

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

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

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ

И.о. зав. кафедрой МБиТ

  
В.В. Ульянова

« 16 » июня 2023 г.

**ДИПЛОМНАЯ РАБОТА**

на тему: Воздействие таможенно-тарифного и нетарифного регулирования на импорт спецтехники в Российскую Федерацию

Исполнитель

студент группы 837 ос

  
\_\_\_\_\_

В.В. Калиниченко

Руководитель

доцент

  
\_\_\_\_\_

Е.А. Царевская

Нормоконтроль

  
\_\_\_\_\_

О.В. Шпак

Рецензент

доцент, к.т.н

  
\_\_\_\_\_

Н.А. Бабкина

Благовещенск 2023

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

Факультет международных отношений

Кафедра международного бизнеса и туризма

УТВЕРЖДАЮ

И.о. зав. кафедрой

 В.В. Ульянова

« 29 » января 2023 г.

**ЗАДАНИЕ**

К дипломной работе (проекту) студента Калиниченко Вячеслава Витальевича

1. Тема дипломной работы (проекта): Воздействие таможенно-тарифного и нетарифного регулирования на импорт спецтехники в Российскую Федерацию

(утверждено приказом 19.01.2023 № 56-уч)

2. Срок сдачи студентом законченной работы (проекта): 13.06.2023 г.

3. Исходные данные к дипломной работе (проекту): учебная и методическая литература, научные статьи, статистические сборники, таможенный кодекс ЕАЭС, Федеральный закон РФ № 289-ФЗ от 03.08.2018 «О таможенном регулировании в Российской Федерации», товарная номенклатура ЕАЭС, ЕТТ ТН ВЭД

4. Содержание дипломной работы (проекта) (перечень подлежащих разработке вопросов): Теоретические основы таможенно-тарифного и нетарифного регулирования импорта спецтехники РФ в условиях ЕАЭС; Импорт спецтехники в РФ: особенности динамики и структуры; Воздействие таможенно-тарифного и нетарифного регулирования импорта спецтехники в РФ в условиях ЕАЭС

5. Перечень материалов приложения (наличие чертежей, таблиц, графиков, схем, программных продуктов, иллюстративного материала и т.п.) 20 таблиц, 15 рисунков, 3 приложения


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

7. Дата выдачи задания 29.01.2023 г.

Руководитель дипломной работы (проекта): Царевская Елена Александровна доцент, к.г.н.

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

Задание принял к исполнению (дата): 29.01.2023 г.

 (подпись студента)

## РЕФЕРАТ

Дипломная работа содержит 68 с., 20 таблиц, 15 рисунков, 48 источников, 3 приложения

СПЕЦТЕХНИКА, ИМПОРТ, ТАМОЖЕННО-ТАРИФНЫЕ МЕРЫ, НЕТАРИФНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, ИМПОРТАЗАМЕЩЕНИЕ, ТАМОЖЕННАЯ ПОШЛИНА, УТИЛИЗАЦИОННЫЙ СБОР

Цель выпускной квалификационной работы состоит в оценке воздействия таможенно-тарифного и нетарифного регулирования импорта спецтехники в РФ в условиях ЕАЭС.

Объектом исследования выступает импорт спецтехники в РФ.

Предмет исследования – таможенно-тарифное и нетарифное регулирование импорта спецтехники в РФ.

Информационной базой исследования явились материалы учебников по внешнеэкономической деятельности РФ, таможенному праву, статистические данные, представленные на официальных сайтах таможенной статистики.

Методологической основой исследования явились метод научного познания, среди которых: системный подход, анализ числовых данных, метод сравнений и аналогий, а также обобщение и др.

## СОДЕРЖАНИЕ

Введение	5
1 Теоретические основы таможенно-тарифного и нетарифного регулирования импорта спецтехники РФ в условиях ЕАЭС	8
1.1 Особенности классификации спецтехники в ТН ВЭД ЕАЭС	8
1.2 Таможенно-тарифное регулирование импорта спецтехники в РФ в условиях ЕАЭС	14
1.3 Особенности нетарифного регулирования импорта спецтехники в РФ в условиях ЕАЭС	23
2 Импорт спецтехники в РФ: особенности динамики и структуры	29
2.1 Импорт спецтехники в РФ: анализ динамики и товарной структуры	29
2.2 Особенности географической структуры импорта спецтехники в РФ	37
2.3 Взаимная торговля спецтехникой в ЕАЭС	40
3 Воздействие таможенно-тарифного и нетарифного регулирования импорта спецтехники в РФ в условиях ЕАЭС	52
Заключение	57
Библиографический список	60
Приложение А. Данные об импорте спецтехники в РФ за 2015-2021 гг.	66
Приложение Б. Данные географической структуры импорта спецтехники в РФ за 2015-2021 гг.	67
Приложение В. Данные взаимной торговли спецтехникой за 2015-2021 гг.	68

## ВВЕДЕНИЕ

Одним из основных направлений совершенствования таможенного регулирования является создание условий для развития отраслей народного хозяйства и увеличение доли добавленной стоимости продукции, производимой в стране.

Таможенное регулирование как неотъемлемая часть системы государственного регулирования и обеспечения экономической безопасности является основным способом повышения конкурентоспособности российской экономики в целом. Поскольку деятельность государства по установлению таможенного законодательства относится к таможенной деятельности, направленной на обеспечение соблюдения этих законов. Это достигается за счет введения основных форм таможенных дел, отражающих основные функции таможенных органов, а в современных условиях развитие таможенной службы направлено на снижение торговых издержек торговли, улучшение инвестиционного климата торговли, поддержание экономической стабильности государства.

Таможенные органы как субъекты таможенного регулирования предоставляют государственные услуги по контролю за структурой и объемами иностранного оборота, доступом к российскому рынку иностранных товаров. Эти вопросы особенно важны для неэкономических секторов экономики, в том числе для поддержки импортозамещения машин. Неэффективное применение таможенного регулирования ввоза специального оборудования способствовало возникновению негативной тенденции к сокращению отечественного производства экскаваторов и бульдозеров, тракторов и зерноуборочных комбайнов, заменяя их на рынке товарами зарубежных производителей.

Кроме того, использование специального зарубежного оборудования требует приобретения соответствующих расходных материалов, со временем возникает необходимость в замене агрегатов, покупке запасных частей. Цена этого вида продукции почти вдвое превышает цены отечественной продукции. По этой причине замена импортного иностранного специального оборудования, а

также узлов, запасных частей и расходных материалов является важной задачей.

Актуальность темы обусловлена тем, что ввоз импортной спецтехники в Россию сопряжен с рядом трудностей. Они связаны не только с применяемыми мерами таможенного регулирования, но и с большими габаритами груза, а также сложной процедурой таможенного контроля и оформления. Даже небольшие неточности при подготовке сопроводительной и разрешительной документации могут привести к задержке техники на границе, значительным дополнительным затратам, срыву контрактных обязательств и прочим негативным последствиям.

Важно правильно определить код каждого вида машин или оборудования, поскольку от этого напрямую зависит размер пошлины. В некоторых случаях возможно легальное сокращение расходов на таможенное оформление техники, но для этого нужно досконально знать все тонкости законодательства. Главное отличие заключается в том, что строительную или сельскохозяйственную спецтехнику невозможно ввозить для личного пользования. Груз должен оформляться на юридическое лицо или индивидуального предпринимателя. Также различается пакет предоставляемых документов и схема расчета пошлины.

Поставка техники из-за границы возможна только при наличии сертификата о соответствии. Он может выдаваться как на отдельную партию машин, так и серийную. В нем указываются все технические и эксплуатационные характеристики. Сертификат подтверждает, что спецтехника соответствует требованиям, принятым в странах ЕАЭС.

Цель выпускной квалификационной работы состоит в оценке воздействия таможенно-тарифного и нетарифного регулирования импорта спецтехники в РФ в условиях ЕАЭС.

Для достижения вышеуказанной цели необходимо выделить и решить в процессе исследования следующие задачи:

- раскрыть теоретические основы таможенно-тарифного и нетарифного

регулирования импорта спецтехники РФ в условиях ЕАЭС;

- проанализировать динамику и товарную структуру импорта в условиях ЕАЭС;

- провести анализ географической структуры импорта спецтехники в РФ;

- проанализировать взаимную торговлю спецтехникой в ЕАЭС;

- оценить воздействие таможенно-тарифного и нетарифного регулирования импорта спецтехники в РФ в условиях ЕАЭС.

Объектом исследования выступает импорт спецтехники в РФ.

Предмет исследования – таможенно-тарифное и нетарифное регулирование импорта спецтехники в РФ.

Информационной базой исследования явились материалы учебников по внешнеэкономической деятельности РФ, таможенному праву, статистические данные, представленные на официальных сайтах таможенной статистики.

Методологической основой исследования явились метод научного познания, среди которых: системный подход, анализ числовых данных, метод сравнений и аналогий, а также обобщение и др.

# 1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ТАМОЖЕННО-ТАРИФНОГО И НЕТАРИФНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ИМПОРТА СПЕЦТЕХНИКИ РФ В УСЛОВИЯХ ЕАЭС

## 1.1 Особенности классификации спецтехники в ТН ВЭД ЕАЭС

Правильная классификация спецтехники в соответствии с ТН ВЭД ЕАЭС – необходимое условие для ее таможенного оформления. Таможенное оформление спецтехники – это процедура выполнения необходимых формальностей, касающихся декларирования специальных транспортных средств и механизмов, пересекающих границу государства. Специальную технику выделяют следующих групп (рисунок 1).

