

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

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

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ  
И.о. зав. кафедрой  
\_\_\_\_\_ Л.А. Понкратова  
«\_\_\_» \_\_\_\_\_ 2017 г.

**ДИПЛОМНАЯ РАБОТА**

на тему: Импорт спецтехники в РФ в условиях ЕАЭС: воздействие тарифных и нетарифных мер регулирования

Исполнитель  
студент группы 237ос-2 \_\_\_\_\_ А.В. Горемыкин

Руководитель  
доцент, к.ю.н. \_\_\_\_\_ Е.Н. Шахов

Нормоконтроль \_\_\_\_\_ О.В. Шпак

Рецензент \_\_\_\_\_

Благовещенск 2017

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

Факультет \_\_\_\_\_

Кафедра \_\_\_\_\_

УТВЕРЖДАЮ  
Зав.кафедрой \_\_\_\_\_

« \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 201\_\_ г.

**З А Д А Н И Е**

К дипломной работе (проекту) студента

1. Тема дипломной работы  
(проекта) \_\_\_\_\_

(утверждено приказом от \_\_\_\_\_ № \_\_\_\_\_)

2. Срок сдачи студентом законченной работы(проекта) \_\_\_\_\_

3. Исходные данные к дипломной работе (проекту)

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

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

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

7. Дата выдачи задания \_\_\_\_\_

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

Задание принял к исполнению (дата) \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ (подпись студента)

## РЕФЕРАТ

Дипломная работа содержит 89 с., 12 рисунков, 21 таблица, 51 источников.

СПЕЦИАЛЬНАЯ ТЕХНИКА, ИМПОРТ, ТАМОЖЕННО-ТАРИФНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, КЛАССИФИКАЦИЯ, ДОРОЖНАЯ ТЕХНИКА, СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННАЯ ТЕХНИКА, МЕДИЦИНСКАЯ ТЕХНИКА, ОТРАСЛЕВАЯ СПЕЦТЕХНИКА, ТАМОЖЕННЫЙ ТАРИФ, КВОТИРОВАНИЕ, ЛИЦЕНЗИРОВАНИЕ.

В работе рассматриваются особенности спецтехники как товара во внешнеэкономической деятельности. Дается определение спецтехники, проводится её классификация по различным критериям. Проводится исследование показателей импорта спецтехники в РФ. Анализируются объёмы импорта спецтехники в Амурскую область.

Проводится анализ практики таможенно-тарифного регулирования импорта спецтехники в РФ. Исследуется нормативно-правовое регулирование импорта спецтехники в РФ. Рассматриваются меры таможенно-тарифного регулирования импорта спецтехники в РФ. Раскрываются особенности взимания таможенных пошлин на спецтехнику в РФ и меры государственного регулирования данного рынка.

Выявляются проблемы регулирования импорта спецтехники и направления совершенствования таможенно-тарифного регулирования данной деятельности по двум направлениям – проблемы правового регулирования и проблемы таможенно-тарифного регулирования. Разрабатываются направления совершенствования таможенно-тарифного регулирования импорта спецтехники в РФ.

## СОДЕРЖАНИЕ

Введение	4
1 Особенности спецтехники как товара во внешнеэкономической деятельности	7
1.1 Спецтехника: определение и классификация	7
1.2 Показатели импорта спецтехники в РФ	13
1.3 Динамика объёмов импорта спецтехники в Амурскую область	26
2 Анализ практики таможенно-тарифного регулирования импорта спецтехники в РФ	34
2.1 Нормативно-правовое регулирование импорта спецтехники в РФ	34
2.2 Меры таможенно-тарифного регулирования импорта спецтехники в РФ	40
2.3 Особенности взимания таможенных пошлин на спецтехнику в РФ и меры государственного регулирования данного рынка	50
3 Проблемы регулирования импорта спецтехники и направления совершенствования таможенно-тарифного регулирования данной деятельности	57
3.1 Проблемы правового регулирования импорта спецтехники в РФ	57
3.2 Проблемы таможенно-тарифного регулирования импорта спецтехники в РФ	61
3.3 Направления совершенствования таможенно-тарифного регулирования импорта спецтехники в РФ	65
Заключение	76
Библиографический список	80

## ВВЕДЕНИЕ

Функционирование современного общества строится на использовании значительного количества разнообразных машин и механизмов. Они позволяют существенно упростить и улучшить жизнь человека. Особую значимость имеет специальная автомобильная техника, с помощью которой возможно выполнение той или иной необходимой работы. Сюда относятся такие виды деятельности, как уборка, подъём грузов, перевозка тяжестей, доставка тех или иных видов материальных ценностей, уборка урожая и другие.

Особую значимость специальная техника имеет для функционирования городов. Здесь её роль состоит в том, чтобы обеспечивать требуемый уровень благоустройства, чего сложно добиться путём ручного труда. Кроме того, современное строительство немислимо без специальной техники – автокранов, бетономешалок, самосвалов и прочих, так как это существенно бы удлиняло сроки строительства.

Актуальность исследования импорта специальной техники в нашу страну в современных условиях обуславливается тем, что данная техника имеет узкие сферы применения. В результате этого её мировое производство очень невелико, также, как и количество фирм, которые её выпускают. В результате этого для большинства стран мира характерна ситуация, при которой необходимая техника ввозится из-за рубежа для реализации на внутреннем рынке. Более того, получила практика торговли бывшей в употреблении специальной техники. Это произошло по той причине, что в процессе эксплуатации специальной техники амортизируется только её основные рабочие органы, в то время, как остальные части такой машины, как правило, изнашиваются существенно меньше. В результате этого, такие фирмы как Caterpillar и Komatsu могут реализовывать на рынке спецтехнику, бывшую в употреблении и прошедшую капитальный ремонт. Это позволяет покрыть сегменты рынка, в которых требование использования новой техники не является обязательным. Кроме того, производство ремонта производителем

автоматически увеличивает уровень доверия к нему и к поставляемой им технике.

Для российских условий импорта специальной техники характерно то, что в целом большая часть её ассортимента выпускается в нашей стране. Однако, объёмы такого выпуска не покрывают потребностей страны, а также стран-участниц ЕАЭС. В связи с этим, важным направлением развития регулирования импорта спецтехники является создание условий для её сборки в том или ином виде на территории РФ, либо создание условий, максимально благоприятных для импорта таких машин. На текущий момент Правительством РФ выбран подход, согласно которому максимальный приоритет имеет производство спецтехники на мощностях заводов, находящихся на территории страны. Это даёт возможность не только организовывать производственные цепочки в рамках РФ, но также позволяет заимствовать технологии производства спецтехники, что также немаловажно.

Другим аспектом импорта специальной техники является то, что она позволяет в значительной степени отказаться от большого количества универсальных машин и механизмов, заменив их меньшим количеством специализированной техники. Результатом этого становится увеличение уровня производительности труда, а следовательно – повышение уровня конкурентоспособности как отдельных предприятий и отраслей экономики, так и страны в целом. Большим подспорьем в современных экономических условиях РФ является то, что существует комплекс факторов, который существенно стимулирует к производству спецтехники в стране. Это, прежде всего, высокий валютный курс, обеспечивающий ценовую защиту местных производителей, а также наличие санкций со стороны других стран, что позволяет вытеснять с российского рынка мощных конкурентов. С помощью мер таможенно-тарифного регулирования это было бы сделать крайне проблематично, а в условиях ВТО, пожалуй, и невозможно. Применение же нетарифных мер воздействия по данному направлению, могло бы способствовать началу торговых войн, прежде всего, со странами, которые

являются крупнейшими поставщиками на российский рынок (КНР, Германия, Франция), что привело бы к потерям всех сторон.

Цель бакалаврской работы – разработать предложения по совершенствованию таможенно-тарифного регулирования импорта специальной техники в РФ в условиях ЕАЭС.

Предмет исследования – система таможенно-тарифного регулирования импорта спецтехники в РФ на современном этапе в условиях ЕАЭС.

Объект исследования – импорт спецтехники.

Задачи работы:

- 1) дать определение понятия «спецтехника», выявить основные критерии её классификации;
- 2) изучить показатели импорта спецтехники в РФ на современном этапе развития;
- 3) провести анализ динамики объёмов импорта спецтехники в Амурскую область;
- 4) изучить и выявить особенности нормативно-правового регулирования импорта спецтехники в РФ;
- 5) дать характеристику мер таможенно-тарифного регулирования импорта спецтехники в РФ;
- 6) выявить особенности взимания таможенных пошлин на спецтехнику в РФ и меры государственного регулирования данного рынка;
- 7) на основании проведённого анализа выявить проблемы правового и таможенно-тарифного регулирования импорта спецтехники в РФ;
- 8) рассмотреть и обосновать направления совершенствования таможенно-тарифного регулирования импорта спецтехники в РФ.

Временной период исследования – 2012-2016 гг. Информационной базой исследования послужили материалы таможенной статистики, публикации государственных регулирующих органов, статьи в учебной, научной и периодической печати, статьи и данные сети Интернет, материалы Евразийской Экономической Комиссии.

# 1 ОСОБЕННОСТИ СПЕЦТЕХНИКИ КАК ТОВАРА ВО ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

## 1.1 Спецтехника: определение и классификация

Современное общество представляет собой сложно организованный организм, для существования которого его необходимо обеспечивать различными видами технических средств. Одним из таких средств является спецтехника, с помощью которой возможно эффективное выполнение тех или иных действий.

Дадим определение спецтехнике. Спецтехникой называют особые машины и механизмы, при помощи которых можно выполнять сложную узкоспециализированную работу.<sup>1</sup>

Термином «спецтехника» обычно определяют весь комплекс транспортных средств, которые используются не для перевозки людей, а для других функций. Как правило, к спецтехнике в разговорах относят разного рода погрузчики, контейнеровозы, эвакуаторы, тракторы, пожарные машины и так далее.

Классификация спецтехники представлена на рисунке 1.

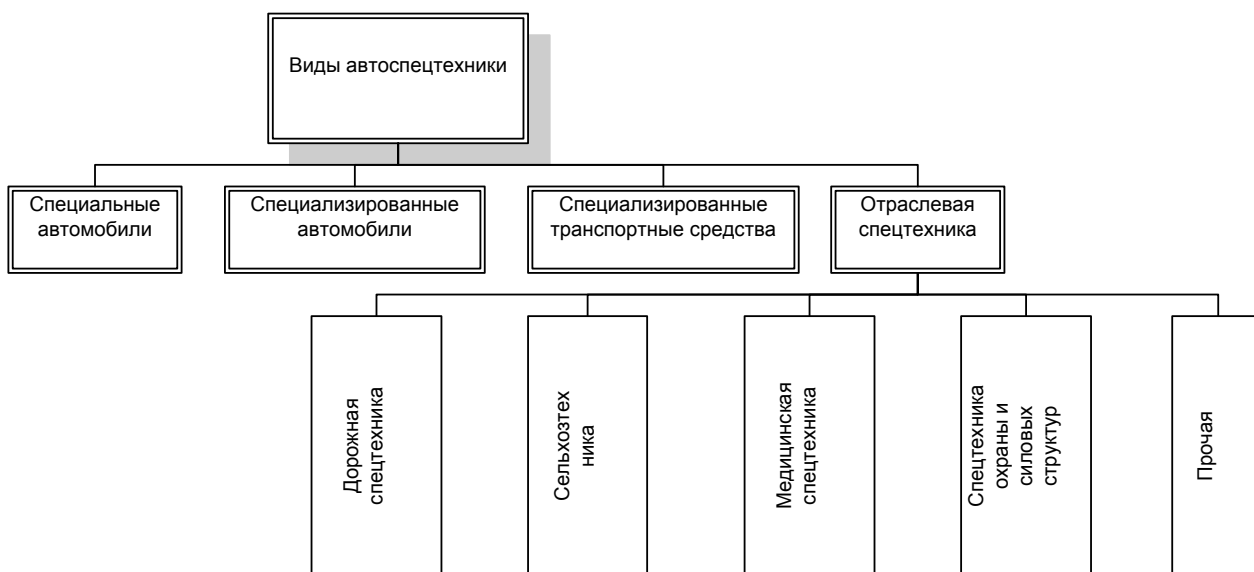


Рисунок 1 – Классификация спецтехники

<sup>1</sup> Писарев О. Что относится к спецтехнике [Электр. источник]. – URL: <http://supreme2.ru/chto-otnositsya-k-spectehnike/>. – 01.03.2017.



Законодательство различает несколько видов спецтехники. Интересно, что в разных нормативных документах есть немного разные определения и виды спецтехники. Они перекликаются между собой, но все имеют право на существование – пока определивший их документ не утратит силу. Первый вид спецтехники – специальный автомобиль. Это машины для выполнения каких-либо специальных функций – соответственно, они оборудованы средствами, чтобы эти специальные функции выполнять. Определение специального автомобиля дано в «Методических рекомендациях по проведению независимой технической экспертизы транспортного средства при ОСАГО (№ 001МР/СЭ)» (утв. НИИАТ Минтранса РФ 12.10.2004, РФЦСЭ при Минюсте РФ 20.10.2004, ЭКЦ МВД РФ 18.10.2004, НПСО «ОТЭК» 20.10.2004) В число таких входят, например, автокраны и машины-бетономешалки.

Второй вид спецтехники – специализированные автомобили. В отличие от специального, этот – обязательно грузовой. То есть специализированный автомобиль должен перевозить грузы и также иметь оборудование для такой перевозки. Это, например, разные виды грузовых фургонов, а еще машины для транспортировки легковых автомобилей, цистерны и многое другое. Определение специализированного автомобиля дано в тех же Методических рекомендациях.

Третий вид спецтехники – специализированное транспортное средство. Его определение дано в Техническом регламенте Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств». В нём говорится, что это средство, которое используется для перевозки только некоторых грузов, среди которых – газы, нефть, но и пищевые продукты и прочие.

Также, технический регламент Таможенного союза выделяет специальные транспортные средства – как те, которые тоже выполняют специальные функции. Определяющим моментом является наличие спецоборудования в таких машинах – без оборудования автомобиль не сможет выполнять возложенные на него функции. В качестве примеров можно привести пожарный автомобиль, автоподъемник, манипулятор, эвакуатор и

другие.

Отдельной группой стоит дорожная спецтехника, которую часто относят к коммунальным машинам. В группе дорожной спецтехники состоят такие машины, как асфальтоукладчики, ресайклеры, бетоноукладчики, катки. Главная задача данной группы спецтехники – это обслуживание дорог, в частности, их своевременный ремонт.

Сельскохозяйственная спецтехника – это еще одна очень большая группа разнообразной техники. Сюда входят комбайны, трактора, косилки, доильные аппараты и все другое, что помогает крестьянам и рабочим обрабатывать землю и ухаживать за животными.

Важное значение также имеет и медицинская спецтехника. – это машины скорой помощи, реанимобили, коляски, подъемные устройства. Например, делая флюорографию, используются рентгентаппараты, для переливания крови используются целые системы специальной техники.

Кроме того, в качестве особой группы автоспецтехники возможно указывать также спецтехнику, применяемую для охраны и силовых структур. Как правило, такая автоспецтехника характеризуется наличием бронирования, особенностями мест для перевозки персонала, повышенными требованиями к грузоподъемности и другим.

Рассмотрим основные виды спецтехники:

1) самосвалы;

Это – самый распространенный вид грузовых автомобилей. Перевозить на нем можно всё: от сыпучих строительных материалов (песок, отсев, щебень) до строительного мусора. Это надежная маневренная машина с приличным радиусом поворота. Большая грузоподъемность (до 40 тонн и более) делает его незаменимым при производстве строительных работ. Скорость самосвала может достигать 80 км\час.

2) бортовые тентованные прицепы и полуприцепы;

Данные виды спецтехники являются вторыми по популярности грузовыми транспортными средствами. Тип кузова этого вида транспорта –

бортовая платформа с откидывающимся задним бортом. Этот вид кузова делает доступной погрузку практически всех видов перевозимых товаров (строительных материалов, тарных грузов, некоторых видов животных). Грузоподъемность прицепа составляет порядка 20 тонн. Если с прицепа убрать тент, то получится полностью открытая платформа с откидывающимися по бокам бортами. Это делает процесс погрузки выгрузки товаров значительно удобнее и быстрее.

### 3) фургоны;

Фургоны позволяют перевозить грузы в полуприцепах или цельных металлических кузовах. Благодаря строению кузова фургон можно загрузить до потолка. Очень удобно в нем перевозить коробки разных размеров, груз на паллетах, ящики с фруктами. Строение кузова позволяет доставлять груз без особого риска получить повреждения.

Фургоны делятся на два вида:

а) изотермический фургон – необходим для доставки товаров, которым необходим определенный температурный режим. К таким товарам можно отнести цветы, продукты питания и ряд медикаментов. Изнутри фургон обшит теплоизолирующим слоем, который позволяет сохранять внутри достаточно низкую температуру, и препятствует проникновению теплого воздуха снаружи. Герметичность фургона – главное условие нормальной работы транспортного средства. Минус изотермического в том, что он не может удерживать температурный режим долгое время;

б) промтоварный фургон используется для перевозки продуктов питания и товаров, которые не требуют соблюдения особых условий транспортировки (хлеб, сахар, крупы, пива и прохладительных напитков). Кроме продуктов питания такие фургоны могут перевозить продукты галантереи, а также строительные материалы небольших объемов (утеплители, фурнитуру, и многое другое). Фургон имеет грузоподъемность 5 тонн. Полуприцепы-фургоны способны принять до 16 тонн груза. Промтоварные фургоны оснащаются гидробортом, который оптимизирует процесс погрузки-выгрузки.

Фургон-рефрижератор предназначен для транспортировки продуктов питания при низких температурах. Сюда можно отнести и охлажденные продукты (мясо, рыба), а также замороженные продукты и полуфабрикаты. От изотермического фургона рефрижератор отличается тем, что в нем установлено оборудование, которое позволяет регулировать температуру. Оборудование может включаться как автоматически, так и механически. Максимально низкая температура в фургоне составляет до  $-20$  °С. Разновидностью фургона-рефрижератора является полуприцеп-рефрижератор. Грузоподъемность одного фургона равна 25 тоннам.

#### 4) рефконтейнеры;

Рефконтейнер отличается от рефрижератора тем, что представляет собой, по сути, контейнер, который ставится на платформу контейнеровоза. Контейнеровоз имеет грузоподъемность 30 тонн. Кроме рефконтейнера он может перевозить и простые контейнеры. Диапазон температур в рефконтейнере может колебаться от  $+25$  °С до  $-25$  °С. Эти контейнеры предназначены для доставки скоропортящихся товаров на более дальние расстояния. Простые контейнеры используются для обычных видов грузов: автомобилей, продукции лесоперерабатывающей промышленности, различных видов металлопроката.

#### 5) лесовозы;

Лесовозы относятся к виду специализированного транспорта, перевозящего древесину. Еще одно название лесовоза – сортиментовоз, возникло от слова «сортименты», означающего заготовки из древесины. Лесовозы различных типов способны перевозит разные объемы древесины и продуктов переработки. Грузоподъемность этого вида транспорта составляет от 10 до 20 тонн. Кроме этих видов выпускаются лесовозы большей грузоподъемности. Лесовозы в большинстве своем оборудованы манипуляторами для погрузки древесины, а также имеют упоры для устойчивости во время погрузки. Груз укладывается на платформу, находящуюся позади кабины водителя. Кроме лесовозов такой платформой

оснащены панелевозы, автовозы и низкорамные платформы.

6) панелевозы;

Панелевозы также относятся к узкопрофильным видам грузового транспорта. Используются панелевозы для транспортировки железобетонных плит для строительства. Длина панелевоза достигает 8 метров. По бокам платформы установлены ограничители для фиксации груза. Кроме этого груз фиксируется цепями. Грузоподъемность панелевоза составляет 25 тонн.

7) автовозы;

Автовозы используются для перевозки различных видов автомобилей, легковых и малотоннажных. Автовозы представляют собой двухъярусную конструкцию, оснащенную противооткатными устройствами для безопасности перевозки автотранспорта. Двухъярусный автовоз может перевозить до 10 легковых автомобилей. Длина такого автовоза составляет около 20 метров, а грузоподъемность – 25 тонн.

8) низкорамные платформы;

Низкорамные платформы используются для транспортировки тяжелых и негабаритных грузов. Грузоподъемность платформы составляет 60 тонн, а длина – 12 метров. Характерная особенность низкорамников – низкая посадка, которая обеспечивает проезд под мостами, туннелями и линиями электропередач.

9) цистерны-полуприцепы.

Цистерны-полуприцепы используются для доставки различных видов грузов. С помощью этого вида транспорта можно перевозить продукты питания (молоко), спиртосодержащие жидкости, нефть и продукты ее переработки (горюче-смазочные материалы), различные виды химической продукции и опасных отходов, а также сжиженного газа. Кроме того, цистерны активно используются для транспортировки живой рыбы. Цистерна способна вместить в себя несколько тысяч тонн перевозимых жидкостей. Емкость цистерны герметична. Доставка спиртосодержащих жидкостей осуществляется в цистернах, оборудованных теплоизолирующим слоем. Автоперевозка

нефтепродуктов предполагает использование цистерн, конструкция которых составляет несколько слоев, один из которых, противоударный, наполнен воздухом.

Таким образом, возможно сделать вывод о том, что понятие спецтехники включает в себя значительное количество видов техники, ориентированной на выполнение тех или иных функций. При этом, в составе спецтехники выделяют специализированные транспортные средства, специальные и специализированные автомобили. Применение спецтехники обуславливается её большей эффективностью по сравнению с другими видами техники.

## 1.2 Показатели импорта спецтехники в РФ

Современная экономика большинства стран мира носит открытый характер. В связи с этим, удовлетворение потребности в спецтехнике, как и любых других товаров, может осуществляться как за счёт внутреннего производства, так и за счёт импорта. Это требует рассмотрения показателей импорта спецтехники.

