от 29 мая 2014 г. № 72 «Об условиях применения понятия «промышленная сборка моторных транспортных средств» на территориях государств-членов Таможенного союза и Единого экономического пространства на территориях государств – членов ТС и ЕЭП». Этим документом предусмотрено закрепление в законодательствах стран ТС и ЕЭП согласованных условий применения понятия «промышленная сборка моторных транспортных средств». Во-первых, уровень локализации произведенных в режиме «промышленной сборки» автомобилей на территории одного из государств-членов, необходимый для выпуска в свободное обращение таких автомобилей в регионе ЕАЭС (для Казахстана и России: с 29 мая 2014 года – 30 %, с 1 июля 2018 года – 50 %, для Беларуси – ежегодно согласовываемая квота, а с 1 января 2017 года – в соответствии с условиями, установленными для Казахстана и России). Во-вторых, предельный срок действия (до 31 декабря 2020 года) и заключения соглашений по промышленной сборке, в том числе по отдельным товарным позициям (для 8703 ТН ВЭД ЕАЭС – не заключаются, для 8701,8702, 8704, 8705 ТН ВЭД ЕАЭС – до 29 июля 2014 года). В-третьих, возможность введения санкций за несоблюдение условий применения режима «промышленной сборки».²⁰

При реализации инвестиционных проектов в рамках данного режима производителям моторных транспортных средств и автокомпонентов предоставляются таможенные льготы при выполнении обязательств по созданию современных производств, достижении определенного уровня локализации и добавленной стоимости на территории Беларуси, Казахстане и России. Данные льготы предоставляются в виде нулевой либо пониженной ставки таможенной пошлины на импортные автомобильные компоненты для

²⁰ ЕЭК. Комплексный анализ состояния и развития автомобилестроения государств-членов ЕАЭС [Электр. источник]. – URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/prom_i_agroprom/dep_prom/SiteAssets/Материалы%20в%20разделе%20Аналитика/Отраслевые%20обзоры/analiz%20avto.pdf. – 01.11.2017.

моторных транспортных средства (коды ТН ВЭД ТС 8701-8705), собираемых в режиме «промышленной сборки».

3) участие производителей моторных транспортных средств в качестве резидентов свободных экономических зон или включение их в реестр владельцев свободных складов.

В рамках Таможенного союза данные сферы деятельности регулируются Соглашением по вопросам свободных (специальных, особых) экономических зон на таможенной территории Таможенного союза и таможенной процедуры свободной таможенной зоны от 18 июня 2010 года, а также Соглашением о свободных складах и таможенной процедуре свободного склада от 18 июня 2010 года.

Товары, ввозимые резидентами свободных экономических зон или владельцами свободных складов помещаются под таможенные процедуры «свободная экономическая таможенная зона» и «свободный склад» соответственно, и освобождаются от уплаты ввозных таможенных пошлин.

Преимуществом свободной экономической зоны и свободного склада является то, что действующие в их рамках заводы освобождены от соблюдения требований по локализации производства. Но при этом для придания товарам, помещенных под процедуру свободной экономической зоны или свободного склада, статуса «товар Таможенного союза» и, следовательно, возможности реализации на территории Таможенного союза и Единого экономического пространства такие товары должны отвечать критериям достаточной степени переработки, предусмотренной соглашениями государств – членов ТС и ЕЭП о свободных экономических зонах и свободных складах (изменение классификационного кода на уровне любого их первых четырех знаков и добавленная стоимость произведенной продукции не менее 30 % от конечной стоимости продукции), либо должны быть помещены под таможенную процедуру выпуска для внутреннего потребления с уплатой таможенных платежей.

С 1 января 2017 г. при вывозе товаров, произведенных резидентами в СЭЗ

(ОЭЗ) и свободных складах с использованием иностранных товаров, на остальную часть таможенной территории ЕАЭС таможенные пошлины должны будут уплачиваться исходя из доли иностранных товаров, содержащейся в конечном продукте.

В России из действующих автопроизводств, выпускающих автомобили иностранных марок, резидентом свободной экономической зоны с 2011 г. является компания «Форд Соллерс Елабуга» (ОЭЗ «Алабуга»). Налоговые льготы для участников ОЭЗ «Алабуга», предоставляемые Татарстаном:

- налог на прибыль: 24,0 %, для резидентов ОЭЗ – 20,0 %.
- налог на имущество: 2,2 %, для резидентов ОЭЗ – (на 10 лет) 0 %.
- налог на землю: 1,5 %, для резидентов ОЭЗ – 0 %.

– транспортный налог: ставки в зависимости от мощности транспортного средства, для резидентов ОЭЗ – 0 %.²¹

Особенностью регулирования импорта станков в Таможенном союзе является то, что оно перенесено в плоскость экономики, в результате чего нормативные документы по данному направлению регулирования отсутствуют. При этом ставки ввозных таможенных пошлин по станкам в Таможенном союзе достаточно либеральны, что представлено в следующей таблице (таблица 2).

Как видно из таблицы, ставка ввозной пошлины не превышает 10 %, а зачастую она снижена до нуля. Следствием этого является преимущественное регулирование развития станкостроения на национальном уровне.

Особенностью современного состояния станкостроения в странах Таможенного союза является различный горизонт планирования в данной отрасли:

- в Белоруссии – 10 лет;
- в Казахстане – 3 года;
- в РФ – 5 лет.²²

²¹ ЕЭК. Комплексный анализ состояния и развития автомобилестроения государств-членов ЕАЭС [Электр. источник]. – URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/prom_i_agroprom/dep_prom/SiteAssets/Материалы%20в%20разделе%20Аналитика/Отраслевые%20обзоры/analiz%20avto.pdf. – 01.11.2017.

²² ЕЭК. Аналитическая справка «О результатах анализа национальных программ Беларуси, Казахстана и России в сфере промышленности» – С.9.

Таблица 2 – Ставки ввозных таможенных пошлин на станки согласно ЕТТ ЕАЭС на 01.01.2017 г.

Вид станков	Код ТН ВЭД ТС	Ставка ввозной пошлины, проценты
Станки ткацкие	8446	0
Станки лазерные, ультразвуковые, электронно-лучевые	8456	0
Станки агрегатные для обработки металла	8457	0-8
Станки токарные	8458	0-8
Станки металлорежущие	8459	0-10
Станки обдирочно-шлифовальные, заточные, хонинговальные	8460	0-10
Станки продольно-строгальные, протяжные, зуборезные	8461	0-10
Станки для обработки металлов объемной штамповкой	8462	0-10
Станки для обработки металлов прочие	8463	0
Станки для обработки камня, керамики, бетона	8464	0
Станки для обработки дерева, пробки, пластмасс или аналогичных материалов	8465	0
Части и принадлежности к станкам	8466	0

Очевидно, что больший горизонт планирования в Белоруссии позволяет увеличить эффективность отрасли, снизить негативное влияние конкуренции со стороны импорта, что показано в пункте 2.2. Так, в республике реализуется «Комплексная программа развития станкоинструментальной отрасли в Республике Беларусь». Период действия данной программы – 2011-2020 гг., утверждена Министром промышленности Республики Беларусь. Кроме того, в соответствии с Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 5 декабря 2013 г. № 1042 прибыль организаций, полученная от реализации товаров собственного производства, которые являются инновационными, освобождается от обложения налогом на прибыль. Составной частью перечня являются и станки, что позволяет станкостроительным организациям Белоруссии получать конкурентные преимущества относительно таких же организаций в РФ.

Определенную поддержку станкостроению оказала Подпрограмма «Развитие отечественного станкостроения и инструментальной промышленности на период 2011-2016 годы» ФЦП «Национальная технологическая база». Программа позволила не только выжить

станкостроительным предприятиям, удалось разработать и изготовить опытные образцы около 40 видов оборудования. Второй этап программы – с 2014-го по 2016 год – предусматривает как разработку НИОКР, так и ряд инвестиционных проектов, предназначенных для технического перевооружения отдельных предприятий.

По мнению промышленников, занятых станкостроением, необходимо значительно увеличить финансовую поддержку станкостроения и предоставить ему льготы по различным направлениям (субсидии на погашение процентов по кредитам, снижение или обнуление некоторых налогов). Значительную поддержку отрасли может оказать постановление правительства РФ от 24 декабря 2013 года № 1224 об ограничениях на допуск иностранных товаров к закупкам для нужд обороны страны и безопасности государства. Необходимо только отрегулировать контроль за его исполнением, так как дисциплина его выполнения предприятиями достаточно низкая.

На сегодняшний день в РФ Минпромторгом разработан Проект «Стратегии развития станкоинструментальной промышленности до 2030 года».

²³ Данным документом указываются на следующие меры, регулирующие допуск иностранных станков на российский рынок:

1) Постановление Правительства Российской Федерации от 14.01.2017 г. № 9 «Об установлении запрета на допуск товаров, происходящих из иностранных государств, работ (услуг), выполняемых (оказываемых) иностранными лицами, для целей осуществления закупок товаров, работ (услуг) для нужд обороны страны и безопасности государства»;

2) Постановление Правительства Российской Федерации от 17.07.2015 г. № 719 «О критериях отнесения промышленной продукции к промышленной продукции, не имеющей аналогов, произведенных в Российской Федерации»;

3) прочие нерегуляторные меры государственной поддержки: совершенствование договорно-правовой базы, установление доли закупаемого

²³ Минпромторг РФ. Стратегия развития станкоинструментальной промышленности до 2030 года [Электр. источник]. – URL: <http://minpromtorg.gov.ru/common/upload/docs/strategy/project.pdf>. – 01.11.2017.

отечественного оборудования, оптимизация программ техперевооружения, ежедневная работа с отраслевыми организациями и холдингами.

В качестве одного из наиболее важных мероприятий в рамках данной стратегии выступает формирование партнёрских отношений с фирмами-станкостроителями, которые бы позволяли локализовать производство станков в РФ.

В России в 2014 году был создан системный интегратор российского станкостроения – холдинг «Станкопром». Консолидация ведущих российских станкостроительных предприятий в перспективе упростит проведение единой технологической политики на предприятиях, будет способствовать развитию отрасли в целом. Стратегической задачей холдинга «Станкопром» является долгосрочное обеспечение технологической независимости и конкурентоспособности российского машиностроения за счёт создания конкурентоспособных отечественных средств машиностроительного производства. Холдингом ставится цель к 2020 году достичь доли отечественных металлорежущих станков в 70 % (при пессимистичном сценарии их доля составит 13 %), при этом холдинг может стать единственным поставщиком станков для оборонных предприятий.

В апреле 2014 года холдингом было заключено соглашение о сотрудничестве с немецкой компанией Siemens, предполагающее совместную разработку сложных высокоточных станков и реализацию проектов технического перевооружения отечественных предприятий.

Ещё в апреле 2013 года между станкостроителями Белоруссии, России и Казахстана была достигнута договорённость о необходимости координации усилий в развитии отрасли. В конце того же года пресса стала писать о ведущихся в рамках ЕАЭС переговорах о создании холдинга предприятий станкостроительной отрасли. Предполагалось, что к марту 2014 года членами Таможенного союза будут подготовлены предложения по созданию данного холдинга, однако с тех пор никаких новостей о создании данной структуры нет.

Пока же углубление кооперации между станкостроительными

предприятиями республик достигается путём заключения соглашений об объединении усилий. На площадке очередного Промышленного конгресса юга России, прошедшего 11 сентября 2014 г. в Ростове-на-Дону, состоялось первое заседание экспертной группы по развитию станкостроения на территории ЕАЭС при Консультативном комитете по промышленности Евразийской экономической комиссии. 22 сентября 2014 стало известно о начале работ по созданию в рамках Евразийского экономического союза инжинирингового центра по станкостроению. Планируется, что Центр будет обеспечивать подготовку, производство, реализацию и обслуживание комплексных технологических решений, а также предоставлять промышленным предприятиям ТС и ЕЭП иные инженерно-консультационные услуги. Таким образом, руководство России, Беларуси и Казахстана де-факто уже начало координировать промышленную политику в сфере машиностроения. Однако, относительно небольшие размеры имеющихся внутринациональных объединений позволят лишь удержать завоёванные позиции, а дальнейшее развитие требует как минимум объединения усилий имеющихся квазигосударственных холдингов РФ, Белоруссии и Казахстана.

6 февраля 2015 г. Евразийским межправительственным советом принято распоряжение № 5 «О разработке концепции создания Евразийского инжинирингового центра по станкостроению», что дало старт интеграционным процессам в станкостроении ЕАЭС.

Классификация машин и оборудования, применяемая для целей таможенного оформления, даётся Таможенной номенклатурой ВЭД ЕАЭС. В ней машинам и оборудованию отведены разделы XVI-XIX номенклатуры. Динамика уровня таможенных пошлин на импорт данного оборудования представлена в таблице 3.

Анализ представленных в таблице данных позволяет сделать вывод о том, что по энергетическому оборудованию, которое входит в группу 84 «Реакторы ядерные, котлы, оборудование» наблюдается некоторое снижение уровня импортного тарифа. При этом, по отдельным категориям товаров, например, по

ядерным реакторам, наблюдается стабильность импортной ставки, составляющей 15 %, и, фактически предотвращающей попадание в РФ подобного оборудования из других стран.

Таблица 3 – Динамика ставок ЕТТ по разделам XVI-XIX номенклатуры

Группа	Уровень ставки, %						
	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.
84 Реакторы ядерные, котлы, оборудование	0	0	0	0	0	0	0
	5	5	4	3	3	3	3
	10	10	8	7,5	7,5	7	7
	15	15	13	12,5	10	10	10
			15	15	15	15	15
85 Электрические машины и оборудование	0	0	0	0	0	0	0
	5	5	5	5	5	5	5
	10	10	8	7,5	7,5	7,0	7,0
	15	15	13	12,5	12,5	10	10
86 Ж/д средства	5	0	0	0	0	0	0
	10	5	5	5	5	5	5
		10	8	8	8	8	8
87 Средства наземного транспорта	5	5	5	0	0	0	0
	10	10	8	7,7	7,5	5	5
	15	15	13	11,7	11,7	10	10
88 Летательные и космические аппараты	5	0	0	0	0	0	0
	20	5	5	5	5	5	5
		20	18	16	16	16	16
89 Суда, лодки, плавучие конструкции	5	5	5	5	5	5	5
	10	10	8	16,7	12	10	10
	20	20	18		15	15	15
90 Инструменты и аппараты оптические	5	5	5	5	5	0	0
	10	10	10	10	7,5	5	5
	15	15	13	13	10	10	10
91 Часы	10	10	10	10	7	7	7
	15	15	18	11,3	10	10	10
	20	20		14,7	14,4	12	12
92 Инструменты музыкальные	5	5	5	5	5	5	5
	15	15		11,7	10	10	10
				15	15	12	12
93 Оружие и боеприпасы	20	20	19	18	17	16	16

Источник: сайты Таможенного союза, ЕЭК

По группе товаров 85 «Электрические машины и оборудование» уровень импортных ставок также снижался. Если в начале периода максимальная ставка составляла 15 %, то в 2017 году уровень максимальной ставки зафиксирован в 10 %.

