

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

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

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ

И.о. зав. кафедрой

 Л.А. Понкротова  
«03» 06 2020 г.

**ДИПЛОМНАЯ РАБОТА**

на тему: Таможенно-тарифное регулирование ввоза транспортных средств  
специального назначения в РФ в условиях ЕАЭС

Исполнитель  
студент группы 537-ос



Н.А. Лебедев

Руководитель  
доцент, к.г.н.



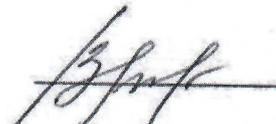
Т.А. Мирошниченко

Нормоконтроль



О.В. Шпак

Рецензент



В.З. Григорьева

Благовещенск 2020

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации  
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение  
высшего образования

**АМУРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ  
(ФГБОУ ВО «АмГУ»)**

Факультет международных отношений

Кафедра международного бизнеса и туризма

УТВЕРЖДАЮ

И.о. зав. кафедрой

 Л.А. Понкратова

« 23 » 06 2020 г.

**ЗАДАНИЕ**

К дипломной работе (проекту) студента Лебедев Никита Александрович

1. Тема дипломной работы (проекта) Таможенно-тарифное регулирование ввоза  
транспортных средств специального назначения в РФ в условиях ЕАЭС

(утверждено приказом от 24.01.2020 № 144-уч )

2. Срок сдачи студентом законченной работы(проекта) 22.06.2020

3. Исходные данные к дипломной работе (проекту) публикации ФТС России, Евразийской  
экономической комиссии, статистических органов, учебная и научная литература

4. Содержание дипломной работы (проекта) (перечень подлежащих разработке  
вопросов): Глава 1. Теоретические аспекты таможенно-тарифного регулирования  
импорта спецтехники в РФ в условиях ЕАЭС. Глава 2. Импорт спецтехники в Российскую  
Федерацию: современное состояние и тенденции развития. Глава 3. Воздействие  
таможенно-тарифного регулирования на ввоз спецтехники в Российскую Федерацию

5. Перечень материалов приложения (наличие чертежей, таблиц, графиков, схем,  
программных продуктов, иллюстративного материала и т.п 68 с., 26 таблицы, 8 рисунков,  
20 источников

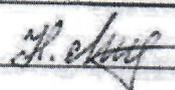
6. Консультанты по дипломной работе (проекту) (с указанием относящихся к ним  
разделов)

7. Дата выдачи задания 11.11.2019

Руководитель дипломной работы (проекта) Мирошниченко Татьяна Александровна,  
Доцент, к.г.н.

(Ф.И.О., должность, ученая степень, ученое звание)

Задание принял к исполнению (дата) 11.11.2019

 (подпись студента)

## РЕФЕРАТ

Дипломная работа содержит 69 с., 26 таблицы, 8 рисунков, 20 источников.

СПЕЦТЕХНИКА, ТЕХНИКА СПЕЦИАЛЬНОГО НАЗНАЧЕНИЯ, ТРАКТОР, ГРУЗОВЫЕ АВТОМОБИЛИ, КРАНЫ, ИМПОРТ, ЕАЭС, ТАМОЖЕННАЯ ПОШЛИНА, УТИЛИЗАЦИОННЫЙ СБОР

Современность данной темы обусловлена, тем, что в современном мире для работы в тяжелых условиях, а также на сельскохозяйственных полях и ремонте дорог или уборке дорог нужна техника высочайшего качества и долговечности

Объект исследования – импорт техники специального назначения в РФ.

Предмет исследования – являются общественные отношения, которые связаны с использованием таможенных процедур при совершении таможенных операций.

Целью дипломной работы является рассмотрение таможенно-тарифное регулирование импорта транспортных средств специального назначения в РФ в условиях ЕАЭС.

Структура работы включает 3 главы, введения, заключения, библиографического списка, приложений.

Первая глава посвящена изучению теоретических аспектов таможенно-тарифного и нетарифного регулирования импорта спецтехники, во второй главе представлен современное состояние и тенденции развития, в третьей главе рассматривается воздействие таможенно-тарифного регулирования на ввоз спецтехники в Российскую Федерацию.

## СОДЕРЖАНИЕ

Введение	5
1 Теоретические аспекты таможенно-тарифного регулирования импорта спецтехники в РФ в условиях ЕАЭС	8
1.1 Место спецтехники в ТН ВЭД ЕАЭС	8
1.2 Таможенно-тарифное регулирование импорта спецтехники, в РФ в условиях ЕАЭС	13
1.3 Нетарифное регулирования ввоза спецтехники в РФ в условиях ЕАЭС	21
2 Импорт спецтехники в Российскую Федерацию: современное состояние и тенденции развития	33
2.1 Товарная структура импорта спецтехники в РФ	33
2.2 Географическая структура импорта спецтехники в РФ	43
2.3 Взаимная торговля спецтехникой в странах членах ЕАЭС	47
3 Воздействие таможенно-тарифного регулирования на ввоз спецтехники в Российскую Федерацию	60
Заключения	66
Библиографический список	68

## ВВЕДЕНИЕ

В настоящий период времени Таможенное регулирование становится одним из главных рычагов государственного влияния на внешнеторговый оборот. При помощи государства, с одной стороны, обеспечивается свободный доступ экономик к механизму международного хозяйства, а с другой стороны – способом установления санкций и ограничений на ввоз и вывоз некоторых товаров, способом лицензирования, квотирования и использования ряда других мероприятий обеспечивается защита интересов потребителей экспортируемых товаров, защита экономической безопасности государства, социального порядка, нравственных устоев и культурных ценностей общественности, а также пополнения казны федерального бюджета методом взимания таможенных платежей при передвижении товаров через таможенную границу Союза.

Согласно Приложения к решению Совета Евразийской экономической комиссии от 16 июля 2012 г. № 54 «единый таможенный тариф Евразийского экономического союза (ЕТТ ЕАЭС) - свод ставок ввозных таможенных пошлин, применяемых к товарам, ввозимым на таможенную территорию Евразийского экономического союза из третьих стран, систематизированный в соответствии с единой Товарной номенклатурой внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза».

Механизм таможенных процедур становится важной составляющей частью таможенного дела. Таможенный кодекс ЕАЭС устанавливает представление таможенной процедуры как совокупности нормативов, обуславливающих для таможенных целей требования и условия употребления и (или) распоряжения продукцией на таможенной территории Союза или за её границами.

В классификационной системе особое место уделено Товарной номенклатуре Внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза (далее - ТН ВЭД ЕАЭС). ТН ВЭД ЕАЭС – данная номенклатура является способом классификации товаров. Операция по

определению товара в товарной номенклатуре таможенного тарифа содержит весомый финансовый и правовой смысл.

Актуальность исследования проявляется в том, что знание механизмов использования таможенных процедур со стороны ЕАЭС разрешают способствовать формированию различных видов экономической деятельности, наполнению федерального бюджета, и также пресекать нарушения в таможенной области. Данные познания разрешают участникам ВЭД наиболее обобщенно и обширно применять предоставляемые им права, результативно вести собственную хозяйственную деятельность, реализовывать налоговое планирование, следуя при этом действующему законодательству. Вероятно, что все упомянутое, содействует становлению и укреплению экономик страны, и формированию цивилизованных рыночных взаимоотношений особенно в сфере внешней торговли.

Степень разработанности проблемы. Российские исследователи, авторы деятельно занимаются проблематикой, которая связана с учащением, упрощением и гармонизацией формирования таможенных операций. В основном выделяются труды таких исследователей как: Габричидзе Б. Н., Горбухов В. А., Еналеев И.Д., Козырин А.Н., Косаренко Н. Н. и другие.

Целью дипломной работы является рассмотрение таможенно-тарифное регулирование ввоза транспортных средств специального назначения в РФ в условиях ЕАЭС.

Чтобы достичь поставленной цели в дипломной работе рассматривается решение следующих задач:

- рассмотреть место спецтехники в таможенно-тарифном регулировании;
- изучить нетарифный меры регулирования ввоза спец техники;
- изучить товарную структуру;
- рассмотреть географическую структуру;
- изучить взаимную торговлю.

Объектом исследования является последовательность совершения таможенных операций на территории России и Евразийского экономического союза.

Предметом исследования являются общественные отношения, которые связаны с использованием таможенных процедур при совершении таможенных операций.

Общенаучные методы исследования: диалектический метод познания, сравнительно-правовой, формально-логический, нормативно-логический и прочие.

Нормативно-правовая база изучения международными нормами, отечественными кодифицированными актами и федеральным законодательством.

# 1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ТАМОЖЕННО-ТАРИФНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ВВОЗА СПЕЦТЕХНИКИ В РОССИЙСКУЮ ФЕДЕРАЦИЮ В УСЛОВИЯХ ЕАЭС

## 1.1 Место спецтехники в ТН ВЭД ЕАЭС

Единая Товарная номенклатура внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза (ТН ВЭД ЕАЭС), представляет собой описание и кодирование товаров, которые используются декларантами и таможенными инспекторами для классификации товаров в целях применения мер таможенно-тарифного регулирования, вывозных таможенных пошлин, запретов и ограничений, мер защиты внутреннего рынка, ведения таможенной статистики. Спецтехника определена кодом 87 разделом XVII. Средства наземного транспорта, летательные аппараты, плавучие средства и относящиеся к транспорту устройства и оборудование<sup>1</sup>.

Товарная номенклатура внешнеэкономической деятельности, применяется в целях налогообложения товаров и в иных целях, предусмотренных международными договорами и актами, составляющими право Союза, и (или) законодательством государств-членов.

Решением Совета Евразийской экономической комиссии от 16 июля 2012 г. № 54 «Об утверждении единой Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза и Единого таможенного тарифа Евразийского экономического союза» была выработана и подписана Единая Товарная номенклатура внешнеэкономической деятельности Таможенного Союза.

Применительно к внешнеэкономической деятельности в основу ложится Гармонизированная система описания и кодирования товаров Всемирной

---

<sup>1</sup> «Таможенный кодекс Евразийского экономического союза» (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза) [Электронный ресурс] / Consultant.ru/document/cons\_doc\_LAW\_215315/.../

таможенной организации и единая Товарная номенклатура внешнеэкономической деятельности Содружества Независимых Государств. ТН ВЭД ЕАЭС, включает в себя десятизначный классификатор товаров, предназначенный для их шифрования и сопоставления при проведении таможенных операций. В состав ТН ВЭД ЕАЭС входит 21 раздел и 97 групп. Десятизначное кодирование допускает точное сопоставление товаров, перевозимых через таможенную границу таможенного союза, что соответственно упрощает и позволяет произвести быструю проверку таможенных деклараций и других данных, предоставляемых таможенным органам при осуществлении ВЭД её участниками.

В ТН ВЭД ЕАЭС имеется Коды товаров, которые распределены согласно данным приведенным ниже:

– В товарной группе ТН ВЭД ЕАЭС, первые две цифры – обозначаются римскими цифрами и складываются к соответствующим отраслям промышленности;

– товарная позиция, (четыре первые цифры) – указывается двумя арабскими цифрами и устанавливается согласно принципу с легкого к трудоёмкому, по следующим позициям:

а) основы, из которых изготовлен товар;

б) задачами, которые выполняют товары;

в) качеством товара;

– товарная субпозиция шесть первых цифр – обозначается I-V цифрами;

– товарная подсубпозиция – восемь первых цифр;

– товарная подсубпозиция десять первых цифр – указывается десятью арабскими цифрами.

Декларант определяет кода перемещаемого товара, и его точность определяется таможенными органами. Для классификации определены основные принципы такие как:

1) материал изготовления товара;

2) функциональность товара;

3) качество изготовления.

Код ТНВЭД, который присваивается перемещаемому товару применяется для начисления уплаты таможенных платежей, если такие платежи являются обязательными для того или иного товара.

Главные задачи использования, ТН ВЭД ЕАЭС:

1) применительно к мерам таможенно-тарифного регулирования:

– иные коды ТН ВЭД ЕАЭС применяются в пределах рода деятельности определенных таможенных органов таких как драгоценные металлы и камни, алкогольная продукция, определенные транспортные средства и т.д.

– Также ТН ВЭД ЕАЭС тесно пересекается с таможенным тарифом, т.е. к кодам прикреплены ставки ввозных/вывозных пошлин;

– защитные, антидемпинговые пошлины;

– взыскивание налогов (сумма НДС в зависимости от товара и кода, на определенные коды может быть ставка 0 % или 10 %);

2) использование мер нетарифного регулирования:

– квотирование, лицензирование, фитосанитарный контроль и ветеринарный контроль, сертификация;

3) различные формы таможенного контроля в таможенной сфере:

– код ТН ВЭД ЕАЭС – это основной параметр при применении всех видов рисков, создаваемых таможенными органами;

– таможенными органами обязательно учитывается контроль за определенными группами товаров как по их наименованию, так и по коду ТН ВЭД ЕАЭС;

4) всеми органами государственной власти ведутся статистические данные внешнеэкономической деятельности;

5) производится электронный обмен информацией:

– передается по каналам связи информации между внутренними таможенными пограничными структурами;

– создаются множества баз данных.

Классификацию техники специального назначения представим в следующем виде:

Таблица 1– Классификация спецтехники в ТН ВЭД ЕАЭС

Код товарной позиции	Наименование
8701	Тракторы
8702	Моторные транспортные средства
8703	Автомобили легковые и прочие моторные транспортные средства предназначенные для перевозки людей
8704	Транспортные средства для перевозки грузов, имеющие ДВС.
8705	Транспортные средства специального назначения имеющие ДВС.
8706	Шасси с установленными двигателями для моторных транспортных средств товарных позиций 8701 – 8705
8707	Кузова (включая кабины) для моторных транспортных средств товарных позиций 8701 – 8705
8708	Части и узлы моторных транспортных средств

## Продолжение таблицы 1

Код товарной позиции	Наименование
8709	Транспортные средства промышленного назначения
8710	Танки и прочие боевые самоходные транспортные средства
8711	Мотоциклы и велосипеды с установленным вспомогательным двигателем с колясками и без них.
8712	Велосипеды двухколесные и прочие велосипеды
8713	Коляски для людей, не способных передвигаться
8714	Части и принадлежности к транспортным средствам товарных позиций 8711-8713
8715	Коляски детские и их части
8716	Прицепы и полуприцепы

Как видно из таблицы № 1 товарная группы под номером 87 представляет собой разнообразие видов техники специального назначения от бульдозеров, кранов, грейдеров, до детских и инвалидных колясок.

