

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
Зав. кафедрой
_____ Л.А. Понкротова
« _____ » _____ 2016 г.

ДИПЛОМНАЯ РАБОТА

на тему: Особенности таможенно – тарифного и нетарифного регулирования
импорта шин в РФ в условиях ЕАЭС.

Исполнитель
студент группы 137-ос

(подпись, дата)

А.В.Гулюк

Руководитель
ст.преподаватель

(подпись, дата)

Е.А.Царевская

Нормоконтроль

(подпись, дата)

О.В.Шпак

Рецензент

(подпись, дата)

А. В. Плешивцев.

Благовещенск 2016

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

Факультет _____

Кафедра _____

УТВЕРЖДАЮ

Зав.кафедрой

подпись

И.О.Фамилия

« _____ » _____ 201_ г.

З А Д А Н И Е

К выпускной квалификационной работе студента _____

1. Тема выпускной квалификационной работы : _____
(утверждена приказом от _____ № _____)

2. Срок сдачи студентом законченной работы (проекта) _____

3. Исходные данные к выпускной квалификационной работе: _____

4. Содержание выпускной квалификационной работы (перечень подлежащих разработке вопросов): _____

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

6. Консультанты по выпускной квалификационной работе (с указанием относящихся к ним разделов) _____

7. Дата выдачи задания _____

Руководитель выпускной квалификационной работы: _____
(фамилия, имя, отчество, должность, ученая степень, ученое звание)

Задание принял к исполнению (дата): _____
(подпись студента)

РЕФЕРАТ

Дипломная работа содержит 74 с., 18 рисунков, 12 таблиц, 57 источников.

ТАРИФНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, НЕТАРИФНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТАРИФ, ТАМОЖЕННАЯ ПОШЛИНА, СТАВКА ТАМОЖЕННОЙ ПОШЛИНЫ, ТАРИФ

Тарифное регулирование - форма государственного регулирования ВЭД, применяемая в целях регулирования импорта и экспорта, с помощью которой государство реализует свое исключительное право на установление таможенной пошлины на товары, перемещаемые через таможенную границу ЕАЭС.

Целью данной работы является анализ таможенно-тарифного и нетарифного регулирования и его влияние на импорт шин на таможенную территорию ЕАЭС.

Объект дипломной работы: тарифное и нетарифное регулирование

Предмет дипломной работы: Особенности таможенно тарифного и нетарифного регулирования импорта шин в РФ в условиях ЕАЭС.

Для достижения вышеуказанной цели необходимо решить следующие задачи:

- рассмотреть особенности тарифного регулирования в условиях ЕАЭС;
- рассмотреть особенности взимания таможенных пошлин на импорт шин;
- провести анализ химической промышленности в России;
- рассмотреть динамику производства шин в России;
- провести анализ импорта шин в Россию и на территорию ЕАЭС;
- рассмотреть изменение ставок таможенных пошлин при импорте шин в результате вступления России в ВТО;
- рассмотреть методы тарифного и нетарифного регулирования импорта шин;

- произвести оценку взаимосвязи импорта шин и импорта автомобилей;
- проанализировать прогноз развития шинной промышленности к 2017 г.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	6
1 Таможенно- тарифное и нетарифное регулирование в условиях ЕАЭС:	
государственная политика и основные инструменты регулирования	8
1.1 Место шин в ТН ВЭД ЕАЭС	8
1.2 Тарифные меры регулирования импорта шин	13
1.3 Не тарифные меры регулирования импорта шин	21
2 Динамика импорта и производства шин	28
2.1 Импорт шин в РФ: особенности динамики, товарной и географической сферы	28
2.2 Производство и потребление шин в РФ	42
3 Влияние таможенной политики в условиях ЕАЭС на производство шин в РФ	49
3.1 Методы воздействия таможенной политики на производство шин в РФ	49
3.2 Прогноз развития шин в России к 2017 г.	60
Заключение	67
Библиографический список	68

ВВЕДЕНИЕ

В последствии развития внешнеторговых связей средства регулирования внешней торговли могут принимать различные формы, включая непосредственно таможенно-тарифное и нетарифное регулирование. Которое играет важную роль в воздействии на внешнеторговую политику страны в сфере экспорта и импорта товаров.

Актуальность данной темы состоит в том, чтобы сформировать комплексное понимание особенностей влияния тарифного регулирования на импортные операции в условиях ЕАЭС, ознакомиться с нормативной правовой основой порядка установления и уплаты пошлин, выявить каким образом влияют пошлины на импортные операции предприятия, их значение и сущность.

Целью исследования является анализ таможенно-тарифного регулирования и его влияние на ввоз шин в РФ.

Объект дипломной работы: таможенно-тарифное и нетарифное регулирование

Предмет дипломной работы: особенности таможенно-тарифного и нетарифного регулирования и его влияние на импорт шин на таможенную территорию ЕАЭС. В соответствии с поставленной целью решались следующие задачи:

- рассмотреть особенности тарифного регулирования в условиях ЕАЭС;
- рассмотреть особенности взимания таможенных пошлин на импорт шин;
- провести анализ импорта сырья для производства шин в Россию;
- рассмотреть динамику производства шин в России;
- провести анализ импорта шин в Россию и на территорию ЕАЭС;
- рассмотреть изменение ставок таможенных пошлин при импорте шин в результате вступления России в ВТО;
- рассмотреть методы тарифного и нетарифного регулирования импорта шин;

- произвести оценку взаимосвязи импорта шин и импорта автомобилей;
- проанализировать прогноз развития шинной промышленности к 2017 г.

В работе были использованы материалы периодических изданий, нормативные акты и федеральные законы РФ, соглашения ЕАЭС, учебные пособия, а также Интернет-ресурсы, данные ФТС.

1 ТАМОЖЕННО- ТАРИФНОЕ И НЕТАРИФНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ В УСЛОВИЯХ ЕАЭС: ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОЛИТИКА И ОСНОВНЫЕ ИНСТРУМЕНТЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ

1.1 Место шин в ТН ВЭД ЕАЭС.

1.1 Место шин в ТН ВЭД ЕАЭС.

Евразийский экономический союз – является международной организацией регионального экономического объединения, которая обладает международной правосубъектностью и учрежденная Договором о Евразийском экономическом союзе от 1 января 2015 года.

На таможенной территории ЕАЭС осуществляется беспрепятственное движение товаров, услуг, денежных средств и рабочей силы, а также проведение скоординированной, согласованной или единой политики в отраслях экономики.

Государствами–членами Евразийского экономического союза являются Республика Армения, Республика Беларусь, Республика Казахстан, Кыргызская Республика и Российская Федерация.

ЕАЭС образован в целях всесторонней модернизации, объединения и повышения конкурентоспособности национальных экономик стран союзниц и создания условий для стабильного развития в интересах улучшения жизненного уровня населения государств-членов.¹

Единый таможенный тариф Евразийского экономического союза (ЕТТ ЕАЭС) – это свод ставок ввозных и вывозных таможенных пошлин, применяемых ко всем товарам, ввозимым и вывозимым с таможенной территории Евразийского экономического союза из третьих стран, систематизированных в соответствии с единой Товарной номенклатурой внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза (ТН ВЭД ЕАЭС)².

¹ ЕАЭС [Электронный ресурс]: офиц. сайт. – Режим доступа: <http://www.eaeunion.org/#about>

² Единый таможенный тариф [Электронный ресурс]: офиц. сайт. – Режим

Данный классификатор применяют для сбора статистических данных о внешнеэкономической деятельности, а также для решения всевозможных проблем и задач, связанных с государственным регулированием внешнеэкономической деятельности, среди которых:

- 1) Декларирование товаров, которые перемещаются через таможенную границу ЕАЭС;
- 2) Нетарифное регулирование импорта и экспорта некоторых товаров (квотирование и лицензирование);
- 3) Меры оперативного регулирования экономических внешних связей, в том числе и тарифное регулирование.

Товарная номенклатура внешнеэкономической деятельности характеризуется такими основными свойствами, как:

- 1) Деление на группы товаров основано на конкретных данных. Товар не разделяется на группы по признакам, которые основаны на теории и являются бесполезными в целях внешнеторгового регулирования;
- 2) В классификаторе группы товаров не пересекаются по содержанию;
- 3) ТН ВЭД охватывает все движимое имущество, то есть не существует такого товара, для которого не возможно было бы подобрать код;
- 4) Принципы разграничения разнообразных товаров в классификаторе являются объективными. Общими критериями выступают материалы, из которых произведен товар, либо функции, которые выполняет товар. Другие важные критерии – это степень переработки, назначение, принадлежность к промышленной отрасли, особенности, которые связаны с перевозкой либо хранением товара;
- 5) ТН ВЭД содержит четкие правила и определения, которые оговаривают случаи частного совпадения содержания позиций товара либо невозможности подобрать товарные соответствующие позиции;

б) В ТН ВЭД классификация является сбалансированной, то есть разнообразные товарные позиции, которые находятся на одном уровне, имеют экономический сравнимый вес.

Классификатор Евразийского союза товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности – это список товарных позиций, коим присвоен определенный числовой код.

Обязанность определения кода товара, который перемещается через таможенную границу Евразийского экономического союза, лежит на декларанте. Таможенными органами осуществляется контроль за правильностью кодирования товаров в соответствии с классификатором.

Товарная номенклатура внешнеэкономической деятельности представляется систематизированным списком продукции, который применяются в целях регулирования внешней экономической деятельности и содержит в себе кодовое определение товара, его название и сжатое определение для единиц измерения. От верного установления кода продукта зависит начисление, а также последующее взимание таможенных платежей.

В соответствии общепринятой системой для систематизации каждому товару, товарной группе и подгруппе присваивается особый код. Цифровой десятизначный код указывают в графе 33 таможенной погрузочной декларации. В данной записи не должно быть представлено дефисов, пробелов, пропусков.

В ТН ВЭД ЕАЭС система кодов позволяет представлять нужную информацию о товаре в удобной форме для автоматизированной обработки данных таможенными органами. Товару присваивают код, который используется во время прохождения декларирования, совершения таможенных операций, а так же во время взимания таможенных пошлин.

Коды ТН ВЭД ЕАЭС содержат такую информацию, как:

- 1) 2 первые цифры – товарная группа ТН ВЭД;
- 2) 4 первые цифры – товарная позиция ТН ВЭД;
- 3) 6 первых цифр – товарная субпозиция ТН ВЭД;
- 4) 10 цифр, полный код товара – товарная подсубпозиция ТН ВЭД.

Код товара в классификаторе – это основа для:

- 1) Решения вопроса о начислении и последующем взимании акциза, НДС;
- 2) Определения ставки таможенной пошлины;
- 3) Статистики внешней торговли;
- 4) Применения мер нетарифного регулирования для определенного вида товаров;
- 5) Таможенной статистики;
- 6) В случае таможенного правонарушения принятия компетентными органами решения.

В ТН ВЭД Евразийского экономического союза существует товарная позиция шины.

Шины- являются одним из наиболее значимых элементов колеса и автомобиля , который представляет из себя упругую резино-металло-тканевую оболочку, забортированную на обод диска.

Шина гарантирует контакт автомобиля с дорожным полотном, предназначена для поглощения незначительных неровностей и всевозможных колебаний, которые образуются из за несовершенства дорожного полотна.

Шины в ТН ВЭД занимают позиции с 4011 по 4012 включительно.

Шины и покрышки пневматические резиновые новые:

4011 - Шины и покрышки пневматические резиновые новые.

Данные покрышки могут эксплуатироваться на любом типе транспортного средства или самолета, на игрушечных автомобилях, автомобилях разного типа, военных орудиях и т.д. Они могут быть использованны как с камерами, так и без таковых.³

Шины покрышки пневматические резиновые, восстановленные или бывшие в использовании; Шины и покрышки массивные или полупневматические, шинные протекторы и ободные ленты, резиновые; 4012 - Шины и покрышки пневматические резиновые, восстановленные или б\у;

³ База кодов ТН ВЭД ЕАЭС [Электронный ресурс]: офиц. сайт. – Режим доступа:<http://progost.ru/tn-ved/c4011/>

Шины и покрышки массивные или полупневматические, шинные протекторы и ободные ленты, резиновые.

К данному товарному классу относятся восстановленные пневматические шины (покрышки) из резины и использованные пневматические шины (покрышки) из резины, которые пригодные либо для дальнейшей эксплуатации либо для восстановления протекторного слоя.

Сплошные (массивные) шины используются, например, на игрушках с колесами, а так же на передвижных видах мебели. Эластичные шины, которые являются жесткими шинами, но с герметизированным внутренним воздушным пространством, употребляются на тележках. Протекторы шин расположены по окружности каркасов пневматических шин и обычно имеют многогранную поверхность. Они применяются для восстановления пневматических покрышек. В данный товарный класс включены также взаимозаменяемые протекторы шин, которые доставлены под каркас шины, для которой они специализированы и предназначены. Ободные ленты применяются для предохранения камеры от металлического обода или окончаний спиц.

В подпозициях 4012 11, 4012 12, 4012 13, 4012 19 и 4012 20 определение «восстановленные шины» применяется к шинам, с основы которых был удален вытертый протектор и на которые был установлен новый протектор одним из двух способов: (i) протектор из не вулканизированной резины приваривается на каркас шины или (ii) протектор из вулканизированной резины прилипается к каркасу шины вулканизированной резиновой полоской. Данные шины могут иметь измененный только протектор, новый протектор и частично обновленные новым материалом боковины шин, либо новый протектор и полностью обновленные бока шин.

К бывшим в употреблении шинам подпозиции 4012 20 могут быть подвергнуты повторное нарезание рисунка протектора, когда стертые (но видимые) канавки протектора создаются нарезанием. Данное повторное изготовление протектора обычно производится на шинах, предназначенных для большегрузных транспортных средств (таких как автобусы или грузовики).

изготовлению протектора не классифицируются в субпозициях 4012 11, 4012 12, 4012 13 и 4012 19.

Так же шины подпозиций 4012 11, 4012 12, 4012 13, 4012 19 и 4012 20 могут также быть подвергнуты дополнительному повторному перевыпуску, при котором путем нарезания к первоначальному рисунку протектора добавляются поперечные и диагональные канавки. Такое дополнительное повторное изготовление не меняет их классификацию как восстановленных шин в субпозициях 4012 11, 4012 12, 4012 13 , 4012 19 или бывших в употреблении шин в субпозиции 4012 20.⁴

Таким образом основа классификатора ТН ВЭД ЕАЭС представлена системой классификации, которая применяется для идентификации и кодирования товаров в процессе проведения таможенных операций. Шины в ТН ВЭД занимают позиции с 4011 по 4012 включительно.

1.2 Тарифные меры регулирования импорта шин.

Тарифный способ регулирования импорта сочетает в себе применение таможенных пошлин на ввоз или вывоз товаров. В отношении импортных шин применяются таможенные пошлины, как один из способов тарифного контроля ввоза шин на таможенную территорию Евразийского экономического союза.

Для определения размера таможенной пошлины применяются ставки.

Ставка таможенной пошлины⁵-это обозначенный в едином таможенном тарифе размер платежа, который подлежит взиманию за определенный товар в соответствии с действующим законодательством Евразийского экономического союза.

В Евразийском экономическом союзе используются всего три вида ставок пошлин: адвалорные, специфические и комбинированные.

Адвалорные ставки таможенной пошлины - определяется в виде фиксированной процентной ставки от таможенной стоимости товаров.

⁴ Группа 40 "Каучук, резина и изделия из них" [Электронный ресурс]: офиц. сайт. – Режим доступа: <http://eec.eaeunion.org/ru/act/trade/catr/ett/Documents/ett40%2030.04.2016.pdf>

⁵ <https://www.consultant.ru/document>

Количество денежных поступлений от таможенных пошлин при использовании адвалорных ставок полностью зависят от конъюнктуры цен на мировых товарных рынках.

Специфические ставки таможенной пошлины – никак не связаны с таможенной стоимостью товаров. Их уровень определяется в определённых единицах равных количеству или объёму товара, перемещаемого через таможенную границу ЕАЭС. Применение специфических ставок позволяет не допускать спада поступления таможенных пошлин при обвале мировых цен на определённые товары, а также при занижении фактурных цен на ввозимые товары.

Комбинированные ставки таможенной пошлины – соединяют в себе адвалорные и специфические ставки пошлины. В основе своей смешанные ставки применяются при ввозе товаров как способ борьбы с занижением их таможенной стоимости. Установление комбинированных ставок возможно при введении вывозных таможенных пошлин (например, при экспорте энергоресурсов).

Для немедленного регулирования импорта и экспорта товара члены Евразийского экономического союза могут устанавливать сезонные таможенные пошлины. Как правило, они используются при необходимости установления всевозможных тарифных преград для товаров, особенно сельскохозяйственного производства. Так, в пик сбора урожая, выращенного на территории ЕАЭС, данная мера может быть применена для защиты национального производителя. Срок действия сезонной таможенной пошлины не может превышать полгода.

В отношении ввоза шин на сегодняшний день применяется адвалорная ставка таможенной пошлины. В условиях ЕАЭС ввозная пошлина на новые шины для легковых автомобилей составляет 14 %, но не менее 3.41 евро за штук. Для автобусов и грузовых автомобилей в настоящее время составляют 10 %, но не менее 5 евро за штуку.