По железнодорожным средствам (группа 86) фиксируется небольшое

снижение ставки. Если в 2011-2012 годах максимальная ставка составляла 10 %, а с 2013 года фиксируется её снижение до 8 %. Учитывая тот факт, что стандартный уровень ставок, на который ориентируется ВТО, не превышает 5 %, возможно говорить о том, что по группам 84-86 уровень ставки играет защитную роль для экономики ЕАЭС и РФ в частности, прежде всего, по причине наличия подобных производств. По средствам наземного транспорта наблюдается существенное снижение ставок. Так, если в 2010 году вилка данных ставок составляла 5-15 %, то в 2017 году – уже только 0-10 %. При этом, ставка таможенных пошлин снизилась до нуля. Схожая динамика наблюдается и по группе 90 «Инструменты и аппараты оптические».

По летательным и космическим аппаратам уровень ставки также значительный. При этом, если в 2010 году он составлял 20 %, то к концу периода – уже 16 %, причём данная ставка не снижается. В то же время, ставка пошлины в размере 5 % снизилась до нуля.

Ставки таможенных пошлин по группе 89 по судам, лодкам и плавучим конструкциям также снизились. При этом, максимальная ставка таможенной пошлины снизилась с 20 % до 15 %, а все остальные ставки остались на прежнем уровне. Динамика ставки по группе 91 «Часы» также понижательная. При этом, если максимальный уровень ставки, составлявший на начало периода 20 %, то в конце она снизилась до 12 %, ставка 10 % снизилась до 7 %, а по ставке 15 % – до 10 %. По группе 92 «Инструменты музыкальные» в 2010 году применялись ставки 5 и 15 %, после чего в 2012 году была использована унифицированная ставка 5 %. Однако, в 2013 году вновь были использованы 3 уровня ставки таможенных пошлин, которые по итогам 2017 года составили 5 %, 10 % и 12 %. По группе товаров 93 «Оружие и боеприпасы» уровень таможенных пошлин максимальный и снижается слабо. Если в 2010 году он составлял 20 %, то по итогам 2017 года данный уровень ставки составил 16 %. При этом, снижение уровня ставки достаточно слабое.

В целом, можно сделать вывод о том, что хотя и наблюдается снижение уровня ставки таможенных пошлин, хотя и с различными темпами снижения, в

зависимости от вида товара.

Динамика объёмов импорта машин и оборудования представлена в таблице 4.

Таблица 4 – Динамика объёмов импорта машин и оборудования в РФ в 2010-2016 гг.

Группа товаров	Сумма, млн. долл.						
	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.
84 Реакторы ядерные, котлы, оборудование	37030,3	53422,6	57809,7	57043,8	52166,8	34188,7	35385,4
85 Электрические машины и оборудование	25800,1	31924,4	35612,7	52166,8	33754,9	21088,1	21525,3
86 Ж/д средства	2141,8	3637,6	3416,2	3039,5	1733,0	420,0	395,0
87 Средства наземного транспорта	22678,9	41685,6	44711,3	40238,1	31658,6	15475,2	15757,8
88 Летательные и космические аппараты	3785,5	5993,4	4833,7	5876,3	7641,3	3466,0	5415,5
89 Суда, лодки, плавучие конструкции	1050,8	3636,2	1413,3	2150,0	1693,9	2160,4	2413,4
90 Инструменты и аппараты оптические	5995,3	7768,0	10520,7	8952,9	7931,6	5110,4	5166,1
91 Часы	235,7	324,1	352,0	362,1	382,0	318,1	264,9
92 Инструменты музыкальные	78,6	94,1	103,8	111,6	101,0	52,4	48,7
93 Оружие и боеприпасы	151,8	225,1	178,2	295,2	300,5	186,1	46,1
Итого	98948,8	148711,1	158951,6	170236,3	137363,6	82465,4	86418,2

Источник: ТСВТ ФТС РФ, 2010-2016 гг.

Анализ представленных в таблице данных позволяет сделать вывод о том, что по группам 84, 85, 87, 90, 92 наблюдается волнообразное увеличение объёмов импорта. Так, в период до 2013 года включительно фиксируется рост объёмов, 2014 год характеризуется либо небольшим снижением, либо стабилизацией объёмов, после чего, в 2015-2016 гг. объёмы данного импорта снижаются до уровня 2010 года. По товарной группе 86 «Железнодорожные средства» также наблюдается волнообразная динамика изменения объёмов импорта, однако, если для предыдущих групп снижение было до уровня начала периода (2010 г.), то для данной группе оно существенно более значительное, и многократно меньше, чем в 2010 году. Так, по итогам 2015 года импорт железнодорожных средств составил 420 млн. долл., а в 2016 году – 395 млн.

долл. Схожая динамика наблюдается и по оружию и боеприпасам. По летательным аппаратам группы 88 снижение, напротив, существенно меньше, причём объёмы импорта в 2016 году сопоставимы с максимальными объёмами, что позволяет сделать вывод о критической зависимости российской экономики от авиационных товаров. По группе 89, в которой представлены суда, наблюдается сложная динамика импорта, причём в 2015-2016 гг. объёмы импорта оказались большими, нежели чем в успешные 2013-2014 гг., составив более 2 млрд. долл., что также говорит о значительной российской зависимости от импорта судов. По группе 91, в которой представлены часы, объёмы импорта достаточно стабильны, и составляют около 0,3 млрд. долл. В целом по совокупности товаров также наблюдается волнообразное изменение объёмов импорта. При этом, максимальные объёмы, фиксируемые в 2012-2013 гг. составили 159-170 млрд. долл., а в 2015-2016 гг. было импортировано существенно меньше – 82-86 млрд. долл.

Структура импорта машин и оборудования представлена в таблице 5.

Таблица 5 – Структура импорта машин и оборудования в РФ в 2010-2016 гг.

Группа товаров	Доля, проценты						
	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.
84 Реакторы ядерные, котлы, оборудование	37,4	35,9	36,4	33,5	38,0	41,5	40,9
85 Электрические машины и оборудование	26,1	21,5	22,4	30,6	24,6	25,6	24,9
86 Ж/д средства	2,2	2,4	2,1	1,8	1,3	0,5	0,5
87 Средства наземного транспорта	22,9	28,0	28,1	23,6	23,0	18,8	18,2
88 Летательные и космические аппараты	3,8	4,0	3,0	3,5	5,6	4,2	6,3
89 Суда, лодки, плавучие конструкции	1,1	2,4	0,9	1,3	1,2	2,6	2,8
90 Инструменты и аппараты оптические	6,1	5,2	6,6	5,3	5,8	6,2	6,0
91 Часы	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,4	0,3
92 Инструменты музыкальные	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
93 Оружие и боеприпасы	0,2	0,2	0,1	0,2	0,2	0,2	0,1
Итого	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Источник: ТСВТ ФТС РФ, 2010-2016 гг.

Анализ представленных в таблице данных позволяет сделать вывод о том, что наиболее значительной долей в структуре импорта машин и оборудования обладает группа 84, в которую входит, преимущественно, тепловое оборудование. При этом, её доля имеет тенденцию к увеличению. Если в 2010 году она составляла 37,4 %, то по итогам 2016 года фиксируется её увеличение до 40,9 %. При этом, в 2015 году данная доля была ещё больше, составляя 41,5 %. Второй по значимости статьёй импорта машин и оборудования является группа 85, в которой представлены электрические машины и оборудование. Доля данной группы была достаточно стабильной, хотя и несколько снизилась – с 26,1 % до 24,9 %.

Третьей по значимости была доля средств наземного транспорта по группе 87. Если в 2010 году их доля составляла 22,9 % и в целом за период 2010-2014 гг. она существенно превышала 20 %, то по итогам 2015-2016 гг. данная доля существенно снизилась, составив 18,2-18,8 %. Также, существенно снизилась и доля железнодорожных средств, которые на начало периода составляли 2,2 % в импорте, а в 2015-2016 гг. уже только 0,5 %, плавно снижаясь в доле от года к году.

По летательным и космическим аппаратам наблюдается увеличение доли. Если в 2010 году она составляла 3,8 %, то на конец периода – уже 6,3 %, что говорит о том, что данные машины и оборудование к ним критически важны для нашей страны, а их импорт не может быть приостановлен. По судам, лодкам и подобным товарам, учитываем в группе 89, также наблюдается рост доли в периоде – с 1,1 % в начале до 2,8 % – в конце периода. При этом, увеличение особенно заметно с 2014 г. по 2016 г., что позволяет сделать вывод о том, что по данным товарам ситуация аналогична группе 88.

По оптическим инструментам и аппаратам, собранным в группу 90, наблюдается достаточная стабильность доли – от 6,1 % в начале до 6 % – в конце периода. Доли прочих групп невелики, и не превышают 0,4 % в периоде. При этом, по группе 91 «Часы» наблюдается некоторое увеличение доли с 0,2 % до 0,3 %, по группе 92 доля стабильна в размере 0,1 %, а по группе 93 доля

импорта снизилась с 0,2 % до 0,1 %.

Проведём анализ динамики объёмов поставок машин и оборудования из по странам, не входящим в ЕАЭС/ТС, что представлено в таблице 6.

Таблица 6 – Динамика поставок машин и оборудования из стран дальнего зарубежья в РФ в 2010-2016 гг.

Страна	Сумма, млн. долл.						
	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.
КНР	19457,8	24835,3	27447,6	27878,2	26943,4	19204,9	22447,5
Германия	14113,1	22372,3	23308,5	22316,0	18756,5	11328,6	10367,0
Япония	8617,0	12669,4	13421,4	11298,3	9095,6	5313,5	5351,9
США	5374,3	7225,0	8396,4	9046,8	8250,4	5061,3	4744,8
Италия	4443,6	6572,0	6538,5	6881,6	6175,7	4097,6	3342,0
Корея	5340,8	8958,1	8100,1	7297,5	6264,8	2813,8	3401,7
Великобритания	2321,4	4405,3	5363,0	5100,4	5061,8	1880,8	1614,6
Франция	2789,6	3773,9	4691,1	4086,2	3385,0	1931,5	2257,8
Чехия	1840,4	3133,3	3925,9	3865,5	3535,4	1888,0	1798,6
Прочие	30307,4	47981,6	48928,5	66708,4	45180,9	26328,1	27959,9
Итого	98948,8	148711,1	158951,6	170236,3	137363,6	82465,4	86418,2

Источник: ТСВТ ФТС РФ, 2010-2016 гг.

Анализ представленных в таблице данных позволяет сделать вывод о том, что крупнейшей страной-поставщиком машин и оборудования в РФ является КНР. Так, уже в 2010 году объёмы поставок из этой страны превосходили поставки из таких развитых стран, как Германия, Япония и США. Тенденцией поставок из КНР является то, что отрыв от ближайших стран-поставщиков увеличивается. Так, если в 2010 году он составлял менее 1,4 раза, то в 2016 году фиксируется более чем двукратное превышение над объёмами поставок из Германии, которая занимает второе место – 22,4 млрд. долл. против 10,4 млрд. долл. При этом, КНР является единственной из крупнейших стран-поставщиков в РФ машин и оборудования, у которой в 2016 году по сравнению с 2010 годом произошло увеличение объёмов поставок в денежном выражении. При этом, КНР одна из немногих стран, которые в 2016 году смогли нарастить поставки товаров в РФ.

Второй по значимости страной-поставщиком машин и оборудования в РФ является Германия. В период 2011-2013 гг. ею поставлялось данного товара

более чем на 20 млрд. долл. ежегодно. Однако, в 2015 году фиксируется существенное снижение объёмов импорта до 11,3 млрд. долл., а в 2016 году – до 10,4 млрд. долл., снижение по сравнению с 2010 годом составило почти 1,4 раза.

Третьей по значимости страной по поставкам машин и оборудования в РФ является Япония. При этом, для данной страны характерен значительный отрыв относительно двух крупнейших поставщиков – КНР и Германии. Наиболее успешным в части поставок на российский рынок у предприятий из Японии был период 2011-2013 гг., когда объёмы импорта в РФ превышали 10 млрд. долл., показав максимум в 2012 году в размере 12,7 млрд. долл. Следует отметить, что введение против РФ санкций в конце 2014 г. и начале 2015 г. привело к тому, что поставки из Японии уменьшились в размере в 1,6 раза, составив по итогам 2015-2016 гг. 5,3-5,4 млрд. долл.

Среди других крупнейших поставщиков машин и оборудования в РФ выступают такие индустриально развитые страны, как США с объёмами экспорта в размере 4,7-9,0 млрд. долл., Италия (3,3-6,9 млрд. долл.), Корея (2,8-9,0 млрд. долл.), Великобритания (1,6-5,4 млрд. долл.), Франция (1,9-4,7 млрд. долл.), Чехия (1,8-3,9 млрд. долл.). Объём поставок из прочих стран составил в периоде от 26,3 до 66,7 млрд. долл., причём максимальный объём таких поставок пришёлся на 2013 год, то есть на предсанкционный период.

Структура поставок машин и оборудования по крупнейшим странам-поставщикам в РФ представлена в таблице 7.

Представленные в таблице данные позволяют сделать вывод о том, что КНР как основной поставщик машин и оборудования в РФ наращивает свою долю. Если в 2010 году она составляла 19,7 %, то по итогам 2016 года фиксируется её рост до 26 %. При этом, в досанкционный период данный показатель составлял около 17 %. В 2014 году фиксируется его рост до 19,6 %, а в 2015 году – до 23,3 %. Это позволяет сделать вывод о том, что происходит замещение машин и оборудования на российском рынке на китайское.

В это же время наблюдается сокращение доли Германии в импорте с 14,3

% до 12 %, Японии – с 8,7 % до 6,2 %. Также, сократили свою долю такие страны, как Италия – с 4,5 % до 3,9 %, Корея – с 5,4 % до 3,9 %, Великобритания – с 2,3 % до 1,9 %, Франция – с 2,8 % до 2,6 %. В это же время несколько нарастили свои доли такие страны, как США (с 5,4 % до 5,5 %) и Чехия (с 1,9 % до 2,1 %).

Таблица 7 – Структура поставок машин и оборудования из стран дальнего зарубежья в РФ в 2010-2016 гг.

Страна	Доля, проценты						
	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.
КНР	19,7	16,7	17,3	16,4	19,6	23,3	26,0
Германия	14,3	15,0	14,7	13,1	13,7	13,7	12,0
Япония	8,7	8,5	8,4	6,6	6,6	6,4	6,2
США	5,4	4,9	5,3	5,3	6,0	6,1	5,5
Италия	4,5	4,4	4,1	4,0	4,5	5,0	3,9
Корея	5,4	6,0	5,1	4,3	4,6	3,4	3,9
Великобритания	2,3	3,0	3,4	3,0	3,7	2,3	1,9
Франция	2,8	2,5	3,0	2,4	2,5	2,3	2,6
Чехия	1,9	2,1	2,5	2,3	2,6	2,3	2,1
Прочие	30,6	32,3	30,8	39,2	32,9	31,9	32,4
Итого	95,6	95,4	94,4	96,6	96,6	96,8	96,4

Источник: расчёты автора

Доля прочих стран увеличилась с 30,6 % до 32,4 %, что свидетельствует о повышении уровня диверсификации поставок, который проявился в период введения против РФ санкций. В совокупности, доля поставок из-за пределов ЕАЭС в периоде несколько увеличилась. Если в 2010 году она составляла 95,6 %, то в 2016 году – уже 96,4 %, что свидетельствует о недостаточно активной деятельности данного интеграционного объединения при поставках в РФ. Одним из объяснений может служить высокий уровень курса доллара к рублю, что делает нерентабельным импорт в РФ товаров с высокой добавленной стоимостью, нежели их местное производство.