Основным источником информации для проведения анализа импорта спецтехники является «Таможенная статистика внешнеторговой деятельности» ФТС РФ.<sup>2</sup>

В качестве спецтехники согласно классификации ТН ВЭД возможно рассматривать следующие товарные позиции (таблица 1).<sup>3</sup>

Таблица 1 – Товарные позиции спецтехники в ТН ВЭД ЕАЭС

Код ТН ВЭД	Наименование кода
1	2
8701	Тракторы (кроме тракторов товарной позиции 8709)
8701 10	Тракторы одноосные
8701 2	Тракторы колёсные для полуприцепов
8701 3	Тракторы гусеничные
8701 9	Прочие тракторы

<sup>2</sup> Таможенная статистика внешней торговли [Электр. источник]. – URL: [http://www.customs.ru/index.php?id=13858&Itemid=2095&option=com\\_content](http://www.customs.ru/index.php?id=13858&Itemid=2095&option=com_content). – 01.04.2017.

<sup>3</sup> Классификация товаров по ТН ВЭД ЕАЭС [Электр. источник]. – URL: [http://www.eurasiancommission.org/ru/act/tam\\_sotr/departament/KlassPoTNVED\\_TS/Pages/default.aspx](http://www.eurasiancommission.org/ru/act/tam_sotr/departament/KlassPoTNVED_TS/Pages/default.aspx). – 01.04.2017.

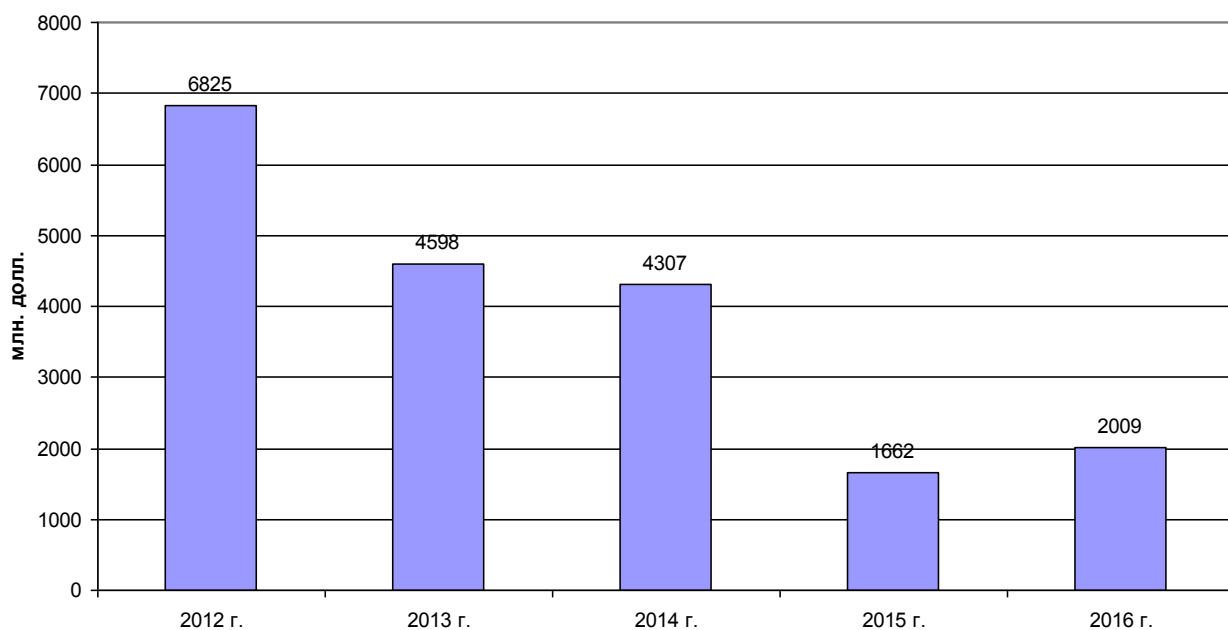
## Продолжение таблицы 1

1	2
8702	Моторные транспортные средства, предназначенные для перевозки 10 человек или более ,включая водителя (в т.ч. автомобили для медицинских целей), в т.ч.:
8702 10 111 0	Автомобили, специально предназначенные для медицинских целей, новые
8702 10 191 0	Автомобили, специально предназначенные для медицинских целей, бывшие в употреблении
8702 20 111 0	Автомобили, специально предназначенные для медицинских целей, новые
8702 20 191 0	Автомобили, специально предназначенные для медицинских целей, бывшие в употреблении
8704	Моторные транспортные средства для перевозки грузов
8704 1	Самосвалы
8704 2	Прочие
8705	Моторные транспортные средства специального назначения
8705 1	Автокраны
8705 2	Автобуровые
8705 3	Транспортные средства пожарные
8705 4	Автобетономешалки
8705 9	Прочие
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 принадлежности моторных транспортных средств товарных позиций 8701-8705
8709	Транспортные средства промышленного назначения, самоходные, не оборудованные подъёмными или погрузочными устройствами, используемые на заводах, складах, в портах или аэропортах для перевозки грузов на короткие расстояния; тракторы, используемые на платформах железнодорожных станций; части вышеназванных транспортных средств.

Необходимо отметить, что классификация ТН ВЭД в отношении спецтехники основывается, большей частью не на том или ином применении её, а на следующих категориях:

- новая/подержанная;
- тип двигателя;
- объём двигателя.

Проведём анализ общих объёмов импорта спецтехники в РФ, что представлено на рисунке 2.



Источник: ТСВТ ФТС РФ (2014-2016 гг.), расчёты автора (2012-2013 гг.)

Рисунок 2 – Динамика общих объёмов импорта спецтехники в РФ в 2012-2016 гг.

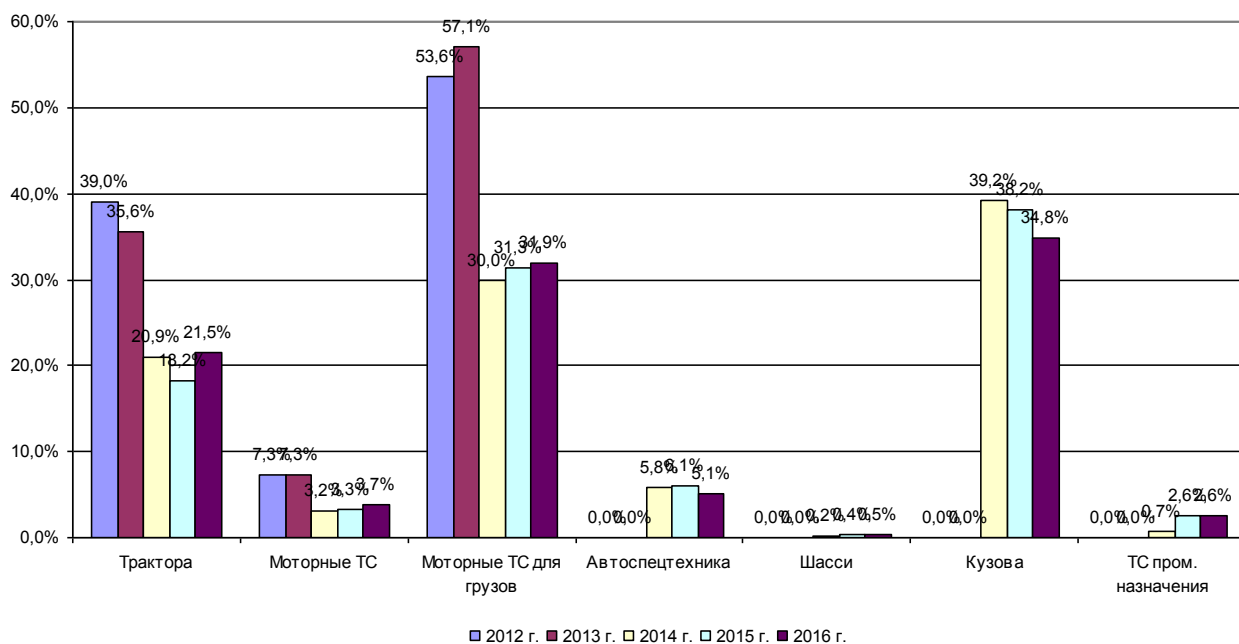
Анализ представленных на рисунке данных позволяет сделать вывод о том, что в целом по стране наблюдается активное снижение объёмов импорта спецтехники. Так, если в 2012 году данный показатель превышал 6,8 млрд. долл., то в 2013 году фиксируется его снижение на 32,6 %, что, наиболее вероятно, было вызвано двумя основными причинами. К первой из них следует отнести общее насыщение рынка РФ автоспецтехники, по причине того, что её особенностью является длительный период использования. В качестве другой причины возможно указать на активное развитие автомобильной промышленности нашей страны, в результате чего произошло естественное импортозамещение зарубежной техники отечественной, в пользу чего играла возможность не зависеть от курсов мировых валют при формировании себестоимости таких товаров.

В дальнейшем наблюдалось продолжение снижения объёмов импорта спецтехники. Так, в 2013 году данный показатель сократился на 6,3 %. В 2014 году, ввиду введённых против нашей страны экономических санкций объём



импорта автоспецтехники обрушился сразу на 61,4 % – с 4307 до 1662 млн. долл. Однако, постепенная адаптация российской экономики к введённым санкциям привела к тому, что объёмы импорта данной категории товаров в 2016 году увеличились на 20,9 % и превысили 2 млрд. долл.

Проведём анализ структуры импорта по видам автоспецтехники и комплектующих для них, что представлено на рисунке 3.



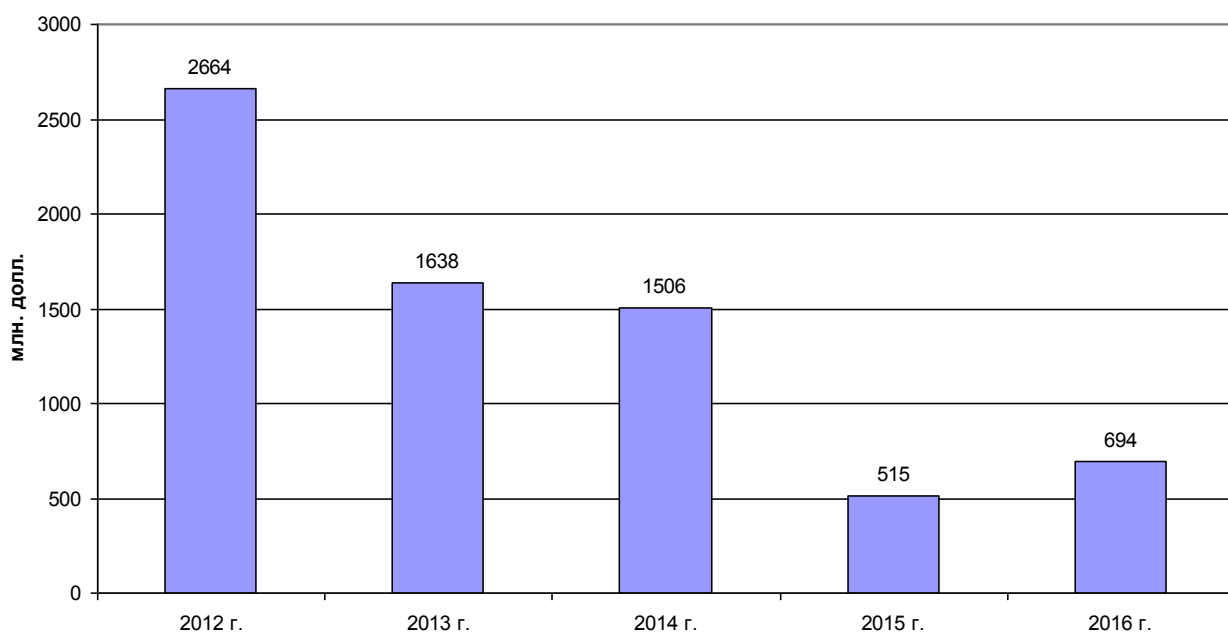
Примечание: данные по автоспецтехнике, шасси, кузовам и транспортным средствам промышленного назначения за 2012-2013 гг. отсутствуют. Расчёты автора.

Рисунок 3 – Структура импорта автоспецтехники и комплектующих для неё в РФ

Анализ представленных на рисунке данных позволяет сделать вывод о том, что в структуре импорта автоспецтехники наблюдалось существенное изменение структуры. Так, если на начало периода доля тракторов составляла 39 %, то в конце периода она сократилась до 21,5 %. Также, наблюдается сокращение и по моторным транспортным средствам в периоде – с 7,3 % в начале до 3,7 % – в конце периода. Существенно снизилась доля моторных транспортных средств для перевозки грузов – с 53,6 % в начале до 34,9 % – в конце периода. Значительная доля приходится на кузова – 34,8 – 39,2 % .

Следует отметить, что доли прочих видов импорта комплектующих автоспецтехники существенно меньше. Так, доля автоспецтехники составила около 5-6 %, доля шасси не превышала 0,5 %, а транспортных средств промышленного назначения – 3 %.

Рассмотрим динамику объёмов импорта тракторов в РФ (код ТН ВЭД 8701) как вида спецтехники, имеющего широкое распространение в нашей стране (рисунок 4).



Источник: ТСВТ ФТС РФ (2014-2016 гг.), расчёты автора (2012-2013 гг.)

Рисунок 4 – Динамика объёмов импорта тракторов в РФ в 2012-2016 гг.

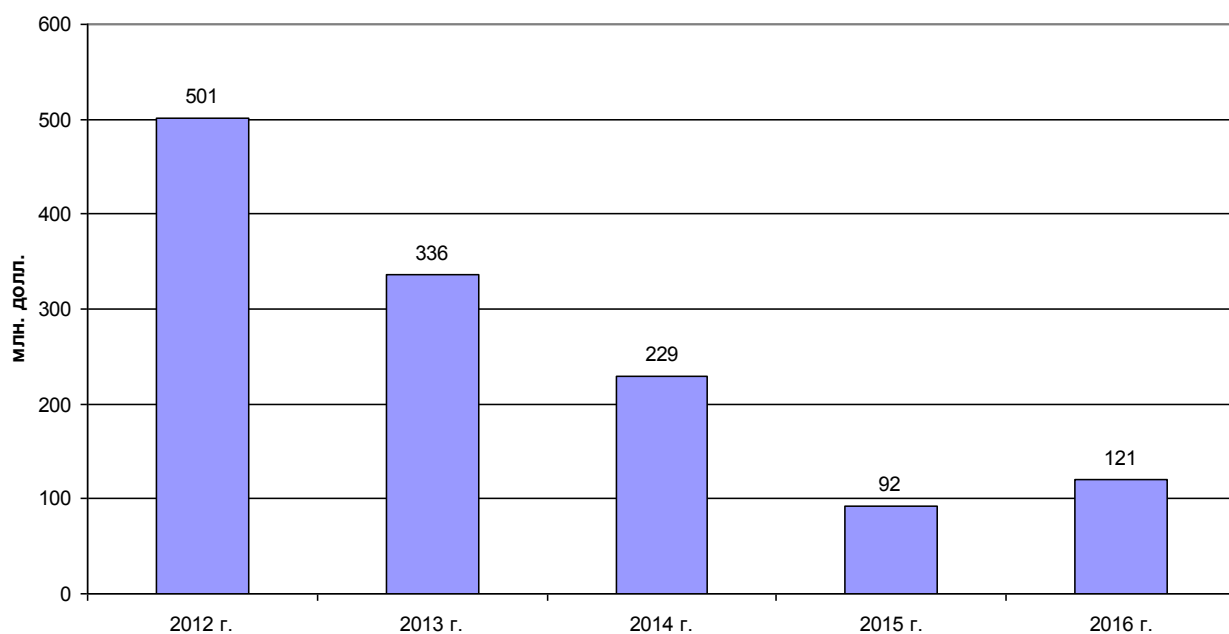
Анализ данных, представленных на рисунке, позволяет сделать вывод о том, что динамика импорта тракторов в существенной степени повторяет общую динамику импорта спецтехники.

Так, если в 2012 году общие объёмы импорта тракторов составляли около 2,7 млрд. долл., то в 2013 году они снизились до 1,6 млрд. долл., или на 38,5 %, что сильнее, чем общее снижение импорта спецтехники.

В 2014 году снижение было небольшим, и составило 8,1 %, а в 2015 году, ввиду начала действия санкций в отношении РФ сокращение импорта было почти 3-кратным – с 1506 до 515 млн. долл. или на 65,8 %.

Рост 2016 г. был восстановительным, в результате чего импорт спецтехники увеличился до 694 млн. долл. или на 34,8 %.

Проведём анализ динамики объёмов автоспецтехники (код ТН ВЭД 8702), что представлено на рисунке 5.



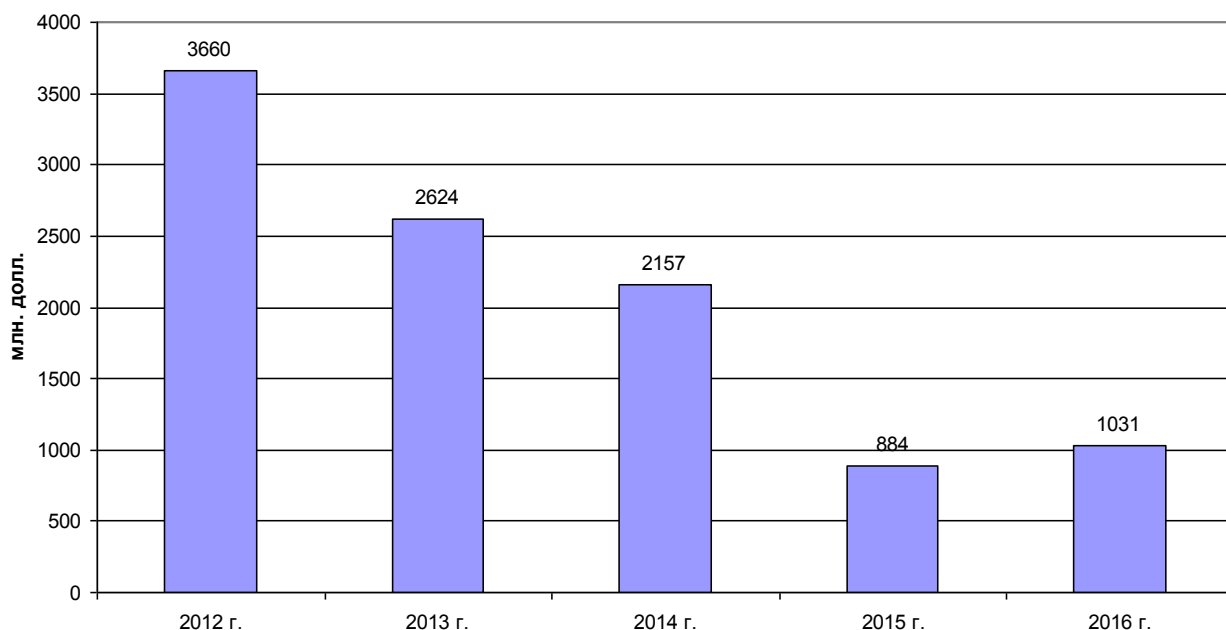
Источник: ТСВТ ФТС РФ (2014-2016 гг.), расчёты автора (2012-2013 гг.)

Рисунок 5 – Динамика объёмов импорта моторных транспортных средств по коду ТН ВЭД 8702

Анализ представленных на рисунке данных позволяет сделать вывод о том, что наблюдается существенное сокращение объёмов импорта моторных транспортных средств по коду ТН ВЭД 8702. Если в 2012 году импорт по данному коду составлял более 500 млн. долл., то в дальнейшем он начал снижаться. Так, только за 2013 год снижение составило 32,9 %, а в последующие годы существенно превышало 30 %, и только в 2016 году по данному коду импорта был зафиксирован рост на 31,5 %. Однако, в целом за период совокупное снижение объёмов импорта составило более 4-х раз, что свидетельствует о снижении потребности в данной автоспецтехнике. Также, необходимо указать на то, что снижение импорта началось уже в 2013 году, когда санкции в отношении РФ ещё не действовали, что говорит о внутренних

причинах данной динамики.

Проведём анализ динамики объёмов импорта моторных транспортных средств для перевозки грузов (код ТН ВЭД 8704), что представлено на рисунке 6.



Источник: ТСВТ ФТС РФ (2014-2016 гг.), расчёты автора (2012-2013 гг.)

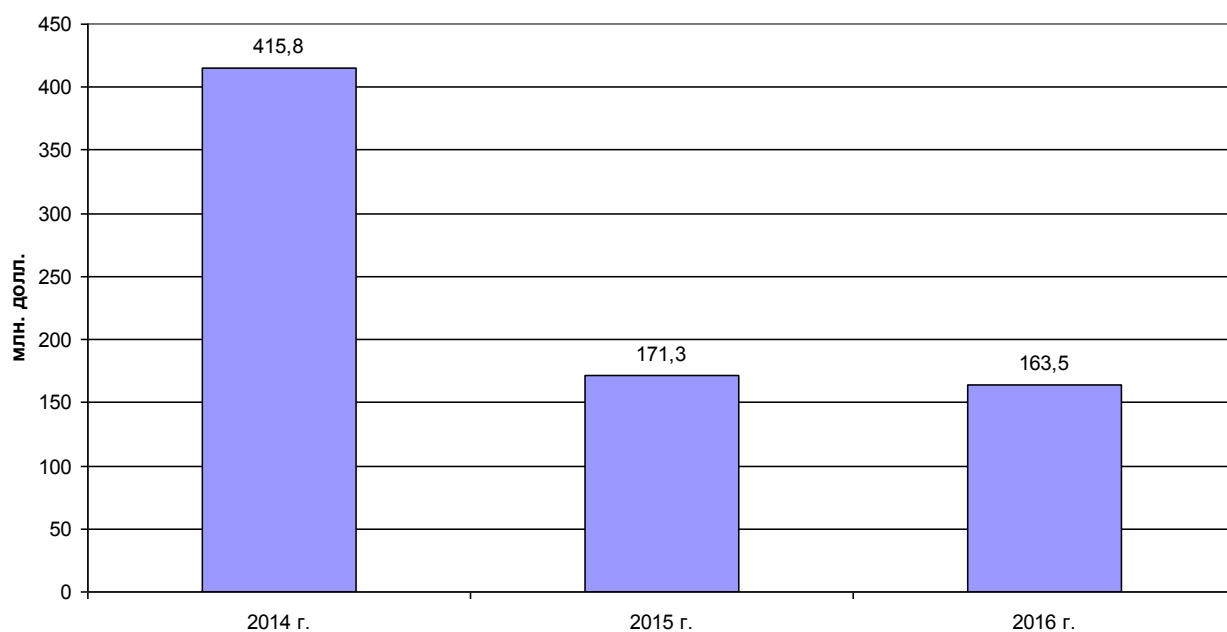
Рисунок 6 – Динамика объёмов импорта моторных транспортных средств для перевозки грузов по коду ТН ВЭД 8704

По данной статье, как и по всем ранее рассмотренным, наблюдается снижение объёмов импорта в периоде. Так, если в 2012 г. импорт составлял почти 3,7 млрд. долл., то в 2013 году – только 2,6 млрд. долл., или на 28,3 % меньше. В 2014 году объёмы импорта снизились на 17,8 %. Реализация политики санкций в отношении РФ привела к тому, что объёмы импорта существенно сократились – до менее чем 0,9 млрд. долл. или на 59 % меньше. В 2016 году наблюдался рост на 16,6 %, в результате чего объёмы импорта составили 1031 млн. долл.