Таблица 1- Ставки таможенных пошлин на импорт шин в условиях ЕАЭС⁶

Тип шин/покрышек.	Ставка ввозной таможенной пошлины (в процентах от таможенной стоимости либо в евро, либо в долларах США)
Легковые пневматические резиновые новые.	14 %, но не менее 3.41евро/ шт
Для автобусов или моторных транспортных средств для перевозки грузов, с индексом нагрузки не более 121	10 %
Шины с цельнометаллическим кордом	15 %, но не менее 5евро/шт
Б/у для легковых автомобилей (включая грузопассажирские автомобили-фургоны и спортивные автомобили).	15 %, но не менее 2.02евро/шт
Б/у для автобусов или моторных транспортных средств для перевозки грузов	11.3 %
Б/у пневматические для гражданской авиации.	11%
-прочие	15%
Камеры резиновые - легковые - грузовые - велосипедные - прочие	5 %
Прочие	15 %, но не менее 5евро/шт

Составлено по данным: Единый таможенный тариф Евразийского экономического союза.

Сообразно понятию аналитиков снижение пошлины на автомобильные покрышки потянет за собой снижение цен в рознице, не исключает ведущий эксперт Центра развития НИУ"Верховная школа экономики" Сергей Пухов. "Но схожее формирование событий может быть лишь в том случае, ежели в РФ находится конкурентно способная среда на шинном базаре. Из за этого возникает вероятность вхождения игроков с стоимостями ниже среднерыночных на 10-15 процентов", - подмечает специалист.

Представитель Ассоциации предприятий автомобильного транспорта "Авторесурс" Виктор Бирюков настроен более скептически и утверждает, что снижение стоимости на ввозимые шины ждать не стоит. Как правило,

⁶ ЕЭК [Электронный ресурс]: офиц. сайт. – Режим доступа:<http://www.eurasiancommission.org/ru/act/trade/catr/ett/Documents/ett40%2030.04.2016.pdf>

практически все крупные мировые производители шин имеют в России свои предприятия, и объемы экспорта невелики, объясняет он. Поэтому, скорее всего, снижение цен будет либо очень незначительным, либо цены останутся на прежнем уровне, прогнозирует эксперт.

Между тем, решение о снижении пошлин, как отмечанно в материалах правительства, направлено на развитие отечественной автомобильной промышленности и рекомендовано для рассмотрения на заседании Евразийской экономической комиссии.

В обязательствах России по ВТО в то же время закреплено намерение существенно снизить пошлины на импорт шин только к 2017 году, а в следующем году должны быть отменены повышенные ставки на подержанные шины.⁷

Когда 23 августа 2012 года Россия стала полноправным членом Всемирной торговой организации, основным принципом которой является либерализация внешнеторгового режима. Очевидные преимущества от вступления России в данную организацию получают производители-экспортеры: улучшаются условия доступа продукции на внешние рынки, появляется механизм разрешения торговых споров.

А с 1 января 2015 года Россия и страны участницы объединились в ЕАЭС, где основой является обеспечение свободы движения товаров, а также услуг, капитала и рабочей силы, и проведение скоординированной, согласованной или единой политики в отраслях экономики. Что в свою очередь позволяет создавать транспортные, логистические маршруты не только регионального, но и глобального значения.

В то же время отечественная шинная промышленность, направленная, прежде всего, на внутренний рынок (более 75 % шин, производящихся на территории РФ, продается внутри страны) оказалась в числе отраслей, наиболее уязвимых в новых экономических условиях.

В соответствии с обязательствами, принятыми на себя Россией в ходе

⁷ Российская газета [Электронный ресурс]: офиц. сайт. – Режим доступа: <http://rg.ru/2011/12/27/shini-site.html>

переговоров о присоединении к ВТО, таможенные пошлины на шины будут снижены следующим образом:

Таблица 2 - Изменение пошлин на ввоз шин после вступления РФ в ВТО (2010– 2015)⁸

Тип шин/покрышек.	2011	2012	2013	2015	2016
Легковые пневматические резиновые новые. 401110000	20 % (мин. €6,9 за шт.)	20 % (мин. €6,2 за шт.)	18 % (мин. €5.27 за шт.) НДС-18%	16% (мин. €4.43 за шт.)	14 %, но не менее 3.41 евро/шт
Автобусные/грузовые, пневматические резиновые новые. 401120000	15 %(мин. €5 за шт.)	15 %	13.3 %	10%	10 %
Б/у резиновые для легковых автомобилей восстановленные. 4012110000	20 % (мин. €20 за шт.)	20 % (мин. €6,2 за шт.)	17.5 % (мин. €4.13 за шт.)	15%(мин. €2.02 за шт.)	15 %, но не менее 2.02 евро/шт
Б/у резиновые автобусные/грузовые восстановленные. 4012120000	20 % (мин. €20 за шт.)	20 %	15%	10%	11.3 %
Б/у пневматические для гражданской авиации. 4012200001	20 % (мин. €20 за шт.)	20%	11%	11%	11%
Прочие	20 % (мин. €20 за шт.)	20%	19% (мин. €4.96 за шт.)	17%(мин. €2.48 за шт.)	15 %, но не менее 5 евро/шт

Составлено по данным: ЕАЭС.

Изменение таможенных пошлин на автомобильные шины:

401110000 - новейшие покрышки для легковых авто.

В предоставленной группе декларируются покрышки как для легковых каров этак и для грузопассажирских фургонов и микроавтобусов.

- с 01.09.2015 - новенькая цена таможенной пошлины 16 % ,однако никак не на менее €4.43 из-за штуку

- с 01.09.2013 - новенькая цена таможенной пошлины 18 %, однако никак не на менее 5.27 евро из-за штуку. НДС – 18 %.

- с 23.08.2012 - 20 %, однако никак не на менее 6.2 евро из-за штуку.

- с 28.05.2011 - 20 %, однако никак не на менее 6.9 евро из-за штуку.

4012110000 - реконструированные покрышки для легковых авто.

⁸ Единый таможенный тариф ЕАЭС [Электронный ресурс]: офиц. сайт. – Режим доступа:<http://www.eurasiancommission.org/ru/act/trade/catr/ett/Pages/default.aspx>

В предоставленной товарной группе декларируются реконструированные покрышки как для легковых авто так же и для микроавтобусов.

- с 01.09.2015 - новенькая цена таможенной пошлины 15 %, однако никак не менее 2.02 евро из-за штуку.

- с 01.09.2013 - новенькая таможенная пошлина 17,5 %, однако никак не менее 4.13 евро из-за штуку. НДС – 18 %

- с 23.08.2012 - 20 %, однако никак не менее 6.2 евро из-за штуку.

- с 23.09.2011 - 20 %, однако никак не менее 20 евро из-за штуку.

401120000 - новейшие покрышки для автобусов и грузовых машин.

В предоставленной группе декларируются лишь новейшие покрышки для грузовых каров и автобусов.

- с 01.09.2015 - новенькая цена таможенной пошлины 10 %

- с 01.09.2013 - новенькая цена пошлины 13.3 %. НДС – 18 %.

- с 23.08.2012 - 15 %.

- с 01.01.2011 - 15 %, однако никак не менее 5 евро из-за штуку.

4012120000 - реконструированные покрышки для грузовых авто.

В предоставленной группе имеют все шансы декларироваться реконструированные покрышки для грузовых каров и автобусов.

- с 01.09.2015 - новенькая цена таможенной пошлины 10 %

- с 01.09.2013 - новенькая цена таможенной пошлины 15 %. НДС – 18 %.

- с 23.08.2012 - 20 %.

- с 23.09.2011 - 20 %, однако никак не менее 20 евро из-за штуку.

4012200009 - б/у авто шины.

В предоставленной группе имеют все шансы декларироваться бывшие в потреблении покрышки и шины для для всех каров и автобусов.

- с 01.09.2013 - новенькая таможенная пошлина 19 %, однако никак не менее 4.96 евро из-за штуку. НДС – 18 %.

- с 23.08.2012 - 20 %, однако никак не менее 6.2 евро из-за штуку.- с 23.09.2011 - 20 %, но не менее 20 евро за штуку.⁹

В новых условиях негативное влияние присоединения России к ВТО в шинной отрасли будет определяться следующими факторами: низкой конкурентоспособностью отечественного производства, из-за огромной степени изношенности основных фондов и неимение денежных средств на их модернизацию; увеличением импорта шиной продукции иностранного производства в РФ и вытеснением с рынка отечественных шин. Снижение импортных пошлин на шины в 2 раза из-за вступления РФ во Всемирную торговую организацию приведет к резкому росту ввоза низкокачественной шинной продукции из КНР по заниженным ценам.

Хотя признаки демпинговой политики азиатских производителей-импортеров наблюдаются уже сейчас, в частности в сегменте легкогрузовых и грузовых шин, несмотря на действующие высокие таможенные пошлины. Так, уже в 1 полугодии 2013 наблюдался стремительный рост импорта шинной продукции из Китая в сравнении с другими производителями.

2014 год закончился небольшим ростом рынка приблизительно на 3,6 %. Но если объемы ввоза ЛГШ вырастут на 37 %, то доля наличия отечественных производителей на рынке сократится на 16 %.

При этом предоставленные цены китайских производителей в 2 с лишним раза ниже целой себестоимости такой же продукции российского производства. Наличие демпингового импорта из КНР в сегменте грузовых шин выражено увеличением поставок шинной продукции, произведенных в данной стране примерно на 80 %.¹⁰

Так же стоит отметить что , введение, например, дифференцированной ставки утилизационного сбора на новые и бывшие в употреблении шины, а

⁹ Таможенные пошлины на шины [Электронный ресурс]: офиц. сайт. – Режим доступа:http://www.avant-logistic.ru/customs_clearance/change_customs_duties/automobile/auto_parts/tamozhennye_poshliny_na_avtomobilnye_shiny/

¹⁰ Ведомости [Электронный ресурс]: офиц. сайт. – Режим доступа:<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2015/08/14/604936-eek-mozhet-vvesti-antidempingovie-poshlini-na-import-kitaiskih-gruzovih-shin>

также на производимые внутри страны и ввозимые (по аналогии с автомобилями), также может дать свои плоды и стать эффективной компенсационной мерой, а так же положительно сказаться на экологической защите страны.

Только комплексный подход к делу и принятие необходимых средств позволит растопить негативный эффект снижения ввозных таможенных пошлин на различные типы шинной продукции и даст импульс поступательному развитию российской шинной отрасли на долгосрочную перспективу.

В обязательствах России по ВТО в то же время предусмотрено намерение координально снизить пошлины на ввоз шинной продукции только к 2018 году, а в следующем году должны быть отменены завышенные ставки на поддержанную шинную продукцию.

Низкие ставки таможенных пошлин существенно влияют на ввоз шинной продукции на таможенную территорию ЕАЭС, а также и на их таможенную стоимость.

Базой для исчисления таможенных пошлин в зависимости от вида товаров и применяемых видов ставок является таможенная стоимость.

Таможенная стоимость – это себестоимость товара, определяемая в целях вычисления таможенных платежей (пошлин, таможенных сборов, акцизов, НДС). Фактически является налоговой базой. А так же используется для применения различных мер государственного регулирования торгово-экономических взаимоотношений, которые связанных со стоимостью продукции, включая осуществление валютного контроля внешнеторговых сделок и расчетов банков по ним в соответствии с законодательными актами государства. Определяется декларантом, однако правильность определения контролируется таможенными органами.

Существует шесть способов для определения таможенной стоимости:

- 1) по стоимости сделки с ввозимыми товарами;
- 2) по стоимости сделки с идентичными;

- 3) по стоимости сделки с однородными товарами;
- 4) на основе вычитания стоимости;
- 5) на основе сложения стоимости;
- б) резервный метод ;

При ввозе шин на таможенную территорию ЕАЭС применяется первый метод определения таможенной стоимости по стоимости сделки с ввозимыми товарами.

Исходя из вышеперечисленного, можно сделать вывод, что на сегодняшний день в России происходят значительные изменения в области таможенно-тарифного и нетарифного регулирования. Одним из факторов таких изменений является вступление России во Всемирную Торговую Организацию и образование Евразийского экономического союза. В результате чего приведет в дальнейшем к снижению ставок таможенных пошлин, на определенные группы товаров перемещаемых через таможенную границу ЕАЭС, а так же существенно изменит нормативно-правовую базу тарифного и нетарифного регулирования внешней торговли. Но российские производители шин столкнутся с рядом серьезных проблем. Масштаб проблем может различаться, но общие последствия для шинной отрасли будут следующими:

Недополучение прибыли производителями. Резкое сокращение производства вследствие потери доли рынка и снижения объемов сбыта продукции.

Российские производители шин активно инвестируют в разработку и вывод на рынок более технологичных и качественных продуктов. Такие инвестиции должны сопровождаться постоянным денежным потоком от сбыта существующих продуктов и возможностью реализации новых.

В условиях демпинга и агрессивной конкуренции отечественные производители не смогут обеспечить стабильный денежный поток.

1.3 Нетарифные методы регулирования

При всем значении тарифа он не является единственным способом для регулирования политики в области международной торговли.

Для осуществления международной торговли обширно используются нетарифные методы. К числу нетарифных способов регулирования международной торговли определяют количественные ограничения, скрытые и финансовые методы регулирования.

В большинстве случаев использование нетарифных способов наравне даже с сравнительно лояльным таможенным режимом приводит к наиболее ограничительному нраву гос торгашеской политики в целом.

Количественные ограничения — это вид нетарифного государственного регулирования объема торгового оборота, которая определяет количество и номенклатуру товаров, допущенных к ввозу или вывозу с таможенной территории ЕАЭС.¹¹

Количественные ограничения могут использоваться по решению правительства одной страны, а так же основываясь на международные соглашения, координирующие торговлю отдельными товарами. Количественные ограничения включают квотирование (контингентирование), лицензирование и «добровольное» ограничение экспорта.

Наиболее известной формой количественных ограничений признается квота либо контингент. Два данных понятия имеют фактически одно и тот же смысл с тем различием, что мнение контингента время от времени употребляется для обозначения квот сезонного нрава.

Квота — количественная нетарифная мера отграждения от вывоза или ввоза товара определенным количеством или определенной суммой на установленный промежуток времени.

¹¹ Нетарифные методы регулирования [Электронный ресурс]: офиц. сайт. – Режим доступа: <http://natecon.com/netarifnye-metody-regulirovaniya-mezhdunarodnoj-torgovli>

По направленности их воздействия квоты разделяются на:

1) *экспортные* — данный вид применяется либо в соответствии с международными стабилизационными соглашениями, определяющими долю каждой страны в целом вывозе определенного товара (экспорт нефти из стран ОПЕК), либо правительством страны для отмены экспорта товаров, недоступных на внутреннем рынке (экспорт нефти из России и сахара из Украины в начале 90-х гг.);

2) *импортные* — данный вид квоты применяется национальным правительством для защиты отечественных производителей, для достижения баланса торгового баланса, отношения в области спроса и предложения на отечественном рынке, а также как ответ на негативный торгово политический взгляд других государств.

Экономическая разница между тарифом и квотой состоит не только в различном содержании перераспределительного результата, но и в различной силе ограничивающего воздействия, которое тариф и квота оказывают на ввоз товаров на таможенную территорию. Прирост интереса на товар приводит к увеличению его внутрерыночной цены. Исход состоит в том, что в случае увеличения интереса на товар ввозная квота имеет более ограниченный характер, чем импортная пошлина, поскольку позволяет удерживать импорт в заданных объемах.

Тесно связан с квотированием другой вид государственного регулирования внешнеэкономической деятельности, называемый лицензированием.¹²

Лицензирование — это регулирование внешнеэкономической деятельности через разрешения, которые выдаются государственными

¹² Нетарифные методы регулирования [Электронный ресурс]: офиц. сайт. – Режим доступа: <http://natecon.com/netarifnye-metody-regulirovaniya-mezhdunarodnoj-torgovli>

органами на вывоз или ввоз продукции в определенных установленных количествах за в ораниченный промежуток времени.

Лицензирование может быть отдельной частью процесса квотирования (и тогда его экономическое содержание полностью совпадает с рассмотренным выше), а так же может быть самостоятельным способом государственного регулирования.

В первом варианте лицензия будет лишь документом, который подтверждает право импортировать или экспортировать продукцию в рамках полученной квоты; во втором варианте — приобретает ряд конкретных форм:

1) *разовая лицензия* — это письменное разрешение которое выдается на срок не более 1 года на ввоз или вывоз, выписываемое правительством конкретному участнику внешнеэкономических отношений на осуществление только единоразовой внешнеторговой сделки;

2) *генеральная лицензия* — является разрешение на импорт или экспорт того или иного товара в течение года без каких либо ораничений в проведении сделок;

3) *глобальная лицензия* — разрешение импортировать или экспортировать определенный товар в любую страну мира за лимитированный промежуток времени без ограничения количества или стоимости;

4) *автоматическая лицензия* — разрешение, которое выдается сразу после получения от лица которое ввозит или вывозит, заявки которые не в праве откланить государственный орган.¹³

Лицензирование применяет большинство странан мира, изначально те которые являются развивающимися, для того что бы государсво могло регулировать импорт. Развитые же страны используют лицензии как документ, который подтверждает исключительное право импортера на ввоз товара но в рамках установленной квоты.