Например, трактор для лесного хозяйства более 78 кВт, его нахождение представлено на рисунки 1.

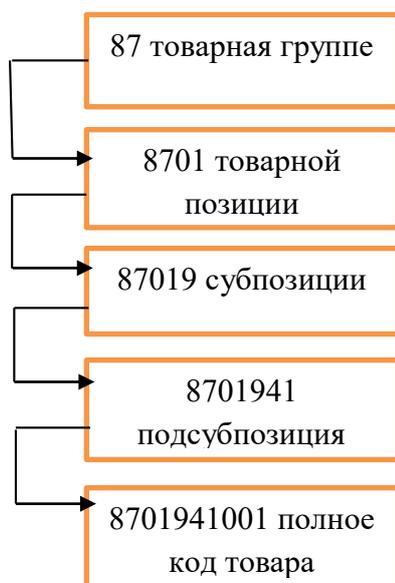


Рисунок 1 – Пример нахождения товара в ТН ВЭД ЕАЭС

Таким образом можно найти код трактор для лесного хозяйства.

На основании вышесказанного можно сказать, что в первую очередь нужно знать и понимать как устроена ТН ВЭД ЕАЭС. Необходимо привольно и верно указывать группы товаров перемещаемых через границу из-за этого зависит таможенная пошлина и НДС.

## 1.2 Таможенно-тарифное регулирования ввоза спецтехники в РФ в условиях ЕАЭС

Таможенно-тарифное регулирование – это комплекс способов правительственного влияния на внешнеторговое функционирование, основанных на использовании таможенных пошлин, процедур, законов. Таможенно-тарифное регулирование считается главным способом регулирования государством сферы внешней торговли.

В основе правового таможенно-тарифного регулирования лежат:

1. Федеральный закон РФ от 03.08.2018 г. № 289-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации»

2. Федеральный закон Российской Федерации от 21.05.1993 г. № 5003-1 (с доп. и изм. от 05.04.2016 г.) «О таможенном тарифе»;

3. Система нормативно-правовых актов по таможенно-тарифному регулированию, издаваемых Президентом РФ, Правительством и Федеральной таможенной службой.

С применением таких мер таможенно-тарифного регулирования государство воздействует на внешнеэкономический оборот страны и на её внутренний рынок путём установления таможенных пошлин, налогов, запретов и ограничений на импортируемые и экспортируемые товары.

Координация правительством импорта и экспорта товаров критерий необходимый и вынужденный и от его применения во многом зависит Таможенно-тарифное регулирование, которое заключается в установках порядка и правил, при соблюдении которых лица реализуют право на перемещение товаров и транспортных средств через таможенную границу таможенного союза.

Позиции таможенно-тарифного регулирования товаров определены, «Решением Совета Евразийской экономической комиссии от 16 июля 2012 года № 54 «Единый таможенный тариф Таможенного Союза Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации».

Разработанные наукой и мировой практикой критерии таможенно-тарифного регулирования являются обязательными правилами, для применения их в процессе таможенно-тарифного регулирования экспортно-импортных операций.

Правила и процедуры таможенно-тарифного регулирования требуют детального нормативно-правового обеспечения. Принцип обязательности законодательного обеспечения в Российской Федерации осуществляется с помощью: «Федеральных законов, Указов Президента РФ, Постановлений Правительства Российской Федерации, приказов и других документов ФТС РФ»

Принципом оперативности является быстрый ввод и отмена ставок и таможенных пошлин. В связи с частым изменением характеристик внешнеторгового процесса должны ритмично изменяться и соответствующие функционалы таможенно-тарифного регулирования (ставки, виды пошлин, процедуры контроля и т.п.).

Принцип увеличения ставок ввозных пошлин имеет три уровня ставок ввозных пошлин:

- минимальные ставки задача данных ставок - это обеспечение отечественных производств должным объемом дешевого импортного сырья;
- средние ставки задача данных ставок – это установление пошлин на товары, которые нужны для развития внутреннего производства.
- максимальные ставки задача данных ставок – это обеспечение производственными ресурсами отечественных предприятий товарами на выгодных условиях.

«Статья 3 Федерального Закона Российской Федерации от 21.05.1993 г. № 5003-1 (с изм. доп. от 05.04.2016 г.) «О таможенном тарифе» определяет единство размеров пошлин на таможенной территории государства. На таможенной территории РФ могут быть исключения такие как создание свободных таможенных зон или свободных таможенных складов;

Целями применения мер таможенно-тарифного регулирования являются:

- «защита национальных товаропроизводителей от иностранной конкуренции»

- «обеспечение поступления средств в бюджет»

Можно выделить другие цели таможенно-тарифного регулирования:

- «сотрудничество в реализации торгово-политических задач по защите российского рынка, стимулированию развития национальной экономики»
- «оказание помощи в реструктуризации»

- «применение наиболее эффективного использования инструментов таможенного контроля и регулирования товарообмена на таможенной территории Российской Федерации»

- «причастность в реализации торгово-политических задач по защите российского рынка»

- «проведение мотивационных изменений в развитие национальной экономики»

Существует два вида таможенно-тарифное регулирования, которое включает в себя прямое и косвенное воздействия: прямое таможенно-тарифное регулирование – это вмешательство государства в действующие тарифы ценообразования.

Государство прямо воздействует на тарифы путем регламентации их уровня.

Вмешательство государства необходимо в случаях стабилизации действующих цен либо их незначительного роста.

Прямое регулирование тарифов осуществляется методом установления:

- предельных тарифов;
  - уровней рентабельности по отдельным видам услуг (товаров, работ);
  - размеров надбавок и наценок;
  - порядка декларирования тарифов и их изменения;
  - порядка предварительного уведомления о предстоящем изменении тарифов;
- косвенное таможенно-тарифное регулирование - это регулирование не самих тарифов, а факторов, влияющих на них.

Косвенное вмешательство в образование тарифов обеспечивается применением совокупности способов и средств, способствующих расширению товарного предложения на рынке, управлению доходами

населения, регулированию налогов как на ввозимую, так и вывозимую продукцию<sup>2</sup>.

Государство, используя экономические интересы влияет на экономическое поведение производителей и потребителей. То есть косвенные формы экономического регулирования воздействуют на таможенные отношения автоматически.

Косвенное влияние на тарифы осуществляется применением следующих мер:

- льготного налогообложения;
- льготного кредитования;
- выделения субсидий, дотаций из соответствующих бюджетов;
- реализации инвестиционных программ.

Равновесие во внешнеэкономической деятельности создается Государство путем установления и регулирования тарифов. Таким образом сочетание прямых и косвенных методов таможенно-тарифного регулирования является оптимальным решением.

1 января 2010 года в Российской Федерации стали применять Единый таможенный тариф – что является законом о таможенных пошлинах, который применяется к товару, импортируемому на таможенную территорию из третьих стран. «Товарная номенклатура – это классификатор товаров, который применяется для целей государственного регулирования экспорта и импорта, и статистического учета внешнеторговых операций»

Единый таможенный тариф состоит из основных трех элементов:

- ставок таможенных пошлин
- системы классификации товаров
- правил применения автономных, договорных и преференциальных

ПОШЛИН.

---

<sup>2</sup> Таможенные операции: виды, состав, общая характеристика [Электронный ресурс] /alta.ru>expert\_opinion/56175/

Наиболее традиционный инструмент торговой политики, направленный на ограничение доступа иностранных товаров на внутренний рынок – это импортная таможенная пошлина.

Менее распространены и направлены на ограничение вывоза определенных товаров из страны - это экспортные таможенные пошлины

Таможенные пошлины выполняют три основные функции:

1) фискальная функция - это одна из статей дохода государственного бюджета, которая относится и к импортным, и к экспортным пошлинам.

2) протекционистская функция или как ее еще называют защитная при помощи этой функции государство ограничивает отечественного производителя от нежелательной конкуренции иностранных производителей;

3) балансирующая функция к данной функции относится устранение нежелательного экспорта товаров, цены на которые по тем или иным причинам занижены в сравнении с мировыми ценами.

Самыми универсальным способом построения импортных таможенных тарифов в интересах государственного производства является способ увеличения тарифа и системы его построения на основе принципа тарифной защиты.

Исходя из этого, появляются стимулирующие способы импорта в страну необходимого сырья и механизмов. Существуют препятствия для импорта готовой продукции высокой степени переработки, это и создает мотивацию для развития обрабатывающей промышленности внутри государства.

Применение мер таможенно-тарифного регулирования зависит от страны происхождения товаров. Производится идентификация страны происхождения товара. В целях применения тарифных преференций существуют правила определения страны происхождения товаров для установления преференциальных либо непреференциальных мер внешней политики.

Основой для начисления пошлин служит таможенная стоимость транспортного средства специального назначения. При таможенном оформлении ввоза ТС уплачиваются:

- Таможенная пошлина
- Таможенный сбор
- Утилизационный сбор

Таблица 2 – Динамика таможенных пошлин на спецтехнику 2013-2020 год <sup>3</sup>

	2013	2015	2020
8701 Трактора	9%	6%	3%
8704 Грузовые автомобили	7,5%	6%	5%
8705 техника специального назначения	10%	9,8%	5%

Как видим из таблицы номер 2 в 2013 году было значительное снижение ставки таможенных пошлин на данные виды техники специального назначения. Значительное изменение затронуло товарную позицию 8701 их ставка таможенной пошлины снизилась на 6%. Такое снижение связано в первую очередь со вступлением РФ в ВТО. Что касается других товарных позиций, их снижения были не настолько существенны. Они снизились на 1-1,5%.

В 2012 г. Российская Федерация вступило в ВТО, и в обязательствах перед ВТО обеспечивает планомерное снижение и отмену таможенных пошлин, с точки зрения организации, они являются барьерами для развития внешней торговли.

Понижение ставок таможенных пошлин в 2014 г. затронуло 6200 товарных позиций, а в 2015 г. еще 5000. Следующий этап снижение ставок произошел 1 сентября 2016 года - ставки импортных таможенных пошлин уменьшились почти по четырёмстам двум кодам Единого таможенного тарифа

<sup>3</sup> Ставки таможенных пошлин и НДС. [Электронный ресурс] // офиц. сайт. – 2019. – Режим доступа: <https://www.ifcg.ru/kb/tnved/84/> – 16.11.2019.

ЕАЭС, что составляет более 42 % от общего числа подсубпозиций. В конечном результате за два года уровень средневзвешенной ставки импортной таможенной пошлины по оценке Минэкономразвития сократился с 6,2 % до 5,7 %.

Евразийская экономическая комиссия держится более низких оценок – на 2016 год средневзвешенная ставка составляла 4,43 %. С 1 сентября 2017 года уменьшение ставок гораздо менее значительное, чем годом ранее. По импорту изменения затрагивают 1723 кода ТНВЭД ЕАЭС и в среднем составляют 1,5 – 2,3 %. По оценкам ЕЭК средневзвешенная ставка составляет 5,5 – 5,75 % от таможенной стоимости.

В этом параграфе нужно было рассмотреть методы таможенно-тарифного регулирования ввоза спецтехники в процессе были рассмотрены таможенные пошлины ввоза техники в РФ. В товарных группах 87, уменьшение импортных пошлин коснулось только самих транспортных средства, исключение составила позиция 8707909009 (прочие кузова). Для моторных транспортных средств товарной позиции (8701 – 8705), произошло снижение таможенных пошлин с 9 % до 4,5 %. Запасных частей для техники специального назначения товарной группы 87 в 2017 году снижение импортных пошлин не коснулись.

### **1.3 Нетарифное регулирования ввоза спецтехники в РФ в условиях ЕАЭС**

Мерами регулирования торговли товарами, при осуществлении мер введения количественных и других ограничений является нетарифное регулирование.

К нетарифным мерам —относят большую группа различных мер и мероприятий торговой, финансовой, административной, экологической политики, политики здравоохранения и иной политики, направленных на регулирование внешней торговли, а также на создание препятствий в области

внешней торговли. «Приложение № 7 к Договору о ЕАЭС. Протокол о мерах нетарифного регулирования в отношении третьих стран»<sup>4</sup>.

К мерам нетарифного регулирования в соответствии со ст. 3 – 8 Соглашения «О единых мерах нетарифного регулирования в отношении третьих стран» относятся:

- ограничения по импорту количества;
- исключительное право на экспорт и (или) импорт отдельных видов товаров;
- лицензирование в сфере внешней торговли товарами;
- наблюдение за экспортом и (или импортом) товаров отдельных видов;
- меры, затрагивающие внешнюю торговлю товарами и вводимые исходя из национальных интересов;
- особые виды запретов и ограничений внешней торговли.

Первое, ограничения по количеству – это меры по количественному ограничению внешней торговли товарами, которые могут быть введены путем установления квот.

Тарифная квота – мера регулирования ввоза на единую таможенную территорию таможенного союза отдельных видов сельскохозяйственных товаров, происходящих из третьих стран, предусматривающая применение в течении определенного периода более низких ставок импортной таможенной пошлины при ввозе определенного количества товара по сравнению со ставкой импортной таможенной пошлины, применяемой в соответствии с Единым таможенным тарифом.

Ввоз и вывоз товаров, в ходе которого, осуществляется торговля стран участниц таможенного союза с третьими странами осуществляются без каких-либо количественных ограничений.

---

<sup>4</sup> Таможенные операции и таможенный контроль в ЕАЭС. [Электронный ресурс] // офиц. сайт. – 2019. – Режим доступа: /alta.ru>expert\_opinion/56175/bstudy.net>609201/ekonomika/tamozhennye...eas – 16.11.2019.

Исключительными мерами могут быть:

1) запреты и временные ограничения экспорта товаров для предотвращения либо уменьшения критического недостатка на внутреннем рынке продовольственных или иных товаров, которые являются существенно важными для внутреннего рынка;

2) ограничения импорта сельскохозяйственных товаров или водных биологических ресурсов, ввозимых в любом виде, если необходимо:

– сократить производство или продажу аналогичного отечественного товара;

– сократить производство или продажу отечественного товара, который может быть непосредственно заменен импортным товаром, в случае если не имеется значительного производства аналогичного отечественного товара;

– ограничить производство продуктов животного происхождения, производство которых полностью или в основном зависит от импортируемого товара, если производство аналогичного отечественного товара является незначительным.