Следует отметить тот факт, что импорт по статьям 8701-8704 входит в состав крупнейших статей, в результате чего по ним публикация статистических данных осуществляется на ежеквартальной основе. В то же

время, по коду ТН ВЭД 8705 публикация данных осуществляется на годовой основе только в течение последних трёх лет, в результате чего данные за 2013 год и более старые в открытых источниках недоступны.

Проведём анализ динамики импорта автоспецтехники по коду ТН ВЭД 8705. Совокупная сумма импорта представлена на рисунке 7.



Источник: ТСВТ ФТС РФ (2014-2016 гг.), расчёты автора (2012-2013 гг.)

Рисунок 7 – Динамика объёмов импорта автоспецтехники по коду ТН ВЭД 8705 в РФ

Анализ представленных на рисунке данных позволяет сделать вывод о том, что в целом наблюдается снижение объёмов импорта спецтехники в РФ в рассматриваемом периоде. Так, если в 2014 г. данный объём составлял 415,8 млн. долл., то в 2015 году он сократился до 171,3 млн. долл., или в 2,4 раза.

В 2016 году снижение было невелико, и составило около 8 млн. долл., или 4,6 %, что свидетельствует о том, что в отличие от других видов автоспецтехники объёмы по данному коду не увеличились, что говорит о снижении платёжеспособной потребности в них на территории РФ. Ввиду узкой специализации данной техники возможно говорить об успешном замещении такой техники техникой, произведённой в нашей стране.

Рассмотрим динамику основных составляющих автоспецтехники по коду 8705, что представлено в таблице 2.<sup>4</sup>

Таблица 2 – Импорт в РФ автоспецтехники по коду 8705 в 2014-2016 гг.

Наименование	Импорт, млн. долл.			Темп роста, %	
	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2015 г. к 2014 г.	2016 г. к 2015 г.
Автокраны	95,1	19,6	14,3	20,6	73,0
Автобуровые	3,1	2,0	1,8	64,5	90,0
Транспортные средства пожарные	28,9	2,3	2,8	8,0	121,7
Автобетономешалки	14,6	4,2	1,1	28,8	26,2
Прочие	274,1	143,2	143,5	52,2	100,2
Итого	415,8	171,3	163,5	41,2	95,4

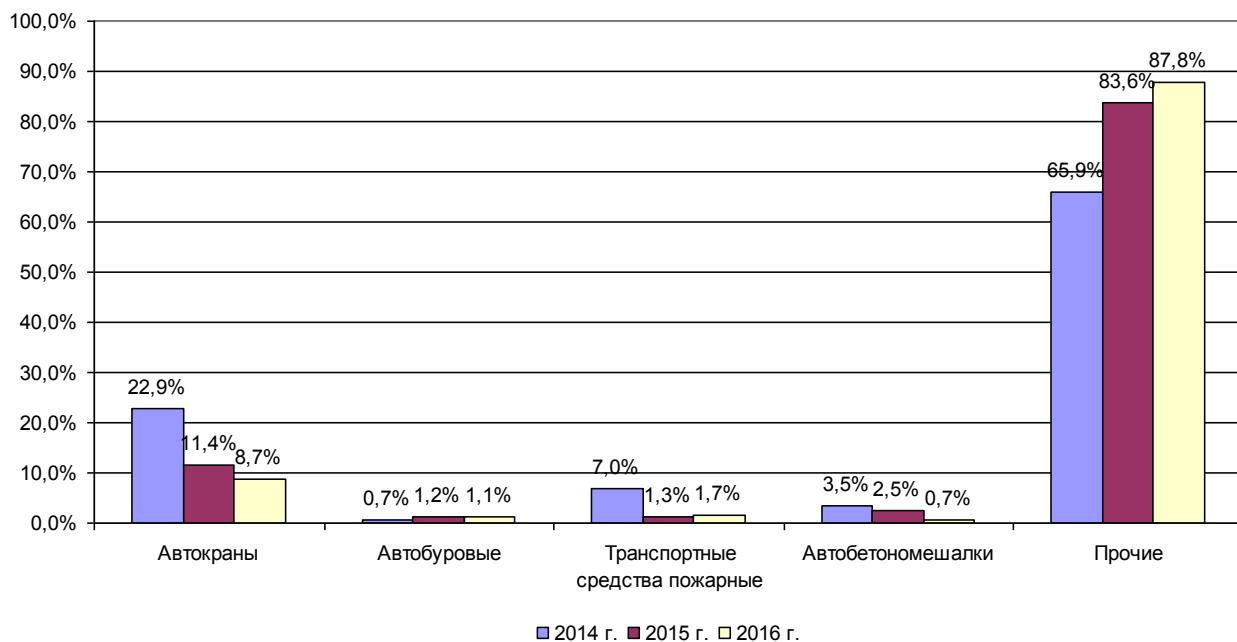
Анализ представленных в таблице данных позволяет сделать вывод о том, что по отдельным видам автоспецтехники по коду ТН ВЭД 8705 наблюдается различная динамика. Общей особенностью является значительное снижение импорта в 2015 году по отношению к 2014 году. В наименьшей степени сокращение импорта наблюдалось по статье автобуровых – на 35,5 %, что обуславливается недостаточными объёмами их производства в РФ. По прочим видам автоспецтехники, учитываемой по коду 8705 снижение составило 47,8 %, а в целом по всей совокупности товаров – 58,8 %. Наибольшее сокращение объёмов импорта фиксировалось по пожарным транспортным средствам – на 92 % или в 12,5 раз. Почти в 4 раза снизился импорт автокранов – с 95,1 до 19,6 млн. долл. Снижение импорта автобетономешалок составило 71,2 %.

В 2015 году темпы снижения импорта автоспецтехники по коду ТН ВЭД 8705 были существенно меньше, однако, оставались высокими. Максимальное снижение было зафиксировано по автобетономешалкам – почти в 4 раза – с 4,2 до 1,1 млн. долл. или на 73,8 %. Снижение по остальным статьям было

<sup>4</sup> Таможенная статистика внешней торговли [Электр. источник]. – URL: [http://www.customs.ru/index.php?id=13858&Itemid=2095&option=com\\_content](http://www.customs.ru/index.php?id=13858&Itemid=2095&option=com_content). – 01.04.2017.

существенно меньше. Так, по автокранам снижение составило 27 %, по автобуровым – 10 %, а в целом по совокупности – 4,6 %. В то же время, рост импорта наблюдался по таким статьям, как пожарные транспортные средства (на 21,7 %) и по прочим видам товаров по данному коду – на 0,2 %.

Рассмотрим структуру импорта по коду ТН ВЭД 8705, что представлено на рисунке 8.



Источник: ТСВТ ФТС РФ

Рисунок 8 – Структура импорта автоспецтехники по коду ТН ВЭД 8705 в 2014-2016 гг.

Анализ представленных на рисунке данных позволяет сделать вывод о том, что наблюдается тенденция снижения долей основных видов автоспецтехники, учитываемых по коду ТН ВЭД 8705 и росте статьи «Прочие», что говорит о повышении уровня диверсификации и специализации в импорте по данной группе товаров. Так, по автокранам доля снизилась с 22,9 % в начале периода до 8,7 % в конце, по транспортным пожарным средствам – с 7 % в начале до 1,7 % в конце, по автобетономешалкам – с 3,5 % в начале до 0,7 % в конце. В это же время, доля автобуровых увеличилась с 0,7 % до 1,1 %, а прочих видов товаров – с 65,9 % в начале периода до 87,8 % – в конце.

Важным аспектом функционирования автоспецтехники является вопрос обеспечения их технического обслуживания. Он требует организации поставок в РФ запасных частей и крупных блоков для ремонта. В связи с этим, рассмотрим динамику объёмов импорта по кодам ТН ВЭД 8706, 8707, 8709. По коду 8708 учитывается значительная номенклатура запасных частей и механизмов для легкового автотранспорта, в связи с чем она из рассмотрения исключена.

Динамика объёмов такого импорта представлена в таблице 3.<sup>5</sup>

Таблица 3 – Динамика импорта комплектующих к автоспецтехнике в 2014-2016 гг.

Наименование	Импорт, млн. долл.			Темп роста, %	
	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2015 г. к 2014 г.	2016 г. к 2015 г.
Шасси с установленными двигателями (код ТН ВЭД 8706)	14,2	10,0	14,6	70,4	146,0
Кузова (включая кабины) для моторных транспортных средств (код ТН ВЭД 8707)	2819,5	1078,2	1124,4	38,2	104,3
Транспортные средства промышленного назначения (код ТН ВЭД 8709)	52,8	73,8	83,2	139,8	112,7
Итого	2886,5	1162,0	1222,2	40,3	105,2

Анализ представленных в таблице данных позволяет сделать вывод о том, что существует существенная специфика применительно к каждому коду ТН ВЭД. Так, по шасси с установленными двигателями (код ТН ВЭД 8706) вначале наблюдается снижение объёмов импорта с 14,2 до 10 млн. долл. или на 29,6 %, а затем – рост на 46 % – до 14,6 %. Таким образом, в целом за период наблюдалось увеличение импорта на 0,4 млн. долл.

Объём импорта кузовов для моторных транспортных средств (код ТН

<sup>5</sup> Таможенная статистика внешней торговли [Электр. источник]. – URL: [http://www.customs.ru/index.php?id=13858&Itemid=2095&option=com\\_content](http://www.customs.ru/index.php?id=13858&Itemid=2095&option=com_content). – 01.04.2017.



ВЭД 8707) составлял 2,8 млрд. долл. в 2014 году, однако, затем, в 2015 году он сократился на 61,8 % – до менее чем 1,1 млрд. долл. В 2016 году наблюдалось увеличение импорта, однако, всего на 4,3 %.

По транспортным средствам промышленного назначения (код ТН ВЭД 8909) наблюдается устойчивый рост – на 39,8 % в 2015 году и на 12,7 %. В результате этого общий объем импорта по коду увеличился с 52,8 до 83,2 млн. долл.

В целом по вышеуказанным статьям, ввиду существенности объемов импорта по коду ТН ВЭД 8707, наблюдалась разнонаправленная динамика. Если в 2015 году снижение объемов импорта составило 59,7 %, то в 2016 году снижение сменилось ростом – на 5,2 %.

Структура поставок комплектующих к автоспецтехнике представлена в таблице 4.<sup>6</sup>

Таблица 4 – Структура импорта комплектующих к автоспецтехнике в 2014-2016 гг.

Наименование	Доля, %			Изменение, %	
	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2015 г. к 2014 г.	2016 г. к 2015 г.
Шасси с установленными двигателями (код ТН ВЭД 8706)	0,5	0,9	1,2	0,4	0,3
Кузова (включая кабины) для моторных транспортных средств (код ТН ВЭД 8707)	97,7	92,8	92,0	-4,9	-0,8
Транспортные средства промышленного назначения (код ТН ВЭД 8709)	1,8	6,4	6,8	4,5	0,5
Итого	100,0	100,0	100,0	0,0	0,0

Анализ представленных в таблице данных позволяет сделать вывод о том, что наблюдается некоторое изменение структуры импорта комплектующих к автоспецтехнике в рассматриваемом периоде. Так, если на начало периода доля шасси с установленными двигателями составляла 0,5 %, то в 2015 году данный показатель увеличился на 0,4 % и составил 0,9 %, а в 2016 году рост составил ещё 0,3 % – до 1,2 %. По кузовам для моторных транспортных средств

<sup>6</sup> Таможенная статистика внешней торговли [Электр. источник]. – URL: [http://www.customs.ru/index.php?id=13858&Itemid=2095&option=com\\_content](http://www.customs.ru/index.php?id=13858&Itemid=2095&option=com_content). – 01.04.2017.

наблюдается снижение доли. Если в 2014 году она составляла 97,7 %, то по итогам 2015 года – уже только 92,8 % или на 4,9 % меньше. В 2016 году данная доля снизилась ещё на 0,8 % и составила 92 %. Транспортные средства промышленного назначения активно увеличивали долю. Если в начале периода они составляли 1,8 %, то в 2015 году – уже 6,4 % или на 4,5 %, а в 2016 году – ещё на 0,5 %, составив 6,8 %.

Рассмотрим страны, которые являются крупнейшими поставщиками автоспецтехники в РФ. Применительно к готовым изделиям (коды ТН ВЭД 8701-8703, 8705) структура представлена на рисунке 9.<sup>7</sup>

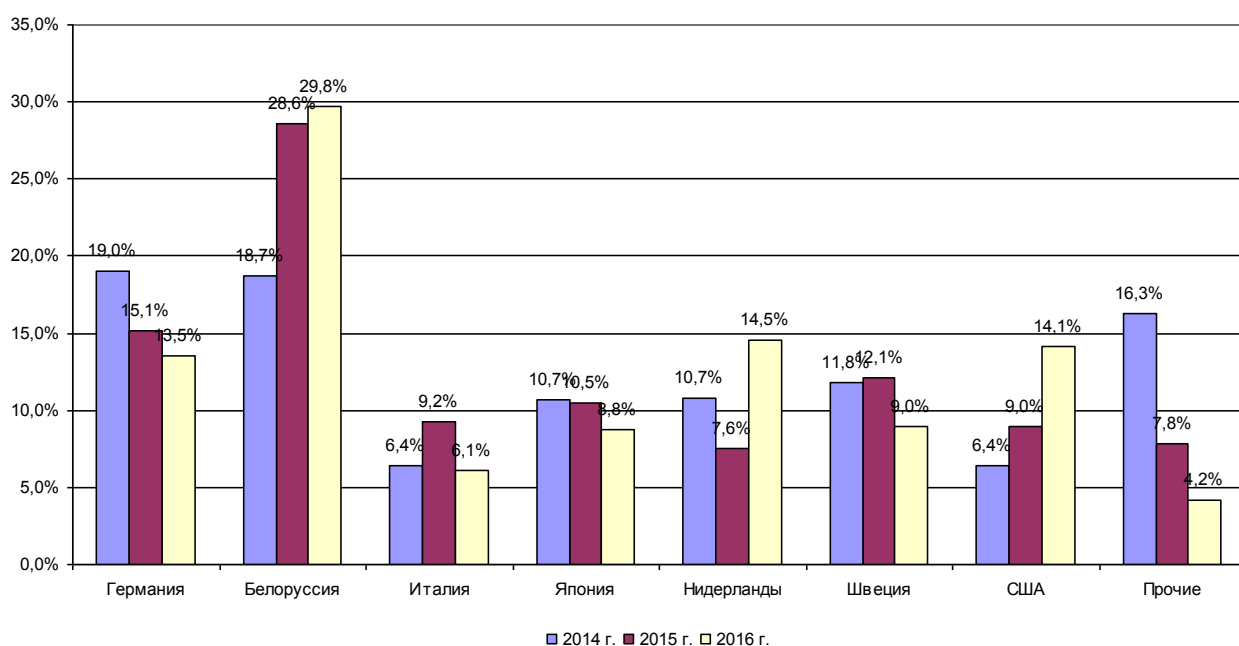


Рисунок 9 – Структура поставок автоспецтехники по кодам ТН ВЭД 8701-8703, 8705 в 2014-2016 гг.

Анализ представленных на рисунке данных позволяет сделать вывод о том, что двумя крупнейшими поставщиками автоспецтехники в РФ в виде готовых изделий выступают Белоруссия и Германия. Доля Белоруссии выросла в период с 2014 по 2016 гг. с 18,7 % до 29,8 %, что возможно объяснить за счёт того, что продукция белорусских предприятий заместила на рынке РФ продукцию зарубежных поставщиков. При этом, ввиду нахождения Белоруссии

<sup>7</sup> Таможенная статистика внешней торговли [Электр. источник]. – URL: [http://www.customs.ru/index.php?id=13858&Itemid=2095&option=com\\_content](http://www.customs.ru/index.php?id=13858&Itemid=2095&option=com_content). – 01.04.2017.

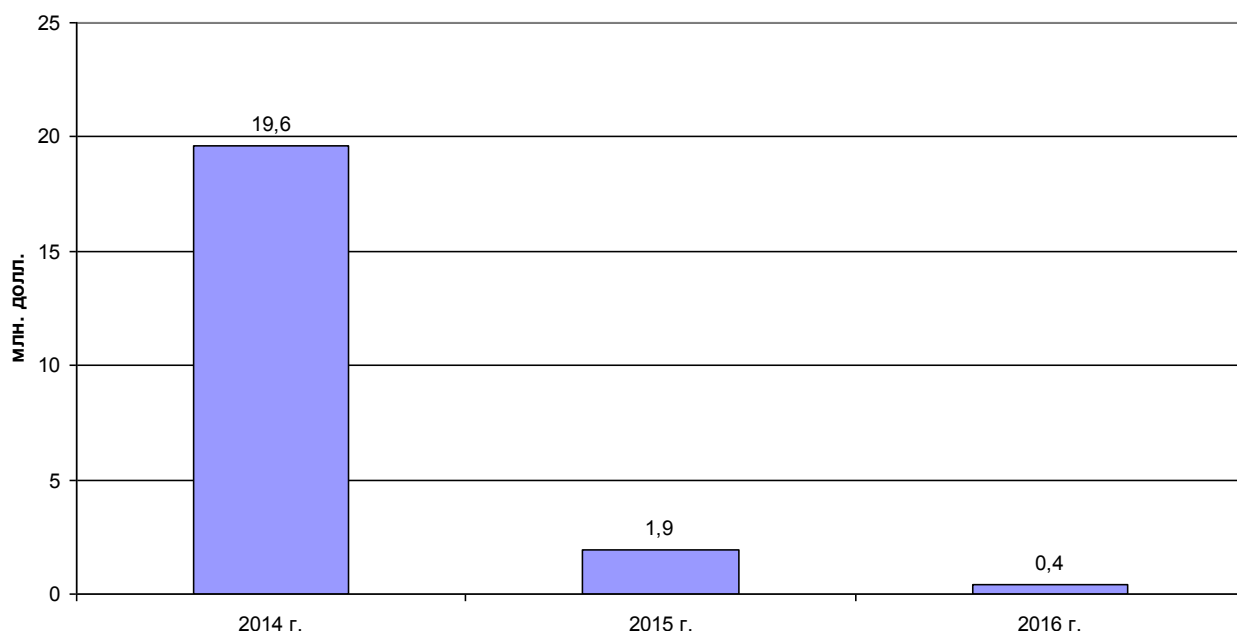
в составе ЕАЭС это позволяет ей иметь преференции (прежде всего, в виде отсутствия таможенных пошлин на импортируемый в РФ товар). Доля Германии, напротив, снизилась с 19 % в 2014 году до 13,5 % – в 2016 году, что является отражением политики санкций, введённых против РФ.

Среди прочих стран наибольшая доля приходится на Нидерланды, которые увеличили в периоде её с 10,7 % до 14,5 %. Кроме того, существенно увеличилась доля США – с 6,4 % до 14,1 %. Доля Италии составляла от 6,1 % до 9,2 %, а Японии – от 8,8 % до 10,7 %. Доля прочих стран уменьшилась в периоде с 16,3 % до 4,2 %.

Таким образом, рынок поставок автоспецтехники в РФ ограничен, преимущественно, экономически развитыми странами, в результате чего на 7 крупнейших стран-поставщиков приходится более 95 % всего объёма поставок по состоянию за 2016 год.

### 1.3 Динамика объёмов импорта спецтехники в Амурскую область

Рассмотрим общий объём импорта автоспецтехники в Амурскую область. Динамика данного показателя представлена на рисунке 10.



Источник: ТСВТ ФТС РФ

Рисунок 10 – Динамика объёмов импорта автоспецтехники в Амурскую область в 2014-2016 гг.

Анализ представленных на рисунке данных позволяет сделать вывод о том, что в целом объёмы импорта автоспецтехники в регион имеют очень небольшой объём. При этом, наблюдается выраженная тенденция к снижению данного показателя. Если в 2014 году он составлял 19,6 млн. долл., то по итогам 2015 года фиксируется сокращение до 1,9 млн. долл. или более чем в 10 раз. В 2016 году объёмы импорта спецтехники сократились ещё почти в 5 раз, в результате чего они составили всего 0,4 млн. долл., или в 49 раз меньше, чем в начале анализируемого периода.

Проведём анализ объёмов импорта по видам кодов ТН ВЭД в Амурской области (таблица 5).<sup>8</sup>

Таблица 5 – Динамика объёмов импорта автоспецтехники в Амурскую область в 2014-2016 гг.