Динамика объёмов поставок машин и оборудования из стран ЕАЭС представлена в таблице 8.

Анализ представленных в таблице данных позволяет сделать вывод о том, что для поставок машин и оборудования из стран ЕАЭС и ранее Таможенного

союза характерны те же тенденции, что и для поставок в целом. Так, если в период 2010-2012 гг. наблюдался рост импорта с 4,3 до 8,8 млрд. долл., то в дальнейшем наблюдается снижение объёмов импорта, следствием чего стало минимального значение показателя по итогам 2015 года, составившее 2,6 млрд. долл. В 2016 году, ввиду адаптации ЕАЭС в целом к условиям курса рубля, произошло увеличение объёмов импорта до 3,1 млрд. долл.

Таблица 8 – Динамика объёмов поставок машин и оборудования из стран ЕАЭС/ТС в 2010-2016 гг.

Страна	Сумма, млн. долл.						
	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.
Армения	–	–	–	–	10,0	21,9	56,3
Белоруссия	4210,6	6134,8	5719,2	4972,3	3250,7	2237,3	2727,5
Казахстан	132,8	650,1	3111,4	785,1	1437,4	333,5	301,1
Киргизия	–	–	–	–	16,0	24,6	47,5
Итого	4343,4	6784,9	8830,6	5757,4	4714,1	2617,3	3132,4

Источник: ТСВТ ФТС РФ, 2010-2016 гг.

Необходимо отметить, что Белоруссия и Казахстан являются традиционными поставщиками машин и оборудования в РФ. Тем не менее, наибольшую пользу вступление в ЕАЭС принесло для Армении и Киргизии в части поставок данных товаров. Так, по Армении импорт увеличился с 10 до 56 млн. долл. или более чем в 5,5 раз, а по Киргизии – с 16 до 47,5 млн. долл. или более чем в 3 раза.

Структура поставок машин и оборудования в РФ из стран ЕАЭС/ТС в 2010-2016 гг. представлена в таблице 9.

В общем объёме поставок машин и оборудования из стран ЕАЭС их доля заметно снизилась. Если в 2010 году она составляла 4,39 %, то в 2016 году – уже только 3,62 % или на 0,77 % меньше. При этом, доля Белоруссии как страны-поставщика снизилась с 4,26 % до 3,16 % или на 1,10 %, а доли всех других стран – увеличились. Так, доля Казахстана увеличилась с 0,13 % до 0,35 %, Армении – до 0,07 %, Киргизии – до 0,05 %.

В структуре поставок из стран ЕАЭС основная доля принадлежит также Белоруссии. При этом, если на начало периода эта страна обеспечивала 96,9 %

поставок в рамках ЕАЭС/ТС, то в 2016 году – уже только 87,1 % или на 9,8 % меньше. Доля Казахстана в поставках увеличилась с 3,1 % до 9,6 % или на 6,5 %, Армении – на 1,8 %, Киргизии – на 1,5 %, что свидетельствует об укреплении интеграционных связей с этими странами.

Таблица 9 – Структура объёмов поставок машин и оборудования из стран ЕАЭС/ТС в 2010-2016 гг. в РФ

Страна	Доля, проценты						
	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.
В общем объёме поставок							
Армения	–	–	–	–	0,01	0,03	0,07
Белоруссия	4,26	4,13	3,60	2,92	2,37	2,71	3,16
Казахстан	0,13	0,44	1,96	0,46	1,05	0,40	0,35
Киргизия	–	–	–	–	0,01	0,03	0,05
Итого	4,39	4,56	5,56	3,38	3,43	3,17	3,62
В структуре поставок из стран ЕАЭС/ТС							
Армения	-	-	-	-	0,2	0,8	1,8
Белоруссия	96,9	90,4	64,8	86,4	69,0	85,5	87,1
Казахстан	3,1	9,6	35,2	13,6	30,5	12,7	9,6
Киргизия	-	-	-	-	0,3	0,9	1,5
Итого	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Источник: расчёты автора.

Проведённое в пункте 2.2 исследование позволяет сделать следующие выводы:

1) тарифное регулирование импорта машин и оборудования в настоящее время в значительной степени ограничено обязательствами РФ перед ВТО. В результате этого, на первый план выходят нетарифные методы регулирования, нацеленные, прежде всего, на снижение зависимости нашей страны от поставок машиностроительной продукции из-за рубежа. Наиболее значительные усилия прикладываются как в сфере транспортного машиностроения, так и в области станкостроения. Для транспортного машиностроения используются такие меры, как утилизационный сбор, промышленная сборка, создание особых экономических зон либо свободных складов. Усилия по отношению к станкостроению ориентированы, прежде всего, на привлечение технологий для уменьшения критической зависимости импорта станков;

2) в целом по машинам и оборудованию наблюдается либерализация

уровня ставок, которые снижаются в условиях выполнения обязательств РФ перед ВТО. При этом, максимальный уровень защиты наблюдается по товарам, производимым в РФ и имеющим стратегическое значение, куда относятся, например, производство летательной и космической техники, судов, части теплового энергетического оборудования;

3) основной объём поставок машин и оборудования в РФ приходится на тепловое энергетическое оборудование, электрические машины и оборудование, а также на средства наземного транспорта, что в совокупности формирует более 80 % импорта. Крупнейшими странами-поставщиками в РФ являются КНР, Германия, Япония и США. При этом, доля КНР увеличивается, превышая $\frac{1}{4}$ поставок, а доли большинства крупнейших стран-поставщиков – уменьшаются. Поставки из стран ЕАЭС на российский рынок составляют 3-4 %, до 90 % которых приходится на долю Белоруссии.

2.3 Перспективы импорта машин, оборудования и транспортных средств в РФ в рамках ЕАЭС

Следует отметить, что особенностью текущей ситуации с импортом машин и оборудования в РФ является то, что принимаемые решения в значительной степени направлены не столько на РФ, сколько на пространство ЕАЭС. При этом, в ЕАЭС выпускается значительное количество видов такой продукции, а сама она выпускается как в РФ, так и в Белоруссии и Казахстане.

Наиболее развитой промышленностью по выпуску машин и оборудования обладает Россия. Соответственно, Россия характеризуется и наиболее развитым нормативным регулированием данной отрасли, включая стратегию развития автомобильной промышленности и нормативные акты, регулирующие промышленную сборку моторных транспортных средств, общее машиностроение.²⁴

После бурного развития в 2009-2013 годах развитие машиностроительной отрасли промышленности государств-членов ЕАЭС несколько затормозилось.

²⁴ ЕЭК. Комплексный анализ состояния и развития автомобилестроения государств-членов ЕАЭС [Электр. источник]. – URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/prom_i_agroprom/dep_prom/SiteAssets/Материалы%20в%20разделе%20Аналитика/Отраслевые%20обзоры/analiz%20avto.pdf. – 01.11.2017.

Так, в России наметилось снижение объемов производства всех видов автомобильной техники, в Казахстане рост объемов производства легковых автомобилей, ранее показывавший ежегодно двукратное увеличение, практически остановился. В Беларуси производство грузовых автомобилей и автобусов сокращается и только производство легковых автомобилей за счёт расширения производственных мощностей показывает значительный рост.

В качестве основных направлений развития регулирования импорта в РФ и странах ЕАЭС будет развитие регулирования промышленной сборки, увеличение уровня локализации, развитие производственной кооперации между производителями автомобилей и изготовителями автомобильных узлов, агрегатов и запасных частей из разных государств-членов, совместная поддержка экспорта автомобильной продукции, произведенной на территории ЕАЭС. Также, важным направлением развития машиностроения на всей территории ЕАЭС является создание и расширение производителями сети сервисного и ремонтного обслуживания во всех государствах – членах ЕАЭС.

Среди других мер, направленных на регулирование импорта машин и оборудования в РФ в рамках ЕАЭС, будут:

- унификация подходов к взиманию утилизационного сбора в странах-участницах ЕАЭС, в которых данный сбор действует, что позволит снизить уровень барьеров в торговле между странами за счёт снижения нетарифных мер внутри ЕАЭС;

- формирование общей системы технических паспортов на транспортные средства, что позволит упростить их перемещение внутри ЕАЭС, а в перспективе – формирование единой системы регистрации и учёта транспортных средств в рамках данного объединения, что позволит единообразно учитывать состояние транспортных средств и обеспечивать страхование гражданской ответственности их владельцев.

Так как уже сейчас на территории ЕАЭС идёт выравнивание условий хозяйственной деятельности, по мнению ЕЭК в качестве основных мер развития регулирования по машинам и оборудованию будут меры

кооперационного характера:

1) формирование кооперативных связей, как в автомобилестроении, так и в других отраслях машиностроения;

Здесь предлагается следующая система мероприятий:

– охват смежных отраслей – химической, лёгкой, электротехнической промышленности, чёрной и цветной металлургии, в том числе – включение предприятий из стран ЕАЭС в импортозамещении, их участие в реализации инвестиционных контрактов, в т. ч. – специальных инвестиционных контрактов (СПИК);

– создание и развитие технологических цепочек;

– увеличение уровня локализации продукции;

– развитие производственной кооперации по запасным частям.

2) производство на территории РФ и других стран ЕАЭС аналогов машиностроительной продукции, в том числе – транспортных средств;

3) увязка импорта оборудования с развитием экспортно-ориентированных отраслей машиностроения, в том числе, учитывая необходимость расширения ассортимента поставок, улучшения их качества, расширения географии поставок, формирование кредитно-страховой и лизинговой поддержки экспорта, применение современных методов продвижения и имиджевой поддержки, развитие сетей сбыта и подобных.²⁵

По итогам исследования, проведённого в пункте 2.3 возможно сделать такие выводы, как:

1) развитие регулирования импорта машин и оборудования идёт в большей части, в рамках ЕАЭС, особенно в части тарифного регулирования. При этом, наблюдается сходство подходов стран ЕАЭС в части унификации мер нетарифного регулирования, что позволяет надеяться на их развитие в будущем;

2) среди других мероприятий, направленных на развитие регулирования

²⁵ ЕЭК. Комплексный анализ состояния и развития автомобилестроения государств-членов ЕАЭС [Электр. источник]. – URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/prom_i_agroprom/dep_prom/SiteAssets/Материалы%20в%20разделе%20Аналитика/Отраслевые%20обзоры/analiz%20avto.pdf. – 01.11.2017.

импорта, возможно упомянуть такие, как формирование кооперативных связей в машиностроении ЕАЭС, производство машин-аналогов в РФ и странах ЕАЭС, а также стимулирование такого импорта, который был дал возможность развития экспортных поставок в будущем, как за пределы РФ, так и за пределы ЕАЭС.

На основании проведенного в главе 2 исследования возможно сформулировать следующие обобщающие выводы:

1) импорт в РФ существенно зависит от внешних условий, прежде всего, как макроэкономического, так и политического характера. Ухудшение таких условий приводит к заметному снижению импорта до уровня 160-180 млрд. долл. в год, достигая 40 %;

2) таможенно-тарифное регулирование оказывает в настоящее время относительно небольшое влияние на импорт машин и оборудования, значительно более значимым является нетарифное регулирование, которое позволяет нивелировать отрицательный эффект от либерализации рынка поставок машин и оборудования в рамках снижения уровня таможенных ставок в соответствии с достигнутыми соглашениями между РФ и ВТО;

3) в качестве крупнейших торговых партнёров нашей страны при импорте машин и оборудования выступают КНР, а также развитые западные страны. При этом, КНР наращивает свою долю в поставках, перераспределяя в свою пользу доли стран, участвующих в санкциях против РФ. В качестве основных объектов импорта машин и оборудования выступают тепловое энергетическое оборудование, электроэнергетические машины и оборудование, транспортные средства;

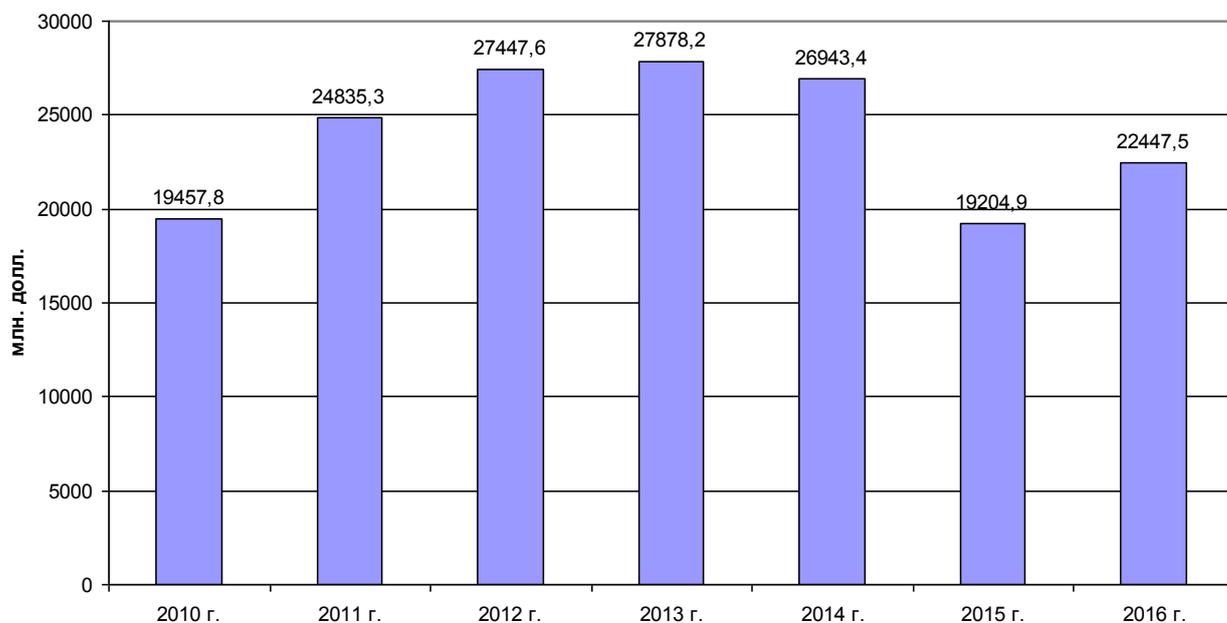
4) перспективы импорта машин и оборудования в РФ прочно связаны с проводимой нашей страной, а также странами-участницами ЕАЭС промышленной политике, направленной на снижение критической зависимости от поставок по отдельным направлениям. В отраслях, имеющих достаточно высокий уровень развития, используется подход, связанный с промышленной сборкой и созданием особых экономических зон. Для отраслей, в которых

имеется большая зависимость, предлагается использовать партнёрские механизмы участия иностранных фирм, а также увеличение уровня кооперации между предприятиями РФ и ЕАЭС в целом.