Объём тарифной квоты импорта товара на единую таможенную территорию, не может превышать разницу между объемом потребления данного товара и производства идентичного товара равен объему его потребления на единой таможенной территории или превышает его, то тогда применение тарифной квоты не допускается.

Комиссия таможенного союза устанавливает ставки ввозных пошлин в рамках тарифной квоты и ее объём, также распределяет объем квоты между Сторонами, пропорционально разнице между объемами производства и потребления. В государстве Стороны совершение таможенных операций в рамках тарифных квот для свободного обращения осуществляется участнику ВЭД которому была выделена тарифная квота.

Квоты на тарифы распространяются в отношении тех товаров, которые содержатся в перечне.

Второе, исключительное право на импорт отдельных видов товаров, преобладающих на осуществление внешнеторговой деятельности в отношении отдельных видов товаров, предоставляемое на основе лицензии, которая выдается уполномоченным государственным органом исполнительной власти «ст. 1 Соглашения «о ЕМНР» Министерство промышленности и торговли РФ обладает функцией уполномоченного органа исполнительной власти выдающее лицензии, в том числе и исключительных лицензий. Исключительная лицензия – это документ, предоставляющий заявителю исключительное право на импорт отдельного вида товара в соответствии «со ст. 2 Соглашения «О правилах лицензирования в сфере внешней торговли».

Участники внешнеторговой деятельности, которым предоставлено исключительное право на импорт отдельных видов товаров, совершают сделки по импорту отдельных видов товаров, основываясь на принципе экспортного контроля и руководствуясь только коммерческими соображениями.

Третье, лицензирование в сфере внешней торговли товарами – комплекс административных мер, устанавливающих порядок предоставления лицензий и (или) разрешений<sup>5</sup>.

Лицензирование в сфере внешней торговли товарами устанавливается в следующих случаях:

- введение временных количественных ограничений экспорта или импорта отдельных видов товаров;
- реализация разрешительного порядка экспорта и (или) импорта отдельных видов товаров, которые могут оказать неблагоприятное воздействие на безопасность государства, жизнь или здоровье граждан, имущество физических или юридических лиц, государственное или

---

<sup>5</sup> Таможенные операции и таможенный контроль в ЕАЭС [Электронный ресурс]/alta.ru>expert\_opinion/56175/bstudy.net>609201/ekonomika/tamozhennye...eacs

муниципальное имущество, окружающую среду, жизнь или здоровье животных и растений;

– предоставление исключительного права на импорт отдельных видов товаров;

Лицензия является основным документом импорта отдельных видов товаров. Отсутствие лицензии является основанием для отказа в выпуске товаров таможенными органами.

Четвертое, наблюдение за импортом товаров отдельных видов – временная мера, устанавливаемая в целях мониторинга динамики импорта отдельных видов товаров (автоматическое лицензирование).

Пятое, мерами нетарифного регулирования ВЭД являются – меры регулирования, затрагивающие внешнюю торговлю товарами, которые могут вводиться, если эти меры:

–необходимы для соблюдения общественной морали или правопорядка;  
– необходимы для охраны жизни или здоровья граждан, окружающей среды, жизни или здоровья животных и растений;

– относятся к экспорту и (или) импорту золота или серебра;

– применяются для защиты культурных ценностей и культурного наследия;

– необходимы для предотвращения истощения невозполнимых природных ресурсов и проводятся одновременно с ограничением внутреннего производства или потребления, связанных с использованием невозполнимых природных ресурсов;

– необходимы для выполнения международных обязательств;

– необходимы для обеспечения обороны и безопасности;

–необходимы для обеспечения соблюдения не противоречащих международным обязательствам правовых актов, касающихся применения таможенного законодательства, охраны окружающей среды, защиты интеллектуальной собственности, и иных правовых актов.

Разновидностью административной и таможенной формальностью является сертификация ввозимых товаров и услуг. Товары, импортируемые на территорию должны соответствовать техническим, фармакологическим, санитарным, ветеринарным и экологическим стандартам и требованиям.

Сертификация – вид обязательного подтверждения органом по сертификации (оценке (подтверждению) соответствия выпускаемой в обращение продукции требованиям технических регламентов.

Декларация о соответствии техническим регламентам таможенного союза – документ, которым изготовитель (уполномоченное изготовителем лицо, поставщик, продавец) удостоверяет соответствие выпускаемой в обращение продукции требованиям технических регламентов таможенного союза.

Следует заметить, что нетарифное регулирование состоит из количественного ограничения, исключительного права импорт отдельных видов товаров, лицензирования, наблюдения за импортом отдельных видов товаров, особые виды запретов и ограничений, технического регулирования и иных мер.

В отношении ввоза запасных частей, относящихся к товарной группе 84-87 ТН ВЭД, меры как, квотирование и лицензирование (за исключением продукции военного назначения, перемещаемой по лицензиям «Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству Указ 1062 от 10.09.2005 Президента РФ «О военно-техническом сотрудничестве РФ с иностранными государствами»), не применяются.

Зачастую таможенное оформление спецтехники представляет собой сложный процесс, чем таможенное оформление обычной техники. Это связано с тем, что некоторая спецтехника представляет из себя негабаритные грузы, а они требуют и более сложного оформления, и нестандартных условий перевозки. Любые компании, физические или юридические лица должны в одноразовом порядке уплачивать утилизационный сбор за ввоз спецтехники в РФ. Этот сбор уплачивается не только для пополнения бюджета РФ, но и для

поддержания экологии страны. За прошедшие 7 лет ставки НДС при таможенном оформлении спецтехника увеличились с 18% в 2013 году до 20% в 2020 году. При расчете утилизационного сбора применяются поправочные коэффициенты такие как:

- 1) возраст ввозимой спецтехники;
- 2) ЕЁ тип;
- 3) мощность двигателя.

Утилизационным сбором облагается вся ввозимая техника такая как, автогрейдеры, бульдозеры, экскаваторы и т.д. Санкций как таковых не предусмотрено за исключение пени при истечении 15 дневного срока. Базовая ставка с которой исчисляется утилизационный сбор составляет 172 500 рублей в 2020 году. Коэффициент применяемый при расчете утилизационного сбора зависит от мощности двигателя. Расчет утилизационного сборы выглядит так: Сумма сбора = базовая ставка \* установленный коэффициент. Приведу пример за уплату утилизационного сбора на примере самосвала с мощностью силовой установки менее 650 л.с. с даты выпуска которого прошло 3 года. Базовая ставка составляет  $172\,500 * 51,12 = 8\,818\,200$  рублей.

Таблица 3 – Ставки утилизационного сбора на спецтехнику 2019 год.<sup>6</sup>

Вид и категория самоходных машин	Коэффициент расчета размера утилизационного сбора/ Сумма в рублях	
	новые самоходные машины	самоходные машины с даты выпуска которых прошло более 3 лет
1. Спецтехника бетономешалки (8705)		
мощностью силовой установки менее 100 л.с.	2,8	10,9

<sup>6</sup> Утилизационный сбор на спецтехнику. [Электронный ресурс] // офиц. сайт. – 2019. – Режим доступа: [/https://heavyfair.com/news/articles/ytilizacionniy-sbor-na-spectehniky-2019](https://heavyfair.com/news/articles/ytilizacionniy-sbor-na-spectehniky-2019) – 16.11.2019.

Продолжение таблицы 10

Вид и категория самоходных машин	Коэффициент расчета размера утилизационного сбора/ Сумма в рублях	
	новые самоходные машины	самоходные машины с даты выпуска которых прошло более 3 лет
мощностью силовой установки не менее 100 л.с. и менее 220 л.с.	4,1	16,5
2. Самосвалы (8704)		
мощностью силовой установки менее 650 л.с.	22,4	51,12
мощностью силовой установки не менее 650 л.с. и менее 1750 л.с.	41,3	52,8
мощностью силовой установки не менее 1750 л.с.	61,1	66
3. Тракторы колесные (8701)		
мощностью силовой установки не более 30 л.с	0,4	1,8
мощностью силовой установки более 30 л.с. и не более 60 л.с.	0,5	2,2
мощностью силовой установки более 60 л.с. и не более 90 л.с.	0,7	3
мощностью силовой установки более 90 л.с. и не более 130 л.с.	1,5	7
мощностью силовой установки более 130 л.с. и не более 180 л.с.	2,5	10
4. Тракторы гусеничные (8701)		
мощностью силовой установки не более 100 л.с.	1,5	7

Так же была введена система ЭРА-ГЛОНАСС аналогичная система экстренного оповещения на западе eCall. В соответствии с техническим регламентом «О безопасности колесного транспорта» были установлены сроки оснащения данной системой экстренного оповещения. Данную систему экстренного оповещения ввели с 1 января 2015 года. В это же время была создана акционерное общество «ГЛОНАСС». С 1 января 2017 года появились требования об обязательных установках ЭРА-ГЛОНАСС впервые выпускаемые в обращение РФ.

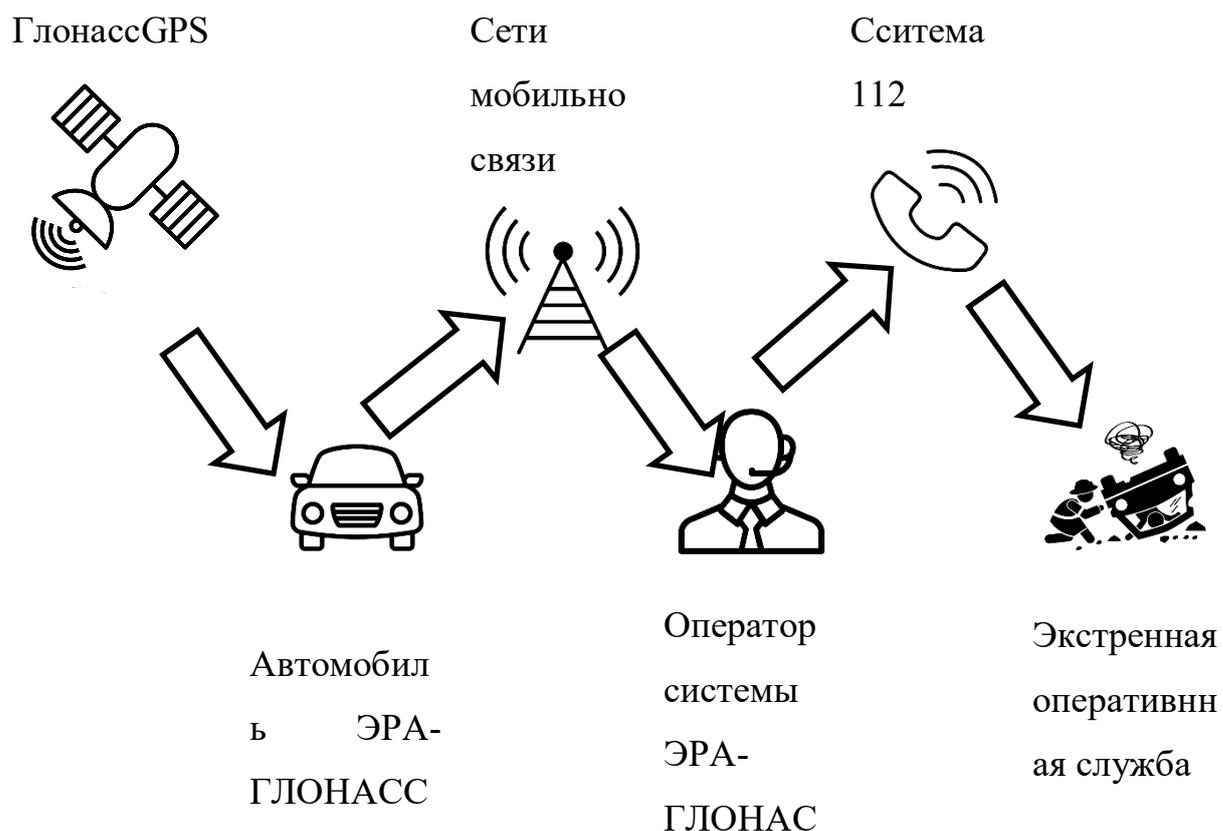


Рисунок 2 – Схема работы системы ЭРА-ГЛОНАСС

Система мониторинга спецтехники позволяет исключить факт имитации рабочей деятельности, факта хищения топлива или экстренной ситуации. Стоимость установки системы экстренного оповещения колеблется от 5 тысяч рублей до 240 тыс. рублей, это зависит от предпочтений заказчика.

На территории РФ в соответствии с утвержденным порядком, таможенный инспектор может запросить следующие документы на импортируемую партию запасных частей:

– копию внешнеторгового контракта со всеми приложениями и дополнениями;

– копию паспорта сделки;

– справку о наличии у организации счетов в банке;

– справку об остатках денежных средств на счете организации;

– ведомость банковского контроля;

– справку о подтверждающих документах;

– копию карточки организации с образцами подписей и печатью;

– выписку по операциям на счете организации.

Санитарно-эпидемиологический и радиационный контроль.

– радиационный контроль всех транспортных средств, пассажиров, их багажа и товаров, пересекающих государственную границу;

– контроль делящихся и радиоактивных материалов (ДРМ), легально перемещаемых участниками внешнеэкономической деятельности, с целью проверки соответствия заявленных в таможенной декларации данных фактическому содержанию предъявленного радиационного груза.

Для выполнения первой задачи специальной техникой оснащаются все таможенные посты, расположенные в пунктах пропуска через Государственную границу РФ.

Для выполнения второй задачи определена 21 таможня, которые могут производить таможенное оформление делящихся и радиоактивных

материалов (ДРМ), легально перемещаемых участниками ВЭД, и оборудованы соответствующей аппаратурой контроля.

Сертификация.

С 1 января 2015 года требования к компонентам транспортных средств, влияющих на безопасность в процессе эксплуатации средств передвижения, установлены в «Техническом регламенте Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств (ТР ТС 018/2011). Документ утвержден решением Комиссии Таможенного союза № 877 от 9 декабря 2011 года»

Антидемпинговые пошлины.

Антидемпинговая пошлина - это дополнительный таможенный тариф на импортные товары, необходимый для защиты интересов российских производителей. Пошлина, ограничивает риски получения доли рынка со стороны иностранных производителей посредством демпинга. Одна из её особенностей – это введение пошлины только после того, как было проведено специальное расследование на предмет демпинга.

Антидемпинговая мера в отношении гусеничных бульдозеров, происходящих из КНР, установлена «Решением Евразийской экономической комиссии от 10 ноября 2015 г. № 148 О применении антидемпинговой меры в отношении гусеничных бульдозеров с неповоротным и поворотным отвалом мощностью до 250 л.с., происходящих из Китайской Народной Республики и ввозимых на таможенную территорию Евразийского экономического союза».