Наименование	Сумма, млн. долл.			Темп роста, %	
	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2015 г. к 2014 г.	2016 г. к 2015 г.
Тракторы (код ТН ВЭД 8701)	5,8	0,9	0,4	15,5	44,4
Моторные транспортные средства (код ТН ВЭД 8702)	0,6	0,0	0,0	0,0	-
Моторные транспортные средства специального назначения (код ТН ВЭД 8705)	13,1	0,9	0,0	6,9	0,0
Кузова для моторных транспортных средств (код ТН ВЭД 8707)	0,1	0,1	0,0	100,0	0,0
Итого	19,6	1,9	0,4	9,7	21,1

Анализ представленных в таблице данных позволяет сделать вывод о том, что наблюдается снижение объёмов импорта спецтехники в Амурскую область. Наблюдается снижение объёмов импорта тракторов (код ТН ВЭД 8701). Если в 2014 году объём импорта составил 5,8 млн. долл., то в 2015 году данный

<sup>8</sup> Таможенная статистика внешней торговли [Электр. источник]. – URL: [http://www.customs.ru/index.php?id=13858&Itemid=2095&option=com\\_content](http://www.customs.ru/index.php?id=13858&Itemid=2095&option=com_content). – 01.04.2017.

показатель составил всего 0,9 млн. долл. или на 84,5 % меньше. В 2016 году импорт тракторов снизился ещё на 55,6 % и составил всего 0,4 млн. долл. Подобное снижение возможно объяснить ростом стоимости импорта в связи с ростом курса доллара к рублю.

Также, существенно снизились объёмы импорта моторных транспортных средств по коду ТН ВЭД 8702. Если на начало периода он составлял 0,6 млн. долл., то в период 2015-2016 гг. импорт такой автоспецтехники не производился вовсе.

Значительные объёмы импорта приходились в 2014 году на моторные транспортные средства специального назначения, что составило 11,1 млн. долл. Однако, снижение курса рубля к доллару привело к тому, что в 2015 году импорт данной спецтехники сократился до 0,9 млн. долл., а в 2016 году – вовсе прекратился.

Небольшой объём импорта наблюдался по кузовам для моторных транспортных средств в 2014 году в размере 0,1 млн. долл. Также, как и некоторые другие статьи импорта, в 2014-2015 гг. такие товары не импортировались. В целом по области, в 2015 году снижение объёмов было более чем 10-кратным и составило 90,3 %, а по итогам 2016 года – на 78,9 % или почти в 5 раз.

Рассмотрим структуру импорта автоспецтехники в регион (таблица 6).<sup>9</sup>

Анализ представленных в таблице данных позволяет сделать вывод о том, что единственной статьёй, по которой наблюдается рост доли в импорте, являются трактора (код ТН ВЭД 8701). Если на начало анализируемого периода они формировали 29,6 % в структуре импорта, то в 2015 году – уже 47,4 % или на 17,8 % больше, а по итогам 2016 года являлись единственной статьёй в импорте спецтехники в Амурской области. Данную динамику возможно объяснить, прежде всего, тем, что область является сельскохозяйственной, что делает постоянной потребность в тракторах для сельскохозяйственной отрасли.

---

<sup>9</sup> Таможенная статистика внешней торговли [Электр. источник]. – URL: [http://www.customs.ru/index.php?id=13858&Itemid=2095&option=com\\_content](http://www.customs.ru/index.php?id=13858&Itemid=2095&option=com_content). – 01.04.2017.

При этом, данная отрасль хотя и подвержена колебаниям спроса, однако, данные колебания существенно ниже, чем в других отраслях экономики.

Таблица 6 – Структура импорта автоспецтехники в Амурскую область в 2014-2016 гг.

Наименование	Доля, %			Изменение, %	
	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2015 г. к 2014 г.	2016 г. к 2015 г.
Тракторы (код ТН ВЭД 8701)	29,6	47,4	100,0	17,8	52,6
Моторные транспортные средства (код ТН ВЭД 8702)	3,1	0,0	0,0	-3,1	0,0
Моторные транспортные средства специального назначения (код ТН ВЭД 8705)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Кузова для моторных транспортных средств (код ТН ВЭД 8707)	66,8	47,4	0,0	-19,5	-47,4
Итого	100,0	100,0	100,0	0,0	0,0

Доля моторных транспортных средств (код ТН ВЭД 8702) в начале анализируемого периода составляла 3,1 %, после чего снизилась до нуля. Ввиду малых объёмов импорта моторных транспортных средств специального назначения (код ТН ВЭД 8705) их доля не превышает 0,1 % в структуре.

По итогам 2014 года статья кузовов для моторных транспортных средств (код ТН ВЭД 8707) была крупнейшей в структуре, составляя 66,8 %. После этого, в 2015 году она снизилась на 19,5 % до 47,4 % и далее, в 2016 году – до нуля.

Проведём анализ поступлений автоспецтехники по странам в Амурскую область, что представлено в таблице 7.<sup>10</sup>

Анализ представленных в таблице данных позволяет сделать вывод о том, что в целом единственной страной, которая постоянно поставляет

<sup>10</sup> Таможенная статистика внешней торговли [Электр. источник]. – URL: [http://www.customs.ru/index.php?id=13858&Itemid=2095&option=com\\_content](http://www.customs.ru/index.php?id=13858&Itemid=2095&option=com_content). – 01.04.2017.

существенные объёмы автоспецтехники в Амурскую область, является КНР. При этом, наблюдается быстрое снижение объёмов данных поставок. Если в начале периода объём импорта из КНР составлял 19,4 млн. долл., то в 2015 году он снизился на 91,1 % – до 1728 тыс. долл., а по итогам 2016 года – ещё на 83,1 % – до 291,3 тыс. долл. На начало периода второй по значимости страной в импорте автоспецтехники была США, на которые приходилось 92 млн. долл. Также, значительные объёмы импорта были из Белоруссии (43,8 млн. долл.) и Финляндии (70 млн. долл.).

Таблица 7 – Динамика импорта автоспецтехники в Амурскую область по странам в 2014-2016 гг.

Наименование	Сумма, тыс. долл.			Темп роста, %	
	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2015 г. к 2014 г.	2016 г. к 2015 г.
Белоруссия	43,8	115,4	0,0	263,5	0,0
КНР	19379,7	1728,0	291,3	8,9	16,9
Финляндия	70,0	35,0	0,0	50,0	0,0
Великобритания	0,0	0,0	52,8	-	-
Япония	13,4	6,6	12,0	49,3	181,8
Швеция	0,5	0,0	0,0	0,0	-
США	92,0	0,0	53,6	0,0	-
Итого	19599,4	1885,1	409,6	9,6	21,7

Однако, из-за экономических санкций в отношении РФ и значительном росте курса доллара к рублю объёмы импорта в страновом разрезе существенно изменились. Так, в 2015 году импорт из Белоруссии вырос более чем в 2,6 раза – до 115,4 тыс. долл., однако, данный рост был краткосрочным, ввиду того, что в 2016 году импорта спецтехники из этой страны более не поставлялось. Импорт из Финляндии в 2015 году снизился в 2 раза – до 35 млн. долл., также как и из Японии – до 6,6 млн. долл.

По итогам 2016 года второй по значимости страной в импорте

спецтехники были США – 53,6 тыс. долл., а третьей – Великобритания – 52,8 тыс. долл. Объёмы импорта из Японии составили всего 12 тыс. долл.

Проведём анализ страновой структуры импорта автоспецтехники в Амурскую область, что представлено в таблице 8.<sup>11</sup>

Таблица 8 – Страновая структура импорта автоспецтехники в Амурскую область в 2014-2016 гг.

Наименование	Сумма, тыс. долл.			Темп роста, %	
	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2015 г. к 2014 г.	2016 г. к 2015 г.
Белоруссия	0,2	6,1	0,0	5,9	-6,1
КНР	98,9	91,7	71,1	-7,2	-20,5
Финляндия	0,4	1,9	0,0	1,5	-1,9
Великобритания	0,0	0,0	12,9	0,0	12,9
Япония	0,1	0,4	2,9	0,3	2,6
Швеция	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
США	0,5	0,0	13,1	-0,5	13,1
Итого	100,0	100,0	100,0	0,0	0,0

Представленные в таблице данные позволяют сделать вывод о том, что наибольшая доля в структуре импорта спецтехники в РФ приходится на КНР. Во всём периоде исследования она превышала 50 %, однако, наблюдается активный процесс её снижения. Если в 2014 году она составляла 98,9 %, то в 2015 году – уже 91,7 % или на 7,2 % меньше. В 2016 году снижение составило уже 20,5 %, а доля КНР снизилась до 71,1 %. Преобладание доли КНР в импорте спецтехники в Амурскую область возможно объяснить, прежде всего, тем, что транспортная составляющая в данном импорте минимальна, по причине наличия общей границы между Амурской областью и КНР. Кроме того, сегодняшняя КНР является мировым лидером по производству промышленной продукции по конкурентным ценам, что даёт ей возможность доминировать на рынке региона.

<sup>11</sup> Таможенная статистика внешней торговли [Электр. источник]. – URL: [http://www.customs.ru/index.php?id=13858&Itemid=2095&option=com\\_content](http://www.customs.ru/index.php?id=13858&Itemid=2095&option=com_content). – 01.04.2017.



Доли прочих стран, как правило, нестабильны. Так, Белоруссия после роста с 0,2 % в 2014 году до 6,1 % в 2015 году, в 2016 году вновь снизилась, на этот раз до нуля или на 6,1 %. Схожую динамику имеет и доля Финляндии – рост с 0,4 % до 1,9 % в 2015 году и снижение до нуля в 2016 году.

Доля Великобритании, напротив, выросла в периоде с нуля до 12,9 %. Рост доли Японии несколько меньше, однако, также заметный – с 0,1 % в начале периода до 2,9 % – в его конце. Доля Швеции во всем периоде исследования не поднималась выше 0,1 %. Доля США в поставках также существенно колебалась. Если в начале периода она составляла 0,5 %, то на конец периода – уже 13,1 %. Причём в 2015 году поставки автоспецтехники из США не осуществлялись.

Приведённые данные позволяют сделать вывод о том, что КНР является основным торговым партнёром Амурской области по импорту спецтехники, однако, ввиду очень большого снижения объёмов импорта наблюдается снижение её доли и увеличение значимости прочих стран. Тем не менее, необходимо указать на тот факт, что экономическая активность в части импорта в Амурскую область автоспецтехники минимальна, так как за период 2014-2016 гг. зарегистрировано всего 25 поставок.

Проведённое в главе 1 исследование особенностей спецтехники и её импорта в РФ и Амурскую область на современном этапе возможно сделать следующие обобщающие выводы:

- 1) спецтехника представляет собой машины и механизмы, с помощью которых выполняется сложная, узкоспециализированная работа, выполнение которой не может быть осуществлено без её применения, либо её применение существенно повышает эффективность данной работы;

- 2) в составе спецтехники выделяют специальные и специализированные автомобили, специализированные транспортные средства, а также отраслевую спецтехнику, в составе которой выделяются дорожная, сельскохозяйственная, медицинская виды, спецтехника силовых структур, а также прочие виды. В качестве основных видов спецтехники наибольшее распространение получили

такие, как самосвалы, бортовые тентованные прицепы и полуприцепы, фургоны, рефконтейнеры, лесовозы, панелевозы, автовозы, низкорамные платформы, цистерны-полуприцепы;

3) особенностью классификации автоспецтехники в рамках ТН ВЭД является как её область применения, так и категории «новая/подержанная», типа двигателя и его объёма, типа потребляемого топлива;

4) наблюдается снижение объёмов импорта автоспецтехники в РФ, начиная с 2012 года, что свидетельствует о двух тенденциях – насыщении рынка, а также развития импортозамещающих производств в нашей стране по данному направлению. Наиболее крупными группами в импорте являются трактора, моторные транспортные средства для перевозки грузов, а также кузова в сборе;

5) в Амурской области объёмы импорта автоспецтехники минимальны, и снизились по итогам периода с менее чем 20 млн. долл. до 0,4 млн. долл. Основу импорта составляли в начале периода – кузова для моторных транспортных средств, а в конце – трактора. Крупнейшим и важнейшим торговым партнёром Амурской области по импорту тракторов является КНР.

С целью выявления особенностей регулирования импорта спецтехники, во второй главе рассмотрим проведём анализ практики таможенно-тарифного регулирования импорта спецтехники в РФ.

## 2 АНАЛИЗ ПРАКТИКИ ТАМОЖЕННО-ТАРИФНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ИМПОРТА СПЕЦТЕХНИКИ В РФ

### 2.1 Нормативно-правовое регулирование импорта спецтехники в РФ

В качестве основных документов, на основании которых производится нормативно-правовое регулирование импорта спецтехники, выступают:

1) Таможенный кодекс Таможенного союза;

Данным документов регламентированы вопросы идентификации транспортных средств, а также порядок отдельных таможенных операций, совершаемых относительно транспортных средств в рамках тех или иных таможенных режимов;

2) Письма ФТС РФ от 02.06.2011 г. № 01-11/25837 «О порядке уплаты таможенных сборов в отношении автомобилей», от 01.10.2010 г. № 01-11/47866 «О совершении таможенных операций и таможенном контроле автомобилей для личного пользования, перемещаемых через российско-белорусский или российско-казахстанский участки государственной границы Российской Федерации», от 19.07.2010 № 01-11/35237 «О совершении таможенных операций и таможенном контроле автомобилей для личного пользования, перемещаемых через российско-белорусский или российско-казахстанский участки государственной границы Российской Федерации»

Данными документами устанавливается порядок уплаты таможенных пошлин физическими лицами, перевозящими транспортные средства через общую таможенную границу Таможенного союза.

3) Приказ ФТС РФ от 30.07.2015 № 1526 «Об утверждении порядка и технологий совершения таможенных операций в отношении товаров, в том числе транспортных средств, ввозимых (ввезенных) на участки территории опережающего социально-экономического развития, на которых применяется таможенная процедура свободной таможенной зоны, и вывозимых с таких участков»

Данным Приказом утверждён порядок и технология совершения

таможенных операций в отношении, в том числе, транспортных средств, ввозимых на территории опережающего развития (ТОСЭР). Согласно п. 2 данного документа, на территорию ТОСЭР могут ввозиться товары, помещённые под процедуру свободной таможенной зоны, товары Таможенного союза, не помещённые под таможенную процедуру свободной таможенной зоны, а также иностранные товары, помещённые под иные таможенные процедуры.

Резидентам ТОСЭР запрещено ввозить на территорию ТОСЭР товаров, помещённых под таможенную процедуру свободной таможенной зоны товары, декларантом которых он не является. Перемещение таких товаров от места таможенного декларирования до места расположения на участке ТОСЭР осуществляется под контролем таможенных органов.

Кроме того, документом определён:

– порядок и технология совершения таможенных операций при въезде на территорию участка ТОСЭР транспортных средств, предназначенных для перевозки товаров и самоходной строительной техники;

– порядок и технология совершения таможенных операций при выдаче разрешения на вывоз товаров и выезд предназначенных для перевозки товаров транспортных средств с территории участка ТОСЭР;

– требуемая документация для проведения представленных операций.

4) Приказ МВД РФ № 1044, Минпромторга РФ № 2302, ФТС РФ № 2210 от 17.11.2014 г. «О внесении изменений в Положение о паспортах транспортных средств и паспортах шасси транспортных средств, утвержденное приказом МВД России, Мминпромэнерго России, Минэкономразвития России от 23 июня 2005 г. № 496/192/134»;

Документом устанавливается порядок маркировки шасси и паспортов транспортных средств.

5) Приказ ФТС РФ от 19.07.2013 г. № 1349 «Об утверждении Инструкции о действиях должностных лиц таможенных органов, совершающих таможенные операции и проводящих таможенный контроль в отношении

судов, используемых в целях торгового мореплавания, а также товаров и транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу таможенного союза этими судами»;

Инструкция определяет последовательность действий уполномоченных должностных лиц таможенного поста, в регионе деятельности которого находится морской (речной) порт, в должностные обязанности которых входят функции совершения таможенных операций при прибытии судов, используемых в целях торгового мореплавания, на таможенную территорию Таможенного союза, помещения товаров, перемещаемых судами, на временное хранение, погрузке товаров на суда, убытии судов с таможенной территории, подтверждении фактического вывоза товаров, проведения таможенного контроля судов и перевозимых ими товаров и транспортных средств, приема, оформления и учета документов, необходимых для таможенных целей.

6) Приказ ФТС РФ от 26.03.2012 г. № 566 «Об утверждении порядка и технологий совершения таможенных операций в отношении товаров, включая транспортные средства, ввозимых (ввезенных) на территории особых экономических зон и вывозимых с территорий особых экономических зон, и порядка идентификации»;

Согласно данного документа, ввоз товаров на территорию особых экономических зон (ОЭЗ), а также въезд транспортных средств, перевозящих такие товары, осуществляются с уведомлением таможенного органа, расположенного на территории ОЭЗ или в непосредственной близости от нее и обладающего правомочиями и компетенцией на совершение таможенных операций при ввозе (вывозе) товаров на (с) территорию(ии) ОЭЗ, в том числе в соответствии с таможенной процедурой свободной таможенной зоны.

7) Приказ ФТС РФ от 04.05.2011 г. № 930 «Об утверждении инструкции о действиях должностных лиц таможенных органов, совершающих таможенные операции и проводящих таможенный контроль в отношении судов, используемых в целях торгового мореплавания, а также товаров и транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу таможенного

союза этими судами»;

Инструкция определяет особенности совершения таможенных операций и проведения таможенного контроля в отношении судов, а также товаров и транспортных средств, перевозимых судами в местах перемещения товаров и транспортных средств через таможенную границу Таможенного союза.

Таможенные операции совершаются и таможенный контроль проводится в отношении судов, а также товаров и транспортных средств, перевозимых судами в местах перемещения товаров и транспортных средств через таможенную границу, расположенных в морских (речных) портах, а также в зонах таможенного контроля, создаваемых на территориях и (или) акваториях морских или речных портов, открытых для международного грузового и (или) пассажирского сообщения таможенным органом.

Среди прочих документов, регламентирующих импорт спецтехники в той или иной степени на уровне исполнительных органов РФ, возможно указать следующие:

– Письмо ФТС РФ от 26.02.2010 г. № 01-11/8660 «О направлении информации» вместе с «Соглашением между правительством Российской Федерации и правительством республики Беларусь о временном ввозе и вывозе транспортных средств» от 24.02.2010 г.);

– Приказ ФТС РФ от 18.02.2010 г. № 317 «Об утверждении перечня таможенных органов, осуществляющих таможенное оформление и таможенный контроль товаров и транспортных средств в соответствии с приказом ФТС России от 10 декабря 2009 г. № 2233»;

– Приказ ФТС РФ от 10.12.2009 г. № 2233 «Об утверждении порядка совершения должностными лицами таможенных органов таможенных операций при декларировании и выпуске товаров и транспортных средств, размещаемых на складах временного хранения, расположенных в местах, приближенных к государственной границе РФ»;

– Приказ ФТС РФ от 25.08.2009 г. № 1560 «Об утверждении порядка проведения проверки документов и сведений после выпуска товаров и (или)

транспортных средств»;

– Приказ ФТС РФ от 07.08.2009 г. № 1424 «Об особенностях декларирования обратно ввозимых на таможенную территорию Российской Федерации транспортных средств, ранее временно вывезенных с этой территории и подвергшихся операциям по ремонту и (или) другим операциям, не подлежащих освобождению от уплаты таможенных пошлин, налогов»;

– Приказ ФТС РФ от 23.06.2009 г. № 1160 «Об утверждении порядка таможенного оформления товаров и транспортных средств, перемещаемых в рамках соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Китайской Народной Республики о сотрудничестве в нефтяной сфере»;

– Приказ ФТС РФ от 03.10.2008 г. № 1230 «Об утверждении инструкции об особенностях совершения должностными лицами таможенных органов отдельных таможенных операций в отношении товаров и транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу Российской Федерации, с использованием предварительной информации»;

– Приказ ФТС РФ от 16.04.2008 г. № 430 «Об утверждении порядка выдачи разрешения на ввоз (вывоз) товаров и транспортных средств при их ввозе на территорию особой экономической зоны и при их вывозе с территории особой экономической зоны»;

– Письмо ФТС РФ от 21.01.2008 г. № 01-18/1767 «о таможенном оформлении товаров и транспортных средств»;

– Приказ ФТС РФ от 07.12.2007 г. № 1516 «Об утверждении концепции развития таможенного контроля после выпуска товаров и (или) транспортных средств»;

– Приказ Минтранса РФ № 187, ГТК РФ № 970 от 08.09.2003 г. «О перечне документов и порядке контроля целевого использования транспортных средств, временно ввозимых на таможенную территорию Российской Федерации»;

– Постановление Правительства РФ от 06.07.2001 г. № 517 «О временном

ввозе (вывозе) транспортных средств».

На уровне ЕАЭС возможно указать следующие документы, в той или иной мере воздействующие на импорт спецтехники:

1) Решение Коллегии ЕЭК № 277 от 12.12.2012 г. «О подходах к организации промышленных автосборочных производств»;

Данным документом установлено, что для развития автосборочного производства в ЕАЭС необходимым является:

– установление правил расчёта среднегодового уровня локализации автосборочного производства;

– требуемые показатели проектной мощности или объемов серийного производства автомобильной техники;

– расчёт динамики среднегодового уровня локализации (с учетом использования автокомпонентов, произведенных в других государствах-членах и имеющих статус товаров Таможенного союза).

2) Распоряжение Евразийского Межправительственного Совета №10 от 29.05.2015 г. «О плане мероприятий по обеспечению стимулирования производства и использования моторных транспортных средств с электрическими двигателями в государствах-членах ЕАЭС на 2015-2017 годы»;

Принятым планом предусматривается комплекс мероприятий, направленных на развитие транспортных средств с электродвигателями на территории ЕАЭС.