3 АНАЛИЗ ИМПОРТА МАШИН И ОБОРУДОВАНИЯ ИЗ КНР

3.1 Анализ динамики импорта машин и оборудования из КНР

Динамика импорта машин и оборудования из КНР представлена на рисунке 13.



Источник: ТСВТ ФТС РФ, 2010-2016 гг.

Рисунок 13 – Динамика объёмов импорта машин и оборудования из КНР в 2010-2016 гг.

Анализ представленных в таблице данных позволяет сделать вывод о том, что объёмы импорта машин и оборудования из КНР в рассматриваемом периоде держались на высоких уровнях. Так, минимальное значение импорта было зафиксировано в 2015 году, когда оно составляло 19,2 млрд. долл. При этом, столь низкие объёмы импорта также наблюдались и в 2010 году, когда их объёмы ограничивались посткризисным восстановлением экономики РФ, составляя 19,5 млрд. долл. В межкризисный период 2011-2014 гг. объёмы импорта машин и оборудования из КНР были существенно большими. Так, максимальное значение объёмов импорта наблюдалось в 2013 году – 27,9 млрд. долл., немногим меньше показатели 2012 и 2014 годов, когда они составили

27,4 и 26,9 млрд. долл. соответственно. Таким образом, сокращение объёмов под действием кризисных явлений различного рода в торговле машинами и оборудованием между РФ и КНР составляет около 1,5 раз, а уровень 2015 года в размере 19,2 млрд. долл. возможно считать критическим, ниже которого потребности РФ в данных товарах не могут быть удовлетворены за счёт других источников.

Следует также указать на тот факт, что в 2016 году объёмы импорта выросли до 22,4 млрд. долл., или более чем на 3,2 млрд. долл., что свидетельствует об активизации торговых связей между нашими странами.

Рассмотрим динамику объёмов импорта по товарной группе 84, в состав которой входит, преимущественно, тепловое оборудование, что представлено в таблице 10.

Таблица 10 – Динамика объёмов импорта из КНР по товарной группе 84 «Реакторы ядерные, котлы, оборудование»

Год	Сумма, млн. долл.	Темп прироста, %	
		Цепной	Базисный
2010 г.	8911,5	–	–
2011 г.	11660,8	30,9	30,9
2012 г.	12453,5	6,8	39,7
2013 г.	11397,3	-8,5	27,9
2014 г.	10966,2	-3,8	23,1
2015 г.	8217,3	-25,1	-7,8
2016 г.	11097,4	35,0	24,5

Анализ представленных в таблице данных позволяет сделать вывод о том, что по данной товарной группе наблюдалась смешанная динамика объёмов импорта из КНР. Так, если в 2010 году объёмы были относительно небольшими и составляли 8,9 млрд. долл., то к 2012 году импорт достиг максимальных значений, составив 12,5 млрд. долл. По итогам 2015 года наблюдалось резкое снижение объёмов импорта – на 25,1 %, в результате чего показатели стали

меньше, чем в 2010 году на 7,8 %. Однако, в следующем, 2016 году объёмы импорта увеличились на 35 %, превысив 11 млрд. долл., показав рост на 24,5 % относительно начала периода. Также, следует указать и на тот факт, что начиная с 2013 года фиксировалось снижение объёмов поставок данных машин и оборудования из КНР, что в существенной степени демпфировало обвальное снижение поставок по итогам 2015 года. Так, в 2013 году снижение составило 8,5 %, а в 2014 году – ещё на 3,8 %. В противном случае, снижение по итогам 2015 года было бы существенно большим.

Динамика показателей импорта из КНР по товарной группе 85 «Электрические машины и оборудование» представлена в таблице 11.

Таблица 11 – Динамика объёмов импорта из КНР по товарной группе 85 «Электрические машины и оборудование»

Год	Сумма, млн. долл.	Темп прироста, %	
		Цепной	Базисный
2010 г.	8607,8	-	-
2011 г.	9985,6	16,0	16,0
2012 г.	10761,4	7,8	25,0
2013 г.	12596,6	17,1	46,3
2014 г.	12482,1	-0,9	45,0
2015 г.	8790,5	-29,6	2,1
2016 г.	9074,0	3,2	5,4

Анализ представленных в таблице данных позволяет сделать вывод о том, что в период с 2010 по 2013 год шло наращивание объёмов импорта электрических машин и оборудования в РФ из КНР. Если на начало периода данный показатель составлял 8,6 млрд. долл., то по итогам 2013 года он достиг максимального показателя 12,6 млрд. долл., увеличившись по сравнению с началом анализируемого периода на 46,3 %. В 2014 году по данной товарной группе была зафиксирована стабилизация объёмов импорта, что выразилось в минимальном снижении импорта на 0,9 %.

По итогам 2015 года, также как и по товарной группе 84 фиксируется значительное снижение объёмов импорта. При этом, оно было больше, нежели чем по тепловому оборудованию, составив 29,6 %. Данный факт может быть объяснён, прежде всего, тем, что по электрическим машинам и оборудованию рост продолжался вплоть до 2014 года, в то время, как по тепловому оборудованию уже в 2013 году фиксировалась стагнация объёмов.

Следует указать и на тот факт, что в целом по итогам 2015 года уровень импорта был несколько выше (+ 2,1 %) в сравнении с начало периода. В 2016 год рост был очень небольшим, составив 3,2 % относительно предыдущего года, а в целом за период рост составил всего 5,4 %.

Проведём анализ динамики объёмов импорта из КНР по товарной группе 86, в которой группируются железнодорожные средства. Данный анализ представлен в таблице 12.

Таблица 12 – Динамика объёмов импорта из КНР по товарной группе 86 «Железнодорожные средства»

Год	Сумма, млн. долл.	Темп прироста, %	
		Цепной	Базисный
2010 г.	37,1	-	-
2011 г.	151,1	307,3	307,3
2012 г.	341,3	125,9	819,9
2013 г.	105,8	-69,0	185,2
2014 г.	73,8	-30,2	98,9
2015 г.	42,2	-42,8	13,7
2016 г.	71,4	69,2	92,5

Анализ представленных в таблице данных позволяет сделать вывод о том, что максимумы закупок по данной товарной группе пришлись на 2012 год, когда они составили более 300 млн. долл. При этом, в 2010 году импорт по железнодорожным средствам составил всего 37,1 млн. долл. или более чем в 8 раз меньше. Однако, в последующие годы наблюдалось существенное

снижение объёмов импорта. Так, уже в 2013 году он снизился более чем в 3 раза – до 105,8 млн. долл. или на 69 %, а в период 2014-2016 гг. находился в пределах от 42,2 до 73,8 млн. долл. Данная динамика импорта железнодорожных средств обуславливается, прежде всего, тем, что в нашей стране созданы собственные производственные мощности по поставкам, которые полностью обеспечивают потребности страны, а также близлежащих стран (входивших в состав Российской Империи и СССР, а также граничащих с РФ), что позволяет не осуществлять закупки за рубежом.

В то же время, необходимо указать на то, что в целом за период объёмы поставок всё же увеличились почти в 2 раза – с 37,1 до 71,4 млн. долл., что указывает на расширение торговли между РФ и КНР данными товарами.

Проведём анализ объёмов импорта из КНР средств наземного транспорта, которые учитываются в товарной группе 87 ТН ВЭД ЕАЭС. Результаты анализа представлены в таблице 13.

Таблица 13 – Динамика объёмов импорта из КНР по товарной группе 87 «Средства наземного транспорта»

Год	Сумма, млн. долл.	Темп прироста, %	
		Цепной	Базисный
2010 г.	1017,2	-	-
2011 г.	1894,8	86,3	86,3
2012 г.	2630,0	38,8	158,6
2013 г.	2373,7	-9,7	133,4
2014 г.	2205,9	-7,1	116,9
2015 г.	1144,9	-48,1	12,6
2016 г.	1193,5	4,2	17,3

Анализ представленных в таблице данных позволяет сделать вывод о том, что по рассматриваемой товарной группе наблюдается существенное колебание объёмов импорта. Так, если в 2010 году их импортировалось на 1,0 млрд. долл., то по итогам 2012 года, когда был зафиксирован максимум объёмов импорта – уже 2,6 млрд. долл., показав рост в 2,6 раза относительно начала периода.

Однако, в последующие годы наблюдалось снижение объёмов импорта. Наибольшее снижение было зафиксировано в 2015 году, когда оно составило

почти 2 раза относительно предыдущего года (– 48,1 %). По итогам 2016 года фиксируется небольшой рост импорта в размере 4,2 % относительно предыдущего года.

Необходимо отметить, что ввиду наличия альтернатив в поставках транспортных средств, снижение объёмов импорта в период санкций и роста курса доллара к рублю было по данной товарной группе максимальным.

Проведённый сбор данных по импорту из КНР в РФ товаров по товарной группе 88 «Летательные и космические аппараты» показал, что по ней в нашу страну из КНР импорт не производится, что свидетельствует о том, что имеющиеся потребности российских потребителей не могут быть удовлетворены китайской продукцией. При этом, данный импорт будет существенным образом влиять на развитие собственной космической программы РФ, в результате чего данные поставки не осуществляются. Однако, следует учитывать тот факт, что в настоящее время наблюдается кооперация между РФ и КНР в постройке дальнемагистрального лайнера CR929, что даст толчок внешнеторговому обмену по данной товарной группе.

Проведём анализ объёмов импорта из КНР по товарной группе 89, в состав которой входят суда, лодки, плавучие конструкции и прочие подобные товары (таблица 14).

Таблица 14 – Динамика объёмов импорта из КНР по товарной группе 89 «Суда, лодки, плавучие конструкции»

Год	Сумма, млн. долл.	Темп прироста, %	
		Цепной	Базисный
2010 г.	93,6	-	-
2011 г.	172,8	84,6	84,6
2012 г.	95,3	-44,8	1,8
2013 г.	259,5	172,3	177,2
2014 г.	172,5	-33,5	84,3
2015 г.	211,5	22,6	126,0
2016 г.	165,7	-21,7	77,0

Анализ представленных в таблице позволяет сделать вывод о том, что объёмы импорта судов и подобных товаров существенно выросли. Если на

начало периода объёмы импорта составляли 93,6 млн. долл., то по итогам 2016 года – уже 165,7 млн. долл. или на 77 % больше. Максимум объёмов импорта наблюдался в 2013 году, когда он составил 259,5 млн. долл. При этом, для данного импорта характерен значительный уровень колеблемости объёмов. Так, за 2011 год рост объёмов составил 84,6 %, а за 2012 год он снизился на 44,8 %. В 2013 году вновь был зафиксирован рост в 2,7 раза, а в 2014 году он сменился существенным снижением на 33,5 %. В 2015-2016 годах фиксировалось увеличение объёмов импорта на 22,6 % и последующее снижение на 21,7 %.

Столь высокая колеблемость показателей импорта свидетельствует о том, что импортировалось небольшое количество объектов, в результате чего это существенным образом влияло на объёмы.

Проведём анализ объёмов импорта из КНР по товарной группе 90 оптических аппаратов и инструментов. Данные для анализа представлены в таблице 15.

Таблица 15 – Динамика объёмов импорта из КНР по товарной группе 90 «Инструменты и аппараты оптические»

Год	Сумма, млн. долл.	Темп прироста, %	
		Цепной	Базисный
2010 г.	699,3	-	-
2011 г.	863,7	23,5	23,5
2012 г.	1057,1	22,4	51,2
2013 г.	1021,4	-3,4	46,1
2014 г.	924,5	-9,5	32,2
2015 г.	677,6	-26,7	-3,1
2016 г.	738,6	9,0	5,6

Анализ представленных в таблице данных позволяет сделать вывод о том, что по данным товарам наблюдается волнообразная динамика изменения объёмов. При этом, максимум импорта фиксируется в 2012 году, когда он составил 1057,1 млн. долл. До этого года объёмы импорта росли с темпом более 20 % ежегодно. Начиная с 2013 года фиксируется умеренное снижение импорта, а в 2015 году – резкое (на 26,7 %) сокращение объёмов. Рост 2016 года

отчасти компенсировал снижение 2015 года, однако, достигнутые объёмы импорта существенно отстают от показателей досанкционного периода. При этом, в 2015-2016 гг. достигнуты минимальные значения импорта, сравнимые с показателями 2010 года.

Проведём анализ динамики объёмов импорта из КНР часов, которые отражаются в товарной группе 91. Данные для анализа представлены в следующей таблице 16.

Таблица 16 – Динамика объёмов импорта из КНР по товарной группе 91 «Часы»

Год	Сумма, млн. долл.	Темп прироста, %	
		Цепной	Базисный
2010 г.	45,9	-	-
2011 г.	57,0	24,2	24,2
2012 г.	54,0	-5,3	17,6
2013 г.	65,4	21,1	42,5
2014 г.	67,1	2,6	46,2
2015 г.	94,6	41,0	106,1
2016 г.	81,3	-14,1	77,1

Анализ представленных в таблице данных позволяет сделать вывод о том, что импорт данных товаров достаточно стабилен, а его динамика существеннейшим образом отличается от динамики товарных групп, рассмотренных ранее. Так, максимум импорта часов из КНР пришёлся на 2015 год, когда он составил 94,6 млн. руб., причём за этот год увеличение составило 41 %. Таким образом, санкционное влияние на данную группу товаров не проявилось. В качестве основной причины данной динамики возможно предполагать то, что данный товар является на сегодняшний день нишевым, а китайские производители в значительной степени производят часы нижнего ценового сегмента. В результате этого, снижение курса рубля по отношению к доллару сделало их продукцию существенно более конкурентоспособной на российском рынке. Следствием этого стало то, что в целом за период рост объёмов импорта составил по часам 77,1 %, даже с учётом снижения суммы импорта в 2016 году на 14,1 %.

Проведём анализ динамики импорта в РФ из КНР музыкальных инструментов, что представлено в таблице 17.

Таблица 17 – Динамика объёмов импорта из КНР по товарной группе 92 «Инструменты музыкальные»

Год	Сумма, млн. долл.	Темп прироста, %	
		Цепной	Базисный
2010 г.	45,4	-	-
2011 г.	49,5	9,0	9,0
2012 г.	54,9	10,9	20,9
2013 г.	58,4	6,4	28,6
2014 г.	51,2	-12,3	12,8
2015 г.	26,0	-49,2	-42,7
2016 г.	25,7	-1,2	-43,4

Анализ представленных в таблице данных позволяет сделать вывод о том, что по музыкальным инструментам в период 2010-2013 гг. наблюдалось постепенное увеличение объёмов импорта. Если в начале анализируемого периода он составлял 45,4 млн. долл., то по итогам 2013 года он достиг 58,4 млн. долл. или на 28,6 % больше.