«Решением Евразийской экономической комиссии № 148 принятым по результатам проведенного в 2014 – 2015 гг. антидемпингового расследования в отношении гусеничных бульдозеров с неповоротным и поворотным отвалом мощностью до 250 л.с., происходящих из КНР (далее – первоначальное антидемпинговое расследование). В соответствии с Решением № 148 в отношении гусеничных бульдозеров, происходящих из КНР и ввозимых на ТТ ЕАЭС, действует антидемпинговая мера в форме антидемпинговой пошлины. При этом размер применяемой ставки антидемпинговой пошлины зависит от

производителя гусеничных бульдозеров (в процентах от таможенной стоимости):

- для Xuanhua Construction Machinery Co., Ltd – 9,65;
- для Shantui Construction Machinery Co., Ltd – 11,31;
- для Shanxi Zoomlion Heavy Industry Science & Technology Machinery Co., Ltd – 13,80;
- для Tianjin Liugong Machinery Co., Ltd. – 44,65;
- для прочих производителей – 44,65.

Срок начала действия – 12.12.2015 г.

Срок окончания действия – 11.12.2020 г.

Согласно пункта 109 Протокола о применении специальных защитных, антидемпинговых и компенсационных мер по отношению к третьим странам, относящегося к «приложению № 8 к Договору о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года (далее – Протокол)», «Коллегия Евразийской экономической комиссии приняла Решение от 14 ноября 2017 г. № 150 «О продлении действия антидемпинговой меры в отношении подшипников качения (за исключением игольчатых), происходящих из Китайской Народной Республики и ввозимых на таможенную территорию Евразийского экономического союза».

В качестве вывода к данной главе хочется сказать, что для поддержки отечественного производителя были введен утилизационных сбор, который направлен на сокращение импортной спецтехники, также был введена обязательная установка системы ЭРА-ГЛОНАСС. Так же вступление санкции в отношении РФ и снижения цены за баррель нефти, оказали сильное влияние на отечественных и зарубежных производителей спецтехники. Но российский рынок спецтехники является высокоперспективным для зарубежных производителей.

## 2 ИМПОРТ СПЕЦТЕХНИКИ В РОССИЙСКУЮ ФЕДЕРАЦИЮ: СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ

### 2.1 Товарная структура импорта спецтехники в РФ

При реализации таможенных операций и проведении мероприятий таможенного контроля таможенно-тарифного регулирования, запрета и ограничения, мероприятия по защите внутреннего рынка, законные акты стран-членов в области налогового обложения должны вступать в силу с периода регистрации таможенной декларации или других таможенных документов, если другое не определено настоящим Кодексом ЕАЭС, в соответствии с Соглашением о Союзе или международными соглашениями в границах Союза и при использовании законодательства стран-членов в сфере налогового обложения законодательством стран-членов ЕАЭС<sup>7</sup>.

В отношении товаров, перемещаемых через таможенную границу Союза с нарушением требований международных договоров и актов в области таможенного регулирования, мер таможенно-тарифного регулирования, запретов и ограничений, мер по защите внутреннего рынка, международных договоров и актов в области таможенного регулирования, законодательства стран-членов в области налогообложения, действующего на дату фактического пересечения товарами таможенной границы Союза, если иное не установлено настоящим Кодексом, в соответствии с Договором о Союзе или международными договорами в рамках Союза, а также при применении законов стран-членов в области налогообложения по законам Российской Федерации государства-члены<sup>8</sup>. Были выбраны следующие самые распространение товарные позиции из группы 87, такие как:

- 8701 тракторы седельные;

---

<sup>7</sup> «Таможенный кодекс Евразийского экономического союза» (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза) [Электронный ресурс] / Consultant.ru/document/cons\_doc\_LAW\_215315/.../

<sup>8</sup> ЕАЭС. О сроках совершения отдельных таможенных... [Электронный ресурс] /asmap.ru/spravochnik-map/41774/

- 8701 грузовые автомобили;
- 8704 техника специального назначения:

Для оценки взаимозависимости РФ от импорта, нужно проанализировать ее внешнюю торговлю. Определим долю спецтехники в общем объеме экспорта РФ.

Таблица 4 – Динамика показателей внешней торговли Российской Федерации экспорта и импорта техники специального назначения<sup>9</sup>

Показатели	2014	2015	2016	2017	2018	2019
	в млрд. долл.					
Экспорт - всего	556,8	373,8	308,2	386,9	490,7	459,3
Импорт - всего	311,8	205,5	201,1	247,2	263,1	273,7
Сальдо внешней торговли	244,9	168,3	107,1	139,6	227,6	185,5
Экспорт спецтехники	2,52	1,93	2,38	2,84	2,28	2,52
Импорт спецтехники	25,29	16,27	15,95	21,96	24,58	25,29
Сальдо внешней торговли спецтехникой	-22,77	-14,34	-13,55	-19,12	-22,30	-22,77
	в %					
Доля импорта спецтехники в общем объеме импорта России	8,11	7,92	7,93	8,88	9,31	9,24
Доля экспорта спецтехники в общем объеме экспорта России	0,45	0,52	0,77	0,73	0,46	0,55

Как видно из таблицы 4 доля экспорта спецтехники не превышает 0,55%, а объёмы импорта постепенно увеличиваются. В 2019 году экспорт спецтехники в общем объеме экспорта РФ достиг 0,55% что выше показателя 2018 года на 0,09%. В целом доля экспорта спецтехники в общем объеме экспорта РФ увеличиваются. Доля импорта так же, увеличивается и в 2019 году составила 9,24%. Это связано с увеличением общей доли импорта на 10,6 млрд. долларов.

<sup>9</sup>Составлено автором по данным ЕЭК за 2014- 2019 годы [Электронный ресурс]: официальный сайт. – Режим доступа: [http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr\\_i\\_makroec/dep\\_stat/tradestat/tables/extra/Pages/2019/12.aspx](http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/tables/extra/Pages/2019/12.aspx) – 28.04.2020

По данным таблице 5 можно заметить, что, в РФ в основном импортируются прежде всего грузовые автомобили, в стоимостном объёме составили 1,537 млрд. долларов.

Таблица 5 – Динамика импорта спецтехники в Россию по товарным позициям, в процентах к предыдущему году<sup>10</sup>

Номер товарной позиции	По стоимостным показателям				
	2015	2016	2017	2018	2019
8701 – тракторы	30,4	138	282,7	96,9	75,6
8704 – Грузовые автомобили	28,5	114,6	203,3	98,4	104,7
8705 – автомобили специального назначения	39,5	97,8	107,7	158,1	64,7

В стоимостном объёме импорта Российской Федерации спецтехники больше всего приходится в 2019 году на грузовые автомобили 104,7%, тракторы же составляют 75,6%, автомобилей специального назначения 64,7%. В 2019 году импорт автомобилей специального назначения уменьшился, это связано с вводом сертификации для некоторых производителей автомобилей специального назначения.

Стоимостные объёмы импорта спецтехники за последние годы, уменьшаться, так же, как и физический объём импорта данной продукции. В 2019 году стоимостные и физические показатели спецтехники уменьшились. С 2018 года виден рост по стоимостным показателям только грузовых автомобилей, это связано с увеличением курса доллара к рублю.

<sup>10</sup> Рассчитано автором по данным Евразийской экономической комиссии [Электронный ресурс]: официальный сайт. – Режим доступа: [http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr\\_i\\_makroec/dep\\_stat/tradestat/tables/extra/Pages/default.aspx/-22.04.2020](http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/tables/extra/Pages/default.aspx/-22.04.2020)

Таблица 6 – Динамика импорта спецтехники в Российскую Федерацию по товарным позициям, в процентах к предыдущему году<sup>11</sup>

Номер товарной позиции	По натуральным показателям				
	2015	2016	2017	2018	2019
8701 – тракторы	44,2	80,0	285,0	125,3	100,8
8704 – Грузовые автомобили	34,3	75,5	183,9	83,8	139,5
8705 – автомобили специального назначения	28,7	52,9	168,3	152,1	105,0

Как видно из данной таблицы, 139,5% импорта спецтехники занимает грузовые автомобили, еще 108,8% приходится на импорт тракторов, ввоз автомобилей специального назначения составляет 105%.

В основном в последние годы на объём ввозимой спецтехники оказывает большое влияние санкции. Глядя на таблицы 5,6 на объёмы импорта в стоимостном и натуральном выражении, можно заметить, что снижения произошли только в 2018 году, потом опять наблюдался рост импорта техники.

<sup>11</sup> Рассчитано автором по данным Евразийской экономической комиссии [Электронный ресурс]: официальный сайт. – Режим доступа: [http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr\\_i\\_makroec/dep\\_stat/tradestat/tables/extra/Pages/default.aspx/](http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/tables/extra/Pages/default.aspx/) – 22.04.2020

Таблица 7 – Структура импорта спецтехники в Россию по товарным позициям, в % к итогу<sup>12</sup>

Товарная позиция	По натуральным показателям					
	2014	2015	2016	2017	2018	2019
8701 – тракторы	50,98	58,05	60,17	68,48	76,32	70,83
8704 – Грузовые автомобили	46,69	40,17	38,75	30,75	22,75	28,06
8705 – автомобили специального назначения	2,33	1,78	1,08	0,78	0,93	1,10
Итого:	100	100	100	100	100	100

Как видно из таблицы, 71% российского импорта спецтехники занимает тракторы, так же 28,06% занимают грузовые автомобили, чуть больше 1% приходится на автомобили специального назначения. В последние годы не замечалось уменьшение объёмов импорта, это видно только для тракторов где импорт уменьшился на 5,5%.

Таблица 8 – Средняя стоимость импорта за единицу спецтехники в Российскую Федерацию по товарным позициям, в % к предыдущему году<sup>13</sup>

Товарная позиция	2015	2016	2017	2018	2019
8701 – тракторы	68,7	173,5	99,2	77,3	75,0
8704 – Грузовые автомобили	83,2	151,8	110,6	117,3	75,0
8705 – автомобили специального назначения	137,9	184,7	64,0	103,9	61,6

С момента введения санкции в 2015 году видно уменьшения импорта спецтехники в стоимостных показателях за одну единицу. В 2016 году заметен

<sup>12</sup> Рассчитано автором по данным Евразийской экономической комиссии [Электронный ресурс]: официальный сайт. – Режим доступа: [http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr\\_i\\_makroec/dep\\_stat/tradestat/tables/extra/Pages/default.aspx/-22.04.2020](http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/tables/extra/Pages/default.aspx/-22.04.2020)

<sup>13</sup> Рассчитано автором по данным Евразийской экономической комиссии [Электронный ресурс]: официальный сайт. – Режим доступа: [http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr\\_i\\_makroec/dep\\_stat/tradestat/tables/extra/Pages/default.aspx/-22.04.2020](http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/tables/extra/Pages/default.aspx/-22.04.2020)

рост стоимости техники — это связано с ростом курса доллара. В сравнении с 2018 годом в 2019 году виден спад стоимости техники за одну единицу это означает, что основными импортера в РФ стали Азиатские страны.

Импорт грузовых автомобилей составил 43,5 тыс. ед. на сумму \$1,537 млрд. на 2019 год. В количественном выражении он снизился на 12,7 тыс. штук. В статистике импорта учитываются как новейшие, так и подержанные транспортные средства. Так же в таблице 8 можно проследить как менялась стоимость выбранных товарных позиций за одну штуку. За выбранный период времени видно, что самым дорогим видом спецтехники за одну единицу были автомобили специального назначения со средней стоимостью 243 тыс. долларов. Это связано с импортом данной техники из Германии. Это обусловлено тем, что некоторая техника не производится в РФ и приходится закупать спецтехнику специального назначения в Германии.

Таблица 9 – Стоимость импорта спецтехники в Россию по товарным позициям, в тыс. долларов за единицу<sup>14</sup>

Товарная позиция	2014	2015	2016	2017	2018	2019
8701 – тракторы	17,8463	12,2642	21,2725	21,1020	16,3162	12,2330
8704 – Грузовые автомобили	28,6797	23,8614	36,2221	40,0535	47,0025	35,2746
8705 – автомобили специального назначения	157,1111	216,6947	400,3134	256,1464	266,2076	164,0576

По данной таблицы можно сказать, что самым дешевым видом техники за одну единицу являться тракторы, их средняя цена составляет 16 тыс. долларов, т.к. данная техник в основном поставляется из азиатских стран. Самым дорогим видом техники является автомобили специального

<sup>14</sup> Рассчитано автором по данным Евразийской экономической комиссии [Электронный ресурс]: официальный сайт. – Режим доступа: [http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr\\_i\\_makroec/dep\\_stat/tradestat/tables/extra/Pages/default.aspx](http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/tables/extra/Pages/default.aspx) –28.03.2020

назначения в 2019 году одна импортируемая единица стоила 164 тыс. долларов.

Следует понимать, то что с 1 сентября 2018 года согласно обязанностям, перед ВТО были понижены ставки ввозных таможенных пошлин: для новых транспортных средств с 20% вплоть до 17%, для транспортных средств бывших в употреблении с 25% до 22%.

Так же с 1 июля вступает в силу новый ГОСТ 33670-2015 принятый ЕЭК для ввоза техники специального назначения с правым рулем. Под это категорию попадают автомобили класса М2 и М3 (самосвалы, строительная спецтехника, грузовики имеющие манипуляторы и микроавтобусы). Этот гост подразумевает под собой усложнения ввоза спецтехники в РФ, но и ее дальнейшую эксплуатацию в РФ и постановки ее на учет.

Самыми наиболее активными компаниями импортерами спецтехники в РФ в 2019 году, является следующие компании, представленные на рисунки 5.