3) Решение Коллегии ЕЭК № 149 от 25.08.2014 г. «О проекте решения Совета Евразийской экономической комиссии «О Порядке формирования и ведения реестра юридических лиц, осуществляющих производство моторных транспортных средств, как это определено понятием «промышленная сборка моторных транспортных средств», установленным в соответствии с решением Высшего Евразийского экономического совета, и моделей моторных транспортных средств».

Данным решением устанавливается требование ведения реестра производителей автотранспорта, с целью проведения адресной экономической



политики в рамках ЕАЭС.

Рассматривая комплексно нормативно-правовое регулирование импорта спецтехники в РФ на текущем этапе, возможно выделить такие его особенности, как:

1) направленность на регулирование импорта транспортных средств в целом, вне их деления на виды спецтехники;

2) регулирование импорта осуществляется, преимущественно, исходя из процедур таможенного контроля ФТС РФ;

3) основной объём регулирования импорта спецтехники перенесён на таможенно-тарифное регулирование.

## **2.2 Меры таможенно-тарифного регулирования импорта спецтехники в РФ**

Проведём анализ мер таможенно-тарифного регулирования импорта спецтехники в РФ. Для этого, проведём исследование уровня тарифных ставок по видам спецтехники. Текущий уровень ставок ввозных таможенных пошлин на трактора (код ТН ВЭД 8701) представлен в таблице 9.

Анализ представленных в таблице данных позволяет сделать вывод о том, что стандартной ставкой ввозной таможенной пошлины является 10%. Меньшие виды ставок установлены на достаточно экзотические виды тракторов. Так, на трактора для прокладывания лыжных трасс установлена ставка 0 %, по причине отсутствия производства таких тракторов в рамках ЕАЭС. Кроме того, низкий уровень ставки наблюдается на трелёвочные трактора мощностью 130 кВт, на которые уровень ставки составляет 2 %.

Также, возможно указать на то, что ставка на трактора, бывшие в употреблении, выше, нежели чем у новых тракторов. При этом, для тракторов, возраст которых на момент импорта составляет 7 лет и более, применяются более высокие ставки, нежели на более новые трактора, а тем более – новые. Данный факт свидетельствует о проведении политики импорта, направленной на ограничение поставок в ЕАЭС тракторов, бывших в употреблении длительный период времени.

Таблица 9 – Уровень ввозных таможенных пошлин на трактора

Код ТН ВЭД	Наименование кода	Ставка ввозной таможенной пошлины
8701	Тракторы (кроме тракторов товарной позиции 8709)	
8701 10	Тракторы одноосные	10 %
8701 2	Тракторы колёсные для полуприцепов, кроме :	5-13 %
8701 20 901 4	– имеющих срок выпуска более 7 лет	1 евро за 1 куб. см. объёма двигателя
8701 20 901 5	– срок выпуска 5-7 лет	10 %
8701 20 909 0	– прочие трактора	13 %
8701 3	Тракторы гусеничные	
8701 30 000 1	Тракторы для прокладывания лыжных трасс, кроме:	0 %
8701 30 000 9	– прочие	7,5 %
8701 9	Прочие тракторы	
8701 91 100 0	Прочие трактора, новые	5 %
8701 91 500 0	Прочие трактора, бывшие в употреблении	10 %
8701 92-93	Прочие трактора мощностью 18-37 кВт и до 75 кВт	10 %
8701 94 100 1	Прочие трактора мощностью 75-130 кВт, трелёвочные	2 %
8701 94 100 9	Прочие	10 %
8701 95 100 1	Прочие трактора мощностью 130 кВт и более, трелёвочные	2 %
8701 95 100 9, 8701 95 500 0, 8701 95 900 0	Прочие трактора, мощностью 130 кВт и более, трелёвочные, прочие, в т.ч. бывшие в употреблении, а также прочие, не вошедшие в другие категории	10 %

Так, для позиции с кодом ТН ВЭД 8701 20 901 4 ставка составляет 1 евро за 1 куб. см. При этом, необходимо учитывать тот факт, что технической особенностью тракторов является высокое тяговое усилие, что обеспечивается двигателями, имеющими значительный объём цилиндров – 2 литра и более. В результате этого, для наиболее ходовых моделей тракторов объём таможенной пошлины может составлять 2-7 тыс. евро, что с учётом стоимости их обслуживания фактически приводит к запрещению импорта.

Рассмотрим уровень ввозных таможенных пошлин по коду 8702, что представлено в таблице 10.

Анализ представленных в таблице данных позволяет сделать вывод о том, что применительно к автобусам и подобным транспортным средствам применяются те же подходы в тарификации при импорте, что и к тракторам. Одним из основных критериев установления таможенной пошлины является назначение автобуса или подобного транспортного средства. В тех случаях,

когда такой объект спецтехники предназначен для медицинских целей, ставка таможенной пошлины устанавливается на него в нулевом размере, что, очевидно, обусловлено недостаточным объемом производства таких автомобилей в условиях ЕАЭС. Вторым фактором, обуславливающим уровень ввозной таможенной пошлины, является возраст спецтехники.

Таблица 10 – Уровень ввозных таможенных пошлин на моторные транспортные средства по коду ТН ВЭД 8702

Код ТН ВЭД	Наименование кода	Ставка ввозной таможенной пошлины
8702	Моторные транспортные средства, предназначенные для перевозки 10 человек или более ,включая водителя (в т.ч. автомобили для медицинских целей), в т.ч.:	
8702 10 111 0 8702 20 111 0 8702 30 111 0	Автомобили, специально предназначенные для медицинских целей, новые	0 %
8702 10 112 0	Автобусы с вместимостью 120 чел., новые	7,5 %
8702 10 119 2	Автобусы прочие, с экологическими классами 4 и 5	0 %
8702 10 119 3 8702 10 119 4	Автобусы прочие, с экологическими классами 4 и 5, прочие	12 %
8702 10 191 0	Автомобили, специально предназначенные для медицинских целей, бывшие в употреблении	0 %
8702 10 192 3	Автобусы с вместительностью более 120 человек, с момента выпуска которых прошло более 7 лет	3 евро за 1 куб. см.
8702 10 192 4	Автобусы с вместительностью более 120 человек, с момента выпуска которых прошло 5-7 лет	10 %
8702 10 199 4 8702 20 199 1	Прочие автобусы, с момента выпуска которых прошло более 7 лет	3 евро за 1 куб. см.
8702 10 199 5	Прочие автобусы, с момента выпуска которых прошло 5-7 лет	20 %, но не менее 0,8 евро за 1 куб. см
8702 10 199 6 8702 10 199 7 8702 20 199 8	Автобусы экологического класса 4 и выше, габаритной длиной более 11,5 м, с объемом багажного отсека 5 куб. м., а также прочие	20 %
8702 10 911 0	Новые автомобили для медицинских целей, с объемом цилиндров до 2,5 л.	0 %
8702 10 912 0	Новые автобусы с объемом цилиндров 2,5 л. для перевозки 120 чел.	10 %
8702 10 919 9	Прочие автобусы, с объемом цилиндров 2,5 л.	12 %
8702 10 99 8702 20 99 8702 30 99	Бывшие в употреблении автобусы, с объемом цилиндров 2,5 л.	0-10 %
8702 10 999 8702 20 999 8702 30 999	Бывшие в употреблении автобусы с объемом цилиндров 2,5 л., с момента выпуска которых прошло более 7 лет	20 %, но не менее 1,1 евро за 1 куб. см.

Для спецтехники с возрастом 5 лет и более, устанавливается повышенная ставка, а для возраста 7 лет и более – ещё более высокая, и, как правило, в абсолютных цифрах за 1 куб. см. Максимальный уровень ввозной таможенной пошлины приходится на крупные автобусы и подобные транспортные средства, для которых она составляет 20 %, что фактически является защитной ставкой для российских производителей подобной спецтехники.

Рассмотрим уровень ввозных пошлин на моторные транспортные средства для перевозки грузов (код ТН ВЭД 8704), что представлено в таблице 11.

Таблица 11 – Уровень ввозной таможенной пошлины на моторные транспортные средства для перевозки грузов по коду ТН ВЭД 8704

Код ТН ВЭД	Наименование кода	Ставка ввозной таможенной пошлины
8704	Моторные транспортные средства для перевозки грузов	
8704 10	Самосвалы, в т.ч.	0-5 %
8704 10 102 2	С объёмом двигателя 2,5 л., с шарнирно-сочленённой рамой, с количеством осей 2 и более	5 %, но не менее 0,5 евро за 1 куб. см.
8704 21 100 0	Специальной предназначенные для перевозки высокорadioактивных материалов, в т.ч.	10 %
8704 21 390 3	– с момента выпуска которых прошло 7 лет и более	1 евро за 1 куб. см.
	– с момента выпуска которых прошло 5-7 лет	11 %
8704 31 100 0	Прочие, с поршневым двигателем, предназначенные для перевозки высокорadioактивных материалов	15 %
8704 32 910 1	Форвардеры, в т.ч.	15 %
8704 32 990 4	– с момента выпуска которых прошло 7 лет и более	15 %
8704 32 990 5	– с момента выпуска которых прошло 5-7 лет	1 евро за 1 куб. см.
8704 90	Прочие	15 %

Представленные в таблице данные позволяют сделать вывод о том, что по грузовым автомобилям (самосвалам) по коду ТН ВЭД 8704 наблюдается ситуация, при которой ставки, отличающиеся от минимальных установлены только на отдельные позиции данной спецтехники, которые имеют очень точно определённые характеристики.

Данный факт позволяет сделать вывод о том, что таким образом ЕАЭС защищает собственных производителей. По остальным видам транспортных средств ставка составляет 0-5 %. Наибольший уровень ввозных пошлин фиксируется по очень узкой группе специальной техники – автомобилям для перевозки высокорadioактивных материалов – 15 %. При этом, в тех случаях, когда такая техника имеет возраст 7 лет и более, ставка ввозной таможенной пошлины увеличивается до 1 евро за 1 куб. см., что согласуется со ставками, которые существуют для других категорий транспортных средств.

Проведём исследование ввозных таможенных пошлин по моторным транспортным средствам специального назначения по коду ТН ВЭД 8705, что представлено в таблице 12.

Таблица 12 – Уровень ввозной таможенной пошлины на моторные транспортные средства специального назначения по коду ТН ВЭД 8705

Код ТН ВЭД	Наименование кода	Ставка ввозной таможенной пошлины
8705	Моторные транспортные средства специального назначения	
8705 1	Автокраны	
8705 10 001	– гидравлические	5 %
8705 10 009	– прочие	10 %
8705 10 009 5	– – бывшие в употреблении	10 %, но не менее 0,28 евро за 1 куб. см.
8705 2	Автобуровые	7,5 %
8705 3	Транспортные средства пожарные, в т.ч.	
8705 30 000 1	– новые	5 %
8705 30 000 5	– бывшие в употреблении	5 %, но не менее 0,6 евро за 1 куб. см
8705 4	Автобетономешалки, в т.ч.	
8705 40 000 1	– новые	15 %
8705 40 000 5	– бывшие в эксплуатации	15 %, но не менее 0,5 евро за 1 куб. см.
8705 9	Прочие, в т.ч.	
8705 90 300	– автомобили для перекачки бетонного раствора	10 %
8705 90 800	– автомобили грузовые аварийные, в т.ч.	
8705 90 800 1	– – новые	13 %
8705 90 800 2	– – бывшие в эксплуатации	13 %, но не менее 0,6 евро за 1 куб. см
8705 90 800 5	Прочие автомобили новые	5 %
8705 90 800 9	Прочие автомобили бывшие в эксплуатации	5 %, но не менее 0,04 евро за 1 куб. см.

Представленные в таблице данные позволяют выделить следующие аспекты тарифного регулирования импорта спецсредств в составе спецтехники:

1) аналогично предыдущим товарным позициям, по данной товарной позиции наблюдается градация спецтехники на новую и бывшую в употреблении. Уровень ставок по спецтехнике, бывшей в употреблении, выше, нежели чем по новой;

2) в целом практически отсутствуют позиции с нулевой ставкой ввозной таможенной пошлины, что позволяет стимулировать производство подобной продукции в государства-участниках ЕАЭС;

3) наибольший уровень ввозных таможенных пошлин наблюдается по таким видам, как автобетономешалки, грузовые аварийные автомобили, а также прочие автокраны – 10-15 %, что свидетельствует о защите внутреннего рынка ЕАЭС посредством данных мер.

Проведём анализ уровня ввозных таможенных пошлин на спецтехнику с кодом ТН ВЭД 8706, что представлено в таблице 13.

Таблица 13 – Уровень ввозной таможенной пошлины на шасси с установленным двигателем для моторных транспортных средств по коду ТН ВЭД 8706

Код ТН ВЭД	Наименование кода	Ставка ввозной таможенной пошлины
8706	Шасси с установленными двигателями для моторных транспортных средств товарных позиций 8701-8705	
8706 00 111 0	Шасси для автобусов с числом пассажиров 20 чел. и более	5 %
8706 00 119 8706 00 190	Шасси для прочих автобусов	10 %
8706 00 190	Шасси для тракторов, в т.ч.	0-14 %
8706 00 910 1	– для промышленной сборки	0 %
8706 00 990 1	Шасси прочие	14 %

Анализ представленных в таблице данных позволяет сделать вывод о том, что в целом уровень ввозных таможенных пошлин на шасси для тракторов в целом совпадает с таковыми для тракторов в сборе, за исключением позиции «шасси для промышленной сборки». По последней позиции уровень ввозной

таможенной пошлины нулевой, что свидетельствует о формировании на территории ЕАЭС условий для такой сборки.

В то же время, уровень прочих ставок для шасси для моторных транспортных средств достаточно значительный. Минимальный уровень наблюдается по шасси автобусов – 5 %, максимальный – по шасси прочих тракторов и прочей спецавтотехники – 14 %. Это позволяет сделать однозначный вывод о наличии политики протекционизма по отношению к производству шасси для спецтехники в странах ЕАЭС.

Необходимо также учитывать тот факт, что поставка шасси в ЕАЭС предполагает «отвёрточную» сборку, при том, что это не развивает местную промышленность в части производства составных частей для специальной техники. В результате этого, по коду ТН ВЭД 8706 уровень ставки ничуть не меньше, чем по коду ТН ВЭД 8701. Только промышленная сборка, предполагающая производство готовых крупных узлов для данных шасси позволяет снизить уровень ввозных пошлин в текущих условиях

Рассмотрим ввозные таможенные пошлины на кузова для моторных транспортных средств, учитываемые по коду ТН ВЭД 8707, что представлено в таблице 14.

Таблица 14 – Ввозные таможенные пошлины на кузова для моторных транспортных средств, учитываемые по коду ТН ВЭД 8707

Код ТН ВЭД	Наименование кода	Ставка ввозной таможенной пошлины
8707	Кузова (включая кабины) для моторных транспортных средств товарных позиций 8701-8705	
8707 10	Кузова для легковых автомобилей, в т.ч:	
8707 10 100 0	– для промышленной сборки	0 %
8707 10 900 0	– прочие	15 %, но не менее 2907 евро за 1 шт.
8707 90 100 0	Кузова для промышленной сборки одноосных тракторов	15 %
8707 90 900 1	Кабины для грузовых автомобилей массой 20 т. и более	15 %
8707 90 900 9	Кабины для грузовых автомобилей прочие	10 %

Анализ представленных в таблице данных позволяет сделать вывод о том, что фактически при тарификации импорта подобных частей для спецтехники государства ЕАЭС исходят из бинарной градации:

- кузова для промышленной сборки легковых автомобилей тарифицируются по нулевой ставке;
- прочие кузова и кабины – по ставкам 10-15 %.

При этом, установленная ставка ввозной таможенной пошлины на прочие кузова для легковых автомобилей в размере не менее 2907 евро за 1 шт. должна стимулировать к производству данных составных частей на территории ЕАЭС.

Также, необходимо указать на тот факт, что промышленная сборка тракторов не уравнена в уровне ввозной таможенной пошлины с кузовами для промышленной сборки легковых автомобилей. Это позволяет сделать вывод о том, что текущая позиция государственных регулирующих органов в отношении такой сборки тракторов состоит в том, что рынок тракторов в ЕАЭС вполне насыщен, в результате чего нет необходимости в стимулировании её организации на современном этапе.

Проведём исследование уровня ввозных таможенных пошлин по частям и принадлежностям моторных транспортных средств по коду ТН ВЭД 8708, что представлено в таблице 15.

Анализ представленных в таблице данных позволяет сделать вывод о том, что применительно к частям и принадлежностям, как составляющим спецтехники, также наблюдается бинарное деление всей номенклатуры товаров:

- на товары для промышленной сборки;
- на прочие товары.

Для промышленной сборки характерны нулевые ставки ввозных таможенных пошлин, что свидетельствует о заинтересованности в сборке автоспецтехники на территории ЕАЭС в промышленных масштабах и с применением промышленных технологий. В то же время, ввоз составных частей облагается пошлиной в размере 5 %. Данный факт свидетельствует о



приоритетности для государств-участников ЕАЭС промышленной сборки над прочими видами использования частей спецтехники.

Таблица 15 – Уровень ввозных таможенных пошлин по частям и принадлежностям моторных транспортных средств по коду ТН ВЭД 8708

Код ТН ВЭД	Наименование кода	Ставка ввозной таможенной пошлины
8708	Части и принадлежности моторных транспортных средств товарных позиций 8701-8705	
8708 10	Бамперы, в т.ч.	
8708 10 100 0 8708 10 900 1	– для промышленной сборки	0 %
8708 10 900 9	– прочие	5 %
8708 21	Ремни безопасности, в т.ч.	
8708 21 100 0 8708 21 900 1	– для промышленной сборки	0 %
8708 30	Тормоза, в т.ч.	
8708 30 100 0	– для промышленной сборки	0 %
8708 30 990	– прочие	5 %
8708 40	Коробки передач, в т.ч.	
8708 40 200 8708 40 500	– для промышленной сборки	0 %
8708 40 910 9 8708 40 990 9	– прочие	5 %
8708 50	Мосты ведущие	
8708 50 200 1	– для промышленной сборки	0 %
8708 50 200 9	– прочие	5 %
8708 70	Колёса ходовые, в т.ч.	
8708 70 100 8708 70 500	– для промышленной сборки	0 %
8708 70 500 9	– прочие	5 %
8708 80	Системы подвески, в т.ч.	
8708 80 200 1	– для промышленной сборки	0 %
8708 80 350 9	– прочие	5 %
8708 91	Части и принадлежности прочие	
8708 91 200 и др.	– для промышленной сборки	0 %
8708 91 350 9 и др.	– прочие	5 %

Проведём анализ ввозных таможенных пошлин на транспортные средства промышленного назначения, учитываемые по коду ТН ВЭД 8709, что представлено в таблице 16.

Представленные в таблице данные позволяют сделать вывод о том, что

тарификация по коду 8709 осуществляется на очень узкую группу специальной техники, которая в значительной части представлена электрокарами и подобной.

Таблица 16 – Анализ ввозных таможенных пошлин на транспортные средства промышленного назначения, учитываемых по коду ТН ВЭД 8709

Код ТН ВЭД	Наименование кода	Ставка ввозной таможенной пошлины
8709	Транспортные средства промышленного назначения, самоходные, не оборудованные подъёмными или погрузочными устройствами, используемые на заводах, складах, в портах или аэропортах для перевозки грузов на короткие расстояния; тракторы, используемые на платформах железнодорожных станций; части вышеназванных транспортных средств.	
8709 11	Транспортные средства электрические в сборе	10 %
8709 11 100 0	Транспортные средства электрические в сборе для перевозки высокорadioактивных материалов	10 %
8709 19 900 0	Части транспортных средств электрических	5 %

На основании проведённого в пункте 2.2 исследования возможно сделать следующие выводы:

1) тарификация ввозных таможенных пошлин на спецтехнику основывается на нескольких критериях деления, основными из которых являются наличие предыдущего использования спецтехники, использование тех или иных частей в процессе промышленной сборки, а также наличие производства аналогов спецтехники на территории стран-участников ЕАЭС;

2) по спецтехнике, которая использовалась более 5 лет устанавливаются более высокие уровни таможенных пошлин, а при её использовании свыше 7 лет они фактически являются запретительными;

3) использование тех или иных компонентов в промышленной сборке

спецтехнике приводит к снижению уровня таможенного тарифа до нуля, при этом стандартное значение тарифа для таких товаров составляет около 5 %;

4) наличие аналогов спецтехники, производимой на территории стран-участников ЕАЭС приводит к увеличению уровня таможенного тарифа до 10-20 % от таможенной стоимости импорта, что позволяет трактовать данные меры как протекционистские, однако, дозволяемые условиями членства стран-участниц ЕАЭС в ВТО.

### **2.3 Особенности взимания таможенных пошлин на спецтехнику в РФ и меры государственного регулирования данного рынка**

Одной из особенностей таможенного оформления и взимания таможенных пошлин на спецтехнику в РФ является наличие утилизационного сбора.

Утилизационный сбор введён ст. 24.1 Федерального закона № 89-ФЗ от 24.06.1998 г. «Об отходах производства и потребления». Согласно данной статьи, за каждое ввозимое на территорию РФ колёсное транспортное средство, самоходную машину или прицеп, уплачивается утилизационный сбор. Назначение данного сбора состоит в том, чтобы за счёт него обеспечить экологическую безопасность дальнейшего обращения с транспортным средством и его последующую утилизацию.

Конкретный перечень техники, с которой взимается утилизационный сбор, определён Постановлением Правительства РФ от № 81 от 06.02.2016 г. (в ред. от 11.05.2016 г.) «Об утилизационном сборе в отношении самоходных машин и (или) прицепов к ним и о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации (вместе с «Правилами взимания, исчисления, уплаты и взыскания утилизационного сбора в отношении самоходных машин и (или) прицепов к ним, а также возврата и зачета излишне уплаченных или излишне взысканных сумм этого сбора)»).