¹³ Нетарифные методы регулирования [Электронный ресурс]: офиц. сайт. – Режим доступа: <http://natecon.com/netarifnye-metody-regulirovaniya-mezhdunarodnoj-torgovli>

Количественное ограничение ввоза в страну может быть получено не только за счет внедрения ввозного тарифа или импортных квот, но и в результате так называемого «добровольного» ограничения экспорта. «Добровольное» ограничение экспорта применяется государством обычно под политическим давлением более сильного игрока в импорте, который несет угрозу установлением односторонних ограничительных мер на ввоз в случае отказа «добровольно» ограничить вывоз, который в свою очередь наносит материальный ущерб отечественным производителям.

«Добровольное» ограничение экспорта — количественное лимитирование экспорта, которое основано на обещанье 1-го из партнеров сообразно торгашеским взаимосвязям ограничить либо, сообразно последней мерке, никак не усиливать размеры эывоза, принятом в рамках официознного межправительственного либо неофициального соглашения о установлении квот на экспорт продукта.

Вместе с количественными способами главную роль среди нетарифных методов торговой политики имеют методы скрытого протекционизма, которые представляют из себя всевозможные барьеры нетаможенного характера, которые появляются на пути торговли, органами центральной государственной и даже местной власти. По некоторым оценкам, существует несколько сотен видов скрытого протекционизма, с помощью которого страны могут в одностороннем порядке ограничивать импорт или экспорт. В их числе:

1) *Технические барьеры* — скрытые способы торговой политики, образующиеся в силу того, что национальные технические, административные и иные нормы и правила построены так, чтобы препятствовать импорту товаров из-за рубежа. Одни из наиболее распространенных барьеров технического характера — это требования о соблюдении национальных стандартов, о получении сертификатов качества импортной продукции, о специфической упаковке и маркировке товаров, о соблюдении определенных санитарно-гигиенических норм, включая проведение мероприятий по охране окружающей

среды, о соблюдении усложненных таможенных формальностей и требований законов о защите потребителей и многие другие.¹⁴

2) *Внутренние налоги и сборы* — скрытые методы торговой политики, направленные на повышение внутренней цены импортного товара и сокращение тем самым его конкурентоспособности на внутреннем рынке. Могут вводиться как центральными, так и местными органами государственной власти. Налоги, накладываемые в основном на импортные товары, весьма разнообразны и могут быть прямыми (налог на добавленную стоимость, акцизный налог, налог на продажу) или косвенными (сборы за таможенное оформление, регистрацию и выполнение других формальностей, портовые сборы). Внутренние налоги и сборы играют дискриминационную роль только в том случае, если они накладываются только на импортные товары, при том что товары местных производителей налогообложению не подлежат. Если же правила внутреннего налогообложения одинаковы как для национальных товаров, так и для импортных, то такая политика может рассматриваться как политика создания равных стартовых условий для конкуренции в цене и качестве.

3) *Политика в рамках государственных закупок* — скрытый метод торговой политики, требующий от государственных органов и предприятий покупать определенные товары только у национальных фирм, даже несмотря на то, что эти товары могут быть дороже импортных;

4) *Требование о содержании местных компонентов* — скрытый метод торговой политики государства, законодательно устанавливающего долю конечного продукта, которая должна быть произведена национальными производителями, если такой продукт предназначается для продажи на внутреннем рынке. Обычно требование о содержании местных компонентов используется развивающимися странами в рамках политики импортозамещения, которая предполагает создание и наращивание

¹⁴ Нетарифные методы регулирования [Электронный ресурс]: офиц. сайт. – Режим доступа: <http://natecon.com/netarifnye-metody-regulirovaniya-mezhdunarodnoj-torgovli>

национальной базы производства импортируемых товаров, с тем чтобы в дальнейшем отказаться от их импорта. Правительства развитых стран используют требование о содержании местных компонентов, чтобы избежать перемещения производства в развивающиеся страны с более дешевой рабочей силой и сохранить тем самым уровень занятости.¹⁵

Разработка антидемпинговых пошлин в отношении импортных бульдозеров и автомобильных шин находится в завершающей стадии, решение по их ввозу Евразийская экономическая комиссия может принять до конца года.

Антидемпинговые пошлины на шины позволят отгородить рынок от некачественных автомобильных покрышек из Китая, а меры в отношении бульдозеров и грузовых шин направлены на защиту интересов российских и белорусских производителей специальной техники.

Сейчас в ЕАЭС в настоящее время действует более 10 защитных, антидемпинговых мер, в основном в отношении Китая и Украины, с января 2014 года по август 2016 года действуют жёсткие квоты на импорт зерноуборочных комбайнов и грузовых шин.

Антидемпинговые меры не противоречат нормам Всемирной торговой организации, они популярны в мире и широко применяются такими странами, как США и Китай, в ЕС они также действуют.¹⁶

К импорту шин применяются паратарифные меры и технические барьеры. Так как при ввозе на ЕАЭС шины облагаются НДС которая составляет 18 %, а так же шины включены в перечень объектов технического регулирования, на которые распространяется действие технического регламента « О безопасности колесных и транспортных средств¹⁷» Техническим регламентом установлены правила обращения на рынке или ввода в эксплуатацию колесных

¹⁵ Нетарифные методы регулирования [Электронный ресурс]: офиц. сайт. – Режим доступа:<http://natecon.com/netarifnye-metody-regulirovaniya-mezhdunarodnoj-torgovli>

¹⁶ Новости ЕврАзЭС [Электронный ресурс]: офиц. сайт. – Режим доступа:<http://vch.ru/event/category/117.html?year=2015&month=10>

¹⁷ "О безопасности колесных транспортных средств" [Электронный ресурс]: офиц. сайт. – Режим доступа:<http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/22-12-2014-2.aspx>

транспортных средств; существенные требования безопасности; процедуры оценки соответствия типов выпускаемых в обращение транспортных средств (шасси), единичных транспортных средств, транспортных средств, находящихся в эксплуатации, типов компонентов транспортных средств; требования к маркировке продукции единым знаком обращения продукции на рынке государств-членов ЕАЭС.

Исходя из этого, можно сделать вывод что нетарифные меры регулирования позволяют оградить рынок от импортной продукции низкого качества, а так же защитить отечественных производителей от серьезной конкуренции со стороны стран импортеров.

2 ДИНАМИКА ИМПОРТА И ПРОИЗВОДСТВА ШИН

2.1 Импорт шин в РФ: особенности динамики, товарной и географической сферы

Химический комплекс России является базовым сегментом экономики. Внушительную долю в объеме его производства занимает шинная промышленность. Российская шинная промышленность имеет определенный потенциал развития и увеличение объемов производства, несмотря на существующие проблемы связанные с привлечением инвестиций, внедрением инноваций, модернизации и развития производственной базы.

Несмотря на существенные увеличения в производстве отечественных марок шин на сегодняшний день шинное производство сталкивается с рядом проблем возникшем на внутреннем рынке потребления. Одной из таких глобальных проблем является ведение агрессивной политики в сфере импорта шин иностранного происхождения на внутренний рынок РФ.

Если в 2012 импорт шин иностранного происхождения составлял 17,5 млн. шт, в то время как объем производства шин отечественных производителей составлял 42,8 млн.шт. То к концу 2014 года ввоз шин в Россию составил 37,4 млн.шт.

Данные об объемах внешней торговли ЕАЭС с третьими странами с января 2014 года по декабрь 2015 года, рисунок 1.¹⁸

¹⁸ Евразийская экономическая комиссия [Электронный ресурс]: офиц. сайт. – Режим доступа: http://eec.eaeunion.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/publications/Documents/Ext_2015.pdf

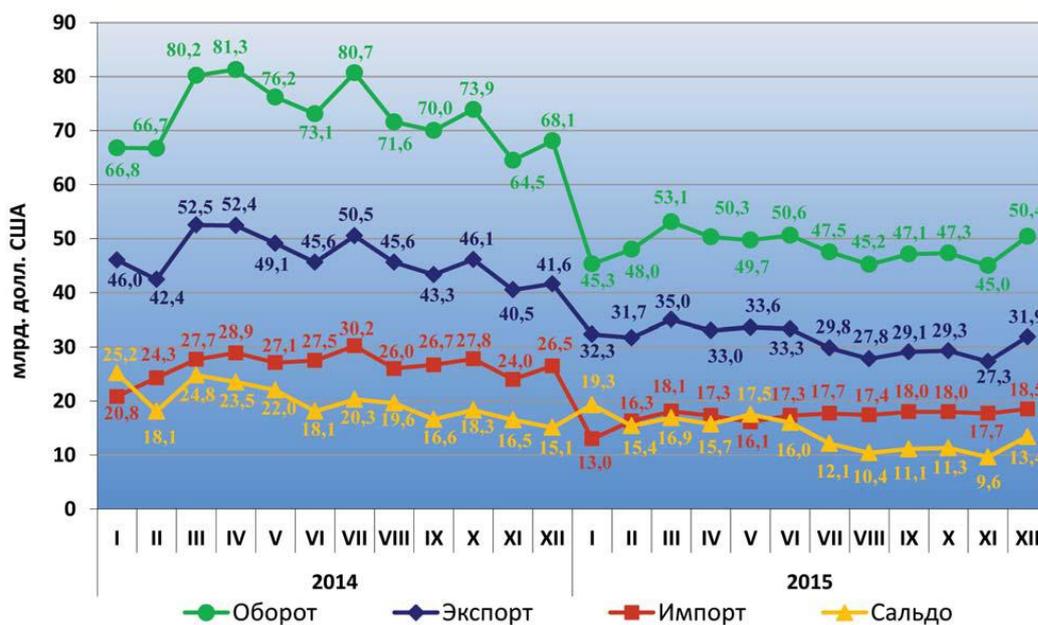


Рисунок 1- Внешняя торговля ЕАЭС с третьими странами.

Из рисунка 1 можно сделать вывод, что импорт в 2015 году на все товары снизился с 26,5 млрд. долл., до 13 млрд. долл. в первом квартале 2015 года. Импорт шинной продукции так же снизился с 37,4 млн. штук до 29,9 млн. штук, что свидетельствует о кризисной ситуации в стране и спаде закупок импортной продукции.

Вклады государств – членов ЕАЭС в совокупные показатели внешней торговли (в процентах к итогу по ЕАЭС) отражены следующим образом, Рисунок 2.

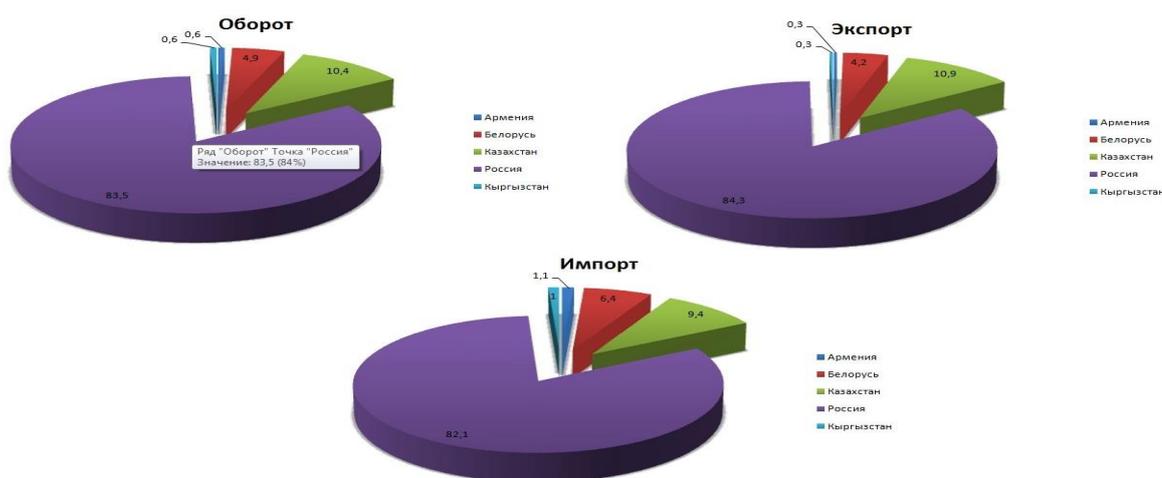


Рисунок 2- Вклады государств – членов ЕАЭС в совокупные показатели внешней торговли.¹⁹

¹⁹ Евразийская экономическая комиссия \ [Электронный ресурс]: офиц. сайт. – Режим

Из графика мы видим, что в товарной структуре экспорта государств – членов ЕАЭС в третьи страны преобладают минеральные продукты (65,6% общего объема экспорта государств – членов ЕАЭС в третьи страны), металлы и изделия из них (9,7%), продукция химической промышленности (6,5%). Более 80% этих товаров продает на внешнем рынке Российская Федерация.

Лидирующее место в импорте занимают машины, оборудование и транспортные средства, что так же влияет на тенденцию импорта шин на таможенную территорию ЕАЭС (42,9% совокупного импорта), продукция химической промышленности (18,2%), продовольственные товары и сельскохозяйственное сырье (14,1%). Около 80% объема закупок этих товаров за пределами ЕАЭС осуществляет Российская Федерация. Структуру экспорта и импорта товаров во внешней торговле за 2015 год (в процентах к итогу) характеризует, рисунок 3.²⁰

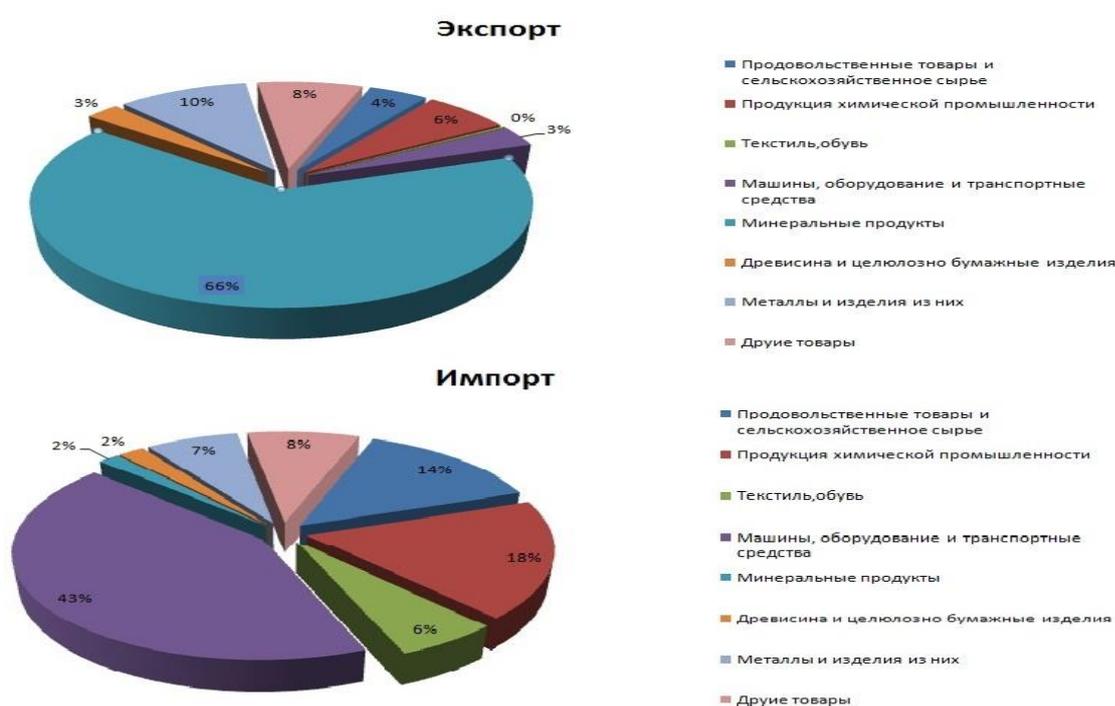


Рисунок 3 - Товарная структура экспорта и импорта государств – членов ЕАЭС.²¹

доступа: http://eec.eaeunion.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/publications/Documents/Ext_2015.pdf

²⁰ Евразийская экономическая комиссия [Электронный ресурс]: офиц. сайт. – Режим доступа: http://eec.eaeunion.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/publications/Documents/Ext_2015.pdf

²¹ Евразийская экономическая комиссия [Электронный ресурс]: офиц. сайт. – Режим доступа: http://eec.eaeunion.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/publications/Documents/Ext_2015.pdf

Размер экспорта Республики Армения в третьи страны увеличился на 2,8% к уровню 2014 года. Реализации минеральных товаров возросли на 19,6%(36,6% всеобщего размера экспорта Республики Армения в третьи страны), продовольственных продуктов и сельскохозяйственного сырья — на 26,3%(18%), текстиля, текстильных изделий и обуви — на 10,2%(4,4%), в то время как сообразно сплавам и изделиям из их закреплено ограничение на 24,4%(18,1%).

Экспорт Республики Беларусь соответственно сравнению с 2014 годом понизился на 21,2% из-за счет уменьшения стоимостного объема поставок минеральных продуктов на 32,2%(47,2% повального объема экспорта Республики Беларусь в третьи державы), металлов и продуктов из их — на 14,6%(6,6%), автомашин,оснащения и автотранспортных средств — на 23,8%(6%).

Величина экспорта Республики Казахстан составил 56,5% к уровню 2014 года. Основная причина —лимитирование стоимостного объема экспорта минеральных продуктов в 2 раза(74,9% повального объема продаж Республики Казахстан в третьи державы). Соответственно продовольственным товарам и сельскохозяйственному сырью признак понизился на 20%(4,1%).