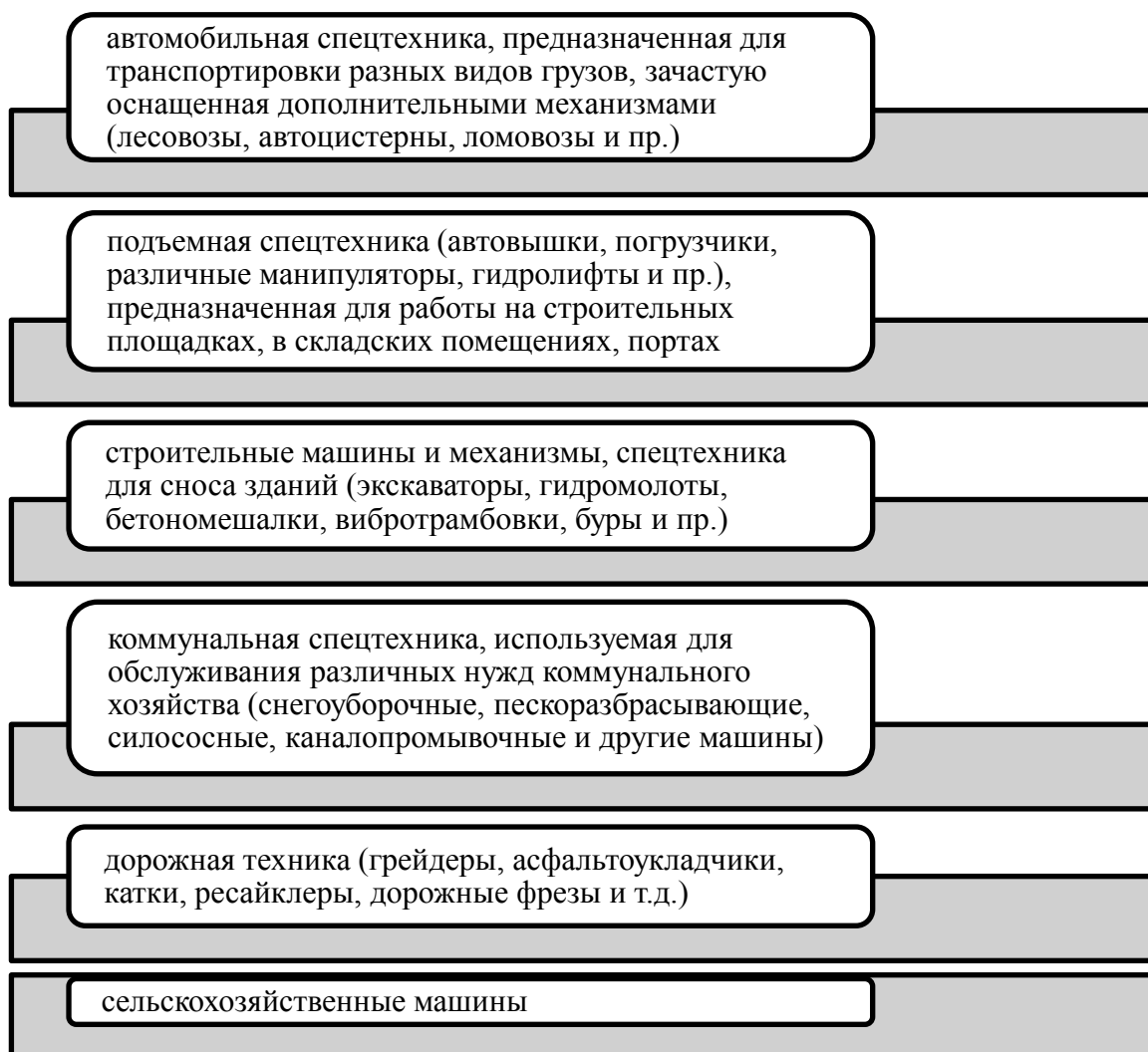


Рисунок 1 – Группы спецтехники, импортируемую в РФ



Россия вступила во Всемирную торговую организацию (ВТО) 22.08.2012, став в ней первым представителем государств-членов Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и Единого экономического пространства (ТС/ЕЭП).<sup>1</sup>

В Таможенном кодексе ЕАЭС Товарной номенклатуре посвящена глава 3. «Единая Товарная номенклатура внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза.

Классификация товаров», включающая ст. 19-27. В ней сказано, что ТН ВЭД применяется для осуществления мер таможенно-тарифного и нетарифного регулирования внешнеэкономической деятельности, а также для ведения таможенной статистики<sup>2</sup>.

Товары при их декларировании в обязательном порядке подлежат классификации по ТН ВЭД. ТН ВЭД утверждена Евразийской экономической комиссией, исходя из принятых в международной практике систем классификации товаров<sup>3</sup>.

Применение ТН ВЭД ЕАЭС позволяет решать следующие вопросы:

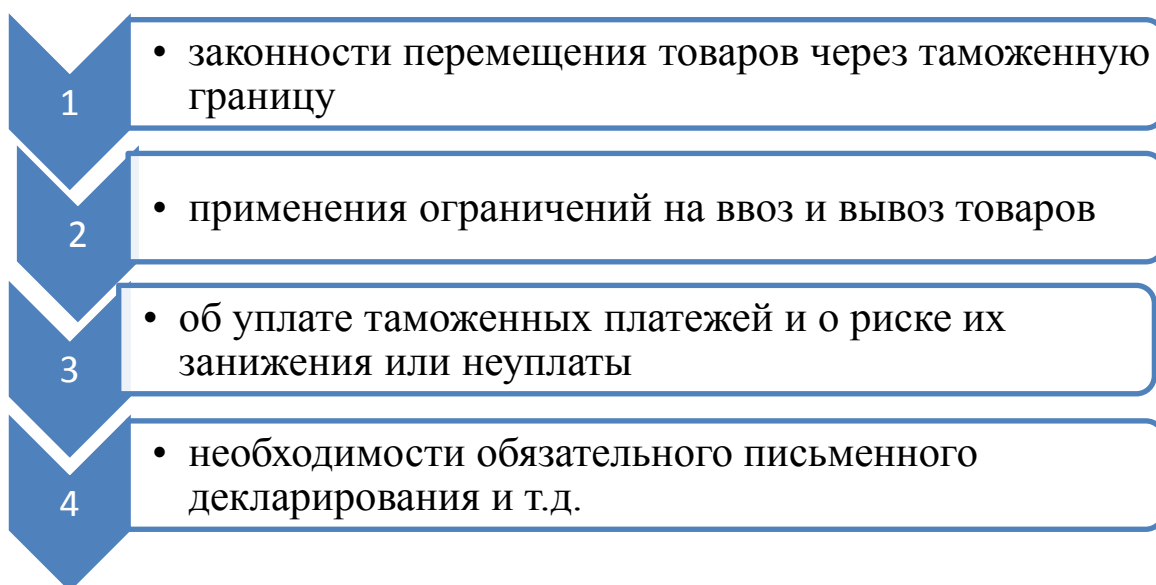


Рисунок 2– Вопросы решаемые при применении ТН ВЭД ЕАЭС

<sup>1</sup> Пяткова Т. В., Товароведение и экспертиза в таможенном деле: учебник. СПб.: Издательство Университета при МПА ЕврАзЭС, 2021. С. 31.

<sup>2</sup> Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение №1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза от 11.04.2017 // СПС «Консультант-плюс».

<sup>3</sup> Решение Совета Евразийской экономической комиссии от 14.09.2021 № 80 (ред. от 07.02.2023) «Об утверждении единой Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза и Единого таможенного тарифа Евразийского экономического союза, а также об изменении и признании утратившими силу некоторых решений Совета Евразийской экономической комиссии» // СПС «Консультант-плюс».

В целях единообразной классификации товаров ФТС России принимает решения о классификации отдельных видов товаров и обеспечивает их опубликование<sup>4</sup>.

Перейдем к выявлению особенностей классификации спецтехники.

В целом, под спецтехникой стоит понимать машину или комплекс сложных технических механизмов, предназначенный для выполнения определенного перечня работ. Она значительно ускоряет процесс производства и облегчает работу людей.<sup>5</sup>

Для спецтехники не предусмотрен единый раздел в ТН ВЭД ЕАЭС. В зависимости от функционального назначения спецтехника преимущественно включена в раздел XVI «Машины, оборудование и механизмы; электротехническое оборудование; их части; звукозаписывающая и звуковоспроизводящая аппаратура, аппаратура для записи и воспроизведения телевизионного изображения и звука, их части и принадлежности» и в раздел XVII «Средства наземного транспорта, летательные аппараты, плавучие средства и относящиеся к транспорту устройства и оборудование».

В ТН ВЭД спецтехника входит в 84 «Реакторы ядерные, котлы, оборудование и механические устройства; их части» и 87 «Средства наземного транспорта, кроме железнодорожного или трамвайного подвижного состава, и их части и принадлежности» группы<sup>6</sup>.

---

<sup>4</sup> Джабиев А. П. Основы таможенного дела : учебник. 2-е изд. М. : Юрайт, 2020. С. 216.

<sup>5</sup> Иорданова В.Г. Таможенно-тарифное регулирование импорта в условиях транснационализации мировой торговли // Российский внешнеэкономический вестник. 2021. № 4. С. 25.

<sup>6</sup> Решение Совета Евразийской экономической комиссии от 14.09.2021 № 80 (ред. от 07.02.2023) «Об утверждении единой Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза и Единого таможенного тарифа Евразийского экономического союза, а также об изменении и признании утратившими силу некоторых решений Совета Евразийской экономической комиссии» // СПС «Консультант-плюс».

Автогрейдер	•8429 20 001 0 •8429 20 009 1 •8429 20 009 9
Автопогрузчик	•8427 20 110 0 •8427 20 190 9 •8427 20 900 0
Аэродромный перегружатель контейнеров	•8428 98 900 0
Бульдозер гусеничный	•8429 11 001 0 •8429 11 002 0 •8429 11 009 0
Бульдозер колесный или тягач тракторный	•8429 19 000 1 •8429 19 000 9
Каток дорожный	•8429 40 100 0 •8429 40 300 0
Комбайн зерноуборочный	•8433 51 000 1 •8433 51 000 9
Комбайн виноградоуборочный	•8433 59 850 1
Комбайн силосоуборочный	•8433 59 110 1 •8433 59 110 9
Кран гусеничный	•8426 49 009 9
Кран на колесном ходу	•8426 41 000 1 •8426 41 000 2 •8426 41 000 3 •8426 41 000 7
Лесопогрузчик	•8427 20 190 1 •8427 20 190 2 •8427 90 000 1
Разбрасыватель неорганических удобрений	•8432 42 000 0
Самоходная машина для измельчения древесины (мульчер)	•8436 80 100 9
Телескопический погрузчик	•8427 20 190 9
Фронтальный одноковшовый погрузчик, или погрузчик с бортовым поворотом, или погрузочно-доставочная машина	•8429 51 100 0 •8429 51 910 0 •8429 51 990 0
Экскаватор-погрузчик	•8429 59 000 0
и другие	

Рисунок 3 – Основной состав спецтехники, входящей в группу 84 «Реакторы ядерные, котлы, оборудование и механические устройства; их части»

На рисунке 3 отразим основной состав спецтехники, входящей в группу 87 «Средства наземного транспорта, кроме железнодорожного или трамвайного подвижного состава, и их части и принадлежности».

Автомобиль-самосвал, предназначенный для использования в условиях бездорожья	<ul style="list-style-type: none"> <li>•8704 10 101 1</li> <li>•8704 10 101 9</li> <li>•8704 10 102 1</li> <li>•8704 10 102 2</li> </ul>
Машина пожарная самоходная	<ul style="list-style-type: none"> <li>•8705 30 000 1</li> <li>•8705 30 000 5</li> </ul>
Погрузочно-транспортная лесозаготовительная машина (форвардер)	<ul style="list-style-type: none"> <li>•8704 22 910 1</li> <li>•8704 22 990 1</li> <li>•8704 23 910 8</li> <li>•8704 32 910 1</li> <li>•8704 32 990 1</li> </ul>
Самоходная бетоносмесительная установка	<ul style="list-style-type: none"> <li>•8705 40 000 1</li> <li>•8705 40 000 5</li> </ul>
Снегоболотоход	<ul style="list-style-type: none"> <li>•8703 21 109 1</li> <li>•8703 21 109 9</li> <li>•8703 21 909 3</li> <li>•8703 21 909 4</li> </ul>
Средство транспортное вездеходное	<ul style="list-style-type: none"> <li>•8703 33 199 0</li> <li>•8704 23 910 1</li> <li>•8704 23 910 2</li> </ul>
Трактор гусеничный для прокладки лыжных трасс	<ul style="list-style-type: none"> <li>•8701 30 000 1</li> </ul>
Трактор колесный	<ul style="list-style-type: none"> <li>•8701 20 101 3</li> <li>•8701 20 101 8</li> <li>•8701 20 109 0</li> <li>•8701 20 901 4</li> <li>•8701 20 901 5</li> </ul>
Трелевочный трактор (скиддер)	<ul style="list-style-type: none"> <li>•8701 94 100 1</li> <li>•8701 95 100 1</li> </ul>
Электропогрузчик, или электротележка (электротягач), или транспортное средство промышленного назначения	<ul style="list-style-type: none"> <li>•8709 11 900 0</li> <li>•8709 19 900 0</li> </ul>
и другие	

Рисунок 4 – Основной состав спецтехники, входящей в группу 87 «Средства наземного транспорта, кроме железнодорожного или трамвайного подвижного состава, и их части и принадлежности»

Как мы видим из рисунков 3-4 спецтехника включает большой состав машин и транспортных средств специального назначения, отличающихся между собой функциональными характеристиками, свойствами, способом передвижения и т.п.