Перечень автоспецтехники, по которой подлежит уплата утилизационного сбора, представлена в таблице 17. Размер утилизационного сбора на тот или иной вид или категорию самоходной машины, прицепа к ней,

равен произведению базовой ставки и коэффициента, предусмотренного для конкретной позиции. Базовая ставка для расчета суммы утилизационного сбора в отношении самоходных машин и прицепов к ним равна 150 тыс. руб.

Таблица 17 – Перечень спецтехнике, по которой уплачивается утилизационный сбор

Наименование	Коэффициент расчёта размера утилизационного сбора	
	Новые самоходные машины и прицепы к ним	Самоходные машины и прицепы к ним, с даты выпуска которых прошло более 3 лет
Машины для содержания дорог, за исключением машин для содержания дорог, созданных на базе шасси колесных транспортных средств		
– лёгкие (массой менее 5 тн. при мощности силовой установки менее 100 л.с.)	2,8	10,9
– средние (массой 5-15 тн при мощности силовой установки 100-250 л.с.)	4,1	16,5
– тяжёлые (массой более 15 тн. при мощности силовой установки более 220 л.с.)	4,7	19,3
Мотовездеходы, квадроциклы, снегоболотоходы		
– с объёмом двигателя не более 299 куб. см.	0,4	0,7
– с объёмом двигателя 300-1500 куб. см.	0,7	1,3
Снегоходы		
– с объёмом двигателя не более 299 куб. см.	0,4	0,7
– с объёмом двигателя 300-1500 куб. см.	0,7	1,3
Тракторы сельскохозяйственные колёсные		
– мощностью силовой установки не более 30 л.с.	0,4	1,8
– мощностью силовой установки 30-60 л.с.	0,5	2,2
– мощностью силовой установки 60-90 л.с.	0,7	3,0
– мощностью силовой установки 90-130 л.с.	1,5	7,0
– мощностью силовой установки 130-180 л.с.	2,5	10,0
– мощностью силовой установки 180-220 л.с.	3,0	15,0
– мощностью силовой установки 220-280 л.с.	3,8	20,0
– мощностью силовой установки 280-340 л.с.	5,0	22,0
– мощностью силовой установки 340-380 л.с.	6,7	25,0
– мощностью силовой установки более 380 л.с.	9,0	40,0
Тракторы сельскохозяйственные гусеничные		
– мощностью силовой установки не более 100 л.с.	1,5	7,0
– мощностью силовой установки 100-200 л.с.	2,5	10,0
– мощностью силовой установки более 200 л.с.	9,0	28,0
Самосвалы, предназначенные для эксплуатации в условиях бездорожья		
– массой 50-80 тонн	22,4	51,12
– массой 80-350 тонн	41,3	52,8
– свыше 350 тонн	61,1	66,0

Анализ представленных в таблице данных позволяет сделать вывод о том, что в целом сумма утилизационного сбора является методом существенного ограничения объёмов импорта спецтехники в РФ в условиях ЕАЭС. Основной причиной здесь является то, что при его взимании стоимость спецтехники, импортируемой из-за рубежа может увеличиваться в 1,5-2 раза, что делает её неконкурентоспособной относительно спецтехники, производимой в российских условиях.

Кроме того, Постановлением Правительства РФ № 1291 от 26.12.2013 г. «Об утилизационном сборе в отношении колесных транспортных средств (шасси) и прицепов к ним и о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации (вместе с «Правилами взимания, исчисления, уплаты и взыскания утилизационного сбора в отношении колесных транспортных средств (шасси) и прицепов к ним, а также возврата и зачета излишне уплаченных или излишне взысканных сумм этого сбора)» перечень объектов спецтехники расширен, а также уточнены ставки утилизационного сбора в зависимости от объекта сбора.

Следует также отметить, что практически все товарные позиции ТН ВЭД по кодам 8701-8709 включены в «Перечень чувствительных товаров, в отношении которых решение об изменении ставки ввозной таможенной пошлины принимается Советом Евразийской экономической комиссии» (утв. Решением Высшего Евразийского экономического совета от 08.05.2015 г.). Данный факт свидетельствует о том, что автоспецтехника относится к товарам, существенно влияющим на состояние экономик стран ЕАЭС, в результате чего решение по изменению ввозных таможенных пошлин должно приниматься наиболее широким составом с учётом мнения всех стран-участников ЕАЭС.

Ввиду того, что страны-участники ЕАЭС в разное время вступали в ВТО, существуют позиции, по которым уровень ставок по импорту спецтехники ниже установленных в рамках ЕАЭС. Перечень представлен в таблице 18.

Следует отметить, что для Армении и Киргизии в ставках ЕТТ ЕАЭС до 2020 года действует переходный период, в течение которого по всем основным

ставкам действующая ставка тарифа должна быть доведена до действующей в рамках ЕАЭС ставки.

Таблица 18 – Перечень позиций, по которым у стран-участниц ЕАЭС уровень ввозных таможенных пошлин ниже, чем установленный ЕТТ ЕАЭС

Код ТН ВЭД	Наименование	Ставка ввозной таможенной пошлины
Казахстан		
8701 20	Прочие колёсные трактора	10 %
8701 30	Тракторы гусеничные	5 %
8701 90	Прочие трактора	5 %
8702 10	Автобусы, в т.ч.	
	– новые	10 %
	– бывшие в эксплуатации	15 %
8702 90	Прочие автобусы	15 %
8704 21	Моторные транспортные средства для перевозки грузов, сроком более 7 лет	15 %
8705 10 8705 40 и др.	Моторные транспортные средства специального назначения	10-15 %
8707 10	Прочие кузова	15 %
8708 80	Подвеска легковых автомобилей	5 %
Армения		
8702	Автобусы	0 %
8704	Моторные транспортные средства для перевозки грузов	0 %
8705 10	Автокраны	0 %
8705 40	Автобетономешалки	0 %
8705 90	Прочие	0 %
Киргизия		
8701	Трактора	0 %
8702	Автобусы	0 %
8704 22	Моторные транспортные средства для перевозки грузов	0 %
8704 32	Форвардеры	10 %
8705 10	Автокраны	0 %
8705 40	Автобетономешалки	0 %
8708 21	Ремни безопасности	0 %
8708 40	Коробки передач	0 %

Анализ представленных в таблице данных позволяет сделать вывод о том, что если для Казахстана фиксируется относительно небольшое количество изъятий из ставок ЕТТ ЕАЭС, то для Армении и Киргизии оно очень значительное. Это обусловлено, прежде всего, тем, что эти страны практически лишены собственного производства спецтехники, в результате чего введение

для их импорта нулевых ставок таможенного тарифа оправданно. Однако, за счёт этого в таможенном пространстве ЕАЭС могут образовываться лакуны, через которые возможна поставка техники полулегальным путём, без уплаты соответствующих таможенных пошлин.

Кроме того, ввиду принятия Соглашения о свободной торговле между ЕАЭС и его государствами-членами, с одной стороны, и Социалистической Республикой Вьетнам, с другой стороны, от 29.05.2015 г., приняты скорректированные ставки ввозных таможенных пошлин для СРВ по очень значительной номенклатуре товаров, относящихся к спецтехнике.

Также, следует отметить тот факт, что вывозных таможенных пошлин на спецтехнику в РФ не установлено. Данный факт обуславливается и свидетельствует о том, что уровень и объёмы производства данной техники в РФ ещё не настолько велики, чтобы с их помощью защищать внутренний рынок. Более того, отсутствие ставок вывозных пошлин свидетельствует о наличии планов по стимулированию экспорта спецтехники из РФ и ЕАЭС в целом.

Проведённый в пункте 2.3 анализ позволяет сделать следующие выводы:

1) основной особенностью мер регулирования относительно импорта спецтехники в РФ является применение утилизационного сбора, направленного на снижение экологической нагрузки на территории страны после окончания полезного использования спецтехники;

2) важным аспектом импорта спецтехники в условиях ЕАЭС является процедура выравнивания тарифов на неё, по причине разницы между старыми участниками ЕАЭС – РФ, Белоруссией и Казахстаном, с одной стороны, а также с Киргизией, Арменией и СРВ, как участником зоны свободной торговли с ЕАЭС, с другой. Переходный период по выравниваю уровня таможенных пошлин на спецтехнику продлится до 2020 г. по Армении и Казахстану и до 2024 г. – по СРВ;

3) ввиду того, что практически весь перечень спецтехники входит в перечень чувствительных товаров, изменение уровня таможенных пошлин на

них возможно только на основании решения Комиссии ЕЭК, что делает импортные пошлины на спецтехнику более консервативными и сложными к изменению;

4) прочие меры государственного регулирования, такие, как прочие нетарифные меры, квоты, преференциальность, а также наличие мер защиты внутреннего рынка ЕАЭС по отношению к спецтехнике отсутствуют.

На основании проведенного в главе 2 исследования возможно сформулировать следующие обобщающие выводы по таможенно-тарифному регулированию импорта спецтехники в ЕАЭС и РФ в современных условиях:

1) особенностью нормативно-правового регулирования импорта спецтехники в РФ в условиях ЕАЭС является приоритет Таможенного Кодекса ТС. При этом, ввиду того, что спецтехника относится к движимому имуществу, значительный объем нормативного регулирования приходится на документы ФТС РФ, в которые регламентирован учёт различных аспектов таможенных процедур в отношении спецтехники как, преимущественно, транспортных средств;

2) таможенно-тарифное регулирование импорта спецтехники в РФ в условиях ЕАЭС основывается на нескольких подходах. Среди них основными являются установление повышенного размера таможенной пошлины для подержанной техники, нулевая ставка для частей, используемых для промышленной сборки техники, защита производителей, находящихся на территории ЕАЭС;

3) меры нетарифного регулирования относительно таможенно-тарифного регулирования единичны. Самой важной среди них является взимание утилизационного сбора с техники, размер которого зависит от её размеров и возраста. В результате этого, если согласованные ставки таможенных пошлин не препятствуют полностью импорту старых подержанных спецмашин, то применение утилизационного сбора делает этот процесс невыгодным. Кроме того, ввиду важности импорта спецтехники решение об изменении пошлин принимается Комиссией ЕАЭС. Прочие меры, такие, как квотирование и



преференциальность для регулирования импорта спецтехники не применяются;

4) ввиду наличия временной разницы между вступлением в ВТО разных стран ЕАЭС, важным фактором является выравнивание уровня ввозных таможенных пошлин на спецтехнику до уровня ЕАЭС, что особенно важно для Армении и Киргизии, так как более низкого уровня ставок для этих стран создаётся опасность импорта спецтехники без уплаты полного размера таможенных пошлин в период до 2020 года, когда их размер будет унифицирован со ставками ЕАЭС.

### 3 ПРОБЛЕМЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ ИМПОРТА СПЕЦТЕХНИКИ И НАПРАВЛЕНИЯ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ТАМОЖЕННОГО-ТАРИФНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ДАННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

#### **3.1 Проблемы правового регулирования импорта спецтехники в РФ**

В качестве основных проблем правового регулирования импорта спецтехники в РФ в настоящее время выступают следующие:

1) проблемы квалификации вида транспортного средства;

Суть данной проблемы состоит в том, что в настоящее время существует спецтехника, которая, исходя из функционального назначения может быть отнесена к различным видам специальной техники. Примером подобной техники являются, например, сочленённые вездеходы, в которых объединены производственный агрегат (например, буровая) и жилой блок. Обычно такие виды спецтехники используются для работы в условиях крайнего севера.

В связи с этим встаёт проблема отнесения данного вида товара к тому или иному виду спецтехники. С одной стороны, она обладает свойствами транспорта для перевозки людей, а с другой – буровой установки. При этом, пошлины на данные виды спецтехники разные, что ставит таможенные органы в затруднительное положение.

О том, что проблема классификации спецтехники имеет место, свидетельствует выпуск Приказа ФТС № 205 от 09.02.2015 г. «О компетенции таможенных органов по совершению таможенных операций в отношении подакцизных и других определенных видов товаров». Данным Приказом установлено, что в отношении транспортных средств и спецтехники у таможенного подразделения должна иметься необходимая компетенция. В случае отсутствия данной компетенции операции по перемещению товаров, то есть спецтехники, через таможенную границу не осуществляются. Таким образом, ФТС косвенно признаётся, что вопрос квалификации спецтехники является достаточно сложным, и требует необходимого уровня знаний у таможенных работников.

В качестве документа, определяющего вид транспортного средства или спецтехники, а также его технические характеристики, выступают ПТС (паспорт транспортного средства) или ПСМ (паспорт самоходной машины). Однако, содержание ПТС или ПСМ, то есть отнесение спецтехники к той или иной категории, осуществляется производителем, и может варьироваться от страны к стране. Более того, в случае стран, не имеющих жёсткого порядка контроля за выдачей документов, здесь возможна переквалификация самим производителем техники в ПТС на другой, с целью снижения уровня ввозных пошлин.

Следует отметить, что переквалификация техники из транспортного средства в самоходную машину автоматически снижает требования к ней, по следующим причинам:

а) для самоходной машины, в отличие от транспортного средства, класс экологической безопасности хотя и устанавливается, однако, не влияет на уровень таможенных пошлин. Основной причиной здесь является то, что спецтехника, в отличие от транспортных средств, не предназначена для движения по дорогам общего пользования. Так, эксплуатация большей части спецтехники осуществляется на строительных либо иных площадках. Так, например, экскаваторы работают и в строительстве, и в добыче полезных ископаемых, аналогично – буровые машины. Кроме того, скорость движения спецтехники, как правило, не превышает 40 км/ч. В результате этого, влияния на размер таможенного оформления при ввозе спецтехники экологический класс не оказывает;

б) полная масса транспортного средства также не влияет на размер таможенных платежей, ввиду отсутствия критерия массы в ТН ВЭД. При этом, здесь применяются те же соображения относительно самоходной техники, что и в пункте а) – отсутствие значимого влияния на дорожное покрытие и относительно небольшое и локализованное отрицательное воздействие спецтехники на природу;

в) фактор возраста специальной техники имеет ограниченное влияние на

размер таможенных платежей, ввиду того, что в отличие от транспортных средств, для которых установлены градации возраста, для спецтехники такая градация в отдельных товарных позициях отсутствует (например, по коду 8705 2 «Автобуровые), либо по ним устанавливается критерий факта использования до импорта в РФ (например, пожарные транспортные средства) без указания на срок такого употребления.

Всё это приводит к тому, что вопрос квалификации вида спецтехники становится значимым, особенно в случае пограничных случаев.

2) проблема отнесения техники к новой или бывшей в употреблении.

Причина данной проблемы правового характера состоит в том, что считать новой спецтехникой, а что – бывшей в употреблении.

Например, ТН ВЭД не даёт объяснения тому, что считать бывшей в употреблении техникой. Так, например, если выпущенная спецтехника не использовалась в течение 20 лет, но не утратила своих потребительских качеств, может ли она быть классифицирована как новая ? Либо, если спецтехника была куплена и не эксплуатировалась, также неясно, возможно ли её относить к новой.

С бывшей в употреблении техникой ситуация ещё сложнее. Так, в случае, если был произведён ремонт спецтехники до начала её использования, относится ли техника к новой или бывшей в употреблении ?

В том случае, если техника рассматривается как новая, при замене на ней отремонтированного агрегата, который ранее использовался на другой спецтехнике, будет ли считаться она новой или старой (например, при поломке зеркала водителя).

Необходимо отметить, что данная проблема не является надуманной, по причине того, что значительные объёмы спецтехники ремонтпригодны и могут ремонтироваться значительное количество раз. Так, например, фирмы Caterpillar и Komatsu официально реализуют на рынке спецтехнику, которая была в употреблении и прошла капитальный ремонт, причём объёмы данного рынка составляют 30-40 % от объёмов рынка новой реализации.

При этом, ремонт данной техники осуществляется с заменой вышедших из строя, либо устаревших агрегатов на новые. В результате этого получается спецтехника, по своим потребительским качествам практически не уступающая новой.

На сегодняшний день в пояснениях к группе 87 ТН ВЭД сказано, что к бывшей в употреблении технике понятие «бывшая в употреблении» относится в тех случаях, когда срок её выпуска составляет 3 года и более. При этом, не учитывается, что спецтехника, в отличие от транспортных средств, редко переезжает на дальние расстояния. В связи с этим подход, предложенные в ТН ВЭД является недостаточно объективным, и используемым с целью упрощения классификации спецтехники.

Таким образом, для того, чтобы решить данную проблему, необходимы чёткие и объективные критерии отнесения техники к новой или бывшей в употреблении, не связанные с возрастом данной спецтехники. При этом, данные критерии должны быть применимы именно к спецтехнике и учитывать особенности её обычной эксплуатации, а также основываться на средствах объективной фиксации.

3) проблема ремонта при переработке вне таможенной территории.

Суть данной проблемы состоит в том, что определённое количество спецтехники может быть отремонтировано только компанией-производителем за рубежом. Сюда относится, прежде всего спецтехника, имеющая ограниченное применение и транспортабельная, как, например, специальные экскаваторы, трактора и бульдозеры.

При ремонте такой техники применяется режим переработки вне таможенной территории. Он предполагает, что при гарантийной (безвозмездной) замене того или иного агрегата, таможенные пошлины при таком режиме не уплачиваются. Однако, в том случае, если данный ремонт не является гарантийным, следует уплачивать таможенную пошлину в сумме, которая бы была уплачена при ввозе замещённого агрегата в режиме импорта и выпуске его для свободного обращения.

Исходя из этого, при импорте спецтехники возникает необходимость установления и фиксации гарантийного срока на неё. При этом, следует учитывать тот факт, что производителями часто даётся отдельная гарантия на разные составные части спецтехники – на двигатель, рабочие приспособления и прочие, что требует фиксации также и их.

Кроме того, ремонт может производиться не только производителем в рамках гарантийных обязательств, но также и другими фирмами. При этом, для тех фирм, которые подали данные в ФТС сведения о необходимости охраны интеллектуальной собственности, отсутствует понимание возможности подобного вывоза.

4) проблема импорта и экспорта спецтехники при регистрации её в качестве объекта охраны интеллектуальной собственности.

Суть данной проблемы состоит в том, что ряд производителей спецтехники, например, такие, как Volvo и Caterpillar, в рамках охраны своей интеллектуальной собственности, зарегистрировали её в ФТС, в результате чего ввоз и обращение такой техники требуют получения разрешения на это от данных фирм.

Так, в случае необходимости ввоза или вывоза техники Volvo (в том числе – бывшей в употреблении) необходимо получение разрешительного письма от данной фирмы. В период до получения данного письма (3-10 дней) спецтехника будет находиться на стоянке временного хранения, пребывание на которой должно быть оплачено лицом, которое ввозит или вывозит данную спецтехнику. При этом, физическое лицо не имеет возможности растаможить такую спецтехнику.

Следует отметить, что данная проблема является исключительно проблемой организаций, которые перемещают спецтехнику через таможенную территорию.

### **3.2 Проблемы таможенно-тарифного регулирования импорта спецтехники в РФ**

В качестве основных проблем таможенно-тарифного регулирования

импорта спецтехники в РФ в настоящее время возможно указать такие, как:

1) отсутствие стимулирования внутреннего производства спецтехники;

Как показывает анализ уровня таможенных тарифов на импорт спецтехники, по тем её видам, аналоги которых производятся в РФ, их уровень выше, нежели чем по тем, аналоги которых в РФ не производятся. Тем не менее, подобная дифференциация не позволяет нарастить внутреннее производство. Так, по данным «АСМ-Холдинга», уровень покрытия внутренних потребностей в катках составляет менее 10 %, в бульдозерах – ¼, в ковшовых экскаваторах – 50 %, во фронтальных погрузчиках – менее 5 %.<sup>12</sup>

По данным Минпромторга, наблюдается следующий уровень импортозависимости в РФ по основным отраслям (рисунок 11).



Рисунок 11 – Уровень зависимости от импорта в РФ в 2015 г.<sup>13</sup>

Как видно из данного рисунка, уровень зависимости в автомобильной промышленности, в строительной дорожной и коммунальной

<sup>12</sup> Россия может прикрыть импорт подержанной спецтехники [Электр. источник]. – URL: <http://www.ligazakon.ru/main/8530-rossiya-mozhet-prikryt-import-poderzhannoy-spectehniki.html>. – 01.05.2017.

<sup>13</sup> Приложение 3 к Плану содействия импортозамещению в промышленности. Министерство промышленности и торговли РФ, 2015 [Электр. источник]. – URL: [http://www.sovel.org/files/News/Prilozhenie\\_3.pdf](http://www.sovel.org/files/News/Prilozhenie_3.pdf). – 01.05.2017.

промышленности, в сельскохозяйственном машиностроении, то есть в тех отраслях, которые генерируют наибольший спрос на спецтехнику, уровень зависимости составляет 40 % и более. Исходя из места данных товаров возможно сделать вывод о том, что в отличие от товаров, производимых наукоёмкими отраслями – авиационной, фармацевтической и прочими, уровень импортозависимости отраслей, производящих спецтехнику ниже, что даёт возможность сделать вывод о возможности конкуренции российских производителей с импортом.

В этих условиях необходимо ориентировать тарифы таким образом, чтобы их применение позволяло насыщать внутренний рынок за счёт внутреннего же производства, а также за счёт производства в странах ЕАЭС.

2) введение нетарифных мер на импорт спецтехники в РФ со стороны западных стран;

Начатая в середине 2014 года политика западных государств по введению против России экономических санкций вызвала с нашей стороны ответные меры, в особенности в отношении тех стран, руководство которых упорствует в продолжении санкций, направленных на подавление России.

Российское руководство выяснило, что страна вполне может обходиться либо своей техникой, либо техникой, купленной у стран, которые не присоединились к санкциям против нас. Так, премьер-министр России Дмитрий Медведев подписал постановление «по установлению запретов на допуск отдельных видов товаров машиностроения, которые происходят из иностранных государств, для целей поставок для государственных и муниципальных служб». Речь прежде всего идет о строительной технике, машинах, используемых на разработке месторождений полезных ископаемых, и коммунальной технике. Аркадий Дворкович рассчитывает, что эта мера даст дополнительный импульс импортозамещению. Чиновник считает, что по каждому виду техники, упомянутому в запрете, уже есть образцы российской продукции. По словам Дворковича, «нет таких видов, по которым возникнет дыра и будет невозможно закупить технику».