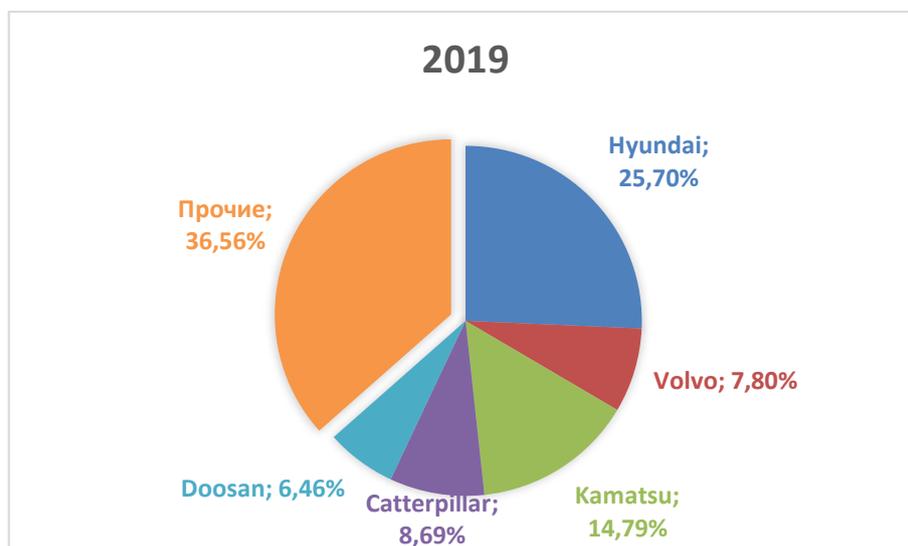


Рисунок 5 – Топ 5 компаний занимающие лидирующей позиции по импорту спецтехники в РФ.<sup>15</sup>

Как видно из данной диаграммы лидирующую позицию занимает южнокорейская компания «Hyundai» доля которой составляет 25,7% (975

<sup>15</sup> ID-Marketing.... [Электронный ресурс]  
[http://idmarketing.ru/goods/import\\_jekskavatorov\\_v\\_rossiju\\_v\\_2019\\_g.htm](http://idmarketing.ru/goods/import_jekskavatorov_v_rossiju_v_2019_g.htm)

штук). Вторым стала компания из КНР «KAMATSU» ее доля составила 14,79% (550 штук). «Catterpillar» всем известная как «CAT» занимает 3 место с 8,69% (323 штук). Это рисунок говорит нам, что основная часть импорта спецтехники идет из Азиатских стран, т.к. никто не хочет переплачивать огромные деньги за известный бренд. За последние годы надежность техники из азиатских стран не уступает по качеству многим известным брендам, таким как CATERPILLAR.

Построив график импорта спецтехники наглядно заметно, как менялся импорт техники по годам (рисунок 6).

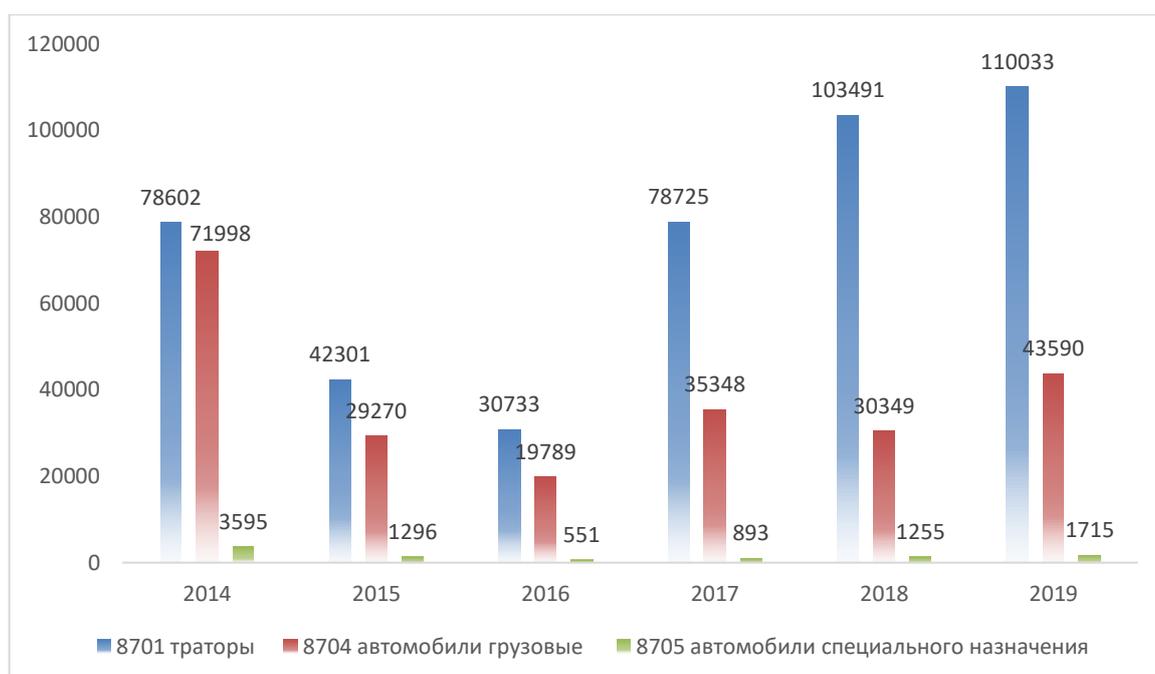


Рисунок 6 – Импорт спецтехники в РФ по годам

По данному графику видно, что в период с 2014 года был резкий спад импорта спецтехники, а именно тракторов с 78602 штук до 30733 штук в 2016 году. Это связано, во-первых, с валютным кризисом, во-вторых с введение системы экстренного оповещения ЭРА-ГЛОНАСС. Далее с 2016 года видно, что импорт спецтехники, а именно тракторов стал увеличиваться до 110033 штуки в 2019 года. Что говоря о автомобилях специального назначений, то наибольшее количество импортированных автомобилей было в 2014 году 3595

штук в 2019 году их импорт сократился до 1715 штук. Это связано с вводом утилизационного сбора и системы экстренного оповещения.

Нужно отметить что на данный момент идет снижение рынка машин бывших в употреблении в связи с вводом таких систем как ЭРА-ГЛОНАСС и утилизационного сбора.

Также по результатам анализа, в 2018 году существенно увеличился ввоз комплектующих, запасных частей и прочих принадлежностей автотранспортных средств: он составил 1374,2 тыс. т. (+ 9,4%), а в денежном выражении составил \$8978,4 млн. (+12,9%)<sup>16</sup>.

По результатам анализа, на транспортные средства в 2018 году приходится 73,37% от общего объема структуры импорта транспортных средств. Доля импорта в 2018 году увеличилась по сравнению с 2015 годом на 8,06%.

А импорта транспортных средств составляла 2787,51 млн. дол. США, то в 2018 году составляет 18122,13 млн. долл. США, что на 4665,38 млн. долл. меньше 2015 года<sup>17</sup>.

Доля спецтехники, запчастей, механических устройств в 2018 году выросла на 16,39% и составила 3112,22 млн. долл. США. В 2015 году динамика спецтехники, запчастей, механических устройств составляла 3633,36 млн. долл. США, в 2018 году данный показатель снизился до 3112,22 млн. долл. США. Анализ физических объемов товарной продукции импорта показал, что на транспортные средства в 2018 году приходится 45,54% от общего объема товарной продукции импорта транспортных средств. Доля товарной продукции импорта увеличилась по сравнению с 2015 годом на 4,42%, в 2018 году составляет 1882,13 тыс. тонн, в 2015 году динамика товарной продукции

---

<sup>16</sup> ЕАЭС. О сроках совершения отдельных таможенных... [Электронный ресурс] /asmap.ru>pravochnik-map/41774

<sup>17</sup>ЕАЭС. О сроках совершения отдельных таможенных... [Электронный ресурс] /asmap.ru>pravochnik-map/41774/

импорта транспортных средств составляла 1974,9 тыс. тонн, произошло увеличение на 92,77 тыс. тонн.

Доля спецтехники, запчастей, механических устройств в 2018 году снизилась на 4,12% и составила 337,3 тыс. тонн, по сравнению с 2015 годом. Динамика физического объема товарной продукции спецтехники, запчастей, механических устройств в 2015 году, составляла 385,47 тыс. тонн, в 2018 году данный показатель снизился до 337,13 тыс. тонн. Данная тенденция выглядит несколько странной, ведь с 1 июля 2018 года в Российской Федерации перестали функционировать льготы на импорт компонентов для производства транспортных средств в рамках договоров о промышленной сборке.

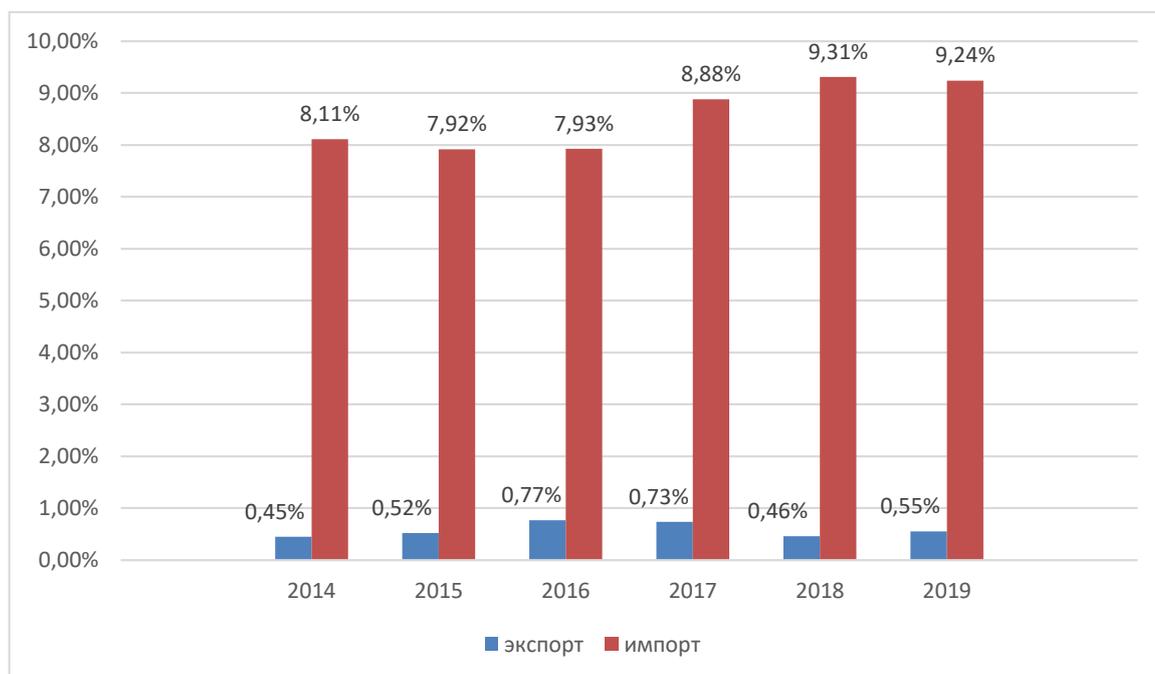


Рисунок 8 – Доля спецтехники в экспорте и импорте РФ

На рисунки видно, что доля спецтехники в импорте РФ занимает одно из основных мест, особенно это заметно в 2018 году, доля импорта составила 9,31%. Также видно, что за весь исследуемый период времени доля импорта спецтехники не опускалась ниже 7,93%. По экспорту заметно, что он не превышает 0,77% исходя из этого следует, что наша спецтехника не конкурента способна по сравнению с другими транспортом технического

назначения. Так же можно сказать, что в 2016 году импорт резко возрос на 1%.

Вышеизложенное может нам сказать то, что даже при введение ограничительных мер импорт спецтехники из-за рубежа не уменьшился, также стоимость импорта в Российскую Федерацию немного снизилась. Одним из фактора является, то что основной импорт идет из азиатских стран.

## 2.2. Географическая структура импорта спецтехники в РФ

По некоторым данным за 2019 год было ввезено товара по товарной группе 87 на 17 969 724 тыс. долларов США на территорию Российской Федерации, из них по товарной позиции:

- 8701 (Трактора) – 1 346 036 тыс. долларов США;
- 8704 (автомобили грузовые) – 1 537 621 тыс. долларов США.
- 8705 (Автомобили специального назначения) – 2 358 844 тыс. долларов США

Структура импорта спецтехники по странам представлена в таблице  
Таблица 10 – Географическая структура импорта спецтехники (по стоимостным показателям) в %<sup>18</sup>

Год	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Импорт всего	100	100	100	100	100	100
Страна	8701- тракторы					

<sup>18</sup> Рассчитано автором по данным Евразийской экономической комиссии [Электронный ресурс]: официальный сайт. – Режим доступа: [http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr\\_i\\_makroec/dep\\_stat/tradestat/tables/extra/Pages/default.aspx](http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/tables/extra/Pages/default.aspx) –21.04.2020

Продолжение таблицы 10

Год	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Бельгия	7,85	6,98	5,39	4,94	6,54	6,21
Германия	24,61	21,23	23,11	24,53	24,61	23,92
Китай	7,62	8,23	5,93	4,96	5,71	7,33
Нидерланды	25,34	23,12	34,63	34,94	34,32	34,13
США	9,45	10,21	9,66	8,98	8,54	9,15
Украина	3,43	4,12	1,63	3,21	1,44	1,04
Швеция	21,7	26,11	19,65	18,43	17,94	18,21
8704- автомобили грузовые						
Германия	22,46	19,27	18,39	10,28	10,05	11,7
Испания	4,63	2,96	3,34	3,94	3,87	4,12
Китай	13	14,31	13,31	14,47	16,44	19,40
Нидерланды	1,54	1,11	4,75	7,01	4,24	6,38
Польша	5,16	4,67	5,59	9,59	6,42	6,96
США	10,94	5,29	9,03	14,3	15,72	7,13
Таиланд	17,73	24,25	19,05	17,29	12,5	13,54
Финляндия	4,46	9,49	13,23	10,41	10,36	9,42
Швеция	8,78	9,85	0,95	0,07	11,10	10,03
Япония	11,3	8,78	12,34	13,17	9,26	11,29
8705- автомобили специального назначения						
Германия	41,95	46,46	31,21	47,81	46,74	49,82
Дания	2,45	0,50	1,45	3,07	4,89	2,3
Италия	2,98	2,31	2,39	1,35	1,29	1,94
Китай	30,40	29,77	7,52	23,75	17,62	24,62
Корея	0,02	0,56	0,28	0,57	0,67	2,15
США	14,95	18,16	52,41	17,79	24,79	3,09
Финляндия	6,88	1,45	3,86	4,53	3,75	10,39
Япония	0,36	0,78	0,86	1,11	0,24	5,67

По результату исследования географической структуры импорта спецтехники в стоимостном выражении и натуральных показателях можно заметить, что главными странами импортерам тракторов в стоимостных показателях являются Германия, Нидерланды, Швеция. Поставки тракторов из Украины существенно снизились с 3,43 % до 1,04 %. Страны, лидирующие по импорту грузовых автомобилей, занимают Китай – 19,40%, Таиланд – 13,54%, Германия – 11,7%. Из данной позиции импортировались чаще всего самосвалы и грейдеры.