Обращая внимание на рисунок 4, стоит отдельно выявить классификационные свойства тракторов. Так, тракторы в ТН ВЭД ЕАЭС сгруппированы в зависимости от ходовой системы – гусеничные (8701 30) или колесные (8701 95), в зависимости от типа двигателя – поршневые (8701 22) или электрические (8701 24).

Представим на рисунке 5 схему формирования полного кода трактора на конкретном примере<sup>7</sup>.



Рисунок 5 – Пример формирования полного кода

Смешанные типы специальных машин, состоящих из двух или более машин, соединенных вместе, чтобы сформировать одну единицу, и других машин, которые дополняют или не связаны друг с другом для выполнения двух или бо-

<sup>7</sup> Решение Совета Евразийской экономической комиссии от 14.09.2021 № 80 (ред. от 07.02.2023) «Об утверждении единой Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза и Единого таможенного тарифа Евразийского экономического союза, а также об изменении и признании утратившими силу некоторых решений Совета Евразийской экономической комиссии» // СПС «Консультант-плюс».

лее функций друг друга, в основном классифицируются как состоящие только из того компонента или машины, которая выполняет основную функцию.

Если машина состоит из отдельных компонентов, предназначенных для совместного выполнения четко определенных функций, то она классифицируется в товарной позиции, соответствующей этой определенной функции.

Большое значение для классификации товаров данной группы имеют критерии идентификации товаров.

Нужно заметить, что при большом количестве пояснений по конкретным товарам без специальных познаний в области техники применить их бывает достаточно сложно.

Таким образом, при определении места спецтехники в товарной номенклатуре было выявлено, что в структуре ТН ВЭД ЕАЭС для данного вида товаров нет отдельно отведенной группы, а разные позиции спецтехники разбросаны по товарным группам 84 «Реакторы ядерные, котлы, оборудование и механические устройства; их части» и 87 «Средства наземного транспорта, кроме железнодорожного или трамвайного подвижного состава, и их части и принадлежности». Для таможенных целей важное значение имеет правильное определение кода, так как это прямым способом влияет на применение мер таможенно-тарифного регулирования импорта спецтехники. Поэтому далее считаем необходимым перейти к исследованию инструментов таможенно-тарифного регулирования импорта спецтехники.

## **1.2 Таможенно-тарифное регулирование импорта спецтехники в РФ в условиях ЕАЭС**

Вступление РФ в ЕАЭС является необходимостью времени и считается положительным фактором развития национальной экономики. Прежде всего, вступление страны в ряды ЕАЭС – это свидетельство силы экономики РФ и положительная оценка экспертами организации высоких темпов ее развития. Теперь, достигнув высокого уровня внешней торговли, наша страна может организовывает с ними торговлю товарами и услугами, как и другие развитые страны. Это, в свою очередь, позволяет еще больше расширить и усилить про-

цесс интеграции отечественных предприятий и бизнес-структур в мировую экономику.

Вступление РФ во ЕАЭС является результатом длительного и сложного процесса приведения реальных условий экономики и норм и законов таможенной деятельности, ее структур к требованиям.

В условиях ускорения процесса глобализации и глобализации производства возникает необходимость эффективного регулирования внешнеэкономической деятельности, осуществляемой региональными хозяйствующими субъектами, и роль и значение соглашения по тарифам и торговле для стран ЕАЭС.

Таможенно-тарифное регулирование трансграничной экономической деятельности связано с применением импортных и экспортных тарифов, которые входят в общую систему таможенных платежей.

Таможенное регулирование заключается в установлении порядка и правил осуществления права перемещения товаров и транспортных средств через таможенную границу РФ.

Таможенное регулирование осуществляется в соответствии с Таможенным кодексом ЕАЭС и иными нормативными правовыми актами РФ.

Для расчета платежей необходимо четко сформулировать определение, провести идентификацию ввозимой спецтехники, указать серийные номера всех агрегатов. Одним из необходимых условий является применение мер таможенно-тарифного регулирования.

Таможенное регулирование внешнеэкономической деятельности осуществляется в соответствии действующим законодательством РФ и ЕАЭС. Оно затрагивает интересы широкого круга субъектов хозяйствования, чья деятельность связана с импортом и экспортом продукции. Основные задачи таможенного регулирования – обеспечение экономической безопасности и защита отечественного производителя.

Эффективность ведения бизнеса с иностранными партнерами во многом зависит от того, есть ли в компании компетентные специалисты в сфере ВЭД.

Таможенное регулирование ВЭД заключается в разработке и утвержде-

нии правил и процедур по перемещению товаров и транспортных средств через таможенную границу РФ, а также в осуществлении контроля за их соблюдением субъектами предпринимательской деятельности. Предмет таможенного регулирования – отношения, связанные с экспортом и импортом продукции<sup>8</sup>.

Законодательная база таможенного регулирования представлена на рисунке 6.

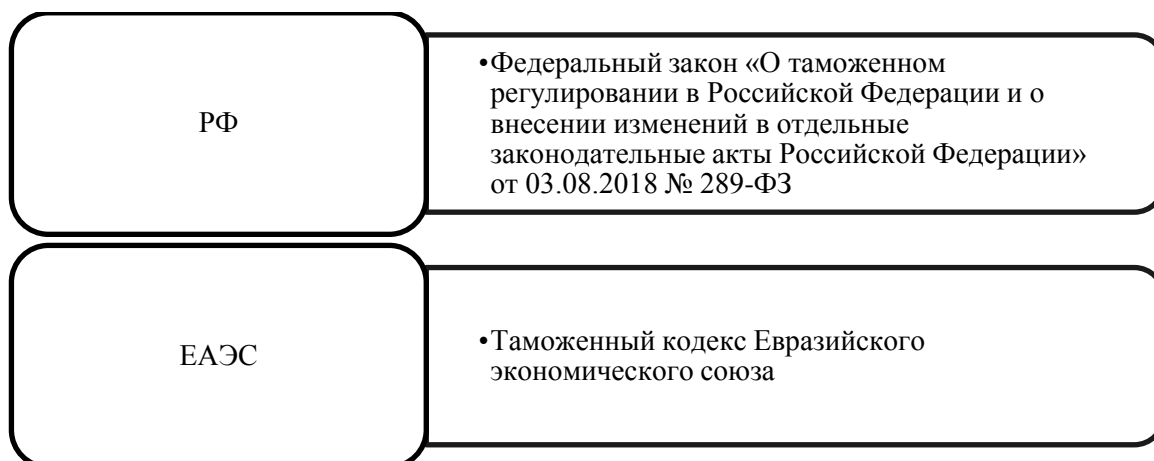


Рисунок 6 – Законодательные основы таможенного регулирования в РФ

Таможенное регулирование определяет:

- полномочия органов государственной власти в сфере таможенного дела;
- права и обязанности лиц, деятельность которых связана с перевозкой товаров через государственную границу РФ<sup>9</sup>.

Также оно обеспечивает экономическую безопасность РФ во время внешней торговли товарами и выполнение государством международных договоров. Кроме того, таможенное регулирование способствует созданию благоприятных условий для развития ВЭД.

Таможенно-тарифное регулирование – это система контроля нашим государством внешнеэкономической деятельности. Таможенный тариф – это ин-

<sup>8</sup> Бекетова Ю.С. Таможенно-тарифное регулирование ВЭД как инструмент обеспечения экономической безопасности стран ЕАЭС // Школа молодых новаторов: сборник научных статей международной молодежной научной конференции, 2020. С. 38.

<sup>9</sup> Падалко К.С. Особенности таможенно-тарифного регулирования в условиях ЕАЭС // Форум молодёжной науки. 2021. Т. 2. № 4. С. 148.



струмент торговой политики государства<sup>10</sup>.

В тарифе прописаны все ставки пошлин на различные товары, которые возят через границу. Разработана номенклатура-классификатор товаров, который позволяет контролировать импорт и экспорт, а также вести статистику для последующего анализа.

В зависимости от режима, действующего для страны-экспортера, на один и тот же товар могут применяться либо единые пошлины, либо автономные, договорные или преференциальные.

Для некоторых стран действует режим наибольшего благоприятствования, то есть – низкие пошлины. Самые низкие применяются для товаров из стран, которые пользуются преференциями. Если же подобных соглашений между государствами нет, то действует тариф с высокими пошлинами.<sup>11</sup>

Кроме таможенно-тарифного, существует нетарифное регулирование внешнеэкономической деятельности. Сюда относится: лицензирование, квотирование, импортные налоги, валютный контроль и прочее<sup>12</sup>.

Цели таможенно-тарифного регулирования:

- защита отечественных производителей от иностранных конкурентов;
- обеспечение поступления в бюджет денежных средств от уплаты таможенных пошлин.

Тарифные методы регулирования внешней торговли базируются на таможенных пошлинах и порядке их применения.

Пошлина - это особый вид платежа в форме косвенного налога, который в обязательном порядке необходимо уплачивать при экспорте и импорте продукции.

Таможенные пошлины применяются в рамках таможенных тарифов, формирующихся на основе товарных классификаторов.

---

<sup>10</sup> Иорданова В.Г. Таможенно-тарифное регулирование импорта в условиях транснационализации мировой торговли // Российский внешнеэкономический вестник. 2021. № 4. С. 25.

<sup>11</sup> Иорданова В.Г. Таможенно-тарифное регулирование импорта в условиях транснационализации мировой торговли // Российский внешнеэкономический вестник. 2021. № 4. С. 25.

<sup>12</sup> Терещенко Д.Е. Современное тарифно-таможенное регулирование международного бизнеса в России // Символ науки: международный научный журнал. 2021. № 6. С. 178.

Меры таможенно-тарифного регулирования применяются к товарам, перемещаемым через государственную границу РФ.

Таможенные пошлины можно классифицировать по ряду параметров.