Но вот представители российских компаний дистрибьюторов западных спецмашин думают иначе. Так, например, генеральный директор торгового дома «Вертикаль» Геворк Ахвердян считает, что сегмент складской спецтехники практически не представлен российскими производителями. По его мнению, российских аналогов импортным вилочным погрузчикам практически нет. Если по строительной линейке отечественные производители частично покрывают имеющийся спрос, то рынок складской техники к импортозамещению пока абсолютно не готов. Мы на 10–15 лет отстаем от европейских и азиатских производителей по уровню внедрения и развития инноваций. Надеяться, что в ближайшие год-два в России будут запущены современные производства вилочных погрузчиков и складского оборудования, не приходится.

Представители иностранных производителей, чья продукция попала под запрет, не спешат создавать в РФ собственные заводы. Они ссылаются на то, что сложившаяся экономическая и политическая ситуация вряд ли продлится настолько долго, сколько окупаются инвестиции, вложенные в завод. Другими словами, западные производители просто переживают неблагоприятную ситуацию, а те, кто имеет собственное производство в Азии, налаживает поставки техники оттуда.

3) отсутствие учёта в таможенном тарифе инновационных видов спецтехники.

На сегодняшний день особенностью ЕТТ ВЭД ЕАЭС является то, что в нём не учитывается ряд видов специальной техники, которую возможно отнести к инновационной. Прежде всего, это относится к беспилотным автомобилям и транспорту, которые в своей деятельности могут обходиться без водителя, хотя и с определённым участием человека.

Следует отметить, что такая спецтехника в настоящее время используется, преимущественно, на карьерных работах, и не выходит на дороги общего пользования. Однако, существуют попытки вывода беспилотных грузовиков и на дороги общего пользования. Так, компания Otto,

принадлежащая компании Uber, создала грузовой автомобиль для коммерческой перевозки грузов, который совершил первый рейс в 2016 г.<sup>14</sup>

Беспилотный грузовик Otto построен на базе серийного тягача Volvo, который дополнительно оснащен парой камер для распознавания разметки, фронтальным радаром, лидаром и GPS-модулем. О первых испытаниях беспилотных грузовиков Otto стало известно весной 2016 года.

Кроме Otto над созданием беспилотных грузовых автомобилей работают и другие компании. Автомобильный концерн Daimler AG испытывает в Германии беспилотный грузовик на базе Mercedes-Benz Actro, а для американского рынка концерн представил полуавтономный грузовик Freightliner. В России разработкой беспилотных грузовиков занимается «КамАЗ» совместно с Cognitive Technologies. Прототип на базе КамАЗ-5350 испытывается с 2015 года, а серийный выпуск беспилотных «КамАЗов» запланирован на 2025 год.<sup>15</sup>

В этих условиях возможно ожидать того, что в ближайшие годы такая спецтехника начнёт постепенно проникать

### **3.3 Направления совершенствования таможенно-тарифного регулирования импорта спецтехники в РФ**

С учётом выявленных недостатков сформируем направления совершенствования таможенно-тарифного регулирования импорта спецтехники в РФ на современном этапе:

- 1) уточнение критерия новизны для спецтехники;

В связи с тем, что спецтехника, как правило, не совершает длительных самостоятельных переездов, а также может эксплуатироваться не постоянной основе, предлагается установить следующие подходы к её определению:

- а) при наличии электронной фиксации длительности эксплуатации – используются данные данного вида фиксации, при наличии в ней показателей, применяемых для определения новизны;

---

<sup>14</sup> Воронцов Н. Беспилотный грузовик впервые совершил коммерческий рейс [Электр. источник]. – URL: <https://nplus1.ru/news/2016/10/26/otto>. – 01.05.2017.

<sup>15</sup> Воронцов Н. Беспилотный грузовик впервые совершил коммерческий рейс [Электр. источник]. – URL: <https://nplus1.ru/news/2016/10/26/otto>. – 01.05.2017.

б) при отсутствии электронной фиксации показателей новизны – техника в качестве новой не рассматривается, и к ней применяется критерий отнесения к бывшей в эксплуатации на основании срока выпуска в течение 3-х лет с момента процедуры таможенного контроля.

Предлагается в качестве показателей определения новизны использовать:

- пробег;
- время работы основного двигателя;
- время работы мотоагрегатов, конструктивно входящих в состав комплекса спецтехники и выполняющих или помогающих выполнять основную функцию спецтехники;
- прочих двигателей и оборудования.

Выбор пробега в качестве показателя новизны определяется тем, что несмотря на то, что спецтехника не перегоняется на длительные расстояния своим ходом, тем не менее, она может совершать небольшие переезды, что требует ограничения данного передвижения.

Использование времени работы основного двигателя спецтехники предлагается ограничить. В качестве критерия определения новизны спецтехники необходимо, чтобы данная техника не эксплуатировалась длительный период времени. Эксплуатация основного двигателя спецтехники в течение длительного периода времени, даже без значительного пробега, будет свидетельствовать о её использовании.

Использование показателя работы мотоагрегатов, конструктивно входящих в состав комплекса спецтехники, и выполняющих или помогающих выполнять основную функцию спецтехники как критерия, согласно которому производится отнесение техники к бывшей в употреблении обуславливается тем, что время их работы будет указывать на возможное использование данной спецтехники ранее. Так, в случае использования крана на месте, без передвижения и поездок, именно использование его двигателя для привода стрелы и подъёмного механизма в течение длительного времени будет свидетельствовать о его работе и необходимости отнесения данной

спецтехники к категории бывшей в употреблении.

Использование прочих двигателей также возможно рассматривать в качестве проказателя, свидетельствующего о предыдущем использовании спецтехнике и необходимости её отнесения к категории бывшей в употреблении. Так, например, длительное использование двигателей, обеспечивающих кондиционирование воздуха в кабине спецтехники будет однозначно указывать на то, что данный вид спецтехники мог быть использован или планировался к использованию, так как системы жизнеобеспечения были включены длительное время.

В качестве пороговых показателей, отражающих факты использования спецтехники предлагается использовать следующие (таблица 19).

Таблица 19 – Пороговые значения показателей, предлагаемых для использования в качестве критериев отнесения спецтехники к новой

Показатель	Значение
Пробег, км	100
Время работы основного двигателя спецтехники, час	50
Время работы мотоагрегатов, конструктивно входящих в состав комплекса спецтехники и выполняющих или помогающих выполнять основную функцию спецтехники, час	75
Время работы прочих двигателей и оборудования, час	100

Установление размера пробега в 100 км обуславливается тем, что скорость спецтехники ограничена, как правило, скоростью от 5 до 40 км/ч. При этом, при небольших скоростях спецтехника перевозится специализированными транспортными средствами. В любом случае, данное ограничение предполагает время движения от 2,5 до 20 часов, или не более 3 рабочих смен. В течение данного периода может осуществляться апробирование или испытание спецтехники, что при выпуске сложных и дорогих её видов является обязательным для выявления производственных дефектов.

Также, данный пробег достаточен и для специализированных транспортных средств, так как позволяет выявить наиболее явные проблемы при их сборке.

Время работы основного двигателя спецтехники в 50 часов предлагается установить по причине того, что спецтехника часто эксплуатируется в круглосуточном режиме, что свойственно, например, для большегрузных самосвалов, экскаваторов, бурильной и подобной карьерной техники. Отсюда следует, что в этот период возможно опробование круглосуточной работы спецтехники, а также обеспечивается необходимый запас при испытаниях.

Установление времени работы мотоагрегатов, конструктивно входящих в состав комплекса спецтехники и выполняющих или помогающих выполнять основную функцию спецтехники в размере 75 часов, что равно 3-м суткам непрерывной работы, обуславливается как фактом необходимости проведения проверки работы данных агрегатов в круглосуточном режиме, необходимости наличия страхового запаса по времени для испытаний, а также тем, что в отличие от основного двигателя, который, как правило, в спецтехнике один, вспомогательных агрегатов может быть несколько, и их функционирование может быть связано друг с другом. В результате этого, необходимо увеличение времени для того, чтобы произвести наладку данных агрегатов. Это требует увеличения порогового значения отнесения техники к бывшей в употреблении.

Установление времени работы прочих двигателей и оборудования в размере 100 часов относится, прежде всего, системам жизнеобеспечения в данной технике. Такое время работы до отнесения техники к категории бывшей в употреблении обуславливается необходимостью контроля работы её в круглосуточном режиме, необходимостью наличия страхового запаса, многообразием и взаимосвязанностью таких систем, агрегатов и двигателей, а также тем, что данные двигатели и агрегаты не являются основными для спецтехники, и могут эксплуатироваться в случаях, не связанных с производственной деятельностью, например, при демонстрациях возможностей спецтехники покупателям, для обеспечения им необходимого комфорта при её

изучении и прочих.

В качестве условия отнесения техники к категории бывшей в эксплуатации, предлагается превышение пороговых значений более чем одним показателем.

Ввиду того, что в современных условиях спецтехника часто эксплуатируется интенсивно, реализация данного мероприятия приведёт к тому, что в РФ будет поставляться спецтехника со складов хранения, а не из среднесрочной (до 3-х лет) эксплуатации, что происходит в настоящее время. Это позволит, с одной стороны, защитить отечественный рынок от устаревшей спецтехники, а с другой – позволит получать действительно новые машины.

2) совершенствование ТН ВЭД и введение в него позиций «беспилотные транспортные средства и беспилотная техника»;

На сегодняшний день понятие «беспилотные транспортные средства» и «беспилотная спецтехника» в ТН ВЭД отсутствуют. Однако, как показывает практика, данный вопрос уже обсуждается на законодательном уровне. В результате этого, возможно ожидать в ближайшее время (3-5 лет) появления такой техники в РФ, в том числе – отечественного производства.

Необходимо отметить тот факт, что импорт подобной техники выгоден по следующим причинам:

– данная техника является более производительной, нежели управляемая человеком, так как не зависит от его возможности управлять ею и установленных ограничений по продолжительности труда (8-10,5 часов);

– функционирование данной техники осуществляется исключительно в рамках заданных алгоритмов, она соблюдает правила движения и техники безопасности.

В то же время, эксплуатация такой техники связана со следующими опасностями и вызовами:

– профессия водителя в современном мире является одной из наиболее распространённых, в результате чего ввоз данной техники будет приводить к сокращению занятости за счёт отказа от использования человеческого труда;

– возможны ошибки в алгоритмах и поломка техники, в результате чего такая техника может быть опасной для окружающих.

Несмотря на это, частично подобная техника уже активно используется в отдельных отраслях. Так, сельскохозяйственные комбайны John Deere позволяют использовать автоматизированный режим уборки урожая, при котором автоматика ведёт комбайн без участия человека, используя для ориентации спутниковую навигацию. Роль человека при этом сводит к контролю движения комбайна. В комбайн закладывается маршрут движения, после чего он начинает проводить операции по уборке. Ввиду того, что сельскохозяйственные земли характеризуются низкой интенсивностью движения, такая технология позволяет существенно повысить эффективность использования техники, так как снимает ограничения на её использование по времени.

В связи с этим предлагается выделить в ТН ВЭД следующие позиции (таблица 20).

Таблица 20 – Предлагаемые позиции для беспилотной спецтехники в ТН ВЭД ЕАЭС

Код ТН ВЭД	Наименование позиции
8701 96	Беспилотные трактора
8702 91	Моторные транспортные средства, предназначенные для перевозки 10 человек или более, беспилотные
8704 91	Моторные транспортные средства для перевозки грузов, беспилотные
8705 11	Автокраны, управляемые дистанционно или без участия человека
8705 21	Автобутовые, управляемые дистанционно или без участия человека
8705 31	Транспортные средства пожарные, управляемые дистанционно или без участия человека
8705 41	Автобетономешалки, управляемые дистанционно или без участия человека
8705 91	Прочие, управляемые дистанционно или без участия человека

Выделение данных позиций позволит устанавливать для данных видов спецтехники особые виды пошлин, а также применения прочих таможенных процедур, ввиду новизны данной спецтехники.

3) корректировка объёмов отнесения производства к промышленной

сборке для спецтехники;

Предлагаемое мероприятие состоит в том, чтобы скорректировать промышленную сборку, исходя из потребностей страны в спецтехнике. Необходимо отметить, что понятие промышленной сборки установлено Приказом Министерства экономического развития и торговли РФ, Министерства промышленности и энергетики РФ и Минфина РФ от 15 апреля 2005 г. № 73/81/58н. Согласно данного приказа режим промышленной сборки распространяется на импортируемые автокомпоненты транспортных средств транспортных средств товарных позиций 8701-8705 ТН ВЭД, а также их узлов и агрегатов. При этом, данным приказом введены минимальные требования к промышленной сборке (объём не менее 25 тыс. ед. в год, окраска, сварка кузова и прочих обязательных операций, локализация не менее 50 %).

Режим промышленной сборки позволяет производителю импортировать автомобильные компоненты по льготным ставкам таможенных пошлин, большинство которых были обнулены.

Решением Высшего Евразийского экономического совета от 29.05.2014 г. № 72 установлены новые условия применения понятия «промышленная сборка моторных транспортных средств» на территориях государств-членов Таможенного союза и ЕЭП ЕАЭС.

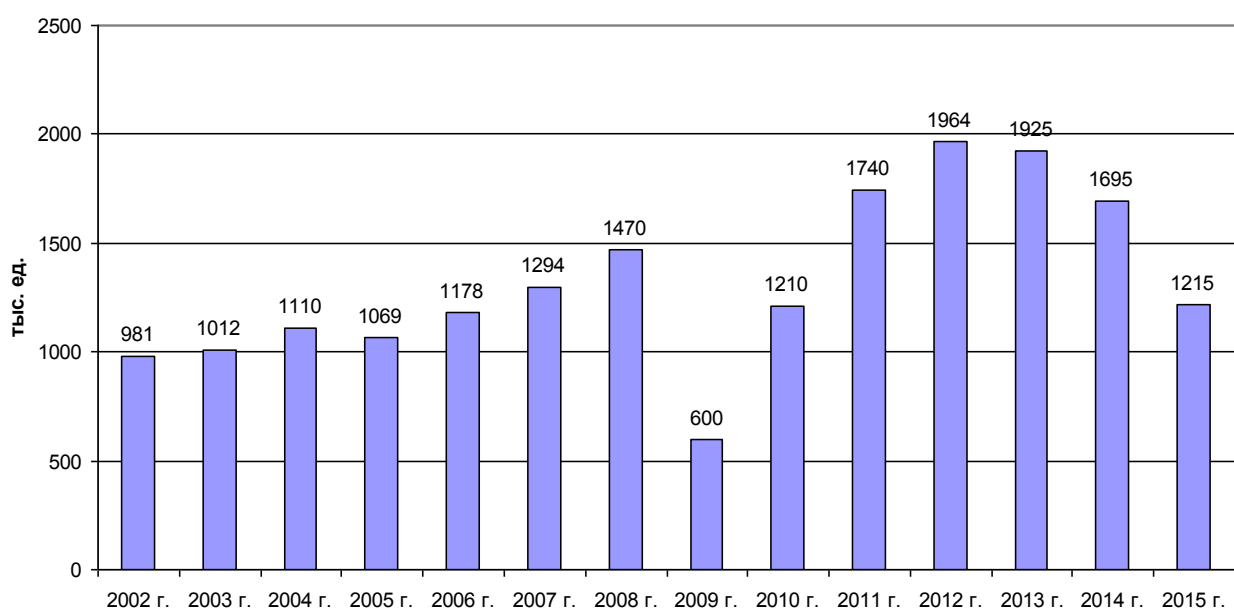
Промышленная сборка автомобилей в РФ привела к росту объёмов их производства в стране, что представлено на рисунке 12.

Представленные на рисунке данные позволяют сделать вывод о том, что если до принятия решения о промышленной сборке наблюдалось медленное увеличение объёмов производства автомобилей в РФ в 2002-2005 гг., то в последующие годы объём их производства резко вырос, и по итогам предкризисного 2008 года составил почти 1,5 млн. ед.

В дальнейшем максимальный объём реализации автомобилей в РФ составил около 2 млн. ед. и был зафиксирован в 2012 году. Таким образом, потенциальный объём рынка автомобилей в РФ составляет на сегодняшний день около 2-2,3 млн. ед., и больше объёмов, зафиксированных до введения



промышленной сборки в 2 раза.



Источник: Роскомстат, 2002-2017 гг.

Рисунок 12 – Динамика объёмов производства легковых машин в РФ в 2002-2015 гг.

На сегодняшний день в соответствии с решением № 72 решением Высшего Евразийского экономического совета условия промышленной сборки имеют предельный срок до 31.12.2020 г. При этом, для РФ установлены квоты в целом на позиции 8701-8705 без выделения спецтехники. Следует отметить, что режим промышленной сборки распространяется только на 6 компаний. При этом, часть производителей спецтехники не являются производителями легковых автомобилей, в результате чего они не могут воспользоваться данным режимом. Так, та же компания John Deere выпускает всего несколько тысяч комбайнов в год, также невелик выпуск спецтехники у таких компаний, как Caterpillar и Komatsu, ввиду её специфичности.

Ввиду того, что выпуск спецтехники осуществляется в объёмах, существенно меньших, нежели выпуск легковых автомобилей, предлагается следующий объём промышленной сборки, применительно к спецтехнике (таблица 21).

Таблица 21 – Предлагаемые пороговые значения для спецтехники для отнесения её к промышленной сборке

Вид спецтехники	Объём выпуска для отнесения к промышленной сборке, ед.
Автокраны	1000
Автомобили пожарные	500
Машины для городского хозяйства	2000
Бульдозеры	1500
Тракторы	4000

Предлагаемые пороговые значения для спецтехники рассчитаны как 50 % от имеющегося в РФ производства. С учётом приведённых в пункте 3.2 данных об уровне импортозависимости по спецтехнике возможно ожидать сокращения импорта при данных объёмах промышленной сборки в размере 20-30 %.

4) декларация сроков гарантии при импорте спецтехники.

С целью повышения возможностей по ремонту спецтехники у производителя в рамках переработки вне таможенной территории, предлагается установить для спецтехники особые условия декларации гарантийных сроков, чтобы иметь возможность осуществлять ремонт у её производителя с сохранением льготы по беспошлинному перемещению спецтехники.

Для этого, при перемещении спецтехники через таможенную границу в рамках процедуры переработки вне таможенной территории для спецтехники предлагается указывать:

- а) общий гарантийный срок в целом на изделие;
- б) при наличии отдельных гарантий на агрегаты – указывается их наименование и объём гарантийной эксплуатации – в соответствующих единицах.

Реализация данного мероприятия позволит осуществлять выборочную гарантию на спецтехнику – поагрегатно в случае сложной техники, что упростит её ремонт.

На основании проведённого в главе 3 исследования возможно сделать

следующие обобщающие выводы:

1) в качестве проблем правового регулирования импорта спецтехники в РФ в настоящее время выступают такие, как проблема квалификации вида транспортного средства по её назначению, проблема отнесения техники к новой или бывшей в употреблении, а также проблема ремонта при переработке вне таможенной территории. Первая проблема обуславливается, прежде всего, наличием спецтехники, которая может быть отнесена к разным категориями, причём в качестве основного документа о назначении выступает ПТС, однако, реальное использование такой спецтехники может отличаться от установленного ПТС. Вторая проблема состоит в том, что в ТН ВЭД для отнесения спецтехники к бывшей в эксплуатации используется исключительно временной измеритель, что далеко не всегда отражает действительное использование техники. Это может приводить к поставкам бывшей в употреблении техники под видом новой, и наоборот. Вторая проблема состоит в неполной урегулированности ремонта импортной спецтехники при проведении её за рамками общей длительности гарантийного срока, либо агрегатном ремонте при установлении отдельной гарантии на агрегаты. Также, существует проблема импорта-экспорта спецтехники при регистрации её в качестве объекта интеллектуальной собственности, состоящая в увеличении сроков таких операций, ввиду необходимости получения разрешения от обладателя такой интеллектуальной собственности;

2) в таможенно-тарифном регулировании импорта спецтехники выделены такие проблемы, как отсутствие стимулирования внутреннего производства спецтехники, введение нетарифных мер на импорт спецтехники в РФ со стороны западных стран, а также отсутствие учёта в таможенном тарифе инновационных видов спецтехники;

3) в качестве мероприятий, направленных на совершенствование таможенно-тарифного регулирования импорта спецтехники в РФ предлагаются такие, как уточнение критерия новизны для спецтехники, совершенствование ТН ВЭД и введение в него позиций «беспилотные транспортные средства и

беспилотная техника», корректировка объёмов отнесения производства к промышленной сборке для спецтехники с установлением объёмов выпуска отдельных видов спецтехники, введение декларации сроков гарантии при импорте спецтехники, как в целом по изделию, так и в части отдельных агрегатов. Реализация данных мероприятий позволит более точно учитывать импорт спецтехники, а следовательно, повысить эффективность взимания импортных пошлин, повысит значимость гарантийного обслуживания крупной и сложной спецтехники, даст возможность контролировать импорт в страну инновационных видов спецтехники, прежде всего, беспилотной.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Спецтехника представляет собой машины и механизмы, с помощью которых выполняется сложная, узкоспециализированная работа, выполнение которой не может быть осуществлено без её применения, либо её применение существенно повышает эффективность данной работы.

В составе спецтехники выделяют специальные и специализированные автомобили, специализированные транспортные средства, а также отраслевую спецтехнику, в составе которой выделяются дорожная, сельскохозяйственная, медицинская виды, спецтехника силовых структур, а также прочие виды. В качестве основных видов спецтехники наибольшее распространение получили такие, как самосвалы, бортовые тентованные прицепы и полуприцепы, фургоны, рефконтейнеры, лесовозы, панелевозы, автовозы, низкорамные платформы, цистерны-полуприцепы.