Применительно к данной товарной группе влияние макроэкономических условий было максимально значимым, так как объёмы импорта снизились за 2014 год на 12,3 %, а за 2015 год – почти в 2 раза (– 49,2 %). В качестве основной причины данного снижения следует указать на тот факт, что данные товары не относятся к числу жизненно необходимых для функционирования российского общества и государства, в связи с чем снижение объёмов их импорта не критично для РФ. Более того, технология производства товаров данной группы, как правило, широко известна, в результате чего может быть осуществлена в рамках программы развития отечественного промышленного производства и импортозамещения. Это подтверждают данные за 2016 год, когда импорт музыкальных инструментов сократился ещё на 1,2 % и составил на конец периода 25,7 млн. долл.

Проведённый сбор данных по товарной группе 93 «Оружие и боеприпасы» по импорту из КНР показал, что в нашу страну данные товары в

рассматриваемом периоде не ввозились. Более того, на сегодняшний день КНР является одним из крупнейших потребителей российских вооружений, в результате чего необходимость в импорте из этой страны по данному направлению отпадает.

Динамика структуры импорта из КНР товаров по разным товарным группам машин и оборудования представлена в таблице 18.

Таблица 18 – Динамика импорта машин и оборудования из КНР в РФ в 2010-2016 гг.

Группа товаров	Доля, проценты						
	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.
84 Реакторы ядерные, котлы, оборудование	45,8	47,0	45,4	40,9	40,7	42,8	49,4
85 Электрические машины и оборудование	44,2	40,2	39,2	45,2	46,3	45,8	40,4
86 Ж/д средства	0,2	0,6	1,2	0,4	0,3	0,2	0,3
87 Средства наземного транспорта	5,2	7,6	9,6	8,5	8,2	6,0	5,3
88 Летательные и космические аппараты	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
89 Суда, лодки, плавучие конструкции	0,5	0,7	0,3	0,9	0,6	1,1	0,7
90 Инструменты и аппараты оптические	3,6	3,5	3,9	3,7	3,4	3,5	3,3
91 Часы	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,5	0,4
92 Инструменты музыкальные	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,1	0,1
93 Оружие и боеприпасы	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Итого	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Анализ представленных в таблице данных позволяет сделать вывод о том, что по тепловому оборудованию в период 2010-2012 гг. доля в импорте машин и оборудования составляла более 45 %, а в 2013-2014 гг. на фоне общего роста объёмов импорта доля снизилась до 40,7-40,9 %, после чего началось увеличение доли до 42,8 % по итогам 2015 года и до 49,4 % – по итогам 2016 года. Таким образом, на тепловое оборудование, импортируемое из КНР, приходится половина всего объёма импорта машин и оборудования из данной страны.

Второй по значимости долей обладает товарная группа 85, в которую входят электрические машины и оборудование. При этом, если в начале анализируемого периода доля данной товарной группы была сопоставима с долей группы 84, то на конец периода её доля снизилась до 40,4 %, или на 9 % меньше, чем по тепловому оборудованию. Следует отметить, что максимальные значения доли данной группы приходились на 2013 и 2014 годы, которые характеризуются значительными объёмами импорта машин и оборудования из КНР. В это время доля данной товарной группы составляла 45,2 % и 46,3 % соответственно.

Доля железнодорожных средств, находящихся в товарной группе 86 ТН ВЭД ЕАЭС невелика и достигает максимума только в 2012 году с долей 1,2 %. В период с 2013 по 2016 годы включительно данная доля находится в пределах от 0,2 % до 0,4 %, что свидетельствует о малой значимости данных товаров в импорте в РФ из КНР машин и оборудования.

Доля средств наземного транспорта в импорте по товарной группе 87 существенна. При этом, как на начало, так и на конец периода данная доля составляла чуть более 5 %. Максимальные значения доли приходятся на 2012 год, когда она составила 9,6 %, после чего наблюдается постепенное ежегодное снижение доли вплоть до 2016 года включительно. Данное обстоятельство возможно объяснить насыщением рынка РФ данными товарами, которые в своей значительной части имеют длительные сроки использования. Дополнительный импульс снижению придало снижение курса рубля к доллару.

Доля летательных и космических аппаратов нулевая во всём периоде, ввиду отсутствия импорта данных товаров в РФ.

Доля судов, лодок, плавучих конструкций невелика, и в целом за период не превышает 1,1 %. Однако, при этом наблюдается некоторый рост уровня значимости данной статьи. Если в начале анализируемого периода доля составляла 0,5 %, то на конец – уже 0,7 %.

Существенна доля оптических аппаратов и инструментов. Ключевой особенностью товаров, которые входят в товарную группу 90 ТН ВЭД ЕАЭС

является то, что их доля в импорте машин и оборудования из КНР стабильна. Так, минимальное значение доли составило 3,3 %, а максимальное – 3,9 %, то есть размах вариации доли не превышал 0,6 %.

Доля часов, которые учитываются в товарной группе 91 ТН ВЭД ЕАЭС невелика, составляет от 0,2 % до 0,5 % в периоде. При этом, только по итогам 2015-2016 гг. наблюдался рост доли данного товара, так как с 2010 по 2014 гг. данная доля была стабильной, и составляла 0,2 %. Музыкальные инструменты, учитываемые в товарной группе 92 ТН ВЭД ЕАЭС были стабильны в доле с 2010 до 2014 года включительно. Однако, по итогам 2015-2016 гг. наблюдалось снижение их доли до 0,1 %, что свидетельствует о снижении значимости данных товаров в импорте машин и оборудования в РФ из КНР. Ввиду отсутствия поставок в РФ оружия и боеприпасов доля товарной группы 93 ТН ВЭД ЕАЭС была нулевой.

Также, следует указать на тот факт, что совокупная доля товарных групп 84 и 85 составляет до 90 % в импорте, что говорит о том, что импорт данных товаров для нашей страны из КНР в части машин и оборудования наиболее важен. На долю прочих статей в совокупности приходится 10-15 %, что говорит о существенно меньшей важности данных товаров.

По итогам проведенного в пункте 3.1 исследования возможно сформулировать следующие выводы:

1) совокупный объём импорта машин и оборудования в РФ из КНР в период 2010-2016 гг. составил от 19 до 28 млрд. долл., при этом, минимальные объёмы импорта приходились на посткризисный период 2010 года и пик антироссийских санкций 2015 года. В целом, снижение поставок составляет 1,5 раза, а объём импорта в размере 19 млрд. долл. возможно считать минимально необходимым для поддержания эффективного функционирования экономики РФ;

2) основными статьями в импорте машин и оборудования в РФ из КНР являются тепловые агрегаты, а также электрические машины и оборудование. На долю каждой из этих статей приходится 40 % и более в структуре импорта,

совокупная доля прочих статей составляет 10-15 %;

3) не импортируются в РФ из КНР такие виды машин и оборудования, как летательные и космические аппараты, а также боеприпасы и оружие. Кроме того, минимальные доли импорта приходятся на такие товарные группы, как часы, музыкальные инструменты, а также железнодорожные средства;

4) на все крупные товарные группы в составе импорта в РФ машин и оборудования существенное влияние оказал курс доллара к рублю, в результате чего существенно сократились объёмы импорта. Единственной товарной статьёй, которая увеличила объёмы, является статья часов.

3.2 Влияние таможенно-тарифного регулирования РФ на импорт машин и оборудования из КНР

Основным показателем, характеризующим направления регулирования импорта машин и оборудования в РФ из КНР в текущих условиях является средневзвешенная ставка таможенного тарифа в РФ. Её особенностью является то, что она согласована по уровню со странами-участницами ВТО в процессе вступления нашей страны в данную международную организацию.

Ключевым условием вступления являлось снижение уровня импортных ставок по большинству товарных позиций до уровня 3-5 %, а по экспорту предполагалась отмена экспортных пошлин, либо их существенная либерализация.

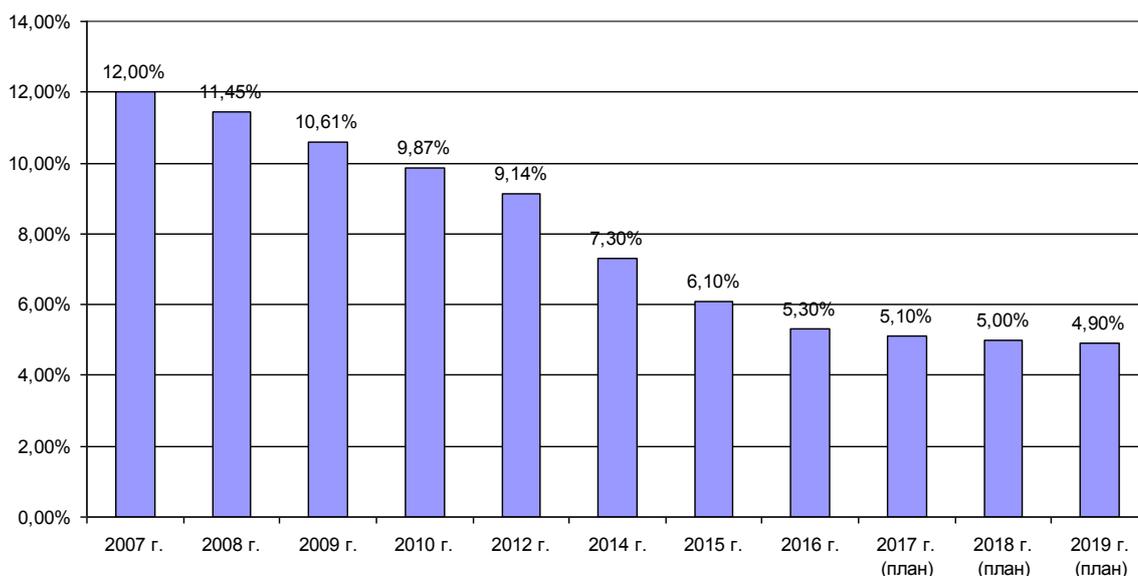
Динамика данной ставки представлена на рисунке 14.

Как видно из рисунка, в целом за период наблюдается снижение уровня ставки. Если в 2007 гг. её размер составлял 12 %, то на сегодняшний день она составляет около 5 % с тенденцией к дальнейшему снижению. При этом, в 2019 году целевым показателем будет являться 4,9 %.

Рассматривая в целом совместную динамику изменения уровня средневзвешенной ставки таможенных пошлин и объёмов импорта получим следующую диаграмму (рисунок 15).

Как видно из рисунка, полученный тренд указывает на рост объёмов импорта при росте тарифа. При этом, значение коэффициента детерминации в

размере 0,0172 указывает на низкую достоверность полученной зависимости.



Источник: Правительство РФ, Основные направления таможенно-тарифной политики на год и плановый период, 2007-2016 гг.

Рисунок 14 – Динамика уровня среднего импортного тарифа в РФ по данным Правительства РФ

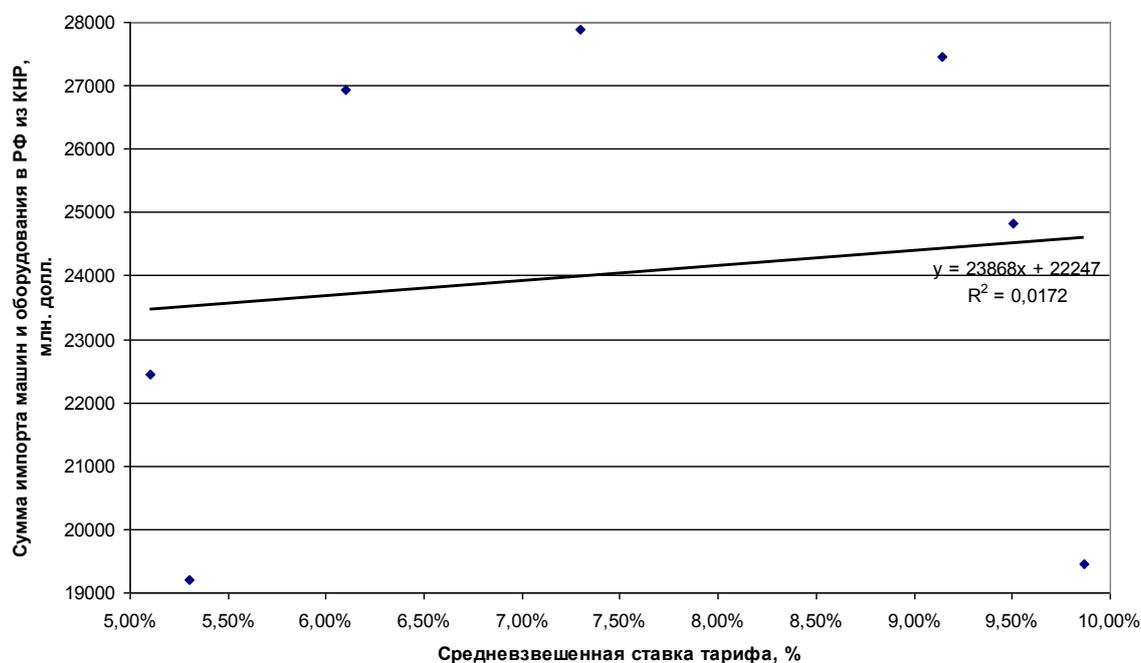


Рисунок 15 – Анализ влияния средневзвешенной ставки импортного тарифа на импорт машин и оборудования в РФ из КНР в 2010-2016 гг.

Проведём анализ влияния на импорт машин и оборудования в РФ из КНР валютного курса (рисунок 16).