Странами импортера автомобилей специального назначения были Германия, Китай, Финляндия, Япония. Доля импорта техники специального назначения из Германии в физическом объеме не значительно, но в стоимостном велика. Это говорит он дороговизне поставок из данной страны.

Такой упадок в 2015 году вызвавший обвал падения курса рубля по отношению к доллару США и евро 14 декабря 2015 года. Но несмотря на это прослеживается положительная динамика с 2016 года.

Географическая структура импорта по натуральным показателям

Таблица 11 – Географическая структура импорта спецтехники (по натуральным показателям) в %<sup>19</sup>

Год	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Импорт всего	100	100	100	100	100	100
Бельгия	1,65	0,87	1,73	0,72	0,64	0,79
Германия	4,96	3,50	6,71	7,77	5,59	4,24
Китай	79,04	82,54	69,35	71,09	83,12	82,59
Нидерланды	5,39	4,42	12	11,60	6,16	7,41
США	1,34	0,94	1,70	1,22	0,83	0,88
Украина	2,36	2,71	3,17	4,42	1,70	0,95
Швеция	5,25	5	5,31	3,16	1,96	3,13
8704- автомобили грузовые						
Германия	23,85	25,84	21,36	15,45	21,49	34,38
Испания	9,03	4,96	8,05	6,86	7,21	4,50
Китай	13,85	10,68	12,67	16,21	18,92	16,58
Нидерланды	0,66	0,77	2,37	3,49	2,79	2,84
Польша	4,57	5,01	8,30	9,26	8,54	7,22
США	2,45	1,01	0,64	0,69	0,85	1,39
Таиланд	30,80	38,17	33,77	30,99	28,49	21,87
Финляндия	0,60	1,04	1,96	1,77	1,81	1,24
Швеция	2,32	2,94	2,46	1,96	3,75	3,24
Япония	11,88	9,56	8,40	13,30	6,14	6,72
8705- автомобили специального назначения						
Германия	18,36	26,68	29,05	28,63	25,37	18,73
Дания	3,06	1,06	1,45	1,76	4,76	0,61
Италия	2,43	3,90	6,78	4,07	3,47	3,36

<sup>19</sup> Рассчитано автором по данным Евразийской экономической комиссии [Электронный ресурс]: официальный сайт. – Режим доступа: [http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr\\_i\\_makroec/dep\\_stat/tradestat/tables/extra/Pages/default.aspx](http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/tables/extra/Pages/default.aspx) /–21.04.2020

Продолжение таблицы 11

Год	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Китай	51,91	54,66	34,14	50,34	45,59	44,75
Корея	18,06	1,89	2,42	2,30	2,08	6,73
США	2,84	7,44	18,64	4,75	7,23	1,58
Финляндия	2,13	1,18	4,84	3,12	2,77	3,98
Япония	1,20	3,19	2,66	5,02	8,72	20,25

По натуральным показателям импорт тракторов в большинстве осуществляется в огромных количествах из Китая, который занимает 82,59% всего импорта, далее идет Нидерланды и Швеция. В РФ Китай экспортировал более 76 тыс. штук, Нидерланды экспортировали 7,8 тыс. штук, Так же Швеция экспортировала 2,8 тыс. штук.

По импорту грузовых автомобилей занимает лидирующую позицию Германия с 12 тыс. штук или 34,38%. Таиланд экспортировал 7,6 тыс. штук, Китай же в этом направлении отстаёт и экспортировал 5,8 тыс. штук.

В сегменте автомобилей специального назначения занимают лидирующие позиции Китай, Германия, Япония. Китай экспортировал в РФ 652 штуки, так же Германия всего 253 штуки.

Структура импорта по странам тракторов, автомобилей специального назначения и грузовых автомобилей в количественных и стоимостных объёмах разная. Так, например, в сегменты количественных показателей импорта тракторов лидером является Китай с 76 тыс. штук, а в стоимостном выражении в этом же сегменте занимают Нидерланды с показателем 387 млн. долларов.

В итоге видно, что за последние годы географическая структура импорта чуть-чуть изменилась, объёмы импорта из одних стран вырос, в других упал.

Наибольшее количество техники импортируется из также из европейских стран, одной из таких стран является Германия, данная страна уже в довольно большой период времени занимать по объёму импорта товарной группы 8701. Данный факт популярности импортируемой техники из Германии объясняется, тем что многая техника в Российской Федерации

использует двигателя и силовые агрегаты марки, DUNAPAC. Так же импортируемые детали, которые ежегодно поставляются их стоимость составляет более 1,9 млрд. долларов США. В спину Германии уже дышат такие страны как КНР, Корея и Япония данная группы стран в скором время займет лидирующие позиции стран импортеров техники, а также запчастей к ним. По статистики импорта в страны ЕАЭС Китай на данный момент уже занимает лидирующую позицию. Обуславливается это конечно все доступностью и качеством, сейчас техника производимая на территории КНР не уступает качеством таким странам как Германия и США таким образом потребители выбирают доступность и качество, не переплачивая за бренд. Еще одни и факторов является, то что крупные концерны, бренды уже все перенесли своё производство, и сборочные цехи на территорию КНР.

В падении объемов импорта сыграла очень большую роль монополизация рынка запасных частей и транспорта. Также главной проблемой импорта запасных частей и техники специального назначения послужило внесение не которых брендов в реестр интеллектуальной собственности, огромному количеству компаний импортеров стало необходимым искать серые ли нелегальные способы импорта своей продукции на территории РФ. За последние время импорт оригинальных деталей с использованием нелегальных серых схем, стал значительно падать, так как на рынок начали выходить производители из азиатских стран с более низкими цена на данный вид продукции, и такие страны как Япония и Германия стали сдавать свои позиции, и на их место встали такие страны как КНР и Корея.

### **2.3 Взаимная торговля спецтехникой в странах членах ЕАЭС**

При рассмотрении мер таможенно-тарифного регулирования нужно выделить что позиции 87 группы в основном все имеют ставку импортной пошлин 3 – 9,5 %, это существенно меньше ставкой любой другой группы, что делает импортные запчасти более конкурента способными на рынке Российской Федерации. Нетарифные меры, используемые для товарной

позиции 87 больше всего имеют административный а также фиктивный характер и практически не имеют значимого воздействия на ввоз запчастей<sup>20</sup>.

Нужно помнить, что рынок запчастей и рынок автомобилей и автомобилей специального назначения очень сильно взаимосвязаны друг с другом. Одними из главных причин спад импортных объёмов транспортных средств специального назначения в последние четыре года послужили введение утилизационного сбора, повышение ставок таможенных пошлин на технику специального назначения и падение курса валюты. Данные ужесточения при импорте техники специального назначения отразится на импорт запасных частей, поскольку эксплуатируемый срок техникой специального назначения 6-10 лет. Но с другой стороны перемещение сборочных цехов в Российскую Федерацию сможет компенсировать данный спад импорта техники специального назначения.

Внешнеторговые связи это одни из главных показателей изменения процессов на территории ЕАЭС. Размер и структура беспрепятственного обмена товарами и услугами, изготавливаемыми государствами членами ЕАЭС характеризуют насыщенность взаимного экономического содействия, позитивных, а также негативных последствиях создания единого экономического пространства.

За 2015 год существования Евразийского экономического союза, по итогам первого года объёмы торговли между государствами – членами ЕАЭС в долларовом эквиваленте составил 50,6 млрд. долл. США, этот показатель на 28% оказался ниже показателя в взаимной торговле чем в предыдущем году. Сокращение объёмов торговли связано с долго длившемся экономическим кризисом в странах членах ЕАЭС и с падением курсов национальных валют.

После того как в ЕАЭС вступили Кыргызстан и Армения в 2015 году структурная торговля между странами никак не поменялась

---

<sup>20</sup> Таможенные операции и таможенный контроль в ЕАЭС [Электронный ресурс] /alta.ru>expert\_opinion/56175/bstudy.net>609201/ekonomika/tamozhennye...eae

По статистическим данным можно заметить что одними из главных импортеров во взаимные торговли остались Беларусь и Казахстан

Проведем анализ взаимной торговли между странами участницами ЕАЭС на примере спецтехники.

Таблица 12 - Динамика показателей взаимной торговли Российской Федерации со странами ЕАЭС<sup>21</sup>

Показатели	2014	2015	2016	2017	2018	2019
	в млн. долл.					
Экспорт - всего	36000	28821	26804	34685	39953	38785
Импорт - всего	21570	14181	14493	18400	19272	20217
Сальдо внешней торговли	14430	14640	12311	16285	20681	18568
Экспорт спецтехники	3078,9	1294,2	898,3	1367,7	1750,8	1940,2
Импорт спецтехники	1799,2	1202,1	1352,3	1666,3	1898,5	1946,6
Сальдо внешней торговли спецтехникой	12797	921	-12625	-2986	-1477	-64
	в %					
Доля экспорта спецтехники в общем объеме экспорта России	8,55	4,49	3,35	3,94	4,38	5
Доля импорта спецтехники в общем объеме импорта России	8,34	8,47	9,33	9,05	9,85	9,62

Видим из таблицы, взаимной торговли России со странами ЕАЭС товарами в стоимостном выражении наблюдалось снижение с 2014 по 2017. В 2019 году наблюдается рост показателей в сравнении с аналогичным периодом 2018 года.

Так же видно, что Россия в основном поставляет товары в страны ЕАЭС нежели закупает их там. Доля объем экспорта России в страны члены ЕАЭС

<sup>21</sup>Рассчитано по данным Евразийской экономической комиссии [Электронный ресурс]: официальный сайт. – Режим доступа: [http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr\\_i\\_makroec/dep\\_stat/tradestat/tables/intra/Pages/default.aspx](http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/tables/intra/Pages/default.aspx) – 25.03.2018

спецтехники в 2019 году составляет 5% а доля импорта составляет 9,62%. В 2014 году виден снижение показателей экспорта спецтехники. В последний год заметен рост экспорта спецтехники.

Таблица 13 – Динамика экспорта спецтехники из России в страны ЕАЭС по товарным позициям ТН ВЭД ЕАЭС, в % к предыдущему году.<sup>22</sup>

Товарная позиция	по стоимостным показателям				
	2015	2016	2017	2018	2019
8701 - Тракторы	58,6	64,2	160,3	131,9	104,0
8704 - грузовые автомобили	52,3	67,7	158,7	120,3	92,2
8705 - автомобили специального назначения	60,4	78,2	173,9	114,8	67,4

В данной таблицы можно заметить, что из всех товарных позиций российского экспорта спецтехники поставляется больше всего тракторы в 2019 году. На втором месте по экспорту занимают грузовые автомобили в 2019 году. И последние место занимают автомобили специального назначения.

Ниже показана структура экспорта спецтехники.

Таблица 14 – Динамика экспорта спецтехники из Российской Федерации в страны ЕАЭС по товарным позициям ТН ВЭД ЕАЭС, в % к предыдущему году<sup>23</sup>

Товарная позиция	по натуральным показателям				
	2015	2016	2017	2018	2019
8701 - Тракторы	47,4	49,0	245,7	55,6	121,8

<sup>22</sup>Рассчитано по данным Евразийской экономической комиссии [Электронный ресурс]: официальный сайт. – Режим доступа:

[http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr\\_i\\_makroec/dep\\_stat/tradestat/tables/intra/Pages/default.aspx](http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/tables/intra/Pages/default.aspx)– 06.05.2020

<sup>23</sup>Рассчитано по данным Евразийской экономической комиссии [Электронный ресурс]: официальный сайт. – Режим доступа:

[http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr\\_i\\_makroec/dep\\_stat/tradestat/tables/intra/Pages/default.aspx](http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/tables/intra/Pages/default.aspx)– 06.05.2020

## Продолжение таблицы 14

Товарная позиция	по натуральным показателям				
	2015	2016	2017	2018	2019
8704 - грузовые автомобили					
8705 - автомобили специального назначения	77,1	41,5	145,5	329,2	30,0

Как можно увидеть из таблицы 14 лидирующую позиции занимает экспорт тракторов в 2019 году, данный вид техники увеличился в объёмах экспорта на 66,2 % в сравнении 2018 г. Доля грузовых автомобилей составила 92,8%, а вот автомобили специального назначения уменьшились на 1300 штук и составила 30%.

Таблица 15 – Структура экспорта спецтехники из России в страны ЕАЭС по товарным позициям ТН ВЭД ЕАЭС, в % к итогу<sup>24</sup>

Товарная позиция	по натуральным показателям					
	2014	2015	2016	2017	2018	2019
8701 - Тракторы	26,45	19,21	18,34	24,67	13,41	18,74
8704 - грузовые автомобили	67,34	73,45	75,73	70,61	71,39	76,04
8705 - автомобили специального назначения	6,21	7,33	5,93	4,72	15,20	5,22
Итого:	100	100	100	100	100	100

Больше всего спецтехники на рынок стран ЕАЭС поставлялись грузовые автомобили 76% в 2019 году, за грузовыми автомобилями на рынок стран ЕАЭС поставляться тракторы они составляют 19%, что касемо автомобилей специального назначения, то их доля составляет всего 5%.