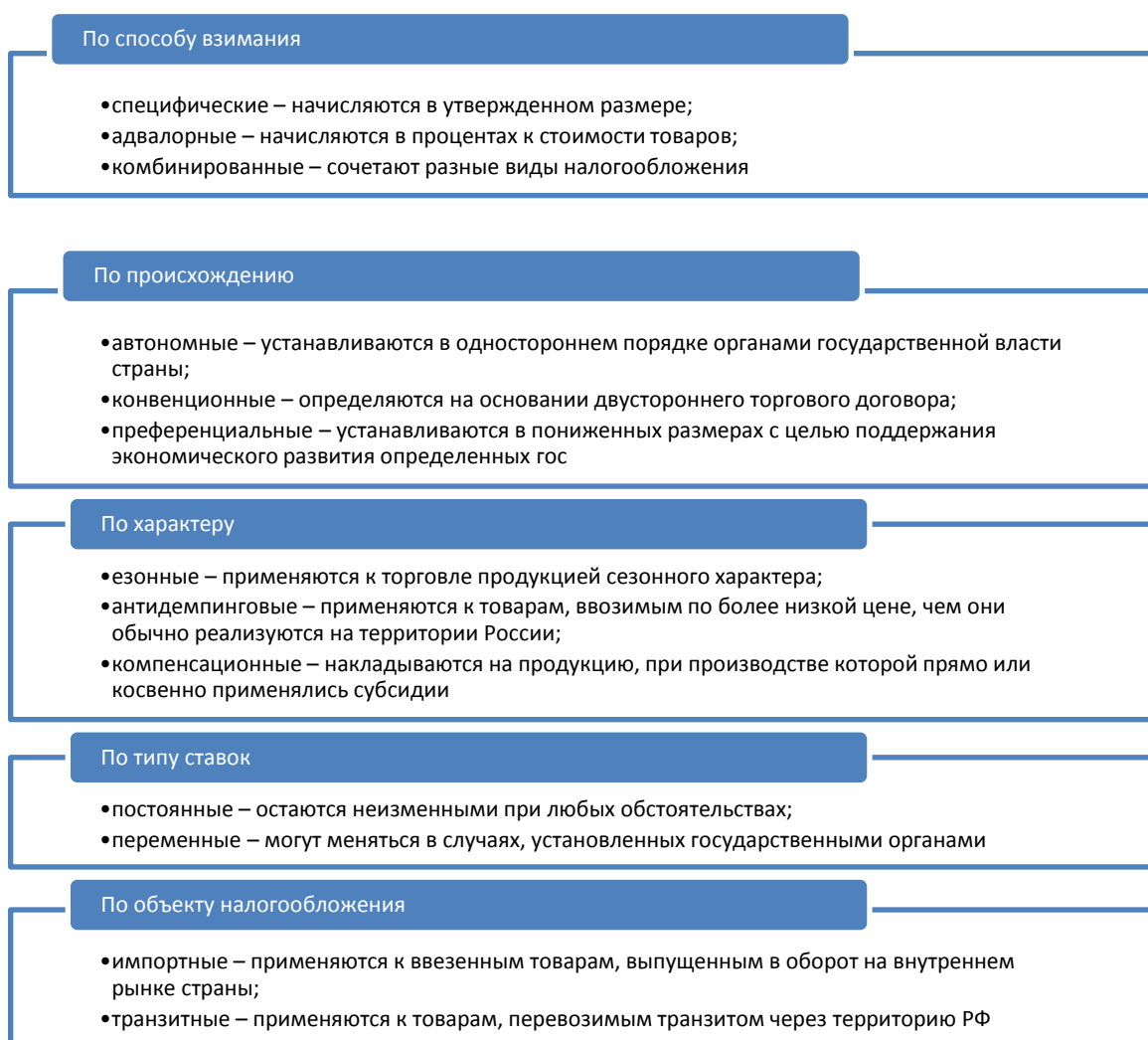


Рисунок 7 – Виды таможенных пошлин<sup>13</sup>

Специальные пошлины взимаются помимо ввозных таможенных пошлин.

Таможенные платежи при импорте спецтехники исчисляются не только от стоимости товара согласно каталогов состояния техники, но и индивидуальных характеристик техники и цели ввоза на территорию России.

Перед приобретением техники импортер должен знать: при ввозе бывшей

<sup>13</sup> Русецкий Р.Р. Пошлины во внешнеэкономической деятельности Российской Федерации // Молодежь и наука: шаг к успеху: сборник научных статей 2-й Всероссийской научной конференции перспективных разработок молодых ученых : в 3 т.. Юго-Западный государственный университет; Московский политехнический университет, 2018. № 2. С. 229.

в употреблении техники старше 3-х лет предусмотрены заградительные таможенные платежи, отчасти, в виде достаточно высокого утилизационного сбора. Утилизационный сбор определяется полной/допустимой массой устройства и годом выпуска.

Представим анализ правил ввоза техники товарной позиции ТНВЭД ЕАЭС 8433 «Машины или механизмы для уборки или обмолота сельскохозяйственных культур, включая пресс-подборщики, прессы для упаковки в кипы соломы или сена; сенокосилки или газонокосилки; машины для очистки, сортировки или калибровки яиц, плодов или других сельскохозяйственных продуктов, кроме машин товарной позиции 8437» (рисунок 6)<sup>14</sup>.

Импортная пошлина	• Внутри товарных групп ставка разная
Временная импортная пошлина	• Нет
Акциз	• Нет
НДС	• Внутри товарных групп ставка разная
Ставка обеспечения	• Нет
Преференциальный режим	• Нет

Рисунок 8 – Меры таможенно-тарифного регулирования, применяемые при ввозе спецтехники

Таким образом, для каждого вида спецтехники в разрезе кодов ТН ВЭД установлены свои правила ввоза. В частности, наибольшее различие можно увидеть в размере импортных пошлин.

В прошлом пункте мы рассматривали построение полного кода на приме-

<sup>14</sup> Решение Совета Евразийской экономической комиссии от 14.09.2021 № 80 (ред. от 07.02.2023) «Об утверждении единой Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза и Единого таможенного тарифа Евразийского экономического союза, а также об изменении и признании утратившими силу некоторых решений Совета Евразийской экономической комиссии» // СПС «Консультант-плюс».

ре трактора. Продолжим данный пример и представим в таблице 1 уровень таможенных пошлин на тракторы.

Таблица 1 – Таможенные пошлины на тракторы<sup>15</sup>

Таможенные пошлины на тракторы, управляемые рядом идущим водителем			
Возраст	Новые	От 3 до 5 лет	Более 7 лет
Размер пошлин и НДС	Таможенная пошлина 15 % + 20 % НДС	Таможенная пошлина 15 % + 20 % НДС	Таможенная пошлина 15 % + 20 % НДС
Таможенные пошлины на тракторы гусеничные для прокладывания лыжни			
Возраст	Новые	От 3 до 5 лет	Более 7 лет
Размер пошлин и НДС	Таможенная пошлина 0 % + 20 % НДС	Таможенная пошлина 0 % + 20 % НДС	Таможенная пошлина 15 % + 20 % НДС
Таможенные пошлины на тракторы колесные			
Возраст	Новые	От 3 до 5 лет	Более 7 лет
Размер пошлин и НДС	Таможенная пошлина 0 % + 20 % НДС	Таможенная пошлина 0 % + 20 % НДС	Таможенная пошлина 15 % + 20 % НДС

Как мы видим из представленной таблицы, в разрезе субпозиций, самая высокая ставка приходится на тракторы, управляемые рядом идущим водителем.

При этом, наивысшие ставки приходятся на тракторы, бывшие в эксплуатации более 7 лет. Каждый вид спецтехники имеет особенности при таможенном оформлении. Часто удается корректировать размер пошлин, вернуть НДС и получить льготы.

Для наглядности представим на рисунке усредненный размер пошлин на тракторы новые.

<sup>15</sup> Решение Совета Евразийской экономической комиссии от 14.09.2021 № 80 (ред. от 07.02.2023) «Об утверждении единой Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза и Единого таможенного тарифа Евразийского экономического союза, а также об изменении и признании утратившими силу некоторых решений Совета Евразийской экономической комиссии» // СПС «Консультант-плюс».

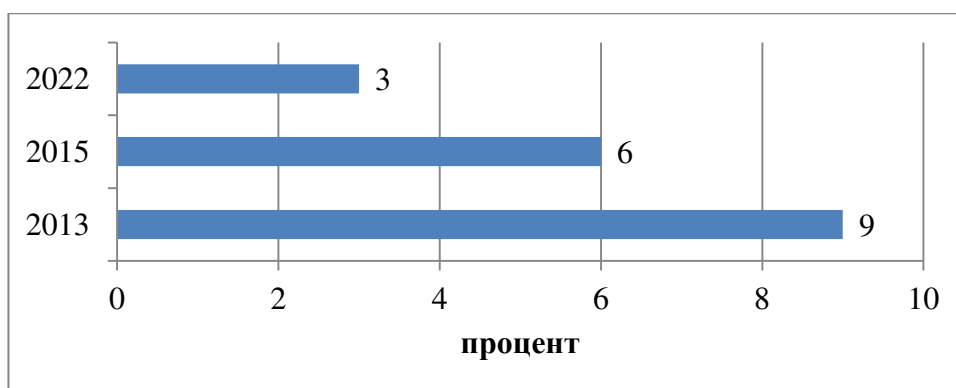


Рисунок 9 – Усредненный размер пошлин на тракторы новые

Особенность доставки экскаватора в фиксированном размере пошлины. Она составляет 5 % от проходной стоимости товара. Экскаваторы могут быть поделены на следующие подгруппы:

- гусеничные;
- колесные;
- погрузчики.

Заключать контракт на импорт смогут только юридические лица и ИП. Техника не может быть зарегистрирована на физическое лицо.

Произвести таможенное оформление самосвала сможет только юридическое лицо. Пошлины рассчитываются в зависимости от года выпуска агрегата, конфигурации модели, веса и ряду других параметров. Для самосвалов, выпущенных раньше 2020 года, эта сумма будет больше, поскольку такие модели морально устарели (имеют большие габариты). Также придется уплатить утилизационные сборы. Таможенное оформление осуществляется только на контракт импортера.

Импорт новой или бывшей в употреблении сельхозтехники можно назвать более выгодным. Так, сеялки, прессы, комбайны и другие фермерские машины ввозятся в Россию без налога<sup>16</sup>. Это снижает себестоимость товара, но не упрощает процесс таможенного оформления.

В процессе таможенного оформления сельхозтехники обязательно проводить:

<sup>16</sup> Онлайн-сервис «Альта-Софт» [Электронный ресурс]. URL: <https://www.alt.ru> (дата обращения: 04.04.2023).

- идентификацию агрегата;
- определение таможенной стоимости;
- заполнение целого ряда документов.

Пошлина будет разной для каждого вида сельхозтехники, с учетом года выпуска и параметров двигателя. Только эксперт, который хорошо разбирается в особенностях законодательства, сможет рассчитать эту сумму правильно<sup>17</sup>.

При перевозке дорожных катков, бетономешалок, бульдозеров, ямобуров и любых других видов тяжелой строительной техники через государственную границу, обязательно подходить таможенный контроль. Физические лица не имеют права выполнять такую операцию, ввиду того, что такой товар не предназначен для личного пользования.

Таможенное оформление автобетономешалки старой модели обойдется дороже, чем новой. Пошлины составляют 15 % для техники, выпущенной ранее 2020 года. Также потребуются уплатить утилизационные сборы. Причина в том, что эти модели уже считаются морально устаревшими (из-за своих больших габаритов)<sup>18</sup>.

Импортные снегоходы ценятся в России, ведь даже самые функциональные и качественные модели зарубежных брендов имеют относительно низкую себестоимость.

И процесс таможенного оформления такого товара упрощен. Поскольку снегоходы не предназначены для передвижения по дороге, их импорт не ограничен строгими правилами и оформлять контракты можно на любые физические лица.

Для юридических лиц, которые приобретают такую технику для перепродажи, выгодно воспользоваться услугами нашей транспортной компании, чтобы пройти таможню быстро и без проблем.

---

<sup>17</sup> Яковенко З.М. Система нетарифного регулирования внешней торговли // Наука и образование: хозяйство и экономика; предпринимательство; право и управление. 2022. № 4 (143). С. 14.

<sup>18</sup> Постановление Правительства РФ от 06.02.2016 № 81 (ред. от 06.03.2023) «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») // Собрание законодательства РФ. 2016. № 7. Ст. 991.