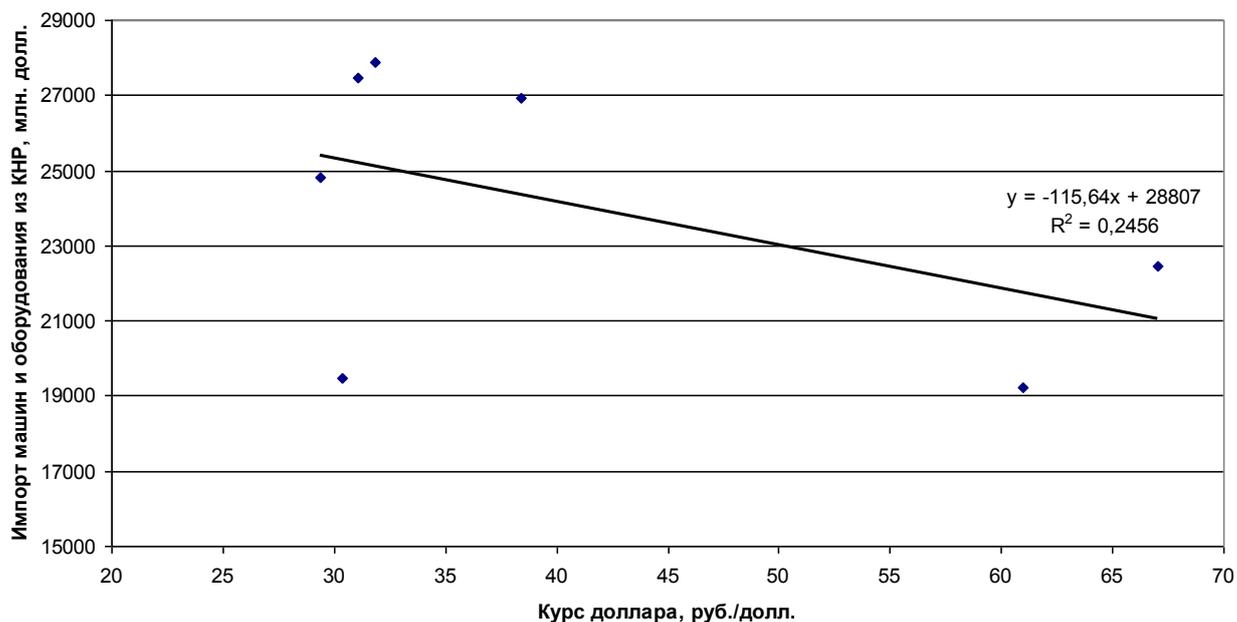


Рисунок 16 – Анализ влияния на импорт в РФ машин и оборудования из КНР курса доллара к рублю

Исходя из анализа представленного выше графика возможно сделать вывод о том, что существует зависимость между объёмами импорта машин и оборудования от курса доллара к рублю. При этом, данная зависимость состоит в том, что с ростом курса снижается объём импорта, то есть зависимость имеет обратный характер. Анализ уравнения зависимости показывает, что рост курса доллара к рублю на 1 руб. снижает объёмы импорта на 115,64 млн. долл.

Коэффициент детерминации данной зависимости равен 0,2456, что указывает на то, что коэффициент линейной корреляции составляет 0,4956. Данное значение коэффициент корреляции по шкале Чеддока указывает на умеренную зависимость объёмов импорта машин и оборудования в РФ от валютного курса.

Проведём исследование влияния на импорт машин и оборудования в РФ из КНР общего размера импорта. Совокупный объём импорта как фактор характеризует общее влияние макроэкономических факторов на

рассматриваемый показатель как общих условий импорта (рисунок 17).

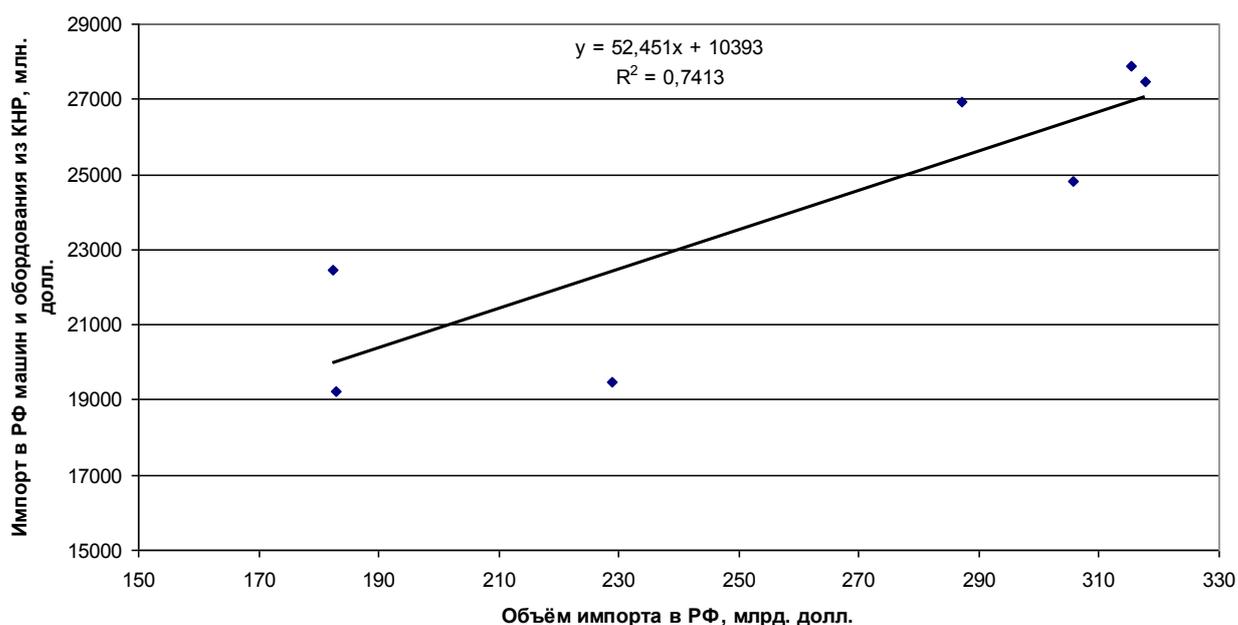


Рисунок 17 – Анализ влияния объёмов импорта в РФ в целом на импорт машин и оборудования из КНР в 2010-2016 гг.

Анализ представленных на рисунке данных позволяет сделать вывод о том, что зависимость импорта машин и оборудования в РФ из КНР носит прямой характер. Уравнение регрессии показывает, что при росте общих объёмов импорта в РФ на 1 млрд. долл., рост объёмов импорта машин и оборудования составляет 52,451 млн. долл. При этом, значение коэффициента детерминации составляет 0,7413, что указывает на то, что только 25,87 % вариации импорта машин и оборудования из КНР обуславливаются факторами, которые не включены в уравнение зависимости. Коэффициент корреляции составляет 0,8610, что по шкале Чеддока указывает на высокий уровень связи между показателями.

Рассмотрим зависимость объёмов импорта машин и оборудования в РФ из КНР от общих объёмов экспорта из нашей страны. Выбор данного фактора обуславливается тем, что экспорт даёт необходимые финансовые ресурсы для производства импорта. При этом, в условиях рыночной экономики использование средств от экспорта носит конкурентный характер. При этом,

экспорт также указывает на общие условия внешнеэкономической деятельности (рисунок 18).

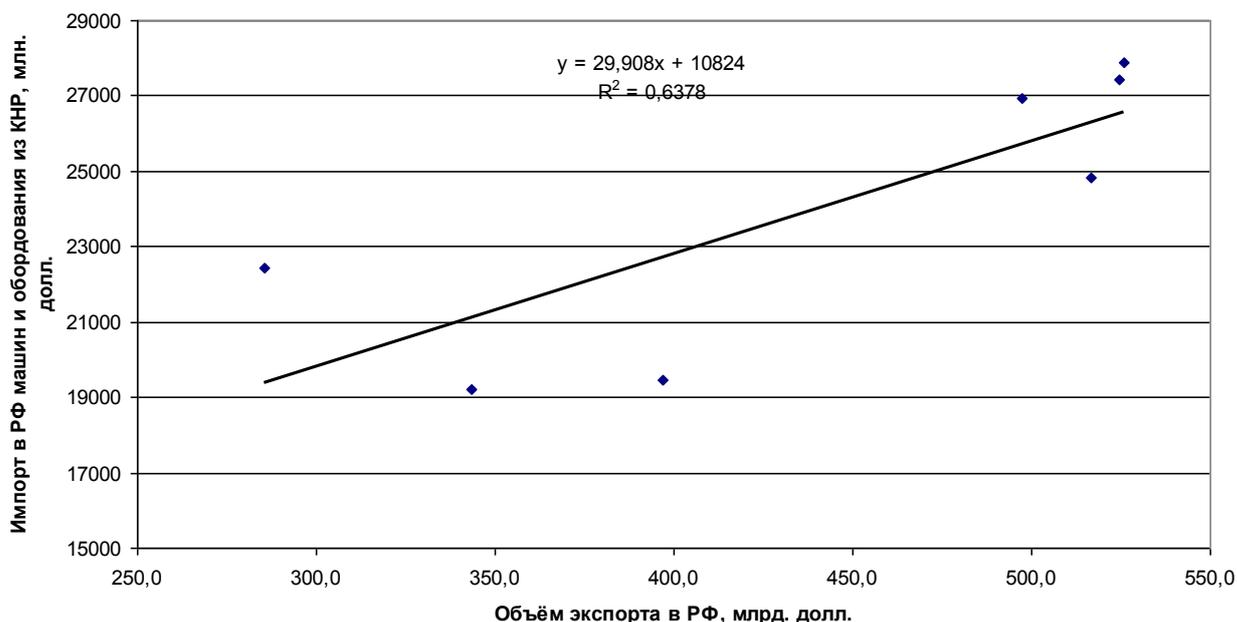


Рисунок 18 – Зависимость импорта в РФ машин и оборудования от общих объёмов экспорта из РФ в 2010-2016 гг.

Анализ представленных на рисунке данных позволяет сделать вывод о том, что наблюдается положительная зависимость объёмов импорта машин и оборудования из КНР от общих объёмов экспорта. При этом, уравнение регрессии показывает, что при росте объёмов экспорта на 1 млрд. долл. увеличение объёмов импорта составляет 29,908 млн. долл. Коэффициент детерминации составляет 0,6378, что даёт коэффициент корреляции в размере 0,7986. Это указывает по шкале Чеддока за высокий уровень связи.

Проведём анализ зависимости импорта машин и оборудования в РФ из КНР от экспорта нефти. Выбор данной зависимости обуславливается тем, что нефть является одним из основных российских экспортных товаров. При этом, колебания цены на нефть оказывают существенное влияние на российский бюджет, а через него – на всю экономику страны. При этом, для российской экономики одним из ключевых параметров, характеризующих бюджет, является цена на нефть. График зависимости представлен на рисунке 19.

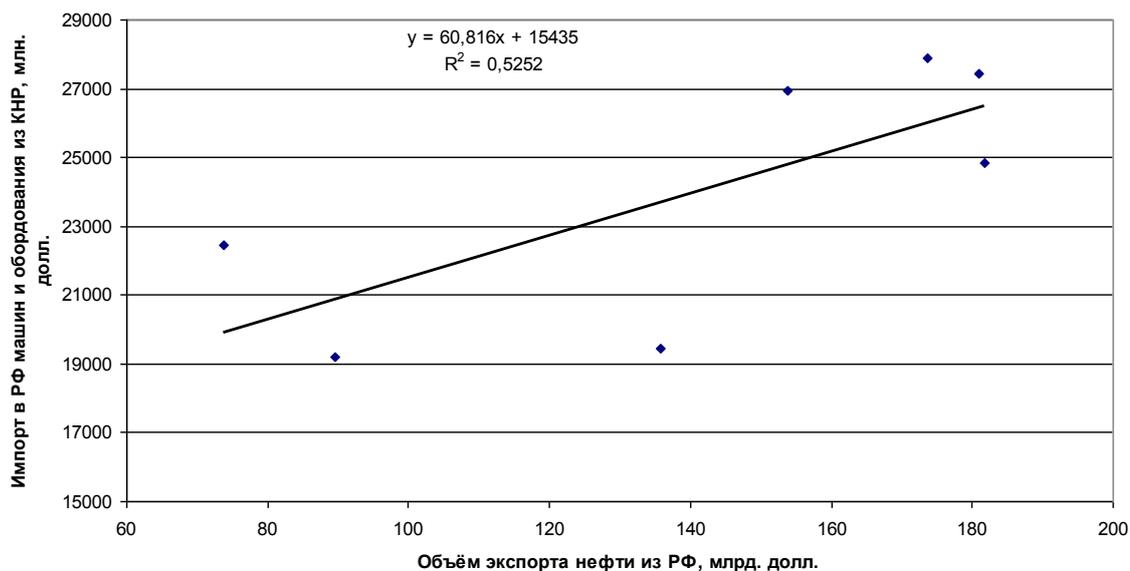


Рисунок 19 – Зависимость импорта в РФ машин и оборудования от объёмов экспорта нефти из РФ в 2010-2016 гг.

Анализ представленных на рисунке данных позволяет сделать вывод о том, что присутствует прямая зависимость объёмов импорта машин и оборудования в РФ из КНР от объёмов экспорта нефти. При этом, на каждый дополнительный 1 млрд. долл. экспорта приходится рост импорта на 60,816 млн. долл. Коэффициент детерминации равен 0,5252, что даёт коэффициент корреляции в размере 0,7247. Это, в свою очередь, указывает на то, что зависимость импорта машин и оборудования носит высокий характер по шкале Чеддока.

Проведём исследование зависимости импорта машин и оборудования из КНР от общих объёмов импорта в данную страну. Данный фактор обуславливается тем, что отражает общие условия импорта между нашими странами. Динамика зависимости представлена на рисунке 20.

Анализ представленных на рисунке данных позволяет сделать вывод о том, что между данными показателями существует прямая связь. При этом, рост объёмов импорта в РФ из КНР на 1 млн. долл. приводит к тому, что объём импорта машин и оборудования увеличивается на 474,3 тыс. долл. Таким образом, на рассматриваемые товары приходится почти половина всех объёмов

импорта.

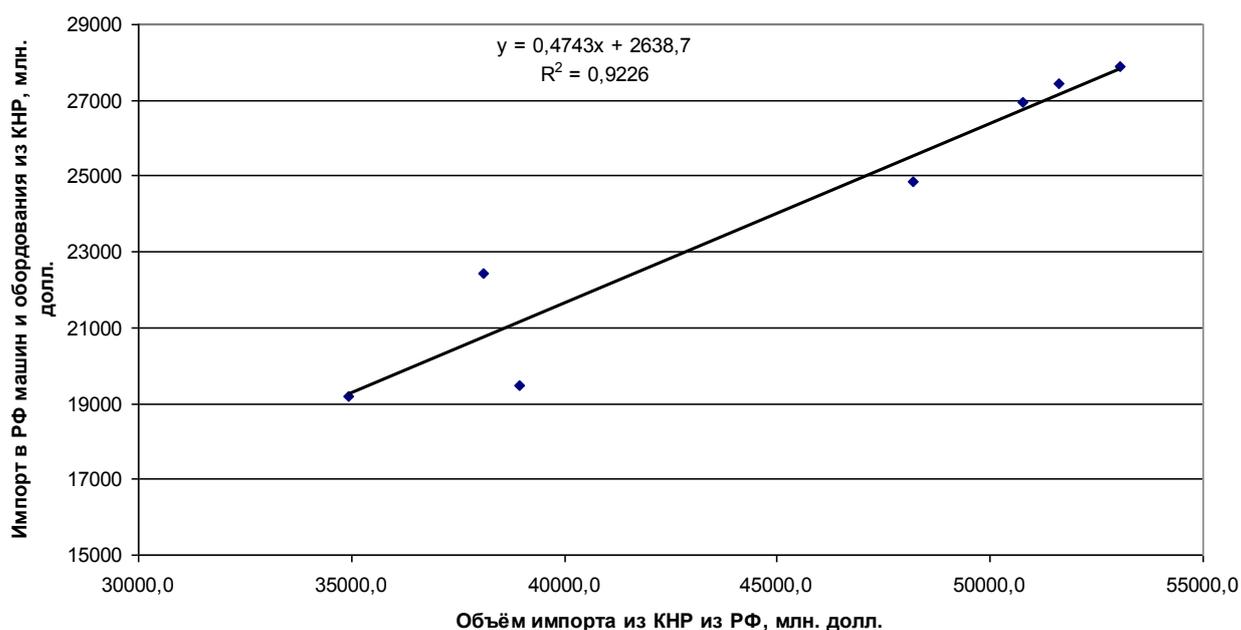


Рисунок 20 – Зависимость импорта в РФ машин и оборудования от объёмов импорта из КНР в 2010-2016 гг.