Величина продаж товаров Кыргызской Республики и внешний рынок сократился на 8,8% к уровню 2014 года. На фоне уменьшения продаж минеральных продуктов — на 41,5%(5,3% повального объема экспорта Кыргызской Республики в третьи державы), имело место поднятие экспорта продовольственных товаров и сельскохозяйственного сырья на 61,9%(16%)и автомашин, оборудования и автотранспортных средств на 9%(9,1%).

Соответственно с 2014 годом величина экспорта Российской Федерации понизился на 31,6%. Сократились поставки минеральных продуктов на 38,2%(65,6% повального объема экспорта РФ в третьи державы), металлов и продуктов из их — на 17,5%(9,4%),продукции хим промышленности — на 15,5%(6,2%).

Объем импорта Республики Армения составил 67,5% к уровню 2014 года, сокращены закупки машин, оборудования и транспортных средств на 33,5% (26,9% общего объема импорта Республики Армения из третьих стран), продовольственных товаров и сельскохозяйственного сырья — на 30,8% (19,2%), продукции химической промышленности — на 20,2% (16,9%).

Размер импорта Республики Беларусь к уровню 2014 года сократился на 28%, закупки автомашин, оборудования и автотранспортных средств понизилась на 34,3% (34,9% всеобщего размера импорта Республики Беларусь из 3 государств), продукции хим индустрии — на 34% (18,1%), металлов и продуктов из их — на 33,3% (7,2%).

Размер импорта Республики Казахстан составил 73,3% к уровню 2014 года, динамику признака определило ограничение импорта автомашин, оснащения и автотранспортных средств на 30,5% (45,1% всеобщего размера импорта Республики Казахстан из 3 государств), продукции хим индустрии — на 21,3% (15,1%), продовольственных товаров и сельскохозяйственного сырья — на 22,3% (10%). При данном возросли закупки металлов и продуктов из их на 5,5%, (12,9%).

Импорт Кыргызской Республики сообразно сопоставлению с 2014 годом понизился на 33,2% из-за счет уменьшения стоимостного объема поставок автомашин, оснащения и автотранспортных средств на 47,7% (32,5% всеобщего размера импорта Кыргызской Республики из 3 государств), продукции хим индустрии — на 29,6% (17,8%), продовольственных продуктов и сельскохозяйственного сырья — на 34,8% (10,2%).

Размер импорта Русской Федерации понизился на 36,7% в взаимосвязи с мировой финансовой обстановкой. Динамику признака определило ограничение поставок автомашин, оснащения и автотранспортных средств, адвалорный размер каких сократился на 39,9% (43,7% всеобщего размера импорта Русской Федерации из 3 государств), продукции хим индустрии — на 28,1% (18,6%), продовольственных продуктов и сельскохозяйственного сырья — на 35,6% (13,6%).

Сообразно сопоставлению с 2014 годом размер позитивного сальдо возросла сообразно Республике Беларусь с 1,7 по 2,6 миллиардов. долл. Сообразно Русской Федерации закреплено понижение признака со 194,3 по 146,5 миллиардов. долл., сообразно Республике Казахстан — с 46 по 21,5 миллиардов. долл. Сообразно Республике Армения размер негативного сальдо наружной торговли с третьими государствами сократилась с 2,1 по 0,9 миллиардов. долл., сообразно Кыргызской Республике — с 1,8 по 1 миллиардов. долл.

Основная доля экспорта стран – членов ЕАЭС (88%) приходится на промежуточные продукты, из каких энерго продукты занимают 64,2%, остальные промежуточные продукты — 23,8%. Будто считается неувязкой в финансовом развитии.

В импорте государств – членов ЕАЭС преобладают промежуточные (41,9% общего объема импорта) и потребительские (33,3%) товары. Доля инвестиционных товаров составляет 22,3%.²²

Распределение объемов внешней торговли государств – членов ЕАЭС по группам стран за 2015 год характеризует, рисунок 4.

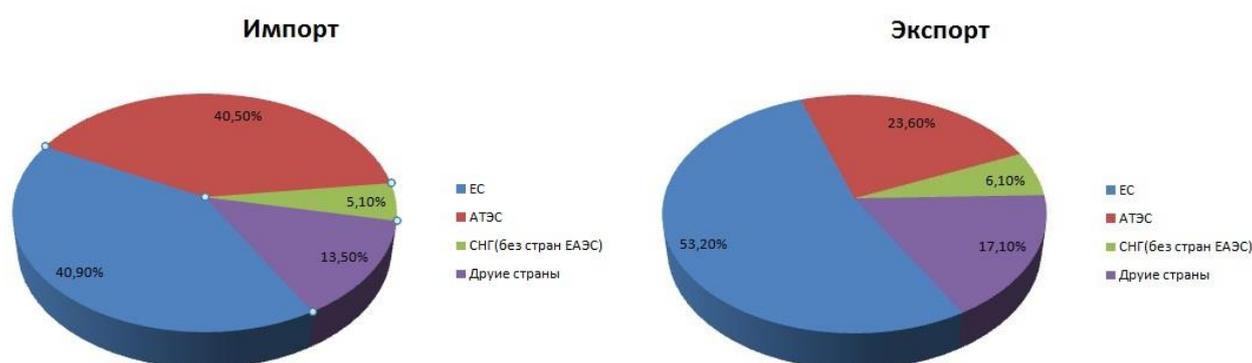


Рисунок 4 - Географическое распределение внешней торговли.²³

Исходя из распределения объемов наружной торговли стран членов Евразийского финансового союза главным клиентом экспортируемых странами

²² ЕАЭС [Электронный ресурс]: офиц. сайт. – Режим доступа:http://eec.eaeunion.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/publications/Documents/Ext_2015.pdf

²³ ЕАЭС [Электронный ресурс]: офиц. сайт. – Режим доступа:http://eec.eaeunion.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/publications/Pages/default.aspx

– членами ЕАЭС продуктов выступает Европейский альянс (53,2% совместного экспорта). Посреди государств Евро союза более немаловажны поставки продуктов в Нидерланды (12,6%), Италию (8,2%), Германию (7,2%), Соединенное Царство и Польшу (сообразно 3%). В державы АТЭС реализовано 23,6% экспортируемых продуктов, из их в Китай — 9,4%, Японию — 4,1%, Южную Корею — 3,8%. Экспортные поставки в Турцию составили 5,6% всеобщего размера экспорта стран – членов АЭС. Государствам СНГ продано 6,1% экспортированных продуктов, из их Украине — 3,5%.

Завезенные из других стран закупки стран членов ЕАЭС сконцентрированы в государствах АТЭС и Евро союза (40,5% и 40,9% совместного импорта продуктов). Посреди государств АТЭС означаемы поставки продуктов из Китая (21,3%), Объединенных Штатов (6,6%), Стране восходящего солнца (3,7%), Южной Кореи (2,6%). Посреди европейских государств наибольшие объемы импорта приходятся на Германию (11,7%), Италию (5%), Францию (3,4%). В государствах СНГ приобретено 5,1% продуктов, из их в Украине — 3,7%. На долю Турции приходится 2,7% совместного импорта стран – членов ЕАЭС. Данные о внешней торговле ЕАЭС по странам — основным торговым партнерам представлены на, рисунке 5 (рядом с названием страны указан ее удельный вес в общем объеме внешней торговли).

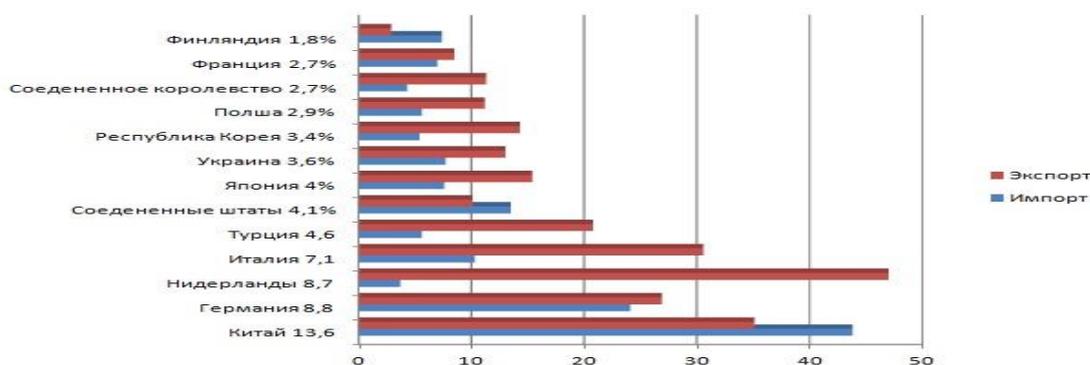


Рисунок 5 - Данные о внешней торговле ЕАЭС по странам — основным торговым партнерам.²⁴

²⁴ ЕАЭС [Электронный ресурс]: офиц. сайт. – Режим доступа: http://eec.eaeunion.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/publications/Documents/Ext_2015.pdf

Отдельно в импорте необходимо выделить поставки шинной продукции по крайне низким ценам из ряда стран (в первую очередь из Китая), которые значительно ниже российской себестоимости.

Импорт покрышек для легковых каров на ТТ ЕАЭС вырос из-за крайне 3 года в 2,6 раза (с 120,5 тыс.т. по 308,8 тыс.т.), при данном из Китая он вырос в 4,8 раза (с 10,2 тыс.т. по 49,5 тыс.т.) .

Позиция Китая во всем импорте легковых покрышек на ТТ ТС согласно результатам 2013 г. составила 16 %, а на базаре ТС – около 8 %. Импорт покрышек для грузовых каров на ТТ ЕАЭС вырос из-за крайне 4 года в 2,7 раза (с 90,7 тыс.т. по 242,9 тыс.т.), при данном из Китая он вырос в 4,1 раза (с 37,8 тыс.т. по 152,9 тыс.т.) . Порция Китая во всем импорте грузовых покрышек на ТТ ТС согласно результатам 2013 г. составила 57,7 %, а на базаре ТС – 28 %. Основная неувязка российских изготовителей покрышек - соперничество со стороны китайских сослуживцев, которую к тому ведь никак не постоянно разрешено именовать добросовестной, - незначительно смягчилась. "Было проведено антидемпинговое следствие, прецеденты демпинга доказаны,- сказали в "Татнефти". - Коллегией Евразийской финансовой комиссии подготовлено заключение о внедрении антидемпинговых пошлин на китайские покрышки в объеме от 14,79 по 35,35% в зависимости от бренда".

Вместе с ростом производства сокращаются объемы импорта и увеличиваются объемы экспорта. Значительно увеличили вывоз готовой продукции из страны иностранные компании (Pirelli и Nokian), а также российская компания Cordiant. Отдельно в импорте необходимо выделить поставки шинной продукции из Китая и Южной Кореи, укрепляя свои позиции на рынке РФ. Вместе с тем, на Китай приходится 23% из всего импорта, Южная Корея 12 % на них приходится более 1/3 всех импортных поставок в страну, рисунок 6.

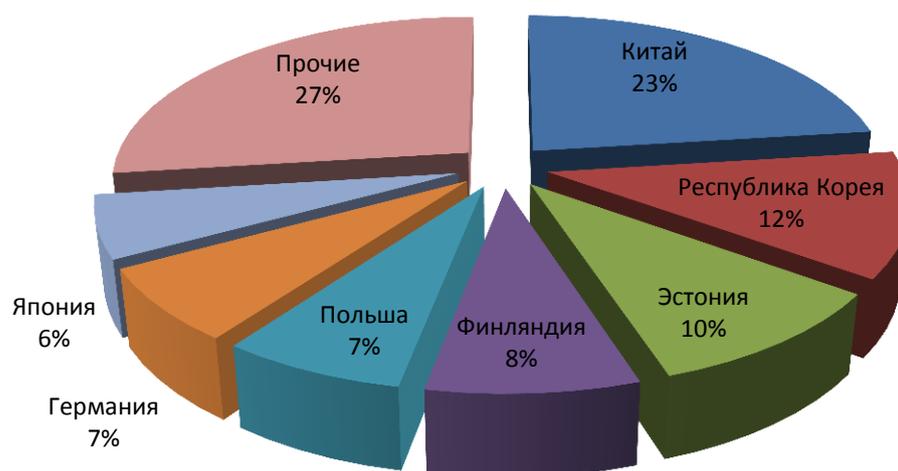


Рисунок 6 - Основные страны Импорта.

На 3-ем месте в экспорте располагаться Эстония 10 %, потом Лапландия 8 %, Польша и Германия 7 %, а самый-самый маленький признак у Стране восходящего солнца 6 %.

Основным причиной доминирования Китая и Кореи во всем экспорте считается знание брутальной расценочный политические деятели. Цену китайской покрышки наиболее нежели в 2 раза ниже цены покрышки российского изготовления и в 3 раза ниже соответственного признака фирм Michelin, Yokohama и Goodyear.

Наиболее дешевенькими считаются покрышки из Китая: Triangle, Linglong, Westlake, Goodride.

Надлежит подметить, будто в крайние годы экспансия китайских инвесторов, в особенности приметно в секторах легковых, и грузовых ЦМК покрышек.

Раз в год наращивают размеры импорта фирмы из Китая и Южной Кореи, уплотняя собственные позиции на базаре РФ. Совместно с тем, на Китай и Южную Корею приходится наиболее 1/3 всех привезенных из других стран поставок в страну.

Конструкция русского шинного рынка указывает, будто 11% принадлежит грузовому сектору и 9% – легкогрузовому, будто подходит долевого распределению предшествующего года. Главную долю на базаре занимает сектор легковых покрышек, кой сочиняет 77%. Сектор грузовых

покрышек вырос на 1,4% условно предшествующего периода, легкогрузовых – возрос на 2,1%, а спрос на покрышки для спецтехники понизился на 0,7%, набросок 7.

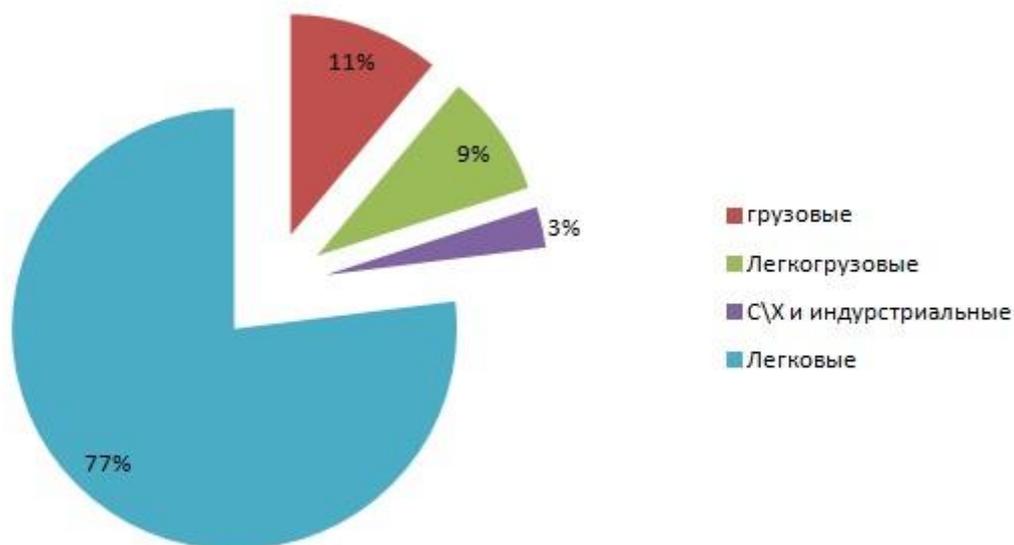


Рисунок 7 - Структура шинного рынка РФ.

Рынок грузовых шин вырос более чем на 5%, несмотря на то, что экспорт и импорт показали отрицательную динамику (на 6 и 10% соответственно). Зато внутреннее производство выросло почти на 10%.

Динамика импорта в 2015 г. была нестабильна, хотя просматривается сезонность в сравнении с предыдущим периодом. Максимальные поставки в 400 тыс. ед. были в октябре. В этом сегменте доминирует Юго-Восточная Азия, занимая 75% ввезенных грузовых шин.

А в Китае сделали почти 2/3 ввезенных шин (1832 ед., что ниже предыдущего показателя – 1905 ед.).

В 2015 г. экспорт грузовых шин снизился на 3% аналогично снижению спроса на грузовые и комбинированные шины во всем мире из-за сложной экономической ситуации: падение продаж в прошлом году зафиксировано почти во всех странах Центральной и Восточной Европы.

В I микрорайоне 2015 г. русские изготовители отпустили 12,7 млн.

покрышек, будто на 1,4% не в такой мере такого ведь периода 2014 г. Но по сопоставлению с мартом прошедшего года и февралем текущего отмечается прирост изготовления покрышек поэтому на 6,6 и 20,3% .

Победителем шинного рынка РФ с долей 19% говорят Нижнекамскшина. Далее идут сообразно стопам Cordiant (10%), Pirelli (10%), Nokian (9%) и Michelin (5%). Должно узреть, как будто в первую шестерку игроков вступают компании, имеющие производственные силы на территории РФ. Локализация производства позволила компаниям Nokian, Michelin и Pirelli существенно прирастить свою долю на рынке РФ из-за последние 5 лет. Южно-корейские бренды Hankook и Kumho еще упрочили личные позиции, демонстрируя авангардный рынок (на +15% раз в год) взлет объемов продукции.