Рассмотрев меры таможенно-тарифного регулирования импорта спецтехники можно сделать вывод, что главным инструментом тарифного регулирования выступает таможенная пошлина. При этом, таможенная пошлина, применяемая к импортируемой технике различается не только по видам спецтехники в зависимости от эксплуатационных свойств, но и от ее новизны – новая или бывшая в употреблении.

Кроме того, в различные периоды времени ставки неодинаковы, а корректируются в зависимости от действующей экономической ситуации, внутреннего регулирования рынка и других обстоятельств. Стоит отметить, что к импорту спецтехники применяются не только инструменты таможенно-тарифного регулирования, но и нетарифного. Ввиду этого считаем необходимым рассмотреть особенности нетарифного регулирования импорта спецтехники в РФ в условиях ЕАЭС.

### **1.3 Особенности нетарифного регулирования импорта спецтехники в РФ в условиях ЕАЭС**

Под нетарифными методами регулирования внешнеэкономической деятельности понимают совокупность мер государственного регулирования, выражающихся в ограничениях на ввоз и вывоз товаров, а также транспортных средств, с целью защиты экономических интересов страны и обеспечения ее национальной безопасности.

Нетарифное регулирование используется в следующих случаях:

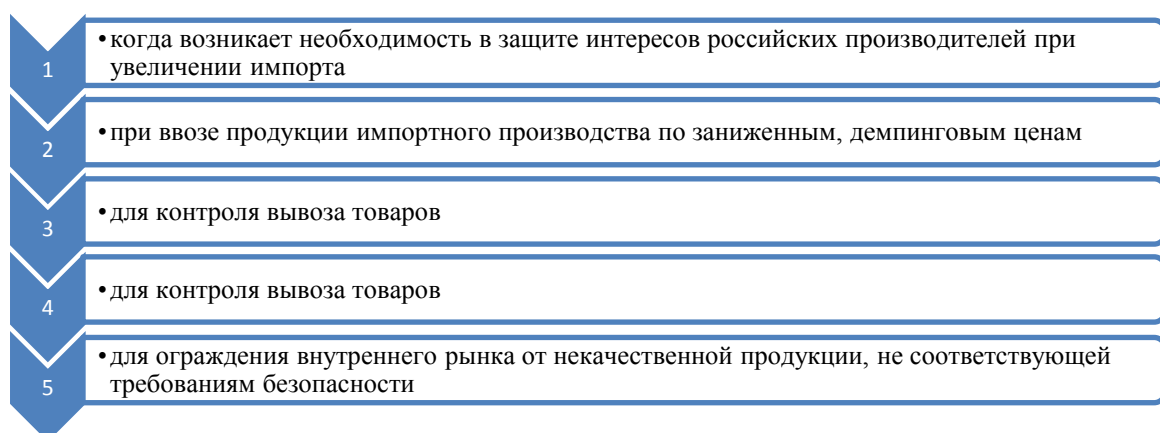


Рисунок 10 – Случае использования нетарифных мер регулирования  
Нетарифное регулирование помогает поддерживать баланс между спро-

сом и предложением. Также с его помощью можно стабилизировать цены на товары.

Нетарифные меры регулирования:

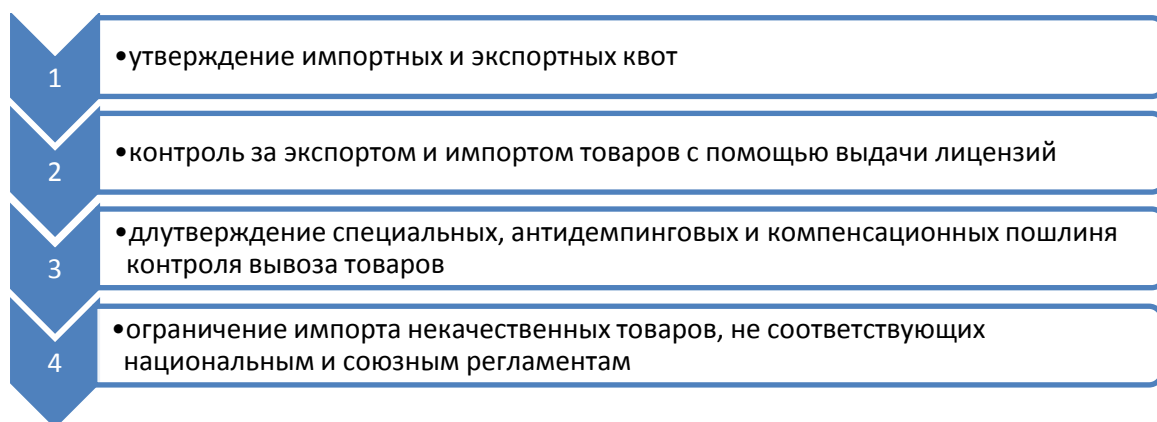


Рисунок 11 - Нетарифные меры регулирования<sup>19</sup>.

В отношении торговли с третьими странами на единой таможенной территории применяются единые меры нетарифного регулирования. Порядок введения и применения единых мер нетарифного регулирования определяется отдельными соглашениями стран-участниц ЕАЭС.

Решения о применении мер нетарифного регулирования в отношении ввоза товаров на единую таможенную территорию и (или) вывоза их с этой территории принимаются Комиссией таможенного союза.

Существует порядка 50 способов государственного нетарифного регулирования внешнеэкономической деятельности. Представим на рисунке 12 основные меры нетарифного регулирования.

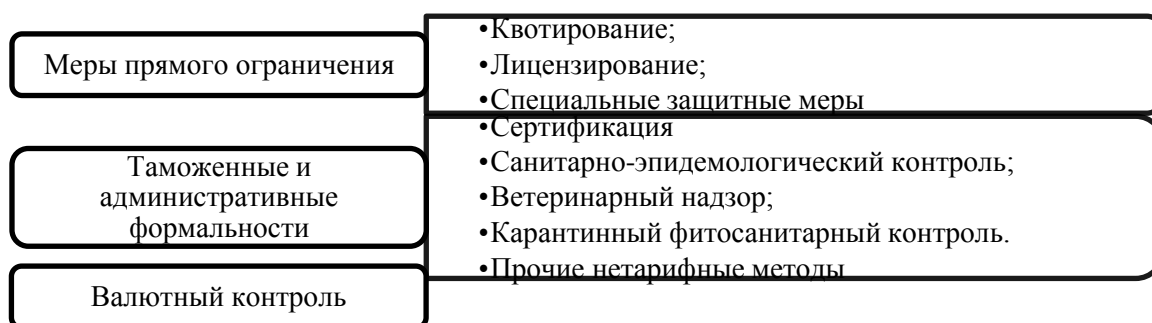


Рисунок 12 – Меры нетарифного регулирования

<sup>19</sup> Яковенко З.М. Система нетарифного регулирования внешней торговли // Наука и образование: хозяйство и экономика; предпринимательство; право и управление. 2022. № 4 (143). С. 12.



Ввоз техники возможен только при наличии сертификата о соответствии. Таким документом является Одобрение типа транспортного средства. Он дает право на ввоз и растормаживание транспорта и автокомплектов. Он выдается как на отдельную партию автомобильной техники, так и на ту, которая выпускается серийно (на производство), и содержит полное описание ее рабочих, технических и эксплуатационных характеристик. Фактически данный сертификат удостоверяет, что импортируемая техника полностью соответствует действующим на территории ЕАЭС требованиям безопасности и стандартам экологии.

Сертификация товаров – это процедура, которая подтверждает его соответствие действующим на территории принимающего государства нормам. Различают два основных вида такого документа: соответствие техрегламенту и происхождение товара.

В зависимости от специфики ввозимого груза, таможенный инспектор может запрашивать и дополнительные сертификаты:

- ветеринарный;
- пожарный;
- СЭЗ (гигиенический);
- карантинный и др.<sup>20</sup>

Отсутствие нужного документа увеличит размер пошлины, а в ряде случаев, сделает ввоз товара невозможным. Важно также следить за изменениями в таможенном законодательстве.

Также при импорте спецтехники может применяться квотирование. Так, с 1 января 2014 года по 21 августа 2016 года была введена в действие импортная квота в отношении комбайнов (модулей), помещаемых под таможенные процедуры выпуска и переработки для внутреннего потребления. Объем импортной квоты на 2014 год составляет 774 единицы.

Для ввоза транспортного средства эксплуатируемого на общеиспользуе-

---

<sup>20</sup> Сидоров В. Н. Таможенное право. Практикум : учеб. пособие для академического бакалавриата. 2-е изд., перераб. и доп. М. : Издательство Юрайт, 2019. С. 158.

мых автодорогах, бывшего в употреблении и имеющего максимальную скорость свыше 25 км/ч, необходимо получить Свидетельство о безопасности конструкции транспортного средства. Есть еще ряд ограничений, при которых получается другой вид сертификации, но об этом Вам лучше расскажут в органах получения этого документа. Сертификат не выдадут импортеру, если экологический класс его техники слишком низкий или ввоз товара планируется на физическое лицо.

Таможенное оформление импортных тракторов – процедура, которая необходима предпринимателям, специализирующимся на продаже спецтехники или в аграрном деле. Тракторы, произведенные за границей, отличаются долговечностью, оборудованы современной электроникой.

Отдельно стоит остановиться на ввозе товаров без разрешения правообладателя.

В 2022 году Евросоюз наложил на Россию санкции, тем самым запретил ввоз грузовиков и спецтехники из стран Евросоюза. Ответными действиями Россия легализовала ввоз определенного перечня товаров без разрешения правообладателя. Такая схема называется параллельным импортом. Однако в 2022 году «серые» поставки не спасли рынок специальных машин: объем рынка спецтехники в 2022 году сократился более чем на 30 %. Меньше техники стали ввозить во всех его сегментах. Исключение составила только ниша колесных экскаваторов. Санкционные меры Европейского союза привели не только к тому, что были ограничены поставки машин из Европы и Японии, но и к сокращению предложений российских участников рынка.

Первый запрет импорта спецтехники был введен Евросоюзом в июле 2022 года: тогда Европа закрыла поставки тягачей и специальной техники, базирующейся на грузовых машинах. Весенним десятым пакетом санкций 2023 года в РФ запретили поставлять из Европы полуприцепы, прицепы, сельскохозяйственные, уборочные, поливальные машины, строительную технику для изготовления бетонной смеси, экскаваторы, самосвалы, тракторы на гусеницах, погрузочную технику для портов, складов, аэропортов.

Как утверждают эксперты, в 2023 году параллельный импорт специальной техники придет на помощь участникам рынка. Несмотря на то, что из России ушли такие марки как MAN, Iveco, Komatsu, John Deere, Hitachi, Ford, Scania, Truck & Bus, Caterpillar, Volvo Trucks и другие, технику этих брендов можно приобрести по новой схеме, в том числе и подержанные машины этих марок. Чтобы выровнять цены на спецтехнику в этом году повышается ставка утилизационного сбора. Утильсбор стал выше для полуприцепов, больше придется платить за иностранные катки, тракторы, погрузочную технику, грейдеры. Прежней остается ставка для машин, которые в нашей стране не производят<sup>21</sup>.

Таким образом, к основным мерам нетарифного регулирования, применяемым при импорте спецтехники, относятся сертификация и квотирование.

В первой главе были раскрыты теоретические аспекты таможенно-тарифного и нетарифного регулирования импорта спецтехники РФ в условиях ЕАЭС.