Коэффициент детерминации равен 0,9226, что говорит о том, что только 7,74 % вариации объёмов импорта машин и оборудования обуславливаются факторами, не отражаемыми в общих объёмах импорта из КНР. Коэффициент корреляции составляет 0,9605, что указывает на очень высокий уровень связи по шкале Чеддока.

По итогам проведённого анализа влияния общих факторов таможенно-тарифного регулирования на импорт машин и оборудования, составим следующую таблицу 19.

Таблица 19 – Сила влияния общих факторов таможенно-тарифного регулирования на импорт машин и оборудования в РФ из КНР

Фактор	Направление влияния	Коэффициент корреляции
Средняя ставка тарифа	Прямая	0,1311
Курс доллара	Обратная	0,4956
Импорт в РФ	Прямая	0,8610
Экспорт в РФ	Прямая	0,7986
Экспорт нефти из РФ	Прямая	0,7247
Импорт из КНР	Прямая	0,9605

Анализ данных таблицы показывает, что наибольшую значимость имеют факторы общего характера, близкие к рассматриваемому показателю. При этом, роль валютного курса, как основного инструмента регулирования объёмов импорта и экспорта в целом, существенно меньше, нежели чем объёмов экспорта и импорта по отдельности.

По итогам проведённого в пункте 3.1 исследования возможно сделать следующие выводы:

1) макроэкономические факторы таможенно-тарифного регулирования импорта машин и оборудования в РФ из КНР имеют существенно меньшую силу влияния, нежели чем факторы, учитывающие общие условия торговли между РФ и КНР. Так, минимальное влияние на размеры торговли оказывает средняя ставка импортного тарифа, а также курс доллара. При этом, зависимость от курса доллара носит обратный характер;

2) факторы, характеризующие общие условия внешнеэкономической деятельности между РФ и КНР оказывают существенно большее влияние на импорт машин и оборудования. Максимальный уровень влияния оказывают общие условия импорта из КНР, также велико влияние фактора общих условий импорта в РФ. Фактор экспорта нефти из РФ имеет наименьшую силу, хотя и сильнее макроэкономических факторов. Фактор общих условий экспорта из РФ имеет промежуточную силу.

3.3 Перспективы таможенно-тарифного регулирования импорта машин и оборудования из КНР в РФ в условиях реализации промышленной политики ЕАЭС

В качестве основных направлений таможенно-тарифного регулирования импорта машин и оборудования из КНР в РФ в условиях реализации промышленной политики возможно предложить следующие направления:

1) формирование системы эквивалентного обмена технологиями вместо мер нетарифного регулирования импорта машин и спецтехники из КНР;

Особенностью промышленности КНР на сегодняшний день является то, что она – крупнейшая в мире, как по размаху, так и по объёмам производства. В

это же время, промышленность РФ меньше и по размерам производства, и по размаху отраслей. В этих условиях прямой конкуренции между РФ и КНР промышленность нашей страны не выдержит, прежде всего, ввиду более низких уровней цены на машины и оборудование, которое предлагается на мировом рынке производителями из КНР.

Единственным рычагом, с помощью которого возможно влияние на импорт машин и оборудования в РФ из КНР, является применение особых нетарифных методов регулирования, с помощью которых было бы возможным урегулировать противоречия между потребностями РФ и КНР.

Возможным вариантом здесь является применение системы эквивалентного обмена технологиями между странами при осуществлении такой торговли. Предлагается следующий подход:

а) Правительством РФ совместно с Правительством КНР достигается договорённость о перечне технологий, которые могут быть либо переданы, либо реализованы в виде промышленных предприятий на территории РФ;

б) в случае, если передаются технологии без строительства производственных мощностей китайскими компаниями в РФ, российской и китайскими сторонами проводится оценка стоимости данных технологий, исходя из международных стандартов оценки интеллектуальной собственности. При этом, российской стороне передаётся право использования переданной технологии на срок не менее 20 лет, либо больший, с учётом согласования выплаты роялти и прочих платежей за пользование технологией. Размер роялти за пользование технологией также согласуется Правительством РФ;

в) Правительство РФ должно получить от китайской стороны права на передачу переданной технологии другим организациям в порядке, определяемом Правительством РФ, без права передачи технологии в другие страны, либо предприятиям других стран;

г) в случае строительства производств в РФ инвесторами из КНР, Правительством РФ утверждаются:

– сроки строительства;

- сроки производства машин и оборудования;
- уровень локализации производства;
- объёмы производства машин и оборудования.

д) при передаче технологии без строительства производственных мощностей предлагается установление возможностей импорта в РФ машин и оборудования в объёмах, лимитируемых объёмами уплачиваемой ввозной таможенной пошлины, сумма которой определяется по следующей формуле:

$$OB = 1,3 \times CT, \quad (1)$$

где OB – объём ввоза машин и оборудования;

CT – стоимость передаваемой технологии.

Таким образом, например, если объёмы импорта определённых машин и оборудования давали поступления в российский бюджет в размере 100 млн. долл., то предлагается возможность увеличения импорта без введения регулирующих мер при импорте технологий без их локализации в размере 130 млн. долл.

е) при строительстве производств, использующих передаваемые технологии, на территории РФ, предлагается следующий подход к импорту машин и оборудования:

$$OB = 2,0 \times CT, \quad (2)$$

где OB – объём ввоза машин и оборудования;

CT – стоимость передаваемой технологии.

В отличие от случая простой продажи, здесь предполагается коэффициент 2 к объёмам таможенных платежей, так как в этом случае будет развиваться внутренний рынок, как за счёт производства, так и за счёт импорта.

ж) в тех случаях, когда сумма импорта будет превышать установленные лимиты (расчётный показатель OB), предлагается применение нетарифных

методов защиты российского рынка, прежде всего, в виде:

- установления квот на ввозимые из КНР в РФ машины и оборудование;
- применения прочих методов нетарифного регулирования.

Необходимо указать на тот факт, что данное мероприятие близко по сути к режиму промышленной сборки, однако, более широко по содержанию, так как технология не является материальным предметом, а содержит в себе, прежде всего, знания.

В качестве результата данного мероприятия возможно ожидать:

- роста объёмов локализации китайских производств в РФ;
- увеличения уровня компетентности российских компаний.

Необходимо указать на тот факт, что в настоящее время подобный подход используется, только в отношении импорта в КНР высокотехнологичной продукции военного назначения – истребителей марки «Су». Фактически, предлагаемое мероприятие предполагает зеркальное применение подобного подхода, только к компаниям из КНР.

2) применение пропорциональной системы распределения участия в совместных проектах РФ с КНР;

Текущей особенностью торговли с КНР практически всех стран ЕАЭС является то, что данная страна является крупнейшим партнёром среди стран, не входящих в данную организацию. При этом, ввиду особенностей промышленного развития, КНР также является и страной, с которой у всех стран ЕАЭС, за исключением Казахстана сложилось отрицательное сальдо внешней торговли (таблица 20).

Анализ данной таблицы показывает, что общий размер отрицательного сальдо в торговле с КНР составляет от 8,8 млрд. долл. в 2015 году до 14,3 млрд. долл. – по итогам 2014 года. В 2016 году данное сальдо несколько ниже, но, тем не менее, также весьма значительно в размере 13,2 млрд. долл.

Хронический торговый дефицит в торговле с КНР является следствием более высокого уровня развития китайской промышленности, возможности её производства значительного перечня товаров, которые пользуются спросом на

мировом рынке. При этом, положительное сальдо Казахстана в торговле с КНР обуславливается, прежде всего, поставками сырья разных видов в эту страну, прежде всего, железного концентрата, а также урана.

Таблица 20 – Сальдо торговли стран ЕАЭС с КНР в 2014-2016 гг.

Страна	Сумма, млн. долл.		
	2014 г.	2015 г. ²⁶	2016 г.
РФ	-13281	-6347	-10086
Белоруссия ²⁷	-2002	-1654	-1985
Казахстан ²⁸	2442	401	560
Армения ²⁹	-246	-151	-259
Киргизия ³⁰	-1167	-1016	-1404
Итого	-14254	-8767	-13174

Однако, по ряду позиций поставки из КНР в РФ не осуществляются. Сюда относится, прежде всего, авиастроение.

С целью выравнивания дефицита в торговле ЕАЭС в целом с КНР предлагается следующая схема действий, направленная на повышение уровня интеграции экономик стран ЕАЭС и повышение их конкурентоспособности в поставках высокотехнологичной продукции, относящейся, прежде всего, к авиастроению:

а) в рамках совместных проектов РФ и КНР российской стороной предлагается распределение подрядов, аналогичное распределению импортных таможенных пошлин в рамках Договора «О ЕАЭС» от 29.05.2014 г., а именно:

²⁶ ЕЭК. Внешняя торговля товарами. Статистика Евразийского экономического союза. 2015 год [Электр. источник]. – URL: <http://eurasian-movement.ru/wp-content/uploads/2015/11/ЕЭК.-Внешняя-торговля-товарами.-Статистика-ЕАЭС.-2015.-Статистический-бюллетень.-Москва.-2016.pdf.pdf>. – 01.12.2017.

²⁷ Посольство Республики Беларусь в КНР. О торгово-экономическом сотрудничестве Республики Беларусь с Китайской Народной Республикой [Электр. источник]. – URL: http://china.mfa.gov.by/ru/bilateral_relations/trade_economic/. – 01.12.2017.

²⁸ Комитет государственных доходов Министерства финансов Республики Казахстан. Показатели внешней торговли [Электр. источник]. – URL: http://kgd.gov.kz/ru/exp_trade_files. – 01.12.2017.

²⁹ Аналитический центр при Правительстве РФ. В фокусе: Армения – проблемы и перспективы роста. На пульсе: выбросы парниковых газов в 2016 году [Электр. источник]. – URL: <http://ac.gov.ru/files/publication/a/13563.pdf>. – 01.12.2017.

³⁰ Цзе, Х. Внешняя торговля Кыргызстана: география и перспективы развития [Электр. источник]. – URL: <https://creativeconomy.ru/lib/35142>. – 01.12.2017.

- Армения – 1,11 %;
- Беларусь – 4,56 %;
- Казахстан – 7,11 %;
- Киргизия – 1,9 %;
- РФ – 85,32 %.

Таким образом, на долю стран, входящих в ЕАЭС, будет отводиться 14,68 % подрядов;

б) каждая страна-участница ЕАЭС получает право поставки в совместные проекты РФ и КНР своей доли продукции в установленной доле при наличии возможности производства данной продукции на собственной территории;

в) в случае, если страна не имеет возможности поставки данной продукции, её доля передаётся в общий пул оставшихся стран, и перераспределяется между ними по договорённости.

Так, строительство широкофюзеляжного лайнера CR929 ориентировочно оценивается в 13-20 млрд. долл., причём РФ и КНР участвуют на паритетных началах, инвестируя по 50 % стоимости разработки.³¹ Соответственно, на долю прочих стран ЕАЭС будет приходиться заказов на 1-1,5 млрд. долл., что позволит им увеличить уровень своей компетенции по данному направлению. Учитывая тот факт, что КНР производит и продаёт в ЕАЭС сложную машиностроительную продукцию, реализация данного предложения будет сложить тому, чтобы также поддерживать имеющиеся машиностроительные предприятия в объединении. Кроме того, это повысит уровень конкуренции между машиностроителями, что позволит повысить общий уровень конкурентоспособности и стран ЕАЭС в целом и предприятий РФ в частности в производстве сложных машин.

На основании проведённого в пункте 3.3 исследования возможно сформулировать следующие выводы:

- 1) первым мероприятием по совершенствованию регулирования импорта

³¹ РИА Новости. В китайском Чжухае открывается авиакосмический салон Airshow China-2016 [Электр. источник]. – URL: https://ria.ru/defense_safety/20161101/1480408932.html. – 01.12.2017.

в РФ машин и оборудования в РФ будет являться формирование системы эквивалентного обмена технологиями вместо мер нетарифного регулирования импорта. Суть данного мероприятия состоит в передаче технологий или организации производства в РФ машин и оборудования. При этом, для импорта подобных изделий устанавливаются пороговые значения, в рамках которых гарантируется отсутствие введения квот;

2) второе мероприятие состоит в применении пропорциональной системы распределения участия других стран ЕАЭС в совместных проектах РФ с КНР. Оно подразумевает подключение к крупным проектам между РФ и КНР других стран ЕАЭС, обладающих компетенциями в производстве машин и оборудования, а также в высокотехнологичных сферах. Это позволит развить инженерные школы в других странах ЕАЭС, повысит уровень интеграции в ЕАЭС в целом, будет способствовать сокращению отрицательного торгового баланса между странами ЕАЭС и КНР за счёт роста уровня конкурентоспособности машиностроительных предприятий ЕАЭС.

По итогам проведённого в главе 3 исследования возможно сформулировать следующие обобщающие выводы:

1) КНР является ключевым партнёром как РФ, так и других стран ЕАЭС. При этом, несмотря на кризисные явления в экономике РФ, КНР наращивает поставки машин и оборудования в нашу страну. В качестве основных импортных товаров выступают тепловое и электрическое оборудование, формирующие вдвоём 85-90 % всех объёмов импорта;

2) наибольшее влияние на объёмы импорта машин и оборудования из КНР в РФ в текущих условиях оказывают факторы, характеризующие общие условия импорта и экспорта. Макроэкономические факторы, такие, как уровень курса доллара к рублю и средневзвешенная ставка импортного тарифа оказывают существенно меньшее воздействие на данный импорт;

3) в качестве мероприятий по совершенствованию таможенно-тарифного регулирования импорта машин и оборудования в РФ из КНР предложены такие, как формирование системы эквивалентного обмена технологиями вместо

мер нетарифного регулирования импорта, а также в применении пропорциональной системы распределения участия других стран ЕАЭС в совместных проектах РФ с КНР. Первое мероприятие нацелено на получение технологий либо готовых производств на территории РФ, что позволит снизить зависимость от поставок из КНР. Второе мероприятие нацелено, прежде всего, на расширение кооперации между странами ЕАЭС в реализации крупных проектов между РФ и КНР, так как в одиночку РФ конкурировать с КНР не сможет, а в целом со странами ЕАЭС существуют возможности для кооперации, позволяющие развить отдельные направления машиностроения, а следовательно, создать условия для снижения зависимости от поставок из КНР указанных товаров.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Машины представляют собой технические устройства, обеспечивающие выполнение полезной работы, и тем самым, увеличивающие производительную силу людей. Особенностью машин и оборудования как товаров является широкий и постоянно меняющийся ассортимент, значительная стоимость владения, длительный период использования, высокая наукоёмкость.