Рисунок 8 - Импорт легковых шин на ТТ ЕАЭС в 2014 г.

Данные: ЕАЭС

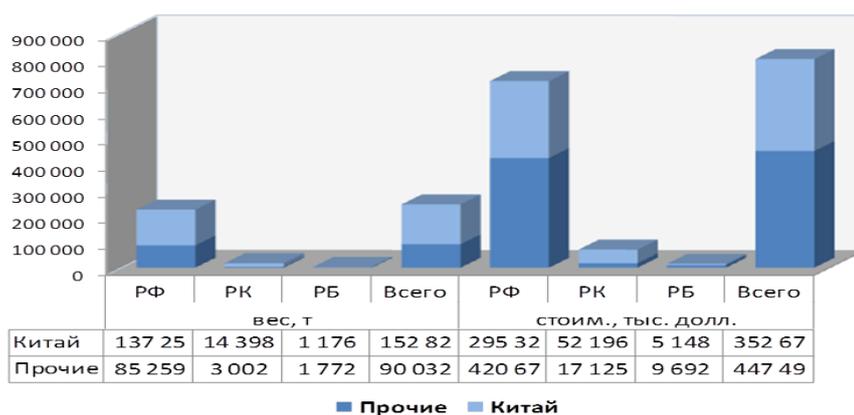


Рисунок 9 - Импорт грузовых шин на ТТ ЕАЭС в 2014 г. Данные: ЕАЭС

На рисунке 10 мы видим что грузовые шины из Китая занимают лидирующую позицию в импорте на территорию ЕАЭС, в связи с чем члены Евразийского экономического союза вынуждены принять антидемпинговые пошлины в отношении некачественных покрышек из Китая.

Далее представлена таблица распределение импортеров шин на таможенную территорию ЕАЭС по странам, 2013-2015 г.(Таблица 3)

Таблица 3 - Распределение импортеров шин на таможенную территорию ЕАЭС по странам, 2013-2015²⁵

На которой представлены стоимостные и количественные показатели импорта шинной продукции из стран СНГ и стран вне СНГ.

Исходя из данных таблицы 3, можно сделать вывод, что преобладает

Код ТН ВЭД 4011		Количес тво млн.шт.	Стоимость тыс. долл.США	Удельный вес в стоимостном показателе по ТС и ЕЭП-всего %				
				РБ	РК	РФ		
1 квартал 2013 год	Всего	10,652	631,2	2.6	7.8	89,6		
	Страны СНГ	0,257	15,1	12.2	17.6	70.2		
	Страны вне СНГ	10,396	616,2	2.3	7.6	90.1		
Всего за 2013 год		38,474	2 636,1	2.7	8.2	89.1		
1 квартал 2014 год	Всего	10,257	594,2	2.5	7.6	89.9		
	Страны СНГ	0,214	13,6	7.4	37.2	55.4		
	Страны вне СНГ	10,044	580,6	2.4	6.9	90.7		
Всего за 2014 год		37,357	2 221,1	2.5	7.9	89.6		
		Количес тво	Стоимость тыс. долл.США	Удельный вес в стоимостном показателе по ЕАЭС, %.				
				Арме ния	РБ	РК	Кыргызстан	РФ
1 квартал 2015	Всего	6,609	294,3	0.9	1.6	7.8	-	89.7
Всего за 2015 год	Всего	26,991	1 334,9	0.8	1.9	9.0	0.8	87.5

²⁵ ЕАЭС [Электронный ресурс]: офиц. сайт. – Режим доступа: http://eec.eaeunion.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/publications/Pages/default.aspx

импорт из стран вне СНГ, а так же что в связи с экономическим кризисом и падением национальной валюты, импорт шин за 2015 год снизился более чем на 15% по отношению к 2014 году . Зарубежным товаром становится сложнее конкурировать с отечественными производителями, но так же и снизилась потребительская способность в условиях кризиса. Можно отметить спад импорта новых автомобилей более чем в 2 раза, из за снижения покупательской способности населения. В связи с этим спрос на шины падает и импорт снижается.

Негативная динамика наблюдается в количественном эквиваленте емкости рынка. В период с 2013 – 2015 г., наблюдается значительное уменьшение объемов импорта, с 38,5 млн. штук., за отчетный период 2013г., до 37,4 млн. штук., за отчетный период 2014. Затем последовал спад до 26,9 млн.штук., в 2015 г, рисунок 10.

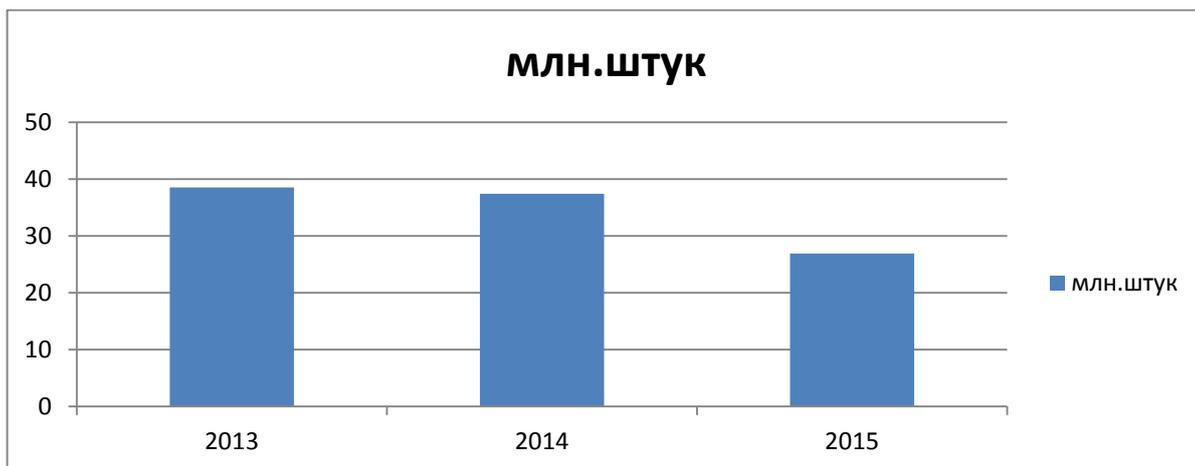


Рисунок 10- Динамика импорта шин.

Наверное в великий степени это связано с падением курса государственной валюты, и смещения в худшую сторону финансовых критерий. При данном из-за значимого конфигурации курсов доллора по отношению к руб. и повышении себестоимости изготовления основной массы изготовителей прогнозируется подъем расценок в руб. в районе 10 – 12 %. В случае предстоящего отрицательного становления расценки к концу 2016 года имеют все шансы подрасти по 15 – 20 %.

В соответствии с изложенным можно сделать следующий вывод, что шинное производство России за последние годы набирает стремительные темпы роста в производстве и потреблении на внутреннем рынке. Но нельзя не заметить, что на сегодняшний шинная промышленность имеет ряд проблем связанных прежде всего: с высокими темпами роста потребления шин зарубежных марок, которые в свою очередь практически превышают рост продаж российских производителей. А так же снижение ставок таможенных пошлин в отношении импорта шин на территорию ЕАЭС. Что в итоге неблагоприятно отражается на производстве и потреблении шин отечественных производителей. Но в сложившейся в наши дни экономической ситуации импорт шин значительно снизился, в связи с падением национальной валюты и в связи с этим значительно повысились цены. Однако эта ситуация позволила российским производителям не только выйти на новые рубежи на родине, но и увеличить зарубежные поставки. "По итогам 7 месяцев на экспорт было поставлено более 0,8 млн штук грузовых шин, - заявили в "Татнефти"²⁶. - Основным рынком сбыта грузовых комбинированных шин являются страны СНГ, что связано со структурой эксплуатируемого автопарка. Более современные цельнометаллокордные (ЦМК) шины востребованы не только в странах СНГ, но и во всех странах мира. Российские ЦМК шины пользуются спросом в Европе, в Латинской Америке и на Ближнем Востоке. Объемы экспортных поставок в этом году увеличились на 11%. В немалой степени способствовал тому рост мировых валют по отношению к российскому рублю. Вместе с тем, на рост спроса на российские шины, прежде всего ЦМК, повлияло и расширение ассортимента выпускаемой продукции, и высокое качество, подтвержденное результатами эксплуатации шин в реальных условиях. Необходимо принять комплекс защитных мер по недопущению роста импорта шинной продукции из КНР и стран импортеров, а так же оказать поддержку российской шинной отрасли.

²⁶ Российская газета [Электронный ресурс]: офиц. сайт. – Режим доступа:<http://rg.ru/2015/10/02/shiny.html>

2.2 Производство и потребление шин в РФ

Упорное стремление российской экономики к застою в сфере производства, несмотря на все заклинания властей, отразилось на рынке шин. По оценкам экспертов ОАО «Кордиант», за первые шесть месяцев 2013 года, по сравнению с первой половиной прошлого года, шинный рынок просел на 2 % и составил 31,4 млн штук.

В феврале 2015 года Открытое акционерное общество «Кордиант» завершило исследование «Рынок шин в России: итоги 2012 - 2015 гг.», таблица 1.

Таблица 4 - Динамика общего производства российского рынка шин в денежном и натуральном выражении за 2012 - 2015 гг.

Годы	Производство, млн. штук.	В денежном выражении, млрд. руб.
2012 г.	42,8	153,1
2013 г.	55,7	239,9
2014 г.	61,0	267,9
2015 г.	58,4	273,6

Вступление России в ВТО обусловило значительный рост импорта шин в 2012 г. Внутреннее производство увеличилось на 1,2%, до 42,8 млн. шт., из них грузовых шин выпустили больше почти на 10%.

Продемонстрировав рекордные показатели по итогам 2012 года, российский шинный рынок продолжил рост в 2013 году, благодаря стабильному состоянию российской экономики и значительному росту продаж автомобилей.

В 2014 году рынок шин в натуральном выражении вырос на 9,5 % по отношению к предыдущему году. Достигнув нового рекорда – 61,0 млн. шин., рисунок 11.

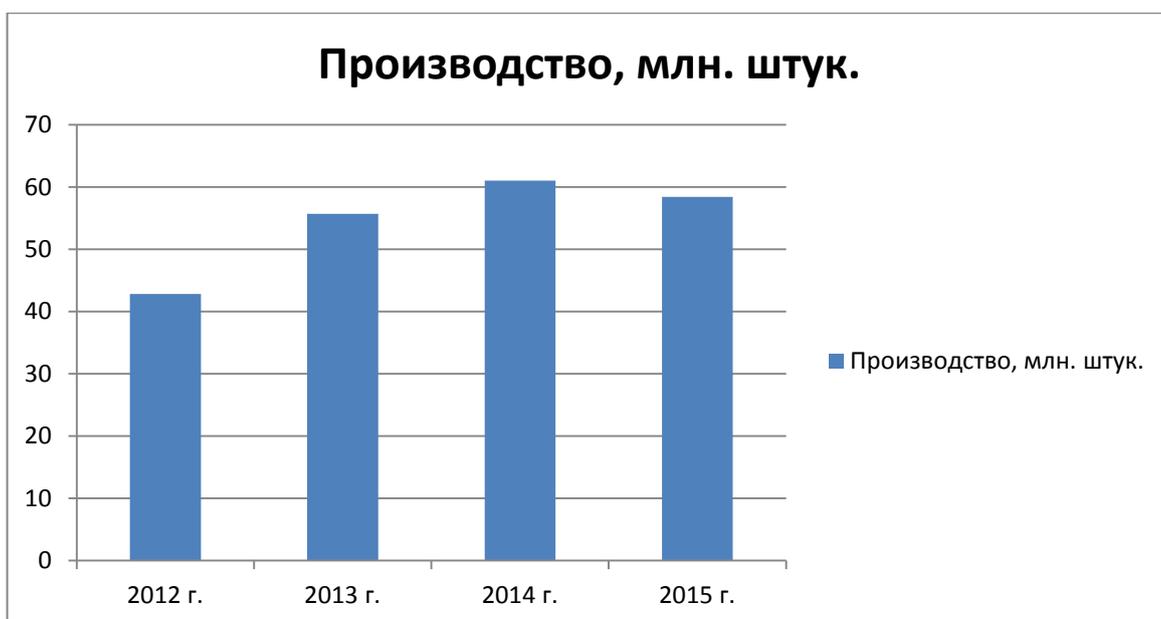


Рисунок 11 - Динамика Российского рынка шин в натуральном выражении.
(составлено автором)

В денежном эквиваленте емкость рынка составила, по предварительным оценкам, более 267 млрд. руб., рисунок 12.

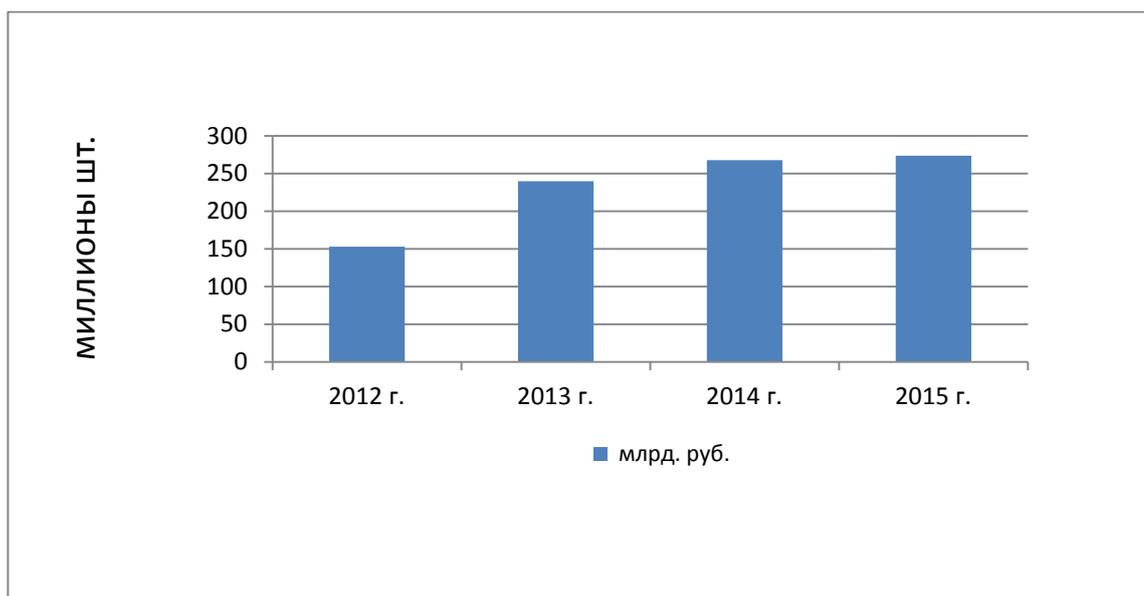


Рисунок 12 - Динамика Российского рынка шин в денежном выражении.
(составлено автором)

Следует заметить, что наибольший рост производства всех типов шин в России за период 2011 - 2013 год обеспечили такие компании как: «ОАО» Нижнекамскшина повысив свое производство на конец 2013 года на 3,5 млн.шт. Так же довольно существенно вырос объем производства «ОАО»

Кордиант и Nokian Tyres, таблица 5.

Таблица 5 - Динамика объемов отечественных производителей за 2012 - 2014²⁷ гг.

Компания производитель	Производство млн. шт. (2012 - 2014 гг.)		
	2012	2013	2014
Nokian Tyres	8,2953	9,8571	11,8746
Нижнекамскшина	9,9061	11,8367	13,9765
Кордиант	7,8643	8,7845	9,8765
Amtel (Pirelli)	7,4312	7,3457	6,0345
АШК	0,9812	1,5768	1,9345
Michelen	1,6827	1,9854	2,6783
Yokohama	1,1981	1,8734	2,2467
Петрошина	0,2487	0,7645	0,8743
Matador	0,2435	0,5786	1,8923
Прочие	4,1689	11,0973	15,8819
итого	42,8211	55,7027	61,0415

Снижение рынка произошло впервые после трехлетнего непрерывного роста. Вместе с падением рынка в первом полугодии на 3 % выросло производство шин в стране. Главным образом производство в России увеличивали представители зарубежных компаний, рисунок 13.

Структура российского рынка шин в натуральном выражении

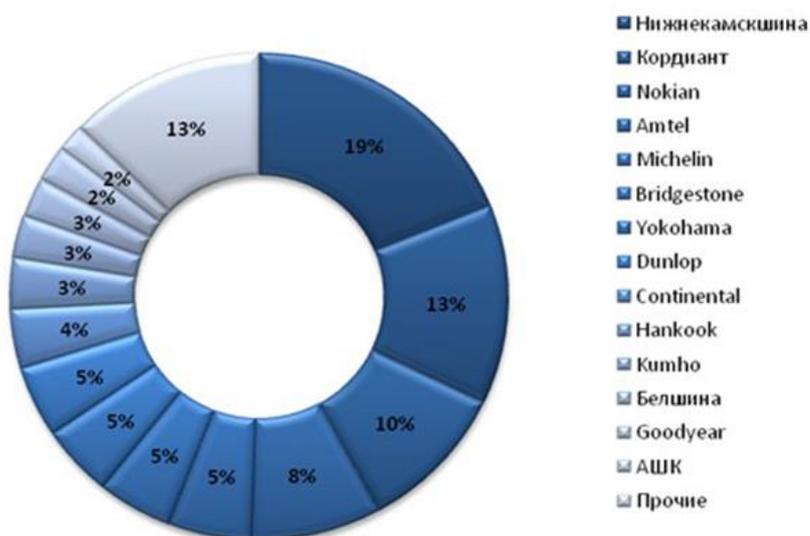


Рисунок 13- структура Российского рынка шин

Стоимость шин в 2015 году возрастает до 30 %, а спрос сокращается на 20 %. Это связано с нестабильностью национальной валюты, а также со значительным спадом количества продаж на рынке автотранспорта.