По результатам исследования можно сделать следующие выводы:

- при определении места спецтехники в товарной номенклатуре было выявлено, что в структуре ТН ВЭД ЕАЭС для данного вида товаров нет отдельно отведенной группы, а разные позиции спецтехники разбросаны по товарным группам 84 «Реакторы ядерные, котлы, оборудование и механические устройства; их части» и 87 «Средства наземного транспорта, кроме железнодорожного или трамвайного подвижного состава, и их части и принадлежности». Для таможенных целей важное значение имеет правильное определение кода, так как это прямым способом влияет на применение мер таможенно-тарифного регулирования импорта спецтехники.

- рассмотрев меры таможенно-тарифного регулирования импорта спецтехники можно сделать вывод, что главным инструментом тарифного регулирования выступает таможенная пошлина. При этом, таможенная пошлина,

---

<sup>21</sup> Параллельный импорт спецтехники [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://france.mid.ru/ru/russiefrance/relations/economica> (дата обращения: 04.04.2023).

применяемая к импортируемой технике различается не только по видам спецтехники в зависимости от эксплуатационных свойств, но и от ее новизны – новая или бывшая в употреблении. Кроме того, в различные периоды времени ставки неодинаковы, а корректируются в зависимости от действующей экономической ситуации, внутреннего регулирования рынка и других обстоятельств.

- к основным мерам нетарифного регулирования, применяемым при импорте спецтехники, относятся сертификация и квотирование.

После теоретического исследования таможенно-тарифного и нетарифного регулирования импорта спецтехники необходимо провести количественную оценку импорта данных товаров.

## 2 ИМПОРТ СПЕЦТЕХНИКИ В РФ: ОСОБЕННОСТИ ДИНАМИКИ И СТРУКТУРЫ

### 2.1 Импорт спецтехники в РФ: анализ динамики и товарной структуры

Рынок спецтехники в России сильно импортозависим (например, в 2021 году импорт превышал собственное производство почти в три раза<sup>22</sup>), поэтому на его показателях негативно отразились санкции, уход зарубежных игроков, проблемы с логистикой и нехватка компонентов.

По итогам 2021 года рынок показывал рекордные результаты, впервые с 2012 года. На 2022 года статистические данные по импорту спецтехники еще не подготовлены, однако, стоит ожидать, что импорт спецтехники покажет спад. Причиной этому является военная операция на Украине, в результате которой поставки большей части номенклатуры спецтехники попали под санкции ЕС и Японии. В рамках десятого пакета санкций ЕС сейчас обсуждается расширение запрета на ввоз специализированной техники. В этой ситуации рынок помимо поставок отечественных игроков пополняется только за счет китайского импорта.

В таблице 2 определим долю импорта спецтехники в совокупном импорте в РФ.

Таблица 2 – Доля импорта спецтехники в РФ за 2015-2021 гг.<sup>23</sup>

Показатель	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.
Импорт спецтехники всего, млн. долл.	4726	5302	8801	9345	8937,46	7274,97	101347
Импорт всего, млн. долл.	205537	201108	247271	263114	275027	259817	262076
Доля импорта спецтехники, %	2,30	2,64	3,56	3,55	3,25	2,80	38,67

Как мы видим из представленных данных, доля импорта спецтехники не имеет постоянной тенденции, но в отчетном периоде она показывает слишком

<sup>22</sup> Рынок спецтехники в 2022 году сократился из-за ухода игроков, проблем с логистикой и запчастями [Электронный ресурс] // Официальный сайт: <https://marketing.rbc.ru/articles/14117/> (дата обращения: 20.04.2023).

<sup>23</sup> Анализ данных [Электронный ресурс] // Официальный сайт: <http://stat.customs.gov.ru/analysis> (дата обращения: 20.04.2023).

высокий рост. Так, в 2021 году она увеличилась в 16 раз по сравнению с 2015 годом. Высокий рост доли спецтехники происходит за счет недостаточного объема собственного производства при повышенном спросе.

Для наглядного представления изменения импорта спецтехники составим график (рисунок 13).

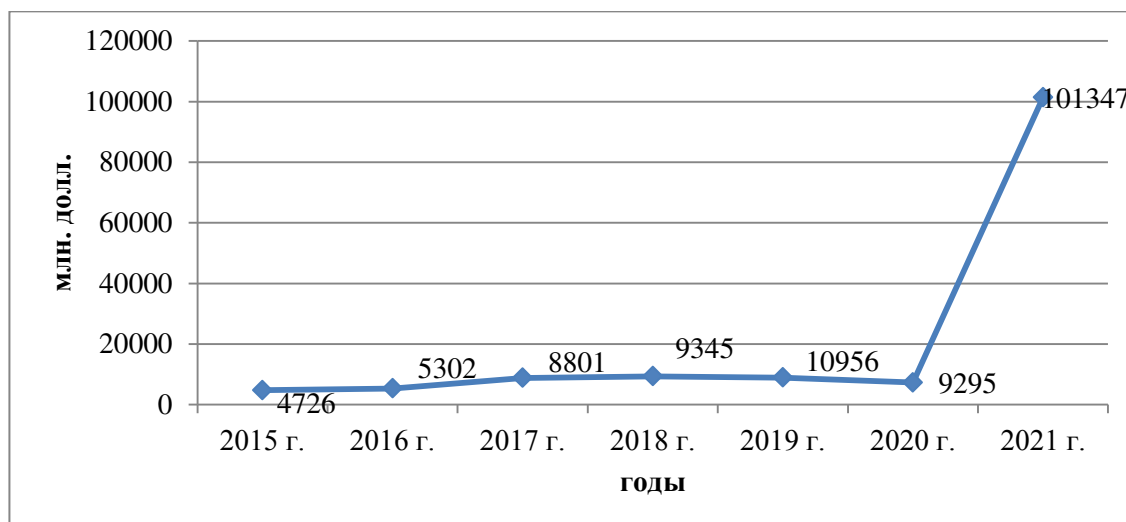


Рисунок 13 – Динамика импорта спецтехники в РФ за 2015-2021 гг., %<sup>24</sup>

Мы уже привыкли к тому, что 2016 год считается новой точкой развития рынков, все события, связанные с политической ситуацией в соседних странах, постепенно отступали, а индикаторы превращали вектор сокращения в вектор роста. В области специальных технологий наибольший рост будет в 2017 году, поскольку в 2016 году был введен повторный сбор, который ухудшил состояние импортных рынков на фоне всех других проблем, и только в 2017 году наблюдался рост во всем мире. Далее мы могли наблюдать исключительно положительную динамику в 2018 году, а 2021 год и вовсе стал лидирующим, так как в этом году импорт спецтехники показал наивысшие результаты.

Представим динамику объемов импорта спецтехники с рассчитанными показателями абсолютного прироста, темпа роста и прироста за 2015-2021 гг. (таблица 3).

<sup>24</sup> Анализ данных [Электронный ресурс] // Официальный сайт: <http://stat.customs.gov.ru/analysis> (дата обращения: 20.04.2023).

Таблица 3 – Анализ динамики импорта спецтехники в РФ за 2015-2021 гг.<sup>25</sup>

Год	Объем импорта, млн. долл.	Абсолютный прирост, млн. долл.		Темп роста, %		Темп прироста, %	
		цепное	базисное	цепное	базисное	цепное	базисное
2015	4726	-	-	-	-	-	-
2016	5302	576	576	112,19	112,19	12,19	12,19
2017	8801	3499	4075	165,99	186,23	65,99	86,23
2018	9345	544	4619	106,18	197,74	6,18	97,74
2019	8937	-408	4211	95,64	189,11	-4,36	89,11
2020	7275	-1662	2549	81,40	153,94	-18,60	53,94
2021	101347	94072	96621	1393,09	2144,46	1293,09	2044,46

Данные таблицы 3 показывают, что объемы импорта спецтехники, с 2016 года по 2018 год планомерно растут. Однако, в 2019 и 2020 годах мы наблюдаем его спад относительно прошлого года на 408 млн. долл. и 1662 млн. долл. соответственно. Спад импорта обусловлен изменениями валютного курса, а именно ростом доллара и юаня относительно рубля. Если оценивать динамику импорта спецтехники относительно базисного года, то снижение не наблюдается ни в одном из периодов.

В 2021 году происходит резкий рост импорта спецтехники, который в абсолютном выражении составил 96621 млн. долл. относительно 2015 года, а прирост в относительном выражении составил 2044,46 %.

Как нами уже было отмечено в первой главе, в товарной номенклатуре спецтехника не объединена в отдельный раздел или группу, а разбросана на 2 товарные группы – 84 «Реакторы ядерные, котлы, оборудование и механические устройства; их части» и 87 «Средства наземного транспорта, кроме железнодорожного или трамвайного подвижного состава, и их части и принадлежности».

Для анализа нами была произведена группировка показателей на основании статистических данных, представленных на сайте ФТС и Ru-stat. В приложении А представлены абсолютные показатели импорта спецтехники.

<sup>25</sup> Анализ данных [Электронный ресурс] // Официальный сайт: <http://stat.customs.gov.ru/analysis> (дата обращения: 20.04.2023).

На основании Приложения А представим абсолютное изменение импорта спецтехники по товарным группам за 2015-2021 гг. (таблица 4).

Таблица 4 – Абсолютное изменение импорта спецтехники по товарным группам в РФ за 2015-2021 гг.

В МЛН. ДОЛЛ.

Товарная группа,	2016 к 2015	2017 к 2016	2018 к 2017	2019 к 2018	2020 к 2019	2021 к 2020
8426 Судовые деррик-краны; краны подъемные, включая кабель-краны; фермы подъемные подвижные, погрузчики порталные и тележки, оснащенные подъемным	-33	37	-2	153	-65	4634
8427 Автопогрузчики с вилочным захватом; прочие тележки, оснащенные подъемным или погрузочно-разгрузочным оборудованием	71	114	92	-59	-52	5722
8428 Машины и устройства для подъема, перемещения, погрузки или разгрузки (например, лифты, эскалаторы, конвейеры, канатные дороги) прочие	-97	154	131	5	-41	22380
8429 Бульдозеры с неповоротным или поворотным отвалом, грейдеры, планировщики, скреперы, механические лопаты, экскаваторы, одноковшовые погрузчики, трамбовочные машины и дорожные катки, самоходные	122	786	269	51	-526	6870
8430 Машины и механизмы прочие для перемещения, планировки, профилирования, разработки, трамбования, уплотнения, выемки или бурения грунта, полезных ископаемых или руд; оборудование для забивки и извлечения свай; снегоочистители плужные и роторные	-35	18	149	67	-151	7509
8432 Машины сельскохозяйственные, садовые или лесохозяйственные для подготовки и обработки почвы; катки для газонов или спортплощадок	111	101	-29	-106	154	24648
8433 Машины или механизмы для уборки или обмола сельскохозяйственных культур, включая пресс-подборщики, прессы для упаковки в кипы соломы или сена; сенокосилки или газонокосилки; машины для очистки, сортировки или калибровки яиц	150	239	-123	-6	-33	20604
8701 Тракторы	159	1038	-81	-319	-258	-575
8704 Моторные транспортные средства для перевозки грузов	135	978	23	-95	-740	1081
8705 Моторные транспортные средства специального назначения (например, автомобили грузовые аварийные, автокраны, пожарные транспортные средства, автобетономешалки, автомобили для уборки дорог, поливомоечные автомобили, автомастерские, автомобили с рентгеновскими установками), кроме используемых для перевозки пассажиров или грузов	-9	37	106	-93	58	1198
8706 Шасси с установленными двигателями для моторных транспортных средств товарных позиций	2	-3	9	-6	-9	1
Итого	576	3499	544	-408	-1662	94072

Анализируя абсолютную динамику импорта спецтехники, стоит выделить ее разнонаправленную тенденцию.