<sup>24</sup>Рассчитано по данным Евразийской экономической комиссии [Электронный ресурс]: официальный сайт. – Режим доступа: [http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr\\_i\\_makroec/dep\\_stat/tradestat/tables/intra/Pages/default.aspx](http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/tables/intra/Pages/default.aspx) – 06.05.2020

Географическая структура экспорта в страны ЕАЭС спецтехники выглядит следующим образом данные представлены в таблице 16:

Таблица 16 – Географическая структура экспорта спецтехники из России в страны ЕАЭС (по стоимостным показателям)<sup>25</sup>, %

Год	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Экспорт всего	100	100	100	100	100	100
Страна	8701 – Тракторы					

Продолжение таблицы 16

Год	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Беларусь	14,99	19,27	12,6	26,99	40,39	15,09
Казахстан	85,01	70,3	71,9	64,68	56,7	84,13
Кыргызстан	-	5,64	12,85	3,69	1,24	0,47
Армения	-	4,79	2,65	4,64	1,67	0,31
	8704 – Грузовые автомобили					
Беларусь	21,67	15,75	22,48	28,82	37,93	40,57
Казахстан	78,33	81,98	47,79	63,68	56,88	38,77
Кыргызстан	-	0,85	4,39	1,16	1,78	2,72
Армения	-	1,42	25,35	6,34	3,41	17,94
	8705 – автомобили специального назначения					
Беларусь	17,39	9,36	25,54	5,19	19,75	28,78
Казахстан	82,61	86,36	58,85	56,11	34,8	47,41
Кыргызстан	-	3,58	1,56	2,41	4,33	4,14
Армения	-	0,7	14,05	36,29	41,12	19,67

Во взаимной торговле со странами ЕАЭС основными экспортёрами спецтехники являются Казахстан и Беларусь. В стоимостном выражении доля Казахстана в экспорте Российской Федерации в 2019 году 84,13%, доля Белоруссии 15,09%. Самыми главными экспортёрами в стоимостном выражении в РФ в 2014-2019 годах тракторов был Казахстан, у Белоруссии с 2016 по 2017 увеличился экспорт более чем в 14 раз чем годом ранее. В 2018 году экспорт в стоимостном выражении снизился до 15% с 40%. В 2019 году Казахстан увеличил экспорт до 84%. Экспорт в Беларусь уменьшился до 15%. Так же в Армению поставки уменьшились и составили не больше 1%. На Кыргызстан приходится всего 0,47% экспорта.

<sup>25</sup>Рассчитано по данным Евразийской экономической комиссии [Электронный ресурс]: официальный сайт. – Режим доступа: [http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr\\_i\\_makroec/dep\\_stat/tradestat/tables/intra/Pages/default.aspx](http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/tables/intra/Pages/default.aspx) – 28.03.18

Наибольшим экспортом автомобилей специального назначения осуществлялся в Казахстан и составил 47,4% в 2019 году.

Партнером Российской Федерации в поставках грузовых автомобилей до 2018 года была Казахстан, но в 2019 году поставки снизились и лидером поставок стала Беларусь.

Подводя итог приведенных данных делаем вывод, что наибольшие объёмы взаимной торговли спецтехникой приходится на Казахстан и Беларусь в стоимостном выражении от всего объёма взаимной торговли государств членов ЕАЭС. Доля Армении, Кыргызстана является незначительной.

Рассмотрим долю стран в экспорте России спецтехники в натуральном выражении.

Таблица 17 – Географическая структура экспорта спецтехники из России в страны ЕАЭС (по натуральным показателям)<sup>26</sup>, %

Год	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Экспорт всего	100	100	100	100	100	100
Страна	8701 – Тракторы					
Беларусь	50,05	49,27	46,4	22,72	49,73	40,19
Казахстан	49,95	39,83	30,86	64,42	41,68	55,24
Кыргызстан	-	6,73	14,14	4,11	3,81	2,23
Армения	-	4,17	8,6	8,75	4,78	2,25
	8704 – грузовые автомобили					
Беларусь	22,04	18,23	29,37	30,37	46,47	47,97
Казахстан	77,96	79,67	53,55	63,75	48,91	38,63
Кыргызстан	-	0,81	2,72	1,05	1,66	1,82
Армения	-	1,29	14,36	4,83	2,96	11,58
	8705 – автомобили специального назначения					
Беларусь	11,78	6,9	7,42	12,13	6,41	27,63
Казахстан	88,22	62,74	75,7	75,04	87,4	55,97
Кыргызстан	-	3,5	2,81	2,99	2,56	5,88
Армения	-	26,86	14,07	9,84	3,63	10,52

<sup>26</sup>Рассчитано по данным Евразийской экономической комиссии [Электронный ресурс]: официальный сайт. – Режим доступа: [http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr\\_i\\_makroec/dep\\_stat/tradestat/tables/intra/Pages/default.aspx](http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/tables/intra/Pages/default.aspx)– 06.05.2020

Исходя из таблицы можно увидеть, что главным импортером спецтехники до 2016 года была Беларусь, но в последние годы страна сократила объёмы закупок, в это время Казахстан увеличил объёмы закупок спецтехники. Российская федерация экспортирует больше тракторов в Казахстан и составило 1112 штук.

Что касается грузовых автомобилей Российская федерация поставила больше всего на рынок до 2017 года в Белоруссию, но в 2018 году поставки сократились и лидером стал Казахстан с 55,24%.

Экспорт автомобилей специального назначения осуществлялся в основном в Казахстан и составило 87,4% в 2018 году, но в 2019 году поставки автомобилей специального назначения сократились до 55,97% в 2019 году. Что касается Армении, то она начала наращивать объёмы поставок в 2019 году до 10,52%.

По объёму Российская Федерация поставляет больше спецтехники на рынок стран членов ЕАЭС, чем закупает у них.

Теперь рассмотрим стоимостные и натуральные показатели объёмов закупаемой спецтехники в странах ЕАЭС.

Таблица 18 – Динамика импорта спецтехники в Россию из стран ЕАЭС по товарным позициям ТН ВЭД ЕАЭС, в % к предыдущему году<sup>27</sup>

Товарная позиция	по стоимостным показателям				
	2015	2016	2017	2018	2019
8701 - Тракторы	32,3	126,3	156,0	90,0	102,6
8704 - грузовые автомобили	59,9	119,4	182,4	102,9	86,0
8705 - автомобили специального назначения	32,6	83,2	251,1	133,0	54,9

<sup>27</sup>Рассчитано по данным Евразийской экономической комиссии [Электронный ресурс]: официальный сайт. – Режим доступа: [http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr\\_i\\_makroec/dep\\_stat/tradestat/tables/intra/Pages/default.aspx](http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/tables/intra/Pages/default.aspx)– 06.05.2020

По стоимостной структуре импорта Российской Федерации виден рост до 2017 года. Россия больше импортирует из стран ЕАЭС тракторов в 2019 году, которая составила 102,6%. 86% занимают грузовые автомобили в 2019 году.

В результате снижения стоимостного объёма автомобилей специального назначения в 2019 году составило 54,9%

Таблица 19 – Динамика импорта спецтехники в Россию из стран ЕАЭС по товарным позициям ТН ВЭД ЕАЭС, в % к предыдущему году<sup>28</sup>

Товарная позиция	по натуральным показателям				
	2015	2016	2017	2018	2019
8701 - Тракторы	110,7	123,1	52,1	121,3	130,0
8704 - грузовые автомобили	36,8	155,4	130,1	112,3	81,2
8705 - автомобили специального назначения	48,0	103,9	164,5	117,6	86,4

В физическом объеме в 2019 году тракторы занимали 130% от общего объёма импорта России из стран членов ЕАЭС ее доля в общем объеме только увеличивается. Импорт грузовых автомобилей составил 81,2% в 2019 году, что меньше в предыдущем году на 31%. Автомобилей специального назначения уменьшилось в 2019 году до 86,4%, а в предыдущем году этот показатель составлял 117%.

<sup>28</sup>Рассчитано по данным Евразийской экономической комиссии [Электронный ресурс]: официальный сайт. – Режим доступа: [http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr\\_i\\_makroec/dep\\_stat/tradestat/tables/intra/Pages/default.aspx](http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/tables/intra/Pages/default.aspx)– 06.05.2020

Таблица 20 – Структура импорта спецтехники из России в страны ЕАЭС по товарным позициям ТН ВЭД ЕАЭС, в % к итогу<sup>29</sup>

Товарная позиция	по натуральным показателям					
	2014	2015	2016	2017	2018	2019
8701 - Тракторы	79,30	91,90	90,21	78,45	79,68	86,21
8704 - грузовые автомобили	19,53	7,51	9,30	20,21	19	12,84
8705 - автомобили специального назначения	1,17	0,59	0,48	1,33	1,31	0,94
Итого:	100	100	100	100	100	100

В натуральном объёме тракторы в 2019 году занимали 86,2% в объёме импорта России спецтехники из стран участниц ЕАЭС. Импорт грузовых автомобилей в 2019 году составил 12,8%, доля с 2018 года уменьшилась на 6%. Что касается автомобилей специального назначения, то тут произошло уменьшении доли с 1,31% до 0,94%.

Монополизация рынка сейчас играем большую роль на импорт запасный частей. За последние годы количество производителей, которых все больше вносит в реестр интеллектуальной собственности растет, что негативно сказывается на импорте запечных частей. К импорту запасных частей из в начале 2017 году была внесена марка NORINCO, а в конце 2017 года компаний ХСМГ – под запрет ввоза, без разрешения правообладателя, попала спецтехника популярная в Российской Федерации. Правообладателями торговой марки SHANTUI, компаниями «Shantui– уже запрещен импорт запасных частей.

<sup>29</sup>Рассчитано по данным Евразийской экономической комиссии [Электронный ресурс]: официальный сайт. – Режим доступа: [http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr\\_i\\_makroec/dep\\_stat/tradestat/tables/intra/Pages/default.aspx](http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/tables/intra/Pages/default.aspx)– 06.05.2020

Теперь рассмотрим долю стран-участниц ЕАЭС в импорте России спецтехники с рынков союзов в стоимостных и физических показателях.\

Таблица 21 – Географическая структура импорта спецтехники в России из стран ЕАЭС (по стоимостным показателям)<sup>30</sup>, %

Год	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Экспорт всего	100	100	100	100	100	100
Страна	8701 – Тракторы					
Беларусь	98,5	99,75	99,11	99,69	99,93	99,99
Казахстан	1,5	0,09	0,37	0,002	0,02	0,01
Кыргызстан	-	0,16	0,52	0,29	0,05	-
Армения	-	-	-	0,01	-	-
	8704 – грузовые автомобили					
Беларусь	99,81	99,05	98,34	99,26	99,81	98,49
Казахстан	0,19	0,95	1,66	0,73	0,15	1,29
Кыргызстан	-	-	-	0,01	0,03	0,05
Армения	-	-	-	-	0,01	0,17
	8705 – автомобили специального назначения					
Беларусь	98,65	97,91	99,66	96,24	96,73	98,93
Казахстан	1,35	2,09	0,34	3,76	2,58	-
Кыргызстан	-	-	-	-	-	1,07
Армения	-	-	-	-	0,69	-

В стоимостном объеме импорта тракторов среди стран участниц ЕАЭС занимает Белоруссия. Доля тракторов составляет 99,9%, а доля второго поставщика занимает Казахстан с 0,01%. Армения и Кыргызстан не поставляют в РФ тракторов.

В импорте грузовых автомобилей лидирующей страной с огромным отрывом является Белоруссия доля которой составляет 98,4%. Тогда как вторая страна импортер занимает всего 1,29 % Казахстан.

Что касемо автомобилей специального назначения тут так же лидером является Белоруссия с долей 98,93%. Но несмотря на это по всем позициям видны увеличения импорта спецтехники в РФ из стран участниц ЕАЭС.

<sup>30</sup>Рассчитано по данным Евразийской экономической комиссии [Электронный ресурс]: официальный сайт. – Режим доступа: [http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr\\_i\\_makroec/dep\\_stat/tradestat/tables/intra/Pages/default.aspx](http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/tables/intra/Pages/default.aspx)– 06.05.2020

Такой большой процент импорта техники специального назначения из стран членов ЕАЭС связан с нелегальными серыми схем как можно импортировать технику из Белоруссии в РФ. Также из Белоруссии очень много ввозятся запчастей на тракторы и их части, принадлежащие им в 2019 году их, было ввезено на 313 млн. долларов. Это говорит, что в основном в РФ тракторы провозят по запчастям. Что касается Кыргызстан и Армении они данные позиции не ввозят. Из этих стран в основном ввозят легковые автомобили, которые выходят дешевле чем покупка машин в РФ.

Таблица 22 – Географическая структура импорта спецтехники в России из стран ЕАЭС (по натуральным показателям)<sup>31</sup>, %

Год	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Экспорт всего	100	100	100	100	100	100
Страна	8701 – Тракторы					
Беларусь	95,58	98,21	99,67	99,78	99,93	100
Казахстан	4,42	1,72	0,11	0,01	0,02	-
Кыргызстан	-	0,07	0,22	0,20	0,05	-
Армения	-	-	-	0,01	-	-
	8704 – грузовые автомобили					
Беларусь	99,5	94,3	94,26	93,2	98,5	88,9
Казахстан	0,5	5,7	5,74	6,65	1,23	10,65
Кыргызстан	-	-	-	0,15	0,17	0,26
Армения	-	-	-	-	0,1	0,19
	8705 – автомобили специального назначения					
Беларусь	98,39	96,65	98,39	96,73	97,22	98,71
Казахстан	1,61	3,35	1,61	3,27	2,5	-
Кыргызстан	-	-	-	-	-	1,29
Армения	-	-	-	-	0,28	-

В качестве вывода к данной главе можно сказать, что политика таможенно-тарифного и не тарифного регулирования в Российской Федерации ориентирована на повышении ввоза запчастей, с увеличением числа сборок спецтехники в Российской Федерации.

<sup>31</sup>Рассчитано по данным Евразийской экономической комиссии [Электронный ресурс]: официальный сайт. – Режим доступа: [http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr\\_i\\_makroec/dep\\_stat/tradestat/tables/intra/Pages/default.aspx](http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/tables/intra/Pages/default.aspx)– 06.05.2020

Основным импортером спецтехники в Российскую Федерацию из стран членов ЕАЭС является Белоруссия. Так как в Белоруссии производится большинство тяжелой техники, таких как бульдозера, трактора, грейдеры и т.д.

В настоящее время отечественные производители не могут конкурировать с зарубежными производителями, так как в разработке зарубежной спецтехники используют новейшие разработки, превосходящих по многим критериям отечественные, например, как качество и долговечность узлов.

Как бы не развивалось производство техники специального назначения в РФ, большая ее часть импортируется в Россию из – за рубежа. Основными импортерами техники специального назначения в РФ являются: Германия, Китай, США, Корея.

### 3 ВОЗДЕЙСТВИЕ ТАМОЖЕНО-ТАРИФНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ НА ВВОЗ СПЕЦТЕХНИКИ В РОССИЙСКУЮ ФЕДЕРАЦИЮ

В данный период времени в Российской Федерации находится приблизительно 3,9 миллиона грузовых автомобилей, 1,5 миллиона которые еще были выпущены в далеком 2005 году. Валютные скопления у жителей снижаются, а цена на технику специального назначения повышается незначительно, но повышаются. И с этим связана падение продаж. Техника специального назначения с таким годом выпуска требуют большой запас запчастей, т.к. машины с большим годом выпуска требуют довольно большой ассортимент запчастей и комплектующих для их ремонта. Так же у населения резко сократились доходы, которые связаны с экономическим спадом, а также с падением курса национальной валюты.