²⁷ Иванов С.П. Производство и потребление автомобильных шин в России в 2009 – 2014 гг. Российское предпринимательство: всероссийский научно-практический журнал по экономике. - 2014. - № 547. - С. 89.

В 2014 году российские изготовители шинной продукции уменьшили выпуск практически по 27 млн. единиц, на 4,5 % сообразно сопоставлению с 2013 годом. Спрос на покрышки класса «А» и «В» понизился на 5 %, размер изготовления покрышек в РФ из-за прошедший год свалился на 15%. Огромным спросом воспользовались дешевые покрышки нижней и средней расценочный группы, а еще продукция китайских и корейских генпоставщиков. Азиатские фирмы в 2014 году были наиболее интенсивными соучастниками русского шинного базара сообразно классу «С». Подобная головка сформировалась и для европейских изготовителей покрышек всех классов. Надлежит подметить тот прецедент, будто азиатские изготовители покрышек значительно делают лучше свойство продукции, коия сообразно результатам главного полугодия 2015 года практически перенеслась в класс «В». В протест на наверное, европейские изготовители изготовили ставку на повышение размеров продаж экономных брендов, к примеру, таковых как словацкий Matador, поступающий в концерн Continental.

Максимальное число сделок купли-продажи данной продукции происходит на вторичном рынке. Согласно данным экспертов он составляет порядка 80 % от общего числа продаж. Так в 2014 году продажи торгового дома «Кама», который является генеральным дистрибьютором ПАО «Нижекамскшина», увеличились почти в два с половиной раза. Избежать катастрофических последствий падения спроса стало возможно благодаря высоким уровням продаж автотранспорта в предыдущие годы.

В 2015 году объем производства на Воронежском шинном заводе увеличится почти до двух миллионов (в 2014 году около полутора миллионов), «Нижекамскшина» планирует выпустить более десяти миллионов шинной продукции (в 2014 году почти девять миллионов).

Например, «Нижекамскшина» производит шины таких марок, как VIATTI, КАМА и КАМА euro. В 2014 году было экспортировано почти в два с половиной раза больше шин, чем в 2013 году, а продано в 1,7 раз больше, сформировался существенный товарный запас, который будет определять

объемы производства в текущем году. Учитывая общее подорожание себестоимости продукции, полученная маржа может быть направлена на модернизацию и развитие производственного комплекса производителей на российском рынке. Однако делиться с участниками рынка подобными планами производители не спешат.

Общее потребление (включая производство и импорт) шин в год, для легковых транспортных средств в России составляет около пятидесяти миллионов штук. Специалисты прогнозируют рост цен на импортные шины порядка 50 %, в то время как отечественные не более чем на 25%. Возможно это приведет к переделу рынка сбыта в пользу отечественных производителей, особенно учитывая планируемую государственную поддержку в рамках программы импортозамещения.²⁸

Таблица 6 – Доля рынка иностранных брендов зимних шин класса «А» и «В» в 2014-2015 гг.

Название бренда	Доля рынка в %
BRIDGESTONE	12
YOKOHAMA	12
HANKOOK	27
MICHELIN	8
CONTINENTAL	7
GOOD YEAR	10
DUNLOP	7
PIRELLI	3
MICHELIN	10

В этом году только те производители смогут остаться и укрепиться на рынке, которые смогут адаптироваться к нестабильным условиям. Для этого

²⁸ Влияние таможенной политики на импорт шин [Электронный ресурс]: офиц. сайт. – Режим доступа: <http://kitocenka.ru/obzor-rynka-shin-za-pervoye-polugodiye-2015-goda>

производители должны поменять ценовую стратегию, активно развивать продажи за счет локальных производственных мощностей, увеличивать ассортимент шинной продукции всех ценовых категорий.

Падение спроса на автомобили сильно повлияет в первую очередь на продажу зимних шин, так как они напрямую зависят от рынка автотранспорта. Что касается летних шин, то здесь ситуация более стабильная.

Именно подготовкой к ценовому демпингу можно объяснить внезапное увеличение товарного запаса некоторых производителей в 2014 году. Правильная ценовая стратегия помогает им увеличить долю рынка сбыта, даже в условиях общего падения объемов продаж шин и колес. Немногие могут ответить на вопрос кому достанется рынок в 2015 году, однако уже сейчас становится понятна общая тенденция рынка шин. Именно наличием больших товарных запасов можно объяснить тот факт, что структура продаж изменилась и теперь, вместо огромного количества торговых точек на рынке начинают доминировать немногочисленные крупные специализированные магазины.

Специалисты отмечают рост продаж шин через интернет магазины – это почти 25 % в 2014 году от общего числа продаж. Учитывая, что Россия вышла на первое место в Европе по использованию сети интернет еще в 2012 году, можно прогнозировать рост данного вида продаж и дальше. Растет конкуренция среди интернет-магазинов.

Все больше граждан России отдают предпочтение автомобилям с диаметром колес не менее семнадцати дюймов, отсюда становятся наиболее востребованы шины с соответствующим диаметром.

Замена автомобильных шин производится примерно раз в 3-4 года, сейчас пришло время «переобуться» автомобилям 2011 и 2012 годов выпуска. Как известно в этот период времени было продано рекордное количество автомобилей, так в 2012 году нашли своего покупателя почти три миллиона автомобилей, а в 2011 году более двух с половиной миллионов. Это безусловно может положительно сказаться на рынке автомобильных шин, однако

нестабильная экономическая ситуация будет сдерживать потребительскую активность.²⁹

Все эти факторы могут привести к равновесию, но безусловно рыночная структура изменится, изменятся и доли брендов на рынке. Будет вестись активная ценовая конкуренция. В целом рынок по производству шин будет непредсказуем.

²⁹ Влияние таможенной политики на импорт шин [Электронный ресурс]: офиц. сайт. – Режим доступа: <http://kitocenka.ru/obzor-rynka-shin-za-pervoye-polugodiye-2015-goda>

3 ВЛИЯНИЕ ТАМОЖЕННОЙ ПОЛИТИКИ НА ПРОИЗВОДСТВО ШИН В РФ И ТЕРРИТОРИИ ЕАЭС

3.1 Методы воздействия таможенной политики на производство шин: корреляционный анализ

История таможенного регулирования российского шинного рынка насчитывает несколько этапов, в ходе которых произошла значительная эволюция целей государственной таможенной политики: от простого наполнения бюджета к более тонкому современному решению - сохранению баланса между желанием насытить внутренний спрос на шинную продукцию и стремлением защитить интересы отечественного производителя.

В условиях кризиса Правительство РФ, сосредоточившись на мерах по спасению российского автопрома, предприняло крайне мало практических действий по прямой поддержке шинной отрасли.

Наравне с налоговым регулированием таможенная политика государства является одним из важнейших экономических регуляторов, определяющих развитие российского рынка шин.

В общем виде, механизм государственного таможенного регулирования в отношении импорта может быть сведен к определению, какая из двух основных задач является приоритетной: насыщение потребительского рынка конкретным товаром или создание режима благоприятного развития внутреннего производства данного товара.

Влияние таможенной политики государств членов ЕАЭС на рынок автомобильных шин происходит как в прямом, так и в косвенном виде, рисунок 14.



Рисунок 14 – Виды таможенного регулирования.

Прямым регулированием является установка ввозных и вывозных таможенных пошлин на те или иные виды автомобильных шин. С помощью ввозных пошлин на автомобильные шины государство устанавливает на рынке баланс между продукцией импортного и отечественного производства, формируя предпосылки для приоритетного развития производства шин на территории Евразийского экономического союза.

Одним из таких методов регулирования на будущий период является снижение ставок ввозных пошлин на шины в связи вступлением России в ВТО.

В результате чего это приведет к увеличению ввоза шин иностранного производства в Россию и вытеснению с рынка отечественных производителей шин.

Снижение ставок ввозных пошлин после вступления РФ в ВТО (2012 – 2017 гг.) показано в таблице 7³⁰.

Таблица 7 -Снижение ставок ввозных пошлин после вступления РФ в ВТО (2012 – 2017 гг.)

Тип шин/покрышек	Текущая ставка, процент	Конечная ставка, процент	Срок гг.
Легковые пневматические резиновые новые.	20 (мин. €6,2 за шт.)	10	2012 - 2017
Автобусные/грузовые, пневматические резиновые новые.	15	10	2012 - 2017
Б/у резиновые для легковых автомобилей восстановленные.	20 (мин. €20 за шт.)	15	2012 - 2017
Б/у резиновые автобусные/грузовые восстановленные.	20	10	2012 - 2017
Б/у резиновые для гражданской авиации восстановленные.	20	5	2012 - 2017
Б/у пневматические для гражданской авиации.	20	5	2012 - 2017
Камеры резиновые			2012 - 2017
- легковые		-	
- грузовые		10	
- велосипедные		10	
- прочие	15	13	
Прочие	20	15	2012 - 2017

В настоящее время основные поставки шин идут для легковых и грузовых автомобилей. Вступление России в ВТО негативно сказывается на конкурентной способности отечественных производителей так как со снижением ставок пошлин, падают цены на импортную продукцию. Основная проблема связана с поставкой грузовых шин из Китая, которые конкурируют с шинами отечественных производителей на таможенной территории ЕАЭС. Рассмотрим изменение пошлин и изменение цен на импортные грузовые шины, таблица 8.

³⁰ Россия существенно снизит пошлины на импорт шин после вступления в ВТО [Электронный ресурс]: офиц. сайт. – Режим доступа: http://www.shinexpress.ru/news.php?id_news=199 - 12.05.2013.

Таблица 8- Изменение цены на импорт шин.

Страна производитель	Средняя импортная цена, долл.сша	Ставка пошлины		НД С	Окончательная цена	
		2012 год	2016 год		2012	2016
КНР	125	20%	10%(антидемпинговая пошлина от 14,8%)	18%	177	185,3
Япония	138	20%	10%	18%	195,4	179,1
США	199,2	20%	10%	18%	282,1	257,7

Исходя из данных таблицы 8, можно сделать вывод что с вступлением России в ВТО цены на импортные шины из Японии и США были снижены, что в свою очередь создает более серьезную конкуренцию отечественным производителям, но так же можно заметить что антидемпинговые пошлины в отношении шин из Китая приносят свою пользу в защите отечественного рынка, Рисунок 15.

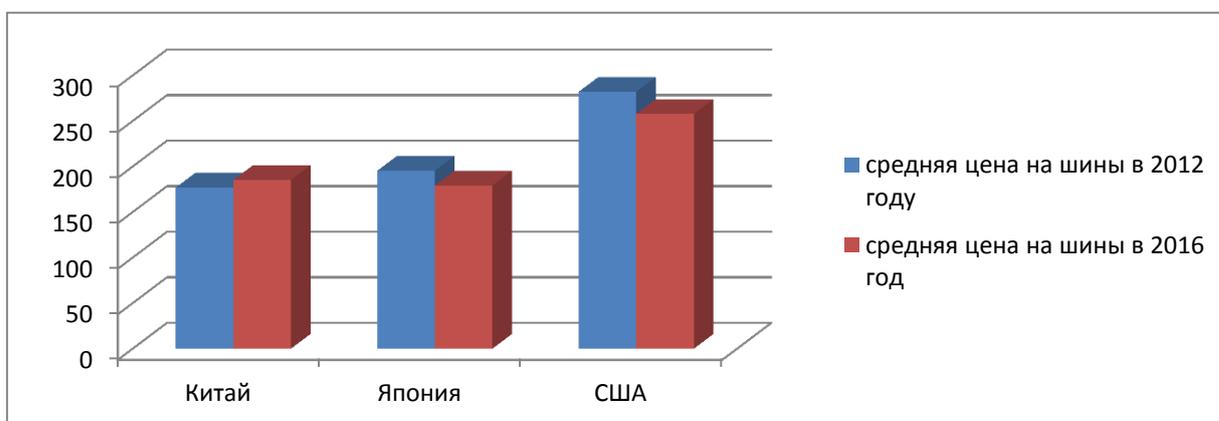


Рисунок 15 – Разница цен на импортные грузовые шины с вступлением России в ВТО.

К косвенным видам относится регулирование двух тесно связанных с шинным рынком сфер - сырья для шинного производства и поставок автомобилей.

Устанавливая таможенные пошлины на сырье, государство решает сразу два вопроса, один из которых - поддержка отечественных «сырьевиков», а второй (в случае наличия заградительных пошлин на экспорт) - обеспечение достаточных объемов предложения сырья на внутреннем рынке. На рынке шин та или иная направленность таможенной политики в отношении сырьевых товаров влияет на его стоимость и доступность для производителей, локализованных на внутреннем российском рынке, а значит и на конечную цену шин отечественного производства и объемы их предложения на рынке. Импорт сырья на территорию ЕАЭС, в основном, осуществляется для производства товаров промышленного и потребительского назначения. Поскольку сырьевая ситуация в России находится на этапе возрождения, основными поставщиками сырья в Россию являются страны СНГ, Германия, Китай, США, Турция, Таиланд. Предпринимателям интересен данный вид внешнеэкономической деятельности, поскольку сырьевой импорт и последующее использование ввезенного сырья в производстве товаров дешевле и выгоднее, чем импорт готовых товаров.

Действия Правительства РФ по утверждению нулевых ставок импортной пошлины на основные марки натурального каучука, используемого в шинной промышленности, являются одним из наиболее ярких примеров мер по поддержке отечественного производителя. Эти виды каучука, добываемые из каучуковых деревьев, не могут быть произведены в РФ и на территории ЕАЭС, но необходимы для производства качественной шинной продукции и потребность в этом виде сырья постоянно растет, рисунок 16³¹.

³¹ ФТС [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа :<http://www.customs.ru/>. – 29.05.2014.



Рисунок 16 - Импорт натурального каучука в РФ, 2011 - 2015 гг.³²

Первоначально Постановлением Правительства РФ № 614 от 18 августа 2008г. была утверждена нулевая ставка ввозной таможенной пошлины на марку натурального каучука «смокед-шитс».³³

Затем Постановлением Правительства РФ № 936 от 10 декабря 2008г. такое же решение было принято по отношению еще к двум видам натурального каучука, необходимого для шинной промышленности. Эти решения вводились на срок в 9 месяцев.³⁴

Постановлением Правительства РФ № 932 от 16 ноября 2009 года нулевые ставки импортной пошлины были утверждены повторно, а с 1 января 2010, в связи с вступлением в силу единого таможенного тарифа, они стали постоянными.³⁵

В результате установления нулевых ставок таможенных пошлин, импорт натурального каучука возрос с 31,156 тыс. тонн, в 2009 году, до 105,632

³² ЕАЭС [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа
: http://eec.eaeunion.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/publications/Pages/default.aspx

³³ Консультант плюс [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа
: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_82755/

³⁴ Консультант плюс [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа
: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=82498>

³⁵ Консультант плюс [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа
: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=93861>

тыс.тонн, в 2014 году, что существенно повлияло на увеличение производства отечественных шин, объем производства которых увеличился с 36,7 млн. шт. в 2009 г., до 58,4 млн.шт., за отчетный период 2014 года, таблица 9 ³⁶.

Таблица 9 - Динамика импорта натурального каучука и внутреннее производство шин в РФ за 2011 – 2015 гг.

Года	Импорт натурального каучука в тыс.т.	Внутреннее производство шин в млн. шт.
2011	92,1	36,7
2012	117,1	42,8
2013	112,2	55,7
2014	105,6	61,1
2015	93,5	58,4

Вопрос об отмене этих ставок был инициирован ОАО «СИБУР - Русские шины» и получил поддержку всех отечественных производителей шин. ³⁷

В результате экономический эффект составил 249,3 млн. руб. в 2015 году и будет в дальнейшем увеличиваться, что несомненно положительно скажется на развитии производства.

Второй вид косвенного регулирования – импорт автомобилей. Практически полностью прирост российского рынка легковых автомобилей, по крайней мере на протяжении последних пяти лет, формировался за счет импорта транспортных средств зарубежного производства, что в основном было следствием таможенной политики Правительства РФ.

Учитывая то, что отечественная и зарубежная техника рассчитана на использование шин различных типоразмеров, меры таможенного регулирования в отношении автомобильного транспорта уже, как минимум, оказывают влияние на структуру импорта шин.

³⁶ Составлено автором по данным ФТС.

³⁷ Влияние таможенной политики на импорт шин [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа :<http://colesa.ru/news/5342>

Исследуем зависимость между объемом импорта автомобилей и динамикой ввоза шин, с помощью корреляционного анализа, таблица 10.

Таблица 10 – Зависимость ввоза автомобиля к импорту шин.

Года	Внутреннее производство шин в млн. шт.	Объем импорта автомобилей
2009	36,7	0,521
2010	40,1	0,687
2011	44,2	1,401
2012	42,8	1,344
2013	55,7	1,553
2014	61,1	1,216
2015	58,4	0,378

Коэффициент корреляции = 0,8, что означает высокую степень связи между исследуемыми факторами.