Так, ни в одной из товарных групп мы не можем отметить однозначный рост показателя.

Однако можно выделить устойчивое снижение импорта тракторов, начиная с 2018 года. Снижение импорта данной товарной группы обусловлено увеличением внутреннего производства данного вида спецтехники ввиду активного импортозамещения в отрасли сельского хозяйства.

Оценивая динамику 2021 года относительно 2020 года, то можно отметить рост импорта по большинству товарных групп. Исключение составляют тракторы.

Наибольший рост импорта в отчетном периоде в абсолютном выражении приходится на импорт машин сельскохозяйственных, садовых или лесохозяйственных для подготовки и обработки почвы; катков для газонов или спортплощадок (24648 млн. долл.), машин или механизмов для уборки или обмолота сельскохозяйственных культур, включая пресс-подборщики, прессы для упаковки в кипы соломы или сена; сенокосилки или газонокосилки; машины для очистки, сортировки или калибровки яиц (20604 млн. долл.), машины и устройства для подъема, перемещения, погрузки или разгрузки (например, лифты, эскалаторы, конвейеры, канатные дороги) прочие (22380 млн. долл.).

Здесь стоит отметить, что импортозамещение, а именно разработка и производство отечественными производителями сельхозтехники, происходит равномерно и требует большого количества времени и инвестиций.

Далее представим относительные показатели динамики импорта спецтехники в РФ за 2015-2021 гг. (таблица 5).

Таблица 5 – Темп роста импорта спецтехники по товарным группам в РФ за 2015-2021 гг.

Товарная группа	2016 к	2017 к	2018 к	2019 к	2020 к	2021 к
	2015	2016	2017	2018	2019	2020
1	2	3	4	5	6	7
8426 Судовые деррик-краны; краны подъемные, включая кабель-краны; фермы подъемные подвижные, погрузчики порталые и тележки	88,96	113,91	99,34	150,80	85,77	1290,42

В %

Продолжение таблицы 5

1	2	3	4	5	6	7
8427 Автопогрузчики с вилочным захватом; прочие тележки, оснащенные подъемным или погрузочно-разгрузочным оборудованием	125,36	132,48	119,78	89,43	89,62	1381,72
8428 Машины и устройства для подъема, перемещения, погрузки или разгрузки (например, лифты, эскалаторы, конвейеры, канатные дороги) прочие	89,52	118,58	113,33	100,44	96,34	2176,07
8429 Бульдозеры с неповоротным или поворотным отвалом, грейдеры, планировщики, скреперы, механические лопаты, экскаваторы, одноковшовые погрузчики, трамбовочные машины и дорожные катки, самоходные	120,17	208,12	117,78	102,85	71,31	625,63
8430 Машины и механизмы прочие для перемещения, планировки, профилирования, разработки, трамбования, уплотнения, выемки или бурения грунта, полезных ископаемых или руд; оборудование для забивки и извлечения свай; снегоочистители плужные и роторные	91,82	104,58	136,25	112,00	75,86	1678,23
8432 Машины сельскохозяйственные, садовые или лесохозяйственные для подготовки и обработки почвы; катки для газонов или спортплощадок	142,53	127,15	93,87	76,15	145,55	5108,72
8433 Машины или механизмы для уборки или обмолота сельскохозяйственных культур, включая пресс-подборщики, прессы для упаковки в кипы соломы или сена; сенокосилки или газонокосилки; машины для очистки, сортировки или калибровки яиц	146,58	150,64	82,70	99,06	94,32	3850,48
8701 Тракторы	130,23	251,53	95,30	80,57	80,50	46,01
8704 Моторные транспортные средства для перевозки грузов	115,03	194,68	101,14	95,33	61,84	190,16
8705 Моторные транспортные средства специального назначения (например, автомобили грузовые аварийные, автокраны, пожарные транспортные средства, автобетономешалки, автомобили для уборки дорог, поливомоечные автомобили, автомастерские, автомобили с рентгеновскими установками), кроме используемых для перевозки пассажиров или грузов	94,74	122,84	153,27	69,51	127,36	543,70
8706 Шасси с установленными двигателями для моторных транспортных средств товарных позиций	120,00	75,00	200,00	66,67	25,00	133,33
Итого	112,19	165,99	106,18	95,64	81,40	1393,09

Относительные показатели динамики показывают наивысший рост также по импорту машин сельскохозяйственных, садовых или лесохозяйственных для подготовки и обработки почвы; катков для газонов или спортплощадок (51408,72 %), машин или механизмов для уборки или обмолота сельскохозяйственных культур, включая пресс-подборщики, прессы для упаковки в кипы соломы или сена; сенокосилки или газонокосилки; машины для очистки, сортировки или калибровки яиц (3850,48 %), машин и устройств для подъема, пере-

мещения, погрузки или разгрузки (например, лифты, эскалаторы, конвейеры, канатные дороги) прочие (2176,07 %). Наименьший рост в 2021 году приходится на шасси с установленными двигателями для моторных транспортных средств товарных позиций– 133,33 %.

В рамках данного пункта представим товарную структуру импорта спецтехники, которая рассчитана на основании данных Приложения А (таблица б).

Таблица б – Товарная структура импорта спецтехники в РФ за 2015-2021 гг.

в %

Товарная группа	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
8426 Судовые деррик-краны; краны подъемные, включая кабель-краны; фермы подъемные подвижные, погрузчики порталные и тележки	6,33	5,02	3,44	3,22	5,08	5,35	4,96
8427 Автопогрузчики с вилочным захватом; прочие тележки, оснащенные подъемным или погрузочно-разгрузочным оборудованием	5,92	6,62	5,28	5,96	5,57	6,14	6,09
8428 Машины и устройства для подъема, перемещения, погрузки или разгрузки (например, лифты, эскалаторы, конвейеры, канатные дороги) прочие	19,59	15,64	11,17	11,92	12,52	14,82	23,15
8429 Бульдозеры с неповоротным или поворотным отвалом, грейдеры, планировщики, скреперы, механические лопаты, экскаваторы, одноковшовые погрузчики	12,80	13,71	17,19	19,07	20,51	17,97	8,07
8430 Машины и механизмы прочие для перемещения, планировки, профилирования, разработки, трамбования, уплотнения, выемки или бурения грунта, полезных ископаемых или руд; оборудование для забивки и извлечения свай	9,06	7,41	4,67	5,99	7,02	6,54	7,88
8432 Машины сельскохозяйственные, садовые или лесохозяйственные для подготовки и обработки почвы; катки для газонов или спортплощадок	5,52	7,02	5,37	4,75	3,78	6,76	24,81
8433 Машины или механизмы для уборки или обмолота сельскохозяйственных культур, включая пресс-подборщики, прессы для упаковки в кипы соломы или сена; сенокосилки или газонокосилки; машины для очистки, сортировки или калибровки яиц	6,81	8,90	8,08	6,29	6,52	7,55	20,87
8701 Тракторы	11,13	12,92	19,58	17,57	14,80	14,64	0,48
8704 Моторные транспортные средства для перевозки грузов	19,00	19,48	22,85	21,77	21,70	16,48	2,25
8705 Моторные транспортные средства специального назначения (например, автомобили грузовые аварийные, автокраны, пожарные транспортные средства, автобетономешалки, автомобили для уборки дорог, поливомоечные автомобили, автомастерские, автомобили с рентгеновскими установками), кроме используемых для перевозки пассажиров или грузов	3,62	3,06	2,26	3,26	2,37	3,71	1,45

## Продолжение таблицы 6

Товарная группа	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
8706 Шасси с установленными двигателями для моторных транспортных средств товарных позиций	0,21	0,23	0,10	0,19	0,13	0,04	0,00
Итого	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Анализируя товарную структуру импорта спецтехники, стоит отметить, что на протяжении всего периода достаточно высокий удельный вес приходится на несколько товарных позиций. Так, высокую долю занимают машины и устройства для подъема, перемещения, погрузки или разгрузки (например, лифты, эскалаторы, конвейеры, канатные дороги) прочие от 11 % до 23 %, бульдозеры с неповоротным или поворотным отвалом, грейдеры, планировщики, скреперы, механические лопаты, экскаваторы, одноковшовые погрузчики, трамбовочные машины и дорожные катки, самоходные от 8 % до 20 %, машины сельскохозяйственные, садовые или лесохозяйственные для подготовки и обработки почвы; катки для газонов или спортплощадок от 3 % до 24 %, машины или механизмы для уборки или обмолота сельскохозяйственных культур, включая пресс-подборщики, прессы для упаковки в кипы соломы или сена; сенокосилки или газонокосилки; машины для очистки, сортировки или калибровки яиц от 6 % до 20 %. Наименьшая доля в структуре импорта спецтехники приходится на шасси с установленными двигателями для моторных транспортных средств товарных позиций – менее 1 %.

Проведенный анализ показал, что доля импорта спецтехники не имеет постоянной тенденции, но в отчетном периоде она показывает слишком высокий рост, который произошел за счет недостаточного объема собственного производства при повышенном спросе.

Наибольший рост импорта спецтехники происходит в 2017 году, т.к. в 2016 был введен утилизационный сбор, который на фоне всех остальных проблем еще более усугубил состояние импортных рынков, и только в 2017 году рост стал очевидным практически по всем направлениям. Далее мы могли наблюдать исключительно положительную динамику в 2018 году, а 2021 год и вовсе стал лидирующим, так как в этом году импорт спецтехники показал

наивысшие результаты. Объемы импорта спецтехники, с 2016 года по 2018 год планомерно растут. Однако, в 2019 и 2020 годах мы наблюдаем его спад, который обусловлен изменениями валютного курса, а именно ростом доллара и юаня относительно рубля. Если оценивать динамику импорта спецтехники относительно базисного года, то снижение не наблюдается ни в одном из периодов. Анализируя абсолютную динамику импорта спецтехники, стоит выделить ее разнонаправленную тенденцию. Так, ни в одной из товарных групп мы не можем отметить однозначный рост показателя. Однако можно выделить устойчивое снижение импорта тракторов, начиная с 2018 года. Снижение импорта данной товарной группы обусловлено увеличением внутреннего производства данного вида спецтехники ввиду активного импортозамещения в отрасли сельского хозяйства. Анализируя товарную структуру импорта спецтехники, стоит отметить, что на протяжении всего периода достаточно высокий удельный вес приходится на несколько товарных позиций. Так, высокую долю занимают группы ТНВЭД ЕАЭС 8704, 8428 и 8429. Проанализировав товарную структуру необходимо перейти к анализу географической структуры импорта спецтехники, чтобы определить основных стран-партнеров в данной сфере.

## **2.2 Особенности географической структуры импорта спецтехники в РФ**

Лидерами импорта спецтехники в РФ являются Китай, Германия, Беларусь и США. Для начала проанализируем абсолютную динамику импорта спецтехники в разрезе стран-поставщиков на основании данных Приложения Б (таблица 7).

Таблица 7 – Абсолютное изменение импорта спецтехники в РФ за 2015-2021гг. в разрезе стран-поставщиков

В МЛН. ДОЛЛ.