Особенностью классификации автоспецтехники в рамках ТН ВЭД является как её область применения, так и категории «новая/подержанная», типа двигателя и его объёма, типа потребляемого топлива.

Проведённый анализ импорта спецтехники показал, что наблюдается снижение объёмов импорта автоспецтехники в РФ, начиная с 2012 года, что свидетельствует о двух тенденциях – насыщении рынка, а также развития импортозамещающих производств в нашей стране по данному направлению. Наиболее крупными группами в импорте являются трактора, моторные транспортные средства для перевозки грузов, а также кузова в сборе.

В Амурской области объёмы импорта автоспецтехники минимальны, и снизились по итогам периода с менее чем 20 млн. долл. до 0,4 млн. долл. Основу импорта составляли в начале периода – кузова для моторных транспортных средств, а в конце – трактора. Крупнейшим и важнейшим торговым партнёром Амурской области по импорту тракторов является КНР.

Особенностью нормативно-правового регулирования импорта спецтехники в РФ в условиях ЕАЭС является приоритет Таможенного Кодекса

ТС. При этом, ввиду того, что спецтехника относится к движимому имуществу, значительный объём нормативного регулирования приходится на документы ФТС РФ, в которые регламентирован учёт различных аспектов таможенных процедур в отношении спецтехники как, преимущественно, транспортных средств.

Таможенно-тарифное регулирование импорта спецтехники в РФ в условиях ЕАЭС основывается на нескольких подходах. Среди них основными являются установление повышенного размера таможенной пошлины для подержанной техники, нулевая ставка для частей, используемых для промышленной сборки техники, защита производителей, находящихся на территории ЕАЭС.

Меры нетарифного регулирования относительно таможенно-тарифного регулирования единичны. Самой важной среди них является взимание утилизационного сбора с техники, размер которого зависит от её размеров и возраста. В результате этого, если согласованные ставки таможенных пошлин не препятствуют полностью импорту старых подержанных спецмашин, то применение утилизационного сбора делает этот процесс невыгодным. Кроме того, ввиду важности импорта спецтехники решение об изменении пошлин принимается Комиссией ЕАЭС. Прочие меры, такие, как квотирование и преференциальность для регулирования импорта спецтехники не применяются.

Ввиду наличия временной разницы между вступлением в ВТО разных стран ЕАЭС, важным фактором является выравнивание уровня ввозных таможенных пошлин на спецтехнику до уровня ЕАЭС, что особенно важно для Армении и Киргизии, так как более низкого уровня ставок для этих стран создаётся опасность импорта спецтехники без уплаты полного размера таможенных пошлин в период до 2020 года, когда их размер будет унифицирован со ставками ЕАЭС.

В качестве проблем правового регулирования импорта спецтехники в РФ в настоящее время выступают такие, как проблема квалификации вида транспортного средства по её назначению, проблема отнесения техники к новой

или бывшей в употреблении, а также проблема ремонта при переработке вне таможенной территории. Первая проблема обуславливается, прежде всего, наличием спецтехники, которая может быть отнесена к разным категориями, причём в качестве основного документа о назначении выступает ПТС, однако, реальное использование такой спецтехники может отличаться от установленного ПТС. Вторая проблема состоит в том, что в ТН ВЭД для отнесения спецтехники к бывшей в эксплуатации используется исключительно временной измеритель, что далеко не всегда отражает действительное использование техники. Это может приводить к поставкам бывшей в употреблении техники под видом новой, и наоборот. Вторая проблема состоит в неполной урегулированности ремонта импортной спецтехники при проведении её за рамками общей длительности гарантийного срока, либо агрегатном ремонте при установлении отдельной гарантии на агрегаты. Также, существует проблема импорта-экспорта спецтехники при регистрации её в качестве объекта интеллектуальной собственности, состоящая в увеличении сроков таких операций, ввиду необходимости получения разрешения от обладателя такой интеллектуальной собственности.

В таможенно-тарифном регулировании импорта спецтехники выделены такие проблемы, как отсутствие стимулирования внутреннего производства спецтехники, введение нетарифных мер на импорт спецтехники в РФ со стороны западных стран, а также отсутствие учёта в таможенном тарифе инновационных видов спецтехники.

В качестве мероприятий, направленных на совершенствование таможенно-тарифного регулирования импорта спецтехники в РФ предлагаются такие, как уточнение критерия новизны для спецтехники, совершенствование ТН ВЭД и введение в него позиций «беспилотные транспортные средства и беспилотная техника», корректировка объёмов отнесения производства к промышленной сборке для спецтехники с установлением объёмов выпуска отдельных видов спецтехники, введение декларации сроков гарантии при импорте спецтехники, как в целом по изделию, так и в части отдельных

агрегатов. Реализация данных мероприятий позволит более точно учитывать импорта спецтехники, а следовательно, повысить эффективность взимания импортных пошлин, повысит значимость гарантийного обслуживания крупной и сложной спецтехники, даст возможность контролировать импорт в страну инновационных видов спецтехники, прежде всего, беспилотной.



## БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1 Алымова, О.А. Характеристика основных методов государственного управления внешнеторговой деятельностью / О.А. Алымова // Академический вестник Ростовского филиала Российской таможенной академии. – 2013. – № 1. – С. 32-38.

2 Арский, А.А. Запреты и ограничения во внешней торговле государств-членов Таможенного союза. – М.: РИО РТА, 2012. – 120 с.

3 Баклаков, П.А. Запреты и ограничения внешнеторговой деятельности / П.А. Баклаков, Е.В. Зыбина, Н.А. Степура, А.В. Кулешов и др. – СПб.: ИЦ Интермедия, 2014. – 923 с.

4 Блудова, С.Н., Гвоздиков, А.В., Попова, Ж.А., Русецкая, Э.А. Основы внешнеэкономической деятельности в РФ / под общ. ред. Рязанцева С.В. – М.: КноРус, 2013. – 200 с.

5 Бородавкина, Н.Ю. Управление внешнеэкономической деятельностью / Н.Ю. Бородавкина. – Калининград: БФУ им. И.Канта, 2011. – 68 с.

6 Вологдин, А.А. Правовое регулирование внешнеэкономической деятельности / А.А. Володин. – М.: Юрайт. – 445 с.

7 Дегтярёва, О.И. Управление внешнеэкономической деятельностью / О.И. Дегтярёва, А.П. Матусевич, А.В. Шевелева. – М.: НИЦ ИНФРА-М, 2014. – 352 с.

8 Денисов, С.А. Государственное регулирование внешнеторговой деятельности / С.А. Денисов. – СПб.: Троицкий мост, 2013. – 220 с.

9 Воронцов Н. Беспилотный грузовик впервые совершил коммерческий рейс [Электр. источник]. - URL: <https://nplus1.ru/news/2016/10/26/otto>. - 01.05.2017.

10 Классификация товаров по ТН ВЭД ЕАЭС [Электр. источник]. - URL: [http://www.eurasiancommission.org/ru/act/tam\\_sotr/departament/KlassPoTNVED\\_T/S/Pages/default.aspx](http://www.eurasiancommission.org/ru/act/tam_sotr/departament/KlassPoTNVED_T/S/Pages/default.aspx). - 01.04.2017.

11 Кнобель, А. Бег без барьеров [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2016/02/04/626746-begbarerov> (дата обращения: 20.05.2017).

12 Кусков, Д.А. Меры поддержки отечественных производителей в условиях членства Российской Федерации в ВТО [Электронный ресурс]. – URL: [minpromtorg.gov.ru/common/upload/files/docs/Mery\\_podderzhki\\_VTO\[1\].pdf](http://minpromtorg.gov.ru/common/upload/files/docs/Mery_podderzhki_VTO[1].pdf).

13 Матвеева, О.П. Организация внешнеторговой деятельности / О.П. Матвеева. – СПб.: Троицкий мост, 2016. – 240 с.

14 Мергалиева, Л.И. Сценарии и перспективы экономической интеграции на базе функционирования евразийского экономического союз / Мергалиева Л.И. // Вестник университета Туран. – 2016. – № 1 (69). – С. 20-26.

15 Методические рекомендации по проведению независимой технической экспертизы транспортного средства при ОСАГО (№ 001MP/СЭ)" (утв. НИИАТ Минтранса РФ 12.10.2004, РФЦСЭ при Минюсте РФ 20.10.2004, ЭКЦ МВД РФ 18.10.2004, НПСО «ОТЭК» 20.10.2004) [Электронный ресурс]: электрон. правовой справ. ГАРАНТ. - М.: ГАРАНТ, 2017. - 1 эл. опт. диск (CD-ROM).

16 Перечень чувствительных товаров, в отношении которых решение об изменении ставки ввозной таможенной пошлины принимается Советом Евразийской экономической комиссии (утв. Решением Высшего Евразийского экономического совета от 08.05.2015 г.) [Электронный ресурс]: электрон. правовой справ. ГАРАНТ. - М.: ГАРАНТ, 2017. - 1 эл. опт. диск (CD-ROM).

17 Писарев О. Что относится к спецтехнике [Электр. источник]. - URL: <http://supreme2.ru/chto-otnositsya-k-spectexnike/>. - 01.03.2017.

18 Письмо ФТС РФ № 01-11/47866 «О совершении таможенных операций и таможенном контроле автомобилей для личного пользования, перемещаемых через российско-белорусский или российско-казахстанский участки государственной границы Российской Федерации» [Электронный ресурс]: электрон. правовой справ. ГАРАНТ. - М.: ГАРАНТ, 2017. - 1 эл. опт.

диск (CD-ROM).

19 Письмо ФТС РФ от 02.06.2011 г. № 01-11/25837 «О порядке уплаты таможенных сборов в отношении автомобилей», от 01.10.2010 г. [Электронный ресурс]: электрон. правовой справ. ГАРАНТ. - М.: ГАРАНТ, 2017. - 1 эл. опт. диск (CD-ROM).

20 Письмо ФТС РФ от 19.07.2010 № 01-11/35237 «О совершении таможенных операций и таможенном контроле автомобилей для личного пользования, перемещаемых через российско-белорусский или российско-казахстанский участки государственной границы Российской Федерации» [Электронный ресурс]: электрон. правовой справ. ГАРАНТ. - М.: ГАРАНТ, 2017. - 1 эл. опт. диск (CD-ROM).

21 Письмо ФТС РФ от 21.01.2008 г. № 01-18/1767 "о таможенном оформлении товаров и транспортных средств" [Электронный ресурс]: электрон. правовой справ. ГАРАНТ. - М.: ГАРАНТ, 2017. - 1 эл. опт. диск (CD-ROM).

22 Письмо ФТС РФ от 26.02.2010 г. № 01-11/8660 «О направлении информации» вместе с "Соглашением между правительством Российской Федерации и правительством республики Беларусь о временном ввозе и вывозе транспортных средств" от 24.02.2010 г.) [Электронный ресурс]: электрон. правовой справ. ГАРАНТ. - М.: ГАРАНТ, 2017. - 1 эл. опт. диск (CD-ROM).

23 Постановление Правительства РФ №1291 от 26.12.2013 г. "Об утилизационном сборе в отношении колесных транспортных средств (шасси) и прицепов к ним и о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации (вместе с "Правилами взимания, исчисления, уплаты и взыскания утилизационного сбора в отношении колесных транспортных средств (шасси) и прицепов к ним, а также возврата и зачета излишне уплаченных или излишне взысканных сумм этого сбора)" [Электронный ресурс]: электрон. правовой справ. ГАРАНТ. - М.: ГАРАНТ, 2017. - 1 эл. опт. диск (CD-ROM).

24 Постановление Правительства РФ от 06.07.2001 г. № 517 "О временном ввозе (вывозе) транспортных средств" [Электронный ресурс]:

электрон. правовой справ. ГАРАНТ. - М.: ГАРАНТ, 2017. - 1 эл. опт. диск (CD-ROM).

25 Постановление Правительства РФ от №81 от 06.02.2016 г. (в ред. от 11.05.2016 г.) «Об утилизационном сборе в отношении самоходных машин и (или) прицепов к ним и о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации (вместе с «Правилами взимания, исчисления, уплаты и взыскания утилизационного сбора в отношении самоходных машин и (или) прицепов к ним, а также возврата и зачета излишне уплаченных или излишне взысканных сумм этого сбора»)» [Электронный ресурс]: электрон. правовой справ. ГАРАНТ. - М.: ГАРАНТ, 2017. - 1 эл. опт. диск (CD-ROM).

26 Приказ МВД РФ № 1044, Минпромторга РФ № 2302, ФТС РФ № 2210 от 17.11.2014 г. «О внесении изменений в Положение о паспортах транспортных средств и паспортах шасси транспортных средств, утвержденное приказом МВД России, Минпромэнерго России, Минэкономразвития России от 23 июня 2005 г. № 496/192/134 [Электронный ресурс]: электрон. правовой справ. ГАРАНТ. - М.: ГАРАНТ, 2017. - 1 эл. опт. диск (CD-ROM).

27 Приказ Министерства экономического развития и торговли РФ, Министерства промышленности и энергетики РФ и Минфина РФ от 15 апреля 2005 г. № 73/81/58н «Об утверждении порядка, определяющего понятие «промышленная сборка» и устанавливающего применение данного понятия при ввозе на территорию Российской Федерации автокомпонентов для производства моторных транспортных средств товарных позиций 8701-8705 ТН ВЭД, их узлов и агрегатов». [Электронный ресурс]: электрон. правовой справ. ГАРАНТ. - М.: ГАРАНТ, 2017. - 1 эл. опт. диск (CD-ROM).

28 Приказ Минтранса РФ № 187, ГТК РФ № 970 от 08.09.2003 г. «О перечне документов и порядке контроля целевого использования транспортных средств, временно ввозимых на таможенную территорию Российской Федерации» [Электронный ресурс]: электрон. правовой справ. ГАРАНТ. - М.: ГАРАНТ, 2017. - 1 эл. опт. диск (CD-ROM).

29 Приказ ФТС РФ от 03.10.2008 г. № 1230 «Об утверждении

инструкции об особенностях совершения должностными лицами таможенных органов отдельных таможенных операций в отношении товаров и транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу Российской Федерации, с использованием предварительной информации» [Электронный ресурс]: электрон. правовой справ. ГАРАНТ. - М.: ГАРАНТ, 2017. - 1 эл. опт. диск (CD-ROM).

30 Приказ ФТС РФ от 04.05.2011 г. № 930 "Об утверждении инструкции о действиях должностных лиц таможенных органов, совершающих таможенные операции и проводящих таможенный контроль в отношении судов, используемых в целях торгового мореплавания, а также товаров и транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу таможенного союза этими судами" [Электронный ресурс]: электрон. правовой справ. ГАРАНТ. - М.: ГАРАНТ, 2017. - 1 эл. опт. диск (CD-ROM).

31 Приказ ФТС РФ от 07.08.2009 г. № 1424 "Об особенностях декларирования обратно ввозимых на таможенную территорию Российской Федерации транспортных средств, ранее временно вывезенных с этой территории и подвергшихся операциям по ремонту и (или) другим операциям, не подлежащих освобождению от уплаты таможенных пошлин, налогов" [Электронный ресурс]: электрон. правовой справ. ГАРАНТ. - М.: ГАРАНТ, 2017. - 1 эл. опт. диск (CD-ROM).

32 Приказ ФТС РФ от 07.12.2007 г. № 1516 "Об утверждении концепции развития таможенного контроля после выпуска товаров и (или) транспортных средств" [Электронный ресурс]: электрон. правовой справ. ГАРАНТ. - М.: ГАРАНТ, 2017. - 1 эл. опт. диск (CD-ROM).

33 Приказ ФТС РФ от 10.12.2009 г. № 2233 "Об утверждении порядка совершения должностными лицами таможенных органов таможенных операций при декларировании и выпуске товаров и транспортных средств, размещаемых на складах временного хранения, расположенных в местах, приближенных к государственной границе РФ" [Электронный ресурс]: электрон. правовой справ. ГАРАНТ. - М.: ГАРАНТ, 2017. - 1 эл. опт. диск (CD-

ROM).

34 Приказ ФТС РФ от 16.04.2008 г. № 430 «Об утверждении порядка выдачи разрешения на ввоз (вывоз) товаров и транспортных средств при их ввозе на территорию особой экономической зоны и при их вывозе с территории особой экономической зоны» [Электронный ресурс]: электрон. правовой справ. ГАРАНТ. - М.: ГАРАНТ, 2017. - 1 эл. опт. диск (CD-ROM).

35 Приказ ФТС РФ от 18.02.2010 г. № 317 «Об утверждении перечня таможенных органов, осуществляющих таможенное оформление и таможенный контроль товаров и транспортных средств в соответствии с приказом ФТС России от 10 декабря 2009 г. № 2233» [Электронный ресурс]: электрон. правовой справ. ГАРАНТ. - М.: ГАРАНТ, 2017. - 1 эл. опт. диск (CD-ROM).

36 Приказ ФТС РФ от 19.07.2013 г. № 1349 «Об утверждении Инструкции о действиях должностных лиц таможенных органов, совершающих таможенные операции и проводящих таможенный контроль в отношении судов, используемых в целях торгового мореплавания, а также товаров и транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу таможенного союза этими судами» [Электронный ресурс]: электрон. правовой справ. ГАРАНТ. - М.: ГАРАНТ, 2017. - 1 эл. опт. диск (CD-ROM).

37 Приказ ФТС РФ от 23.06.2009 г. № 1160 «Об утверждении порядка таможенного оформления товаров и транспортных средств, перемещаемых в рамках соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Китайской Народной Республики о сотрудничестве в нефтяной сфере» [Электронный ресурс]: электрон. правовой справ. ГАРАНТ. - М.: ГАРАНТ, 2017. - 1 эл. опт. диск (CD-ROM).

38 Приказ ФТС РФ от 25.08.2009 г. № 1560 «Об утверждении порядка проведения проверки документов и сведений после выпуска товаров и (или) транспортных средств» [Электронный ресурс]: электрон. правовой справ. ГАРАНТ. - М.: ГАРАНТ, 2017. - 1 эл. опт. диск (CD-ROM).

39 Приказ ФТС РФ от 26.03.2012 г. № 566 «Об утверждении порядка и технологий совершения таможенных операций в отношении товаров, включая

транспортные средства, ввозимых (ввезенных) на территории особых экономических зон и вывозимых с территорий особых экономических зон, и порядка идентификации» [Электронный ресурс]: электрон. правовой справ. ГАРАНТ. - М.: ГАРАНТ, 2017. - 1 эл. опт. диск (CD-ROM).

40 Приказ ФТС РФ от 30.07.2015 № 1526 «Об утверждении порядка и технологий совершения таможенных операций в отношении товаров, в том числе транспортных средств, ввозимых (ввезенных) на участки территории опережающего социально-экономического развития, на которых применяется таможенная процедура свободной таможенной зоны, и вывозимых с таких участков» [Электронный ресурс]: электрон. правовой справ. ГАРАНТ. - М.: ГАРАНТ, 2017. - 1 эл. опт. диск (CD-ROM).

41 Приложение 3 к Плану содействия импортозамещению в промышленности. Министерство промышленности и торговли РФ, 2015 [Электр. источник]. - URL: [http://www.sovel.org/files/News/Prilozhenie\\_3.pdf](http://www.sovel.org/files/News/Prilozhenie_3.pdf). - 01.05.2017.

42 Распоряжение Евразийского Межправительственного Совета №10 от 29.05.2015 г. «О плане мероприятий по обеспечению стимулирования производства и использования моторных транспортных средств с электрическими двигателями в государствах-членах ЕАЭС на 2015-2017 годы» [Электронный ресурс]: электрон. правовой справ. ГАРАНТ. - М.: ГАРАНТ, 2017. - 1 эл. опт. диск (CD-ROM).

43 Решение Коллегии ЕЭК № 149 от 25.08.2014 г. «О проекте решения Совета Евразийской экономической комиссии «О Порядке формирования и ведения реестра юридических лиц, осуществляющих производство моторных транспортных средств, как это определено понятием "промышленная сборка моторных транспортных средств», установленным в соответствии с решением Высшего Евразийского экономического совета, и моделей моторных транспортных средств» [Электронный ресурс]: электрон. правовой справ. ГАРАНТ. - М.: ГАРАНТ, 2017. - 1 эл. опт. диск (CD-ROM).

44 Решение Коллегии ЕЭК № 277 от 12.12.2012 г. "О подходах к

организации промышленных автосборочных производств» [Электронный ресурс]: электрон. правовой справ. ГАРАНТ. - М.: ГАРАНТ, 2017. - 1 эл. опт. диск (CD-ROM).

45 Россия может прикрыть импорт подержанной спецтехники [Электр. источник]. - URL: <http://www.ligazakon.ru/main/8530-rossiya-mozhet-prikryt-import-poderzhannoy-spectehniki.html>. - 01.05.2017.

46 Таможенная статистика внешней торговли [Электр. источник]. - URL: [http://www.customs.ru/index.php?id=13858&Itemid=2095&option=com\\_content](http://www.customs.ru/index.php?id=13858&Itemid=2095&option=com_content). - 01.04.2017.

47 Таможенный кодекс Таможенного союза [Электронный ресурс]: электрон. правовой справ. ГАРАНТ. - М.: ГАРАНТ, 2017. - 1 эл. опт. диск (CD-ROM).

48 Федеральный закон № 89-ФЗ от 24.06.1998 г. «Об отходах производства и потребления» [Электронный ресурс]: электрон. правовой справ. ГАРАНТ. - М.: ГАРАНТ, 2017. - 1 эл. опт. диск (CD-ROM).

49 Шимко, П.Д. Международная экономика / П.Д. Шимко. – М.: Высшая школа, 2011. – 471 с.

50 Шумилов, В.М. Право Всемирной торговой организации / В.М. Шумилов. – М.: Юрайт, 2016. – 219 с.

51 Щербина, Н.Г. Правовое регулирование внешнеэкономической деятельности / Н.Г. Щербина. – Владивосток: Владивостокский филиал Российской таможенной академии, 2012. – 184 с.