Проанализировав зависимость между объемом импорта автомобилей и объемом импорта шин можно сделать вывод, что при увеличении объема ввоза автомобилей существенно увеличивается объем импорта шин, что в следствии приводит к высокой степени корреляционной зависимости, рисунок 17 ³⁸.

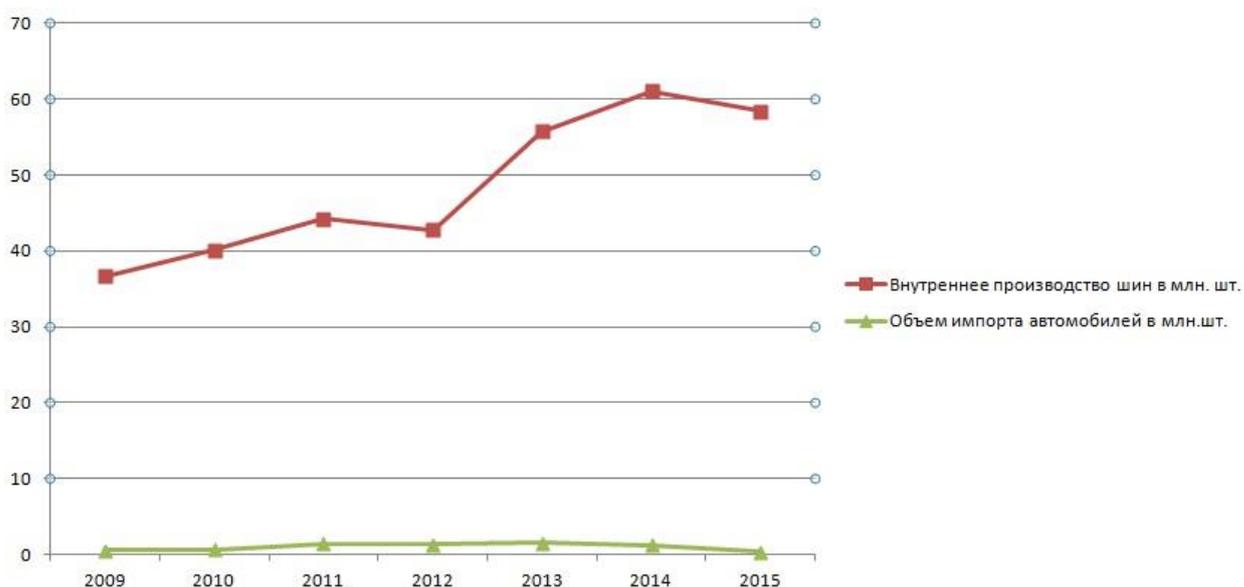


Рисунок 17 - Зависимость импорта шин от импорта автомобилей.

На рынке шин идет серьезная конкуренция между производителями. Но импортеры китайских грузовых шин умышленно занижают таможенную стоимость ввозимой продукции в два и более раз и она поступает на рынки

³⁸ Составлено автором.

ЕАЭС, это происходит из-за отсутствия специальных знаний по шинной продукции у Федеральной таможенной службы. Грузовые шин из Китая с таможенной стоимостью, заниженной в два и более раз, проходит через пять таможенных постов. Причем через четыре пункта пропуска во Владивостоке и Находке ввозится 80% товара по отдельным размерам с самыми низкими ценами.

Незаконный оборот шинной продукции, связанный с “серым” импортом и занижением таможенной стоимости за счет недостоверного декларирования по итогам 2015 года, нанес ущерб федеральному бюджету в размере 20 миллионов долларов (1,32 миллиарда рублей). А так же нанес ущерб отечественным производителям. С занижением стоимости в два и более раза в прошлом году задекларировано было более чем 100 тысяч грузовых шин.

И это несмотря на то, что с прошлого года на китайские грузовые шины по решению Евразийского экономического союза введены антидемпинговые пошлины в дополнение к действующим таможенным сборам (ставка 10%). Ставка антидемпинговой пошлины составляет от 14,8 до 35,4% от таможенной стоимости в зависимости от компании производителя³⁹. Пошлины введены на пять лет с целью сохранения здоровой конкуренции. Данные проблемы в первую очередь связаны с невозможностью доказательства со стороны Федеральной таможенной службы (ФТС) самого факта заниженной стоимости. А так же это происходит из за нехватки знаний в отношении шинной продукции. Необходимо отметить, что в условиях кризиса некоторые компании смогли значительно упрочить свое положение на российском рынке. Речь идет о тех компаниях, которые были готовы к существенному, вплоть до демпинга, снижению отпускных цен на свою продукцию. Среди таких компаний прежде всего следует назвать китайских конкурентов российских шинников и ближайшего соседа – белорусского производителя ОАО Белшина. В кризис произошло естественное смещение потребительского интереса в сторону

³⁹ Китайские шины заезжают в Россию по “серым” схемам [Электронный ресурс]: офиц. сайт. - Режим доступа: <http://colesa.ru/news/50518>

нижнего ценового сегмента рынка, на который были ориентированы эти производители. Кроме того, их экспортные контракты субсидируются на правительственном уровне, а наличие Евразийского экономического союза России с Республикой Беларусь позволяет Белшине вообще беспошлинно ввозить свою продукцию на территорию России. Но ориентированные на выпуск более качественной продукции российские предприятия в этих условиях не могут позволить себе «ценовой войны» со своими зарубежными конкурентами и ожидают поддержки со стороны государства, которая в данных условиях, и перспективе, несомненно, является необходимой.

Наиболее правильной формой такой поддержки стало бы повышение действующих ставок ввозных таможенных пошлин на автомобильные шины. Данная, относимая к числу протекционистских, мера позволила бы защитить интересы российских производителей на внутреннем рынке. Необходимо отметить, что данная мера уже не является антиконкурентной — такие иностранные производители как Michelin и Nokian уже локализовали свои производственные мощности в России, а Yokohama и Pirelli заявили о своих планах о создании производств на территории России. В данных условиях защитные меры будут служить дополнительным стимулом для создания на территории РФ производственных площадок других ведущих мировых производителей тем самым, создадут более серьезную конкуренцию отечественным производителям. Так как иностранным производителям будет выгодно расположить свои заводы по производству шинной продукции на территории ЕАЭС, нежели ввозить свою продукцию по завышенным ставкам пошлин.

Рассмотрим разброс цен на грузовые шины на сегодняшний день, таблица 11.

Таблица 11 - Средняя цена на грузовые шины 2016 год.

Страна происхождения	Ставка пошлины	НДС	Средняя цена шины
США	10%	18%	17500
Япония	10%	18%	12100
Россия	-	-	9000
Китай	10% (антидемпинговая пошлина от 14,8%)	18%	11100
Белоруссия	-	-	7500

Исходя из данных можно сделать вывод что методы воздействия таможенной политики на производство шин имеют положительную тенденцию, отечественные производители производят грузовые шины дешевле чем у конкурентов, а так же с каждым годом улучшают качественную составляющую, рисунок 19.

средняя цена на грузовые шины 2016 год

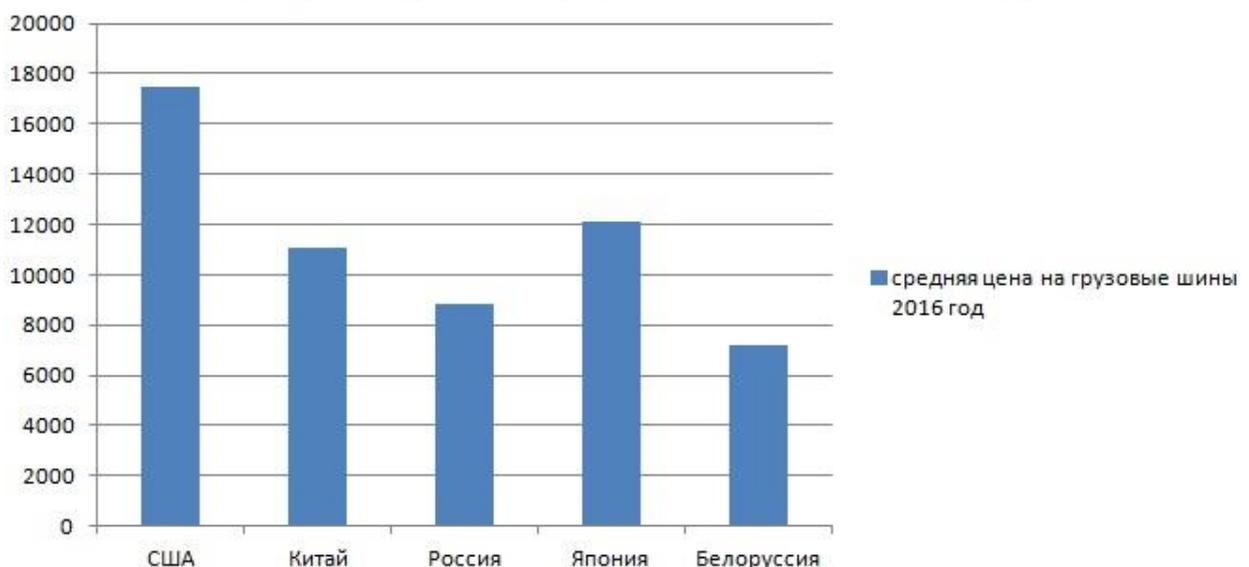


Рисунок 18 – Средняя цена на грузовые шины в 2016 г.

Но не стоит забывать про контрафактную шинную продукцию из Китая и стоит уделять этому вопросу большее внимание. Так же все больше наблюдается заинтересованность мировых производителей шин на открытие производств на территории ЕАЭС для того что бы оградить свою продукцию от пошлин на ввоз. Так же с введением антидемпинговых пошлин заинтересованность импортеров в занижении стоимости шинной продукции из Китая резко возросла, поскольку это позволяет импортерам существенно сократить таможенные платежи и совокупные расходы. И от данных махинаций страдает не только производители но и федеральный бюджет который несет серьезные финансовые потери. Следует привлекать специалистов для определения реальной стоимости ввозимы шин на Таможенную территорию Евразийского экономического союза.

3.2 Оценка производства шин в ЕАЭС до 2017 г.

Согласно мониторингу Минэкономразвития РФ ⁴⁰, к 2017 году размеры производства шинной продукции в ЕАЭС возрастут на 22,8 % если сравнивать с 2013 годом. При этом вывоз готовых к продаже шин должен увеличиться на 23,4 %, а ввоз импортной продукции стран конкурентов – должен сократиться на 5 %.

По данным министерства, индекс изготовления по роду деятельности «Производство резиновых и пластмассовых изделий» в 2013 году составил 113,1 % к уровню 2012 года ⁴¹.

В 2013 году уровень загруженности производственных сил по фундаментальным видам изготовления резиновых и пластмассовых изделий составил примерно 55 %, при всем этом загрузка по шинам, новым покрышкам пневматическим для легковых автомобилей составил 62 %, по шинной продукции, покрышкам для грузовых автомобилей, автобусов и троллейбусов – 68,7 %. При всем этом уровень пользы от продаваемых товаров продукции

⁴⁰ Прогноз развития легковых шин в России [Электронный ресурс]: офиц. сайт. – Режим доступа: <http://news.colesa.ru/news/14914.html>. - 10.05.2014.

⁴¹ Прогноз развития легковых шин в России [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа : <http://news.colesa.ru/news/14914.html>. - 10.04.2013

производства резиновых и пластмассовых изделий 2013 году составил 7,2 % против 6,7 % в 2012 году.

В 2013 году если учесть итоги проделанной работы предприятий промышленности резиновых и пластмассовых изделий в первом полугодии текущего года индекс производства по виду деятельности «Производство резиновых и пластмассовых изделий» ожидается на уровне 105 % по сравнению с уровнем 2012 года.

Прогнозируемая динамика объемов производства резиновых и пластмассовых изделий (122,5 % в 2017 году к уровню 2013 года) учитывает увеличение объемов внутреннего спроса на эту продукцию со стороны населения и основных отраслей-потребителей. Производство резиновых и пластмассовых изделий до 2016 года показана в таблице 12 ⁴².

Таблица 12 – Производство резиновых и пластмассовых изделий до 2016 года

Производство резиновых и пластмассовых изделий, в %						
Наименование	2012 отчет	2013 оценка	2014	2015	2016	2016/2012, процент
			прогноз			
ДН. Производство резиновых и пластмассовых изделий	113,1	105,0	105,0	105,3	105,5	122,5
Шины, покрышки пневматические для легковых автомобилей	119,9	104,7	104,4	105,9	106,1	122,8
Шины, покрышки для грузовых автомобилей, автобусов и троллейбусов	100,7	99,0	111,1	107,4	108,2	127,8

В настоящее время крупный белорусский производитель шин бобруйская "Белшина" переживает непростые времена. Кризис в горнодобывающей промышленности, падение примерно на 30% объемов автомобильного машиностроения вкупе с серьезной конкуренцией со стороны европейских и китайских производителей в сегменте легковых шин обусловило снижение спроса на шины и как следствие - производственных показателей у "Белшина", сказал Бобырь. ⁴³

И этак, темп взлета объемов промышленного производства фирмы из-из-за

⁴²Прогноз развития легковых шин в России [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа : <http://news.colesa.ru/news/14914.html>. - 10.04.2013.

⁴³ ЕАЭС может ввести зародительные пошлины на шины из третьих стран[Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа : <http://ati.su/Media/News.aspx?HeadingID=5&ID=64303>

2014 год составил 82,4% к уровню 2013 года, складские запасы зафиксированы на отметке 157,2% к среднемесячному объему производства.

Основными причинами показателя запасов говорят понижение платежеспособного спроса на внутреннем рынке девайсов у фирм Минпрома фактически на 40% к 2013 году.

Соответственно итогам января-апреля текущего года темп взлета производства продукции составил 93,1% к соответствующему периоду 2014-го.

Вместе с тем гарантированно положительное сальдо внешней торговли продуктами в объеме 30 млн долларов, как будто более сходственного периода прошедшего года, как быстро сальдо развилось на уровне 20,9 млн.

Осенью 2014 года

Евразийская экономическая комиссия истока антидемпинговое последствие в отношении китайских шин для грузового автомобильного транспорта, автобусов и прицепов. Последствие было начато соответственно просьбе Белшины, Омкшины, ЯШЗ, Нижнекамскшины, Нижнекамского завода грузовых шин и Нижнекамского завода шин ЦМК.

Белорусским и российским производителям делается сложнее делать из-из-из-за усиливающейся конкурентноспособной борьбе со стороны компаний из Юго-Восточной Азии, на стороне каких ряд преимуществ, в том численности и цены на каучук. Чтобы конкурировать с дешевыми китайскими шинами, производители ЕАЭС были должны убавлять цены на шины, как будто в свою последовательность уменьшает заработок русских производителей и никоим образом никак не позволяет облагораживать этапы производства.

Министерство еще будто, как будто в области развития производства резиновых и пластмассовых товаров реализуются инвестиционные намерения соответственно расширению работающих мощностей и строительству свежайших производственных комплексов. В период сообразно 2016 года компаниями намечается создание и производство производств полиамидных нитей, термоусадочной пленки и БОПП-пленки, нетканых которые были применены, ПВХ-пластикатов, листов из пенополистрола, поликарбоната и полиолефинов,

полимерных труб, тары и упаковки, профильно-погонажных товаров, резинотехнических товаров различного назначения, шин, древесно-полимерных композитных которые были применены.

В прогнозный период в производстве резиновых и пластмассовых товаров ожидается поднятие инвестиционной активности фирм.

Среднегодовой темп взлета инвестиций в сравнимых ценах в 2013 - 2017 гг. составит 104 - 105 %. К 2017 году намечается взлет производительности труда в данном секторе промышленного производства на 18,3 %, сообразно 2,7 млн. руб./чел., против 2,3 млн. руб./чел. в 2013 году. Поднятие к 2017 году объема производства шин, покрышек пневматических для легковых каров (122,8 % к уровню 2013 года) объединено с взлетом их потребления как на внутреннем (автомобилестроение, стройку и др.), так и на внешнем рынках. Взлет внутреннего потребления шин, покрышек пневматических для легковых каров в 2015 году соответственно сравнению с 2012 годом составит 111,2 процента. При предоставленном их экспорт, соответственно прогнозу Минэкономразвития, выпадет на 23,4 %, а импорт сократится на 5 %. Прогнозируемое уменьшение к 2017 году объема импорта шин, покрышек пневматических для легковых автомобилей связано с развитием на территории ЕАЭС производства шин, в том числе за счет создания совместных предприятий. При этом ожидается снижение доли импорта шин, покрышек пневматических для легковых автомобилей во внутреннем потреблении с 46,3 % в 2012 году до 40,8 % в 2017 году⁴⁴.

По данным мониторинга министерства, создание покрышек, шин для грузовых каров, автобусов и троллейбусов в 2017 году согласно отношению к 2014 году возрастет на 27,8 %. Подъем внутреннего употребления покрышек, шин для грузовых каров, автобусов и троллейбусов в 2017 году сообразно сопоставлению с 2013 годом составит 111,9 %. При данном их экспорт выпадет на 63,8 %, а импорт ужаться на 4 %. Прогнозируется убавление части

⁴⁴Прогноз развития легковых шин в России [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа : <http://news.colesa.ru/news/14914.html>. - 10.04.2013

импорта покрышек, шин для грузовых каров, автобусов и троллейбусов во внутреннем пользовании с 40,3 % в 2013 году по 35,4 % в 2017 году .