Правовое регулирование таможенно-тарифного регулирования импорта в рамках ЕАЭС осуществляется на основании Договора о ЕАЭС, таможенной номенклатуры внешнеэкономической деятельности ЕАЭС и единого таможенного тарифа ЕАЭС. При этом, отдельно регулируются некоторые группы товаров, например, чувствительных, а также поступающих из развивающихся и наименее развитых стран.

Тарифные методы регулирования в условиях ЕАЭС подразделяются на регулярные (в рамках ЕТТ ЕАЭС) и специальные (вне рамок ЕТТ ЕАЭС). К последним относятся специальные тарифы (постоянные и временные), система льгот и преференций, а также квоты. В качестве основного тренда тарифного регулирования импорта выступает снижение уровня ставок ЕТТ, принцип эффективной тарифной защиты, а также эскалация тарифа. Кроме того, в рамках ЕТТ предусматривается дифференциация ставок в зависимости от наличия производства товаров на территории ЕАЭС, на чувствительные товары, товары роскоши, сырьевые товары, а также товары конечного потребления.

В целом, импорт в РФ существенно зависит от внешних условий, прежде всего, как макроэкономического, так и политического характера. Ухудшение таких условий приводит к заметному снижению импорта до уровня 160-180 млрд. долл. в год, достигая 40 %.

Таможенно-тарифное регулирование оказывает в настоящее время относительно небольшое влияние на импорт машин и оборудования, значительно более значимым является нетарифное регулирование, которое

позволяет нивелировать отрицательный эффект от либерализации рынка поставок машин и оборудования в рамках снижения уровня таможенных ставок в соответствии с достигнутыми соглашениями между РФ и ВТО.

В качестве крупнейших торговых партнёров нашей страны при импорте машин и оборудования выступают КНР, а также развитые западные страны. При этом, КНР наращивает свою долю в поставках, перераспределяя в свою пользу доли стран, участвующих в санкциях против РФ. В качестве основных объектов импорта машин и оборудования выступают тепловое энергетическое оборудование, электроэнергетические машины и оборудование, транспортные средства.

Перспективы импорта машин и оборудования в РФ прочно связаны с проводимой нашей страной, а также странами-участницами ЕАЭС промышленной политике, направленной на снижение критической зависимости от поставок по отдельным направлениям. В отраслях, имеющих достаточно высокий уровень развития, используется подход, связанный с промышленной сборкой и созданием особых экономических зон. Для отраслей, в которых имеется большая зависимость, предлагается использовать партнёрские механизмы участия иностранных фирм, а также увеличение уровня кооперации между предприятиями РФ и ЕАЭС в целом.

КНР является ключевым партнёром как РФ, так и других стран ЕАЭС. При этом, несмотря на кризисные явления в экономике РФ, КНР наращивает поставки машин и оборудования в нашу страну. В качестве основных импортных товаров выступают тепловое и электрическое оборудование, формирующие вдвоём 85-90 % всех объёмов импорта.

Наибольшее влияние на объёмы импорта машин и оборудования из КНР в РФ в текущих условиях оказывают факторы, характеризующие общие условия импорта и экспорта. Макроэкономические факторы, такие, как уровень курса доллара к рублю и средневзвешенная ставка импортного тарифа оказывают существенно меньшее воздействие на данный импорт.

В качестве мероприятий по совершенствованию таможенно-тарифного

регулирования импорта машин и оборудования в РФ из КНР предложены такие, как формирование системы эквивалентного обмена технологиями вместо мер нетарифного регулирования импорта, а также в применении пропорциональной системы распределения участия других стран ЕАЭС в совместных проектах РФ с КНР. Первое мероприятие нацелено на получение технологий либо готовых производств на территории РФ, что позволит снизить зависимость от поставок из КНР. Второе мероприятие нацелено, прежде всего, на расширение кооперации между странами ЕАЭС в реализации крупных проектов между РФ и КНР, так как в одиночку РФ конкурировать с КНР не сможет, а в целом со странами ЕАЭС существуют возможности для кооперации, позволяющие развить отдельные направления машиностроения, а следовательно, создать условия для снижения зависимости от поставок из КНР указанных товаров.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

- 1 Аналитический центр при Правительстве РФ. В фокусе: Армения – проблемы и перспективы роста. На пульсе: выбросы парниковых газов в 2016 году [Электр. источник]. – URL: <http://ac.gov.ru/files/publication/a/13563.pdf>. – 01.12.2017.
- 2 Большая Российская энциклопедия. Т. 19. – М.: Большая Российская энциклопедия, 2012. – 988 с.
- 3 Бурлачков, В. К. Внешнеэкономическая деятельность в глобальной экономике / В. К. Бурлачков. - М. : АТИСО, 2012. – 326 с.
- 4 Герасютина, О. Долго ли продлится кризис / О. Герасютина // Таможня. –2016. – № 6. – С.65-70.
- 5 Голованова, С. В. Международная торговля в развитии российских товарных рынков / С. В. Голованова. – М. : Дашков и К, 2014. – 192 с.
- 6 ГОСТ ЕН 1070-2003. Безопасность оборудования. Термины и определения [Электр. источник]. – URL: docs.cntd.ru. – 01.10.2017.
- 7 Гошин, В.А. Таможенное сотрудничество стран-членов ЕАЭС: новые горизонты / В.А. Гошин // Торговая политика. – 2015. – №4. – С. 16-20.
- 8 Дмитриева, Г. К. Правовое регулирование внешнеэкономической деятельности в условиях вступления Российской Федерации во Всемирную торговую организацию. Монография / Г. К. Дмитриева, И. В. Ершова, А. В. Карташов. – М. : ИНФРА-М, 2013. – 194 с.
- 9 Единый таможенный тариф ЕАЭС утверждён Решением Совета ЕЭС от 16.07.2012 г. № 54. [Электр. источник]. – <http://www.eurasiancommission.org/ru/act/trade/catr/ett/Pages/default.aspx>. – 01.11.2017.
- 10 ЕЭК. Внешняя торговля товарами. Статистика Евразийского экономического союза. 2015 год [Электр. источник]. – URL: <http://eurasian-movement.ru/wp-content/uploads/2015/11/ЕЭК.-Внешняя-торговля-товарами.-Статистика-ЕАЭС.-2015.-Статистический-бюллетень.-Москва.-2016.pdf>. –

01.12.,2017.

11 ЕЭК. Комплексный анализ состояния и развития автомобилестроения государств-членов ЕАЭС [Электр. источник]. – URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/prom_i_agroprom/dep_prom/SiteAssets/Материалы%20в%20разделе%20Аналитика/Отраслевые%20обзоры/analiz%20avto.pdf. – 01.11.2017.

12 ЕЭК. Аналитическая справка «О результатах анализа национальных программ Беларуси, Казахстана и России в сфере промышленности» – 26 с.

13 Комитет государственных доходов Министерства финансов Республики Казахстан. Показатели внешней торговли [Электр. источник]. – URL: http://kgd.gov.kz/ru/exp_trade_files. – 01.12.2017.

14 Коник, Н.В. Таможенное дело / Н.В. Коник. – М.: Омега-Л, 2011. – 192 с.

15 Лохманова, Е. А. Таможенные пошлины как инструмент таможенно-тарифного регулирования внешнеэкономической деятельности / Е.А. Лохманова // Молодой ученый. – 2016. – №10.1. – С. 40-45.

16 Матвеев, Ю.А. Теория машин и механизмов / Ю.А. Матвеев. – М.: Альфа-М, 2009. – 356 с.

17 Маховикова, Г.А. Таможенное дело / Г.А. Маховикова. – М.: Издательство Юрайт, 2014. – 408 с.

18 Международная торговля / под ред. Р.И. Хасбулатова. – М.: Издательство Юрайт, 2014. – 489 с.

19 Минпромторг РФ. Стратегия развития станкоинструментальной промышленности до 2030 года [Электр. источник]. – URL: <http://minpromtorg.gov.ru/common/upload/docs/strategy/project.pdf>. – 01.11.2017.

20 Минфин РФ. Основные направления бюджетной, налоговой и таможенно-тарифной политики на 2018 год и плановый период 2019 и 2020 годов [Электр. источник]. – https://www.minfin.ru/ru/document/?id_4=119695#_Тoc494788039. – 10.10.2017.

21 Минаев, А. В. Механизм государственного регулирования внешней

торговли РФ в условиях ВТО: сущность и направления совершенствования / А.В. Минаев // Молодой ученый. – 2016. – №24. – С. 200-205.

22 Минэкономразвития РФ. Таможенно-тарифное регулирование [Электр. источник]. – Режим доступа: www.ved.gov.ru. – 01.11.2017.

23 Наднациональное и национальное регулирование в Таможенном союзе ЕврАзЭС: на примере таможенной пошлины / Ю.В. Гинзбург, А.Ю. Денисова, М.Г. Енадарова и др.; под ред. А.Н. Козырина. – М.: Институт публично-правовых исследований, 2014. – 233 с.

24 Новиков, В.Е. Таможенно-тарифное регулирование внешнеэкономической деятельности и таможенная стоимость / В. Е. Новиков, В. Н. Ревин, М. П. Цветинский. – М.: Лаборатория знаний, 2016. – 349 с.

25 Остроумов, Н.В. Правовой статус таможенно-тарифного регулирования / Н.В. Остроумов // Юридическая наука. – 2012. – №1. – С. 57-62.

26 Перечень наименее развитых стран - пользователей системы тарифных преференций Таможенного Союза (утв. Решением Межгосударственного Совета ЕврАзЭС от 27.11.2009 № 18, Решением Комиссии Таможенного союза от 27.11.2009 № 130) [Электронный ресурс]: электрон. правовой справ. ГАРАНТ. – М.: ГАРАНТ, 2017. – 1 эл. опт. диск (CD-ROM).

27 Перечень товаров, происходящих и ввозимых из развивающихся и наименее развитых стран, при ввозе которых предоставляются тарифные преференции (утв. Решением Межгосударственного Совета ЕврАзЭС от 27.11.2009 № 18, Решением Комиссии Таможенного союза от 27.11.2009 № 130). [Электронный ресурс]: электрон. правовой справ. ГАРАНТ. – М.: ГАРАНТ, 2017. – 1 эл. опт. диск (CD-ROM).

28 Петров, Ю. М. Практика таможенно-тарифного регулирования / Ю.М. Петров. – М.: Норма, 2013. – 128 с.

29 Петросян, Е.Г. Пути гармонизации систем налогообложения в странах ЕАЭС / Е.Г. Петросян // Экономическая политика. – 2016. – № 6. – С.

221-240.

30 Покровская, В. В. Таможенное дело : учебник / В. В. Покровская. – М. : Юрайт, 2011. – 731 с.

31 Посольство Республики Беларусь в КНР. О торгово-экономическом сотрудничестве Республики Беларусь с Китайской Народной Республикой [Электр. источник]. – URL: http://china.mfa.gov.by/ru/bilateral_relations/trade_economic/. – 01.12.2017.

32 Протокол от 12.12.2008 «О единой системе тарифных преференций таможенного союза» [Электронный ресурс]: электрон. правовой справ. ГАРАНТ. – М.: ГАРАНТ, 2017. – 1 эл. опт. диск (CD-ROM).

33 Решение Комиссии Таможенного союза от 27.11.2009 № 130 «О едином таможенно-тарифном регулировании таможенного союза Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации». ФЗ [Электронный ресурс]: электрон. правовой справ. ГАРАНТ. – М.: ГАРАНТ, 2017. – 1 эл. опт. диск (CD-ROM).

34 Решение Совета Евразийской экономической комиссии от 16.07.2012 № 54 «Об утверждении единой Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза и Единого таможенного тарифа Евразийского экономического союза» ФЗ [Электронный ресурс]: электрон. правовой справ. ГАРАНТ. – М.: ГАРАНТ, 2017. – 1 эл. опт. диск (CD-ROM).

35 РИА Новости. В китайском Чжухае открывается авиакосмический салон Airshow China-2016 [Электр. источник]. – URL: https://ria.ru/defense_safety/20161101/1480408932.html. – 01.12.2017.

36 Саличкина, А.Ю. Применение мер таможенно-тарифного регулирования внешнеторговой деятельности на основе принципа первоочередной поддержки приоритетных направлений развития Российской Федерации / А.Ю. Саличкина // Таможенное дело. – 2012. – № 1. – С. 5–7;

37 Сивенкова, А.И. Особенности таможенного оформления в условиях функционирования Евразийского Экономического Союза / А.И. Сивенкова //

Молодой учёный. – 2017. – №6. – С. 297-302.

38 Таможенная служба Российской Федерации в 2016 году. Справочные материалы к заседанию коллегии ФТС России. – М.: ФТС, 2017. – 78 с.

39 Таможенный Кодекс Таможенного союза [Электр. источник]. – URL: www.consultant.ru. – 01.12.2017.

40 Торговая политика ЕАЭС [Электр. источник]. – URL: <http://eurasiancenter.ru/expert/20160628/1004383194.html>. – 01.12.2017.

41 Унификация правовых основ экономических инструментов государственного регулирования внешнеторговой деятельности в государствах - членах Таможенного союза ЕврАзЭС: монография / И.Л. Аверичева, А.В. Богданова, О.В. Гутарина и др.; под ред. Т.Н. Трошкиной. – М.: Институт публично-правовых исследований, 2014. – 230 с.

42 Федеральная таможенная служба РФ. Таможенная статистика внешней торговли РФ [Электр. источник]. – URL: <http://stat.customs.ru>. – 01.11.2017.

43 Халевинская, Е. Д. Международные торговые соглашения и международные торговые организации : учеб. пособие / Е. Д. Халевинская. – М. : Дашков и К, 2013. – 283 с.

44 Хапилин, С.А. Развитие Евразийской экономической интеграции на основе модернизации механизма таможенного регулирования: дис. ... канд. эк. наук. Ростов-на-Дону, 2015. – 384 с.

45 Хошимов, Х. Х. Механизм таможенно-тарифного регулирования и особенности его функционирования в Республике Таджикистан / Х.Х. Хошимов // Молодой ученый. – 2010. – № 6. – С. 172-177.

46 Цзе, Х. Внешняя торговля Кыргызстана: география и перспективы развития [Электр. источник]. – URL: <https://creativeconomy.ru/lib/35142>. – 01.12.2017.

47 Ширкунова, Н. В. Российская таможенная статистика внешней торговли как инструмент оценки последствий вступления страны в ВТО / Н. В. Ширкунова // Вопросы статистики. – 2014. - № 2. – С. 18-29.

48 Шишканова, Е.Э. Таможенно-тарифное регулирование внешнеэкономической деятельности как инструмент экономической безопасности страны / Е.Э. Шишканова // Концепт. – 2015. – № 6. – С. 1-6.

49 Ялбуганов, А.А. Пошлины в инструментарии внешнеторгового регулирования / А.А. Ялбуганов // Вестник ТЮМГУ. Социально-экономические и правовые исследования. – 2014. – № 3. – С. 166-170.

50 The American Heritage Dictionary, Second College Edition. Houghton Mifflin Co., 1985.– p. 177.