Частью торговой политики государства является, таможенно – тарифное и нетарифное регулирование. Целью этого регулирования является защита отечественного производителя от конкуренции с более сильными компаниями, которая несет сильный ущерб экономике страны.

Рассмотрим среднюю импортную стоимость техники ввозимую на территорию РФ

Таблица 23 – Средняя стоимость импорта спецтехники, ввезенных в Российскую Федерацию по отдельным субпозициям ТН ВЭД ЕАЭС, долл. США за шт.<sup>32</sup>

Субпозиция	Название субпозиции	2015	2016	2017	2018	2019
8701209017	Тракторы колесные	28 726	45 838	21 754	48455	20927
8701300009	Тракторы гусеничные	142 805	189151	192235	207497	214371
8704101021	Самосвалы	573 179	654407	472725	355442	361168
8705100091	Автокран	157 553	114893	330320	306213	304116

<sup>32</sup>Рассчитано по данным Евразийской экономической комиссии [Электронный ресурс] // Режим доступа: [http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr\\_i\\_makroec/dep\\_stat/tradestat/tables/extra/Pages/default.aspx](http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/tables/extra/Pages/default.aspx)

Смотря на данную таблицу видно, что самый дорогой сегмент в спецтехнике, которая представлена в таблице являются самосвалы (8704), так же техника специального назначения также является дорогостоящей. Самой дешевой ввезенной техникой являются тракторы колесные.

Так же курс рубля оказывает большое влияние на импорт спецтехники в Российскую Федерацию, поэтому анализ будем проводить в рублях, учитывая курс, который предоставляет ЦБ Российской Федерации.

Таблица 24 – Средний номинальный курс рубля к доллару США<sup>33</sup>

Средний номинальный курс	2015	2016	2017	2018	2019
Долл. США/рубли	61,70	66,83	58,59	62,54	64,6

Теперь нужно рассмотреть, как изменились размер утилизационного сбора за спецтехнику. Утилизационный сбор в отношении спецтехники начал действовать только с 2016 году.

Таблица 25 – Изменение ставки утилизационного сбора по отдельным субпозициям группы 87 ТН ВЭД ЕАЭС<sup>34</sup>.

Субпозиция	Название	2016-2018		2019-2020	
		До 3-х лет с даты выпуска	Старше 3-х лет с даты выпуска	До 3-х лет с даты выпуска	Старше 3-х лет с даты выпуска
8701209017	Тракторы колесные	225.000	1.050.000	258.750	1.207.500
8701300009	Тракторы гусеничные	375.000	1.500.000	431.250	1.725.000
8704101021	Самосвалы	1.360.000	7.668.000	1.864.000	5.718.200
8705100091	Автокран	615.000	2.475.000	707.250	2.846.250

<sup>33</sup> Средний номинальный курс рубля к доллару США [Электронный ресурс] // Центральный банк Российской Федерации: офиц. сайт. Режим доступа: <http://https://cbr.ru/currency/?currency=USD&from=31.12.2014&till=31.12.2018> (дата обращения: 15.05.2020)

<sup>34</sup> Рассчитано по данным Евразийской экономической комиссии [Электронный ресурс] // Режим доступа: [http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr\\_i\\_makroec/dep\\_stat/tradestat/tables/extra/Pages/2019/12.aspx](http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/tables/extra/Pages/2019/12.aspx)

По проведенным расчетам делаем вывод, что изменение базовой ставки с 150 000 тыс. руб до 172 500 тыс. руб значительно повлиял на сумму утилизационного сбора.

Таблица 26 – Расчет стоимости ввоза техники с учетом уплаты таможенной пошлины, НДС, сбора за таможенное оформление и утилизационного сбора.

<b>Наименование товара</b>	<b>Показатели</b>	<b>2016-2018</b>	<b>2019-2020</b>
Трактор колесный	Таможенная пошлина	475.261	72.325
	НДС	655.860	303.767
	Таможенный сбор	7.500	7.500
	Утилизационный сбор	225.000	258.750
	Итого	1.363.621	821.593
Трактор гусеничный	Таможенная пошлина	1.961.171	1.111.329
	НДС	2.706.416	3.185.812
	Таможенный сбор	7.500	7.500
	Утилизационный сбор	375.000	431.250
	Итого	5.050.087	4.735.891
Самосвал	Таможенная пошлина	6.785.078	1.248.230
	НДС	9.363.408	5.242.569
	Таможенный сбор	7.500	7.500
	Утилизационный сбор	1.360.000	1.864.000
	Итого	17.515.986	8.362.299

Наименование товара	Показатели	2016-2018	2019-2020
Автокран	Таможенная пошлина	1.191.243	2.102.107
	НДС	1.643.915	4.624.636
	Таможенный сбор	7.500	7.500
	Утилизационный сбор	615.000	707.250
	Итого	3.457.658	7.441.493

Ставка таможенного сбора зависит напрямую от таможенной стоимости ввозимой техники специального назначения.

В таблице 26 была рассчитана ввозимая техника в Российскую Федерацию, у которой с момента выпуска не прошло 3 года.

Из представленной выше таблицы можно сказать даже при повышении ставок на утилизационный сбор и НДС, ввозимая техника в 2020 году не повысилась в цене по сравнению с 2016 годом. Такая ситуация очень благоприятна сыграла для отечественного производителя. Рассмотренная техник понизилась в цене за исключение автокранов, там произошло увеличение стоимость ввоза данной техники. Также в выборе импортной техники играет огромную роль качество и долговечность агрегатов техники, которыми не могут похвастаться отечественные производители.

В результате этого, спрос рынка спецтехники значительно вырос. При выборе запасных частей для ремонта автомобилей специального назначения, водители предпочитают покупку запасных частей «бывшие в употреблении», которые имеют более доступные цены, отказываясь от покупки дорогих запчастей. Говоря о структуре современного рынка автомобильных запчастей, основным поставщиком деталей запасных частей является Китай, основная доля запасных частей для техники специального назначения производится в Китае. Все крупные компании переносят все свое производство в те страны,

где имеется свой сборочный цех, и где находится сам большой спрос на данные запасные части и технику специального назначения. Такие ухищрения крупных компаний помогают им снижать затраты на производство и транспортировку деталей, а также автомобилей специального назначения и в таких условиях они становятся более конкурентоспособны также условия конкуренции помогают адаптировать своё производство.

С учетом износа основных агрегатов автомобиля они приходят со временем в негодность и владельцам каждый раз приходится производить замену того или иного узла автомобиля. Вследствие использования на территории Российской Федерации техники специального назначения поставка и покупка запасных частей будет актуальна еще долгое время, следовательно, будет изменяться экспорт и импорт, запасных частей на территорию Российской Федерации. Увеличение или уменьшение импорта запасных частей для специальной техники будет зависеть от многих факторов - внешней и внутренней политики страны, развитие логистической инфраструктуры, квалификации рабочей силы и т.д.

К Всемирной торговой организации В 2012 году присоединилась Российская Федерация, и в рамках этого РФ обязана была снижать таможенные пошлины, а также торговые барьеры для третьих стран.

Снижение таможенных ставок в 2014 г. коснулось примерно 8250 товарных позиций, а в 2015 г. еще 3450. К следующему этапу уменьшения ставок, которое произошло 01.09.2016 года. Ставки ввозных таможенных пошлин сократились почти по 5134 кодам Единого таможенного тарифа ЕАЭС. В итоге уровень средневзвешенной ставки ввозной таможенной пошлины по оценке Минэкономразвития сократился с 6,8 % до 5,3 %.

ЕЭК провела заключительные оценки и выявила что, ставка составляет 4,1 – 3,3 % от таможенной стоимости. Импорт затрагивает 3700 кодов ТНВЭД ЕАЭС и в среднем составляют 2 – 3 %.

В товарной группе 87 уменьшение импортных пошлин, коснулось транспортных средств специального назначения с ДВС для техники

специального назначения позиции (8701 – 8705), уменьшение произошло с 10 % до 3 %. Уменьшение импортных пошлин осуществилось с 1 сентября 2017 года и не затронуло запчасти товарной группы 87.

Исходя из данных выше в период с 2014 по 2020 год импортные пошлины из товарных позиций 8701, 8704, 8705 изменились в сторону уменьшения на 7 и более процентов. Что позволяет производить закупку техники специального назначения по значительно заниженным ценам, что ставит отечественного производителя более в невыгодные условия при производстве и конкуренции с импортными производителями.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Выводы по дипломной работе. При выполнении поставленных целей и задач при рассмотрении темы данной дипломной работы, анализировались данные по таможенно-тарифному и нетарифному регулированию ввоза техники специального назначения в Российскую Федерацию в условиях ЕАЭС, выделены разновидности ввоза техники специального назначения на территорию Российской Федерации, как в целом, систематизированы и проанализированы стоимостные и весовые характеристики импорта спецтехники на территорию Российской Федерации в рассматриваемый период времени 2015-2019 годов, был проведен анализ проведения изменений таможенно-тарифного и нетарифного регулирования, которые были применены к ввозу техники специального назначения за период 2015-2019 гг.

Большое количество единиц ввоза техники специального назначения на территорию Российской Федерации дает весомый денежный приток поступлений в бюджет Российской Федерации.

Отечественному производителю запасных частей для техники специального назначения, необходимо искать новые решения для производства качественной продукции, обгоняя при этом иностранного производителя и не допускать ввоза иностранной техники больше, чем, производится на территории Российской Федерации. Верные решения в координировании мер таможенно-тарифного и нетарифного регулирования, даёт возможность отечественным производителям запасных частей для техники специального назначения не завышать стоимость и оставаться на рынке наравне с иностранными производителями.

Развитию и росту производства техники специального назначения и запасных частей, которые будут применяться к промышленной сборке на территории Российской Федерации в основном является отсутствие пошлин.

Правительством Российской Федерации ведутся безотлагательные меры для развития отечественного автомобилестроения, привлечению иностранных производителей и созданию крупных автомобильных концернов в российской Федерации, например, повышение таможенных пошлин более 5%, и введение мер нетарифного регулирования.

Все мероприятия, которые принимаются Правительством Российской Федерации для поднятия отрасли автомобилестроения В Российской Федерации терпят негативные влияния со стороны внешнеполитических факторов, а именно введение санкций различного рода, которые не дают возможности развития иностранных концернов автомобилестроения на территории Российской Федерации.

Непростая общественно-политическая обстановка, а также огромные жизненный цикл техники специального назначения больше 20 лет никак не даст возможности в кратчайшие сроки целиком и полностью избавиться от ввезенных на территорию РФ запчастей и техники специального назначения Однако главными импортерами запчастей и техники специального назначения на территорию Российской Федерации в самый короткий период время станут страны где есть дешевая рабочая сила и дешевизна сырья. а также отлично отложенной логистической структурой на данный момент времени такими странами является КНР и Корея

## БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

- 1 «Таможенный кодекс Евразийского экономического союза» (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [Consultant.ru>document/cons\\_doc\\_LAW\\_215315](http://Consultant.ru/document/cons_doc_LAW_215315). – 12.05.2020.
- 2 Андриашин, Х. А. Таможенное право / Х.А. Андриашин, В.Г. Свинухов. - М.: Юстицинформ, 2016. - 264 с.
- 3 Ноздрачев, А.Ф. Таможенное право / А.Ф. Ноздрачев. - М.: Волтерс Клувер, 2018. - 343 с.
- 4 Новое таможенное законодательство 2004 / ред. А.М. Гирич. - М.: Проспект, Велби, 2016. - 470 с.
- 5 Ноздрачев, А.Ф. Таможенное право / А.Ф. Ноздрачев. - М.: Волтерс Клувер, 2015. - 343 с.
- 6 Попович, О. М. Таможенное право / О.М. Попович, Ю.С. Тихомирова. - М.: Юнити-Дана, Закон и право, 2016. - 160 с.
- 7 Правила для транспортных документов на смешанную перевозку ЮНКТАД/МТП. ICC Publication № 481. - М.: Консалтбанкир, 2017. - 594 с.
- 8 Косаренко, Н. Н. Таможенное право России / Н.Н. Косаренко. - М.: Флинта, 2018. - 216 с.
- 9 Халипов, С. В. Таможенное право / С.В. Халипов. - М.: Высшее образование, Юрайт-Издат, 2017. - 464 с.
- 10 Чермянинов, Д. В. Таможенное право / Д.В. Чермянинов. - М.: Юрайт, 2017. - 416 с.
- 11 Петербургский правовой портал [Электрон.ресурс]: СПб. Режим доступа: World Wide Web. URL: <http://ppt.ru/news/134525>. – 23.02.2020.
- 12 Памятка для участников ВЭД по нормативному правовому регулированию вопросов перемещения товаров через таможенную границу ЕАЭС [Электронный ресурс]. - Режим доступа: [tks.ru>practicum](http://tks.ru/practicum). - 23.05.2020.

- 13 Таможенное право. - М.: Юнити-Дана, 2018. - 392 с.
- 14 Таможенные операции: виды, состав, общая характеристика [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [alta.ru>expert\\_opinion/56175](http://alta.ru/expert_opinion/56175). – 10.04.2020.
- 15 Таможенные операции: виды, состав, общая характеристика [Электронный ресурс].- Режим доступа: [alta.ru>expert\\_opinion/56175](http://alta.ru/expert_opinion/56175). – 12.05.2020.
- 16 Таможенные операции и таможенный контроль в ЕАЭС [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [alta.ru>expert\\_opinion](http://alta.ru/expert_opinion). – 23.04.2020.
- 17 ЕАЭС. О сроках совершения отдельных таможенных... [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [asmap.ru>spravochnik-map](http://asmap.ru/spravochnik-map). – 15.05.2020.
- 18 ЕЭК. Евразийская экономическая комиссия... [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [eurasiancommission.org/ru](http://eurasiancommission.org/ru). - 20.04.2020.
- 19 Лохманова, Е. А. Таможенные пошлины как инструмент таможенно-тарифного регулирования внешнеэкономической деятельности / Е.А. Лохманова // Молодой ученый. – 2016. – №10.1. – С. 40-45.
- 20 Минаев, А. В. Механизм государственного регулирования внешней торговли РФ в условиях ВТО: сущность и направления совершенствования / А.В. Минаев // Молодой ученый. – 2016. – №24. – С. 200-205.