Исходя из мониторинга Минэкономразвития, разрешено изготовить суд, будто шинная индустрия в РФ к 2017 году станет вербовать темпы подъема в производстве, повышение внутреннего базара покрышек. Этак ведь в взаимосвязи с предисловием новейших соучастников в Евразийский народнохозяйственный альянс, таковых как Казахстан, Армения, Кыргызстан раскрывает новейшие рынки реализована продукции сделанной в Белоруссии и РФ. Понижение размеров импорта приведет к увеличению спроса на покрышки российских изготовителей, а еще улучшению конъюнктуры внутреннего базара державы. Деяния таможенного регулирования русского шинного базара количество равно некоторое количество шагов, в ходе каких случилась значимая эволюция целей гос таможенной политической деятельности: от обычного заполнения бюджета к наиболее узкому прогрессивному решению - сохранению равновесия меж хотением накормить врожденный спрос на шинную продукцию и рвением отстаивать интересы российского производителя.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

На сегодняшний день таможенно - тарифное регулирование стало одним из ключевых элементов государственного регулирования внешней торговли. Устанавливая различные ставки пошлин, можно способствовать насыщению внутреннего рынка или, наоборот, защитить отечественного товаропроизводителя.

Под таможенно-тарифным регулированием внешнеторговой деятельности следует понимать совокупность организационных, экономических (тарифных) и административных (нетарифных) мер государственного регулирования внешнеэкономической деятельности в Российской Федерации и на территории Евразийского экономического союза.

Таможенно-тарифное регулирование осуществляется посредством установления ставок экспортных и импортных пошлин на товары, и за счет этого, повышая или понижая их, государство регулирует внешнеторговый оборот.

Нетарифные меры регулирования позволяют оградить рынок от импортной продукции низкого качества, а так же защитить отечественных производителей от серьезной конкуренции со стороны стран импортеров.

Наиболее распространенным видом ограничения торговли является таможенная пошлина на импорт. Импортный тариф дифференцирован по странам, экспортный - нет. Ввозные пошлины влияют на объемы импорта и национального производства, на баланс спроса и предложения. Снижение импортных пошлин усиливает давление иностранных конкурентов на отечественное производство, вытесняет отечественных производителей с внутреннего рынка, но вместе с тем оно служит мощным фактором, побуждающим отечественных товаропроизводителей повышать эффективность и конкурентоспособность своего производства, снижать издержки производства и повышать качество выпускаемых товаров.

Ключевая идея создания ЕАЭС - это единый таможенный тариф (ЕТТ) и отсутствие таможенных барьеров внутри единой таможенной территории Евразийского экономического союза. В ЕАЭС обеспечивается свобода движения товаров, услуг, капитала и рабочей силы, а также проведение скоординированной, согласованной или единой политики в отраслях экономики. Государствами-членами Евразийского экономического союза являются Республика Армения, Республика Беларусь, Республика Казахстан, Кыргызская Республика и Российская Федерация.

ЕАЭС создан в целях всесторонней модернизации, кооперации и повышения конкурентоспособности национальных экономик и создания условий для стабильного развития в интересах повышения жизненного уровня населения государств-членов.

Единый таможенный тариф - свод ставок таможенных пошлин, применяемых к товарам, ввозимым на единую таможенную территорию Республики Армения, Республики Беларусь, Республики Казахстан, Кыргызской Республики и Российской Федерации из третьих стран. Единый таможенный тариф предусматривает одинаковые для трех стран ставки ввозных пошлин. Основой для единого таможенного тарифа стали тарифы, применяемые в России (около 90 %). Для России отмена таможенных пошлин и введение ЕТТ означает более надежную защиту от внешней конкуренции, а также возможность сбыта товаров в странах-партнерах, которые еще не в состоянии покрыть внутренний спрос на промышленную продукцию собственным производством. Шинное производство России за последние годы набирает стремительные темпы роста в производстве и потреблении на внутреннем рынке. Но нельзя не заметить, что на сегодняшний шинная промышленность имеет ряд проблем связанных прежде всего: с высокими темпами роста потребления шин зарубежных марок. Что в итоге неблагоприятно отражается на производстве и потреблении шин отечественных производителей. Необходимо принять комплекс защитных мер по недопущению роста импорта шинной продукции из КНР и оказанию

поддержки российской шинной отрасли .Снижение ввозных пошлин на шины в 2 раза в результате вступления РФ в ВТО приведет к резкому росту импорта низкокачественной шинной продукции из КНР по демпинговым ценам.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

- 1 Алексеев, И.С. Управление внешнеэкономической деятельностью / И.С. Алексеев. – М. : Дашков и К, 2009. - 304 с.
- 2 Бахрамов, Ю.М. Организация внешнеэкономической деятельности: Особенности менеджмента / Ю.М. Бахрамов, В.В. Глухов. – СПб. : Лань, 2011. - 448 с.
- 3 Булатова, А.С. Экономика : учебник / А. С. Булатова. - М. : Бек, 2005.- 349 с.
- 4 Бурмистров, В.Н. Внешняя торговля Российской Федерации: учебное пособие / В.Н. Бурмистров, К.В. Холопов. - М. :Юристъ, 2010. - 247 с.
- 5 Внешнеэкономическая деятельность предприятия : учебник для вузов / под ред. Л. Е. Стровский. – М. : ЮНИТИ-ДАНА, 2011. – 503 с.
- 6 Вологдин, А. А. Правовое регулирование внешнеэкономической деятельности / А.А. Вологодин. – М. : Юрайт, 2011. – 425 с.
- 7 Вступив в ВТО, Россия снизила ввозные пошлины// Бизнес Балтия [Электронный ресурс] : официальный сайт. – Режим доступа : <http://www.bb.lv/bb/economics/9890/>. - 01.05.2014.
- 8 Гончарова, О. Торговые барьеры на пути к свободной международной торговле / О. Гончарова // Российский Экономический Журнал. – 2010. - № 8. – С.15.
- 9 Государственное регулирование рыночной экономики : учебник / под ред. В.И. Кушлин, Н.А.Волгин. - М. : Экономика, 2011. – 249 с.
- 10 Гофман, Н. Ф. Основы внешнеэкономической деятельности / Н.Ф. Гофман, Г.А. Маховикова. — СПб. : Питер, 2010. — 208 с.
- 11 Дегтярева, О.И. Внешнеэкономическая деятельность / О.И. Дегтярева, Т.Н. Полянова, С.В. Саркисов. – М. : Дело, 2012. - 424 с.
- 12 Дудкова, В. ВТО ожидает рост мировой торговли / В. Дудкова // Таможня. - 2012. - № 7. - С. 8.

13 Ершов, А.Д. Основы управления и организации в таможенном деле : учебное пособие / А.Д. Ершов. - СПб. : Питер, 2009. – 78 с.

14 Иванов, С.П. Производство и потребление автомобильных шин в России в 2009 – 2012 гг. / С.П. Иванов // Российское предпринимательство: всероссийский научно-практический журнал по экономике.- 2013. - № 547. — С. 89.

15 Импорт России из стран Дальнего и Ближнего зарубежья [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа : [http:// webserver.customs.ru/ index.php? option=com_content&view=article&id=15189: 2011-&catid=125: 2011-02-04-16-01-54](http://webserver.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=15189:2011-&catid=125:2011-02-04-16-01-54). – 10.04.2013.

16 Итоги влияния кризиса на импорт шин [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа : [http://marketing.rbc.ru /articles/26/03/2010/562949978163660.shtml](http://marketing.rbc.ru/articles/26/03/2010/562949978163660.shtml). - 10.04.2013.

17 Камаев, В.Д. Экономическая теория : учебник / В.Д. Камаев. - М.: Гуманит. изд. центр ВЛАДОС,1998. – 253 с.

18 Корчажкина, Н.П. Роль таможенно-тарифного регулирования в области внешнеторговой политики Российской Федерации // Актуальные проблемы финансов и банковского дела : сб. науч. тр. / Н.П. Корчажкина. - СПб. : СПбГИЭУ, 2012. – Вып. 12. - 328 с.

19 Миляков, Н.В. Таможенная пошлина / Н.В. Маляков. - М. : Финансы и статистика, 2011. – 256 с.

20 Немирова, Г.И. Таможенное дело : учеб пособие / Г.И. Немирова. – М. :Кнопус, 2012. – 112 с.

21 О внесении изменений в Таможенный тариф Российской Федерации в отношении автокомпонентов, ввозимых для промышленной сборки : Постановление Правительства Российской Федерации [Электронный ресурс] : электрон.правовой справ. ГАРАНТ. – М. : ГАРАНТ, 2014. – 1 CD-диск.

22 О договоре о таможенном кодексе Таможенного союза : Решение Межгоссовета ЕврАзЭС №217 от 27.11.2009 [Электронный ресурс] : электрон.правовой справ. ГАРАНТ. – М. : ГАРАНТ, 2014. – 2 CD-диск.

23 О едином натарифном регулировании Таможенного союза Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации : Решение МежгоссоветаЕврАзЭС №19 от 27.11.2009 [Электронный ресурс] : электрон.правовой справ. ГАРАНТ. – М. : ГАРАНТ, 2014. – 2 CD-диск.

24 О Едином Таможенном Тарифе : Решение Комиссии Таможенного союза от 18 ноября 2011 г. № 754// Российская газета. – 2011. – 21 декабря.

25 О едином таможенно-тарифном регулировании таможенного союза Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации : Решение от 27 ноября 2010 г. [Электронный ресурс] : электрон.правовой справ. ГАРАНТ. – М. : ГАРАНТ, 2014. – 1 CD-диск.

26 О едином таможенно-тарифном регулировании Таможенного союза Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации : Решение МежгоссоветаЕврАзЭС №18 от 27.11.2009 [Электронный ресурс] : электрон.правовой справ. ГАРАНТ. – М. : ГАРАНТ, 2014. – 2 CD-диск.

а. О Единых мерах нетарифного регулирования в отношении третьих стран : Соглашения от 25 января 2008 года [Электронный ресурс] : электрон.правовой справ. ГАРАНТ. – М. : ГАРАНТ, 2014. – 2 CD-диск.

27 О лицензировании и квотировании экспорта и импорта товаров (работ, услуг) на территории Российской Федерации : Постановление Правительства РФ от 6.11.2009 г. № 854 [Электронный ресурс] : электрон.правовой справ. ГАРАНТ. – М. : ГАРАНТ, 2014. – 1 CD-диск.

28 О лицензировании отдельных видов деятельности : Федеральный закон от 8 августа 2001 г. № 128-ФЗ (в ред. Федерального закона от 29 декабря 2010 № 442-ФЗ) [Электронный ресурс] : электрон.правовой справ. ГАРАНТ. – М. : ГАРАНТ, 2014. – 2 CD-диск.

29 О Перечне товаров, в отношении которых с 1 января 2011 года устанавливаются тарифные квоты, а также объемы тарифных квот для ввоза этих товаров на территории государств - членов Таможенного союза : Решение Комиссии Таможенного союза от 18 ноября 2010 г. № 505// Российская газета. – 2010. – 28 декабря.

30 О создании единой таможенной территории Таможенного союза в рамках ЕврАзЭС : Решение Межгоссовета ЕврАзЭС №24 от 27.11.2009 [Электронный ресурс] : электрон.правовой справ. ГАРАНТ. – М. : ГАРАНТ, 2014. – 2 CD-диск.

31 О создании единой таможенной территории формировании Таможенного союза : Договор от 06.10.2007 [Электронный ресурс] // Официальный сайт Евразийской экономической комиссии. – Режим доступа : <https://www.tsouz.ru/>- 01.05.2014.

32 О таможенном регулировании в Российской Федерации : Федеральный закон Российской Федерации от 27 ноября 2010г. № 311-ФЗ [Электронный ресурс] : электрон.правовой справ. ГАРАНТ. – М. : ГАРАНТ, 2014. – 1 CD-диск.

33 О таможенном регулировании в Российской Федерации : Федеральный закон от 27.11.2010N 311-ФЗ (ред. от 30.12.2012) [Электронный ресурс] : электрон.правовой справ. ГАРАНТ. – М. : ГАРАНТ, 2014. – 2 CD-диск.

34 О таможенном тарифе : Федеральный закон от 8 декабря 2003 года N 159-ФЗ [Электронный ресурс] : электрон.правовой справ. ГАРАНТ. – М. : ГАРАНТ, 2014. – 1 CD-диск.

35 Об основах государственного регулирования внешнеторговой деятельности : Федеральный закон Российской Федерации от 8 декабря 2003г. № 164-ФЗ [Электронный ресурс] : электрон. правовой справ. ГАРАНТ. – М. : ГАРАНТ, 2014. – 1 CD-диск.

а. Об условиях и механизме применения тарифных квот : Соглашение между Правительством Республики Беларусь, Правительством Республики Казахстан, Правительством Российской Федерации от 12 декабря 2008 г. [Электронный ресурс] : электрон.правовой справ. ГАРАНТ. – М. : ГАРАНТ, 2014. – 2 CD-диск.

36 Об утверждении ставок вывозных таможенных пошлин на товары, вывозимые с территории Российской Федерации за пределы государств -

участников соглашений о таможенном союзе : Постановлением Правительства РФ от 23 декабря 2006 г. № 795 [Электронный ресурс] : электрон.правовой справ. ГАРАНТ. – М. : ГАРАНТ, 2014. – 2 CD-диск.

37 Об утверждении технического регламента о безопасности колесных транспортных средств : Постановление Правительства РФ от 10.09.2009 № 720 (ред. от 22.12.2012, с изм. от 08.04.2014) [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа : [http://www.consultant.ru /document/cons_doc_LAW_139906/?frame=3](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_139906/?frame=3). – 15.05.2014.

38 Основы таможенного дела : учебное пособие / Ю.А. Чеботов [и др.]. - М. : РИО РТА, 2011. – 541 с.

39 Пинсков, В.Г. Таможенное регулирование внешнеэкономической деятельности в России : учебно-методическое пособие / В.Г. Пансков, В.В. Федоткин – М. : Финансы и статистика, 2008. – 368 с.

40 Покровская, В.В. Организация и регулирование внешнеэкономической деятельности / В.В. Покровская. – М. :Юрист, 2010. - 456 с.

41 Покрышкам скинули процент [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа : <http://www.rg.ru/2011/12/27/shini-site.html>. - 10.04.2013.

42 Попов, С.Г. Внешнеэкономическая деятельность фирмы. Особенности менеджмента и маркетинга : учебное пособие / С.Г. Попов. - М. : Ось-89, 2007. - 368 с.

43 Прогноз внешнеэкономической деятельности России в 2003 - 2005 гг. // Бюллетень иностранной коммерческой информации. - 2009. - № 140. - С.7.

44 Прогноз развития легковых шин в России [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа : <http://news.colesa.ru/news/14914.html>.- 10.04.2013.

45 Россия существенно снизит пошлины на импорт шин после вступления в ВТО [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа : http://www.shinexpress.ru/news.php?id_news=199. - 10.04.2013

46 Рынок шин в России: исследование компании ОАО «Кордиант» [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа : [http:// www. sibtyre. ru /](http://www.sibtyre.ru/)

media/images/Cordiant_WTO.pdf. - 10.05.2013.

47 Савостина, И.В. Таможенные платежи: исторический аспект / И.В. Савостина // Финансы, денежное обращение и кредит : научные записки. – 2011. - №12. – С.111.

48 Сидорович, А.В. Курс экономической теории /А.В. Сидорович. - М. : Издательство «ДИС», 2008. – 398 с.

49 Смитиенко, Б. М. Внешнеэкономическая деятельность / Б.М. Смитиенко, В.К. Поспелов, С.В. Карпова. – М. : Мастерство, 2006. - 304 с.

50 Соглашение о едином таможенно-тарифном регулировании: Решение Межгосударственного Совета [Электронный ресурс] : электрон.правовой справ. ГАРАНТ. – М. : ГАРАНТ, 2014. – 2 CD-диск

51 Соглашение о единых мерах нетарифного регулирования: Решение Межгосударственного Совета ЕврАзЭС от 25 января 2008 г. № 18. [Электронный ресурс] : электрон.правовой справ. ГАРАНТ. – М. : ГАРАНТ, 2014. – 2 CD-диск

52 Таможенно-тарифное регулирование [Электронный ресурс] // Портал внешнеэкономической информации. – Режим доступа : http://www.ved.gov.ru/mdb/information/products/customs_regulation/ - 02.05.2014.

53 Таможенные платежи [Электронный ресурс]: офиц. сайт. – Режим доступа :<http://www.tamognia.ru/payments/duties/impexpduties.php>. - 10.04.2013.

54 Таможенный кодекс Таможенного Союза (ред. от 16.04.2010) [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа :http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_100808/. – 29.05.2014.

55 Толкушкин, А.В. Таможенное дело : учебник /А.В. Толкушкин. - М.: Высш. Образование, 2011. – 139 с.

56 ФТС [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа :<http://www.customs.ru/>. – 29.05.2014.

57 ЕАЭС [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа : <http://www.eaeunion.org/#info> – 01.01.2015