Страна	2016 к 2015	2017 к 2016	2018 к 2017	2019 к 2018	2020 к 2019	2021 к 2020
Китай	59	473	183	-456	-235	12802
Германия	80	188	225	-171	-159	6334
Франция	32	242	40	-135	-43	3029
Италия	9	152	97	-84	7	6519
Япония	40	471	-5	-228	-239	2731

Страна	2016 к 2015	2017 к 2016	2018 к 2017	2019 к 2018	2020 к 2019	2021 к 2020
США	11	299	-59	-202	-66	3720
Беларусь	305	358	180	-261	-373	10865
Республика Корея	-1	18	44	71	48	2309
Остальные страны	41	1298	-161	1058	-603	45763

Динамика импорта спецтехники в разрезе стран-партнеров не показывает однозначной направленности. Анализируя динамику импорта спецтехники, можно отметить, что в 2019 и 2020 годах наблюдается его спад по большинству стран.

Так, за данный период мы видим снижение импорта из Китая, Германии, Франции. Импорт из таких стран как Япония и США падает еще и в 2018 году, помимо 2019 и 2020 годов.

Положительную динамику практически на протяжении всего периода показывает импорт спецтехники из Республики Корея. Исключение составил 2016 год, но снижение составило незначительную величину – 1 млн. долл. Импорт спецтехники из Китая сокращался в 2019 и 2020 годах на 456 млн. долл. и 235 млн. долл. соответственно. В остальные периоды мы наблюдаем рост. Наибольшее увеличение импорта из Китая приходится на 2021 год и составил 12802 млн. долл.

Наименьший рост импорта спецтехники в абсолютном выражении приходится на Японию, который составил 2731 млн. долл., а также из Республики Корея – 2309 млн. долл.

Далее проанализируем относительные показатели динамики импорта в разрезе стран-партнеров (таблица 8).

Таблица 8 – Темп роста импорта спецтехники в РФ за 2015-2021гг. в разрезе стран-поставщиков

Страна	2016 к 2015	2017 к 2016	2018 к 2017	2019 к 2018	2020 к 2019	2021 к 2020
Китай	104,97	137,99	110,65	75,99	83,73	1158,41
Германия	108,28	117,97	118,23	88,26	87,68	661,01

в %

Продолжение таблицы 8

Страна	2016 к 2015	2017 к 2016	2018 к 2017	2019 к 2018	2020 к 2019	2021 к 2020
Франция	123,70	244,91	109,78	69,92	86,21	1219,20
Италия	106,57	204,11	132,55	78,82	102,28	2147,16
Япония	110,44	211,35	99,44	74,34	63,83	747,42
США	103,36	188,46	90,74	65,13	82,53	1297,39
Беларусь	139,77	133,40	112,59	83,79	72,38	1212,81
Республика Корея	99,32	112,41	126,99	134,50	117,21	807,46
Остальные страны	106,04	280,28	92,02	156,98	79,31	2079,32

В отчетном периоде наивысшие темпы роста показывает импорт спецтехники из Италии – 2147,16 %. На втором месте по наращиванию в относительном выражении находится США – 1297,39 %, на третьем Беларусь – 1212,81 %.

Для определения крупнейших импортеров спецтехники в РФ составим таблицу 9.

Таблица 9 – Географическая структура импорта спецтехники в РФ за 2015-2021 гг.

в %

Показатель	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Китай	25,10	23,48	19,52	20,34	16,16	16,63	13,83
Беларусь	16,23	20,22	16,25	17,23	15,09	13,42	11,68
Германия	20,44	19,73	14,02	15,61	14,41	15,52	7,36
Япония	8,10	7,98	10,16	9,51	7,39	5,80	3,11
США	6,92	6,37	7,24	6,19	4,21	4,27	3,98
Франция	2,86	3,15	4,65	4,80	3,51	3,72	3,26
Италия	2,90	2,75	3,39	4,23	3,48	4,38	6,75
Республика Корея	3,09	2,73	1,85	2,22	3,12	4,49	2,60
Остальные страны	14,37	13,58	22,93	19,87	32,62	31,78	47,44
Итого	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

На протяжении анализируемого периода главным поставщиком спецтехники является Китай. Однако, его доля падает с 25,10 % в 2015 году до 13,83 % в 2021 году, но это не мешает ему быть лидером в данном сегменте. Из Китая, как правило, импортируется техника для производства строительных и дорожных работ, такая как погрузчики, автокраны, бульдозеры и т.п. Также значительный удельный вес спецтехники импортируется в РФ из Беларуси – от 11-20

% от общего объема. Из Беларуси в основном импортируется сельскохозяйственная техника, в частности тракторы. В РФ ценится и Германская техника, однако, ее доля снижается с 20,44 % в 2015 году до 736 % в 2022 году. Снижение импорта обусловлено альтернативным предложением Китая. Наименьшая доля импорта приходится на Республику Корея – от 1,85 % до 4,49 %. Из Кореи в большей степени импортируются краны, бульдозеры, автопогрузчики и иная строительная техника.

Анализ показал, что динамика импорта спецтехники в разрезе стран-партнеров не показывает однозначной направленности. Анализируя динамику импорта спецтехники, можно отметить, что в 2019 и 2020 годах наблюдается его спад по большинству стран. Так, за данный период мы видим снижение импорта из Китая, Германии, Франции. На протяжении анализируемого периода главным поставщиком спецтехники является Китай. Однако, его доля падает с 2015 года, но это не мешает ему быть лидером в данном сегменте. Из Китая, как правило, импортируется техника для производства строительных и дорожных работ, такая как погрузчики, автокраны, бульдозеры и т.п.

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

Евразийский экономический союз создавался, в том числе, с целью облегчить взаимную торговлю для ключевых отраслей бизнеса. Государства-члены освобождены от применения таможенных пошлин, не применяют меры нетарифного регулирования и многое другое. Проведенный анализ в предыдущем пункте показал, что импорт спецтехники в РФ также осуществляет и Беларусь, что порождает необходимость в проведении анализа взаимной торговли. Данные для анализа взяты с официального сайта Евразийской экономической комиссии<sup>26</sup>. Стоит отметить, что данные о взаимной торговле спецтехникой за 2020 и 2021 годы отсутствуют, ввиду этого анализ будет проведен с 2015 по 2019 год включительно. Скомпонованные данные для анализа представлены в Приложении В. Для начала проанализируем динамику взаимной торговли

---

<sup>26</sup> Статистика внешней и взаимной торговли [Электронный ресурс] // Офиц. сайт: [https://eec.eaeunion.org/comission/departement/dep\\_stat/tradestat/](https://eec.eaeunion.org/comission/departement/dep_stat/tradestat/) (дата обращения: 24.04.2023).



ЕАЭС спецтехникой за 2015-2019 гг. (таблица 10).

Таблица 10 – Динамика взаимной торговли ЕАЭС спецтехникой за 2015-2019 гг.

Год	Объем взаимной торговли, млн. долл.	Абсолютный прирост, млн. долл.		Темп роста, %		Темп прироста, %	
		цепное	базисное	цепное	базисное	цепное	базисное
2015	5131408	-	-	-	-	-	-
2016	4964436	-166972	-166972	96,75	96,75	3,25	3,25
2017	6593995	1629559	1462587	132,82	128,50	-32,82	-28,50
2018	7315323	721328	2183915	110,94	142,56	-10,94	-42,56
2019	7743793	428470	2612385	105,86	150,91	-5,86	-50,91

Объемы взаимной торговли спецтехникой ежегодно наращиваются за исключением 2016 года. В целом, 2016 год был переломный для импорта спецтехники из-за введения утилизационного сбора. Однако, с 2017 года мы наблюдаем достаточно значительное увеличение взаимной торговли, которое составило 1629559 млн. долл. по сравнению с 2016 годом и 1462587 млн. долл. по сравнению с базисным годом. В 2018 и 2019 годах также происходит рост, но менее значительный. В целом, рост взаимной торговли составил 2612385 млн. долл. Положительным моментом, повлиявшим на увеличение взаимной торговли увеличение Минским тракторным заводом поставок тракторов в РФ. Тракторы «Беларус» в настоящее время занимают около 90 % российского рынка в сегменте мощностью 80-100 л. с. Помимо данной причины стоит выделить и наращивание торговли спецтехникой со стороны России. Как уже нами упоминалось, сейчас страна нацелена на импортозамещение сельскохозяйственной техники, однако, это не мешает производить ее и на экспорт в страны ЕАЭС.

На основании данных Приложения В отразим абсолютное изменение вза-

имной торговли ЕАЭС спецтехникой (таблица 11).

Таблица 11 – Абсолютное изменение взаимной торговли ЕАЭС спецтехникой за 2015-2019 гг.

В МЛН. ДОЛЛ.

Товарная группа	2016 к 2015	2017 к 2016	2018 к 2017	2019 к 2018
84 Реакторы ядерные, котлы, оборудование и механические устройства; их части	78872	849162	103002	155401
87 Средства наземного транспорта, кроме железнодорожного, их части и принадлежности	-245844	780397	618326	273069
Итого	-166972	1629559	721328	428470

Анализируя представленные данные необходимо отметить, что общий спад взаимной торговли спецтехникой в 2016 году обусловлен снижением взаимной торговли по группе 84 «Средства наземного транспорта, кроме железнодорожного, их части и принадлежности», которое составило 245844 млн. долл. При этом по группе 84 «Реакторы ядерные, котлы, оборудование и механические устройства; их части» мы наблюдаем рост на 78872 млн. долл. С 2017 года взаимная торговля наращивает объемы и на конец анализируемого периода рост по группе 84 ТН ВЭД составил 155401 млн. долл., а по группе 87 ТНВЭД 273069 млн. долл.

Рассчитанные показатели относительного изменения взаимной торговли  
Таблица 12 – Темп роста взаимной торговли ЕАЭС спецтехникой за 2015-2019 гг.

В %

Товарная группа	2016 к 2015	2017 к 2016	2018 к 2017	2019 к 2018
84 Реакторы ядерные, котлы, оборудование и механические устройства; их части	102,99	131,29	102,89	104,24
87 Средства наземного транспорта, кроме железнодорожного, их части и принадлежности	90,15	134,67	120,40	107,48
Итого	96,75	132,82	110,94	105,86

Сравнивая относительную динамику взаимной торговли по группам

спецтехники, стоит отметить ускоренное увеличение в 2017-2019 годах средств наземного транспорта, кроме железнодорожного, их части и принадлежности. Наибольший разрыв в приросте данной товарной группе наблюдается в 2018 году (20,40 % над 2,89 %).

Проведя общий анализ динамики взаимной торговли, стоит отметить такие положительные моменты как наращивание ее объемов с 2018 по 2019 годы.

Далее отразим географическую структуру взаимной торговли спецтехникой (таблица 13).

Таблица 13 – Географическая структура взаимной торговли спецтехникой за 2015-2019 гг.

Годы	в %				
	Армения	Беларусь	Казахстан	Кыргызстан	Россия
2015	0,11	39,43	2,54	0,42	57,50
2016	0,12	46,59	2,48	0,39	50,43
2017	0,14	42,62	2,35	0,45	54,45
2018	0,25	40,06	2,72	0,62	56,35
2019	0,13	39,16	3,37	0,53	56,81

Лидирующее место во взаимной торговле спецтехникой из года в год занимает Россия – ее доля более 50 %. В первую очередь этому способствует рост предприятий, производящих спецтехнику.

Так, в начале 2014 года в стране было 23 предприятия, которые продавали технику на экспорт, то к 2021 их число увеличилось в три раза – это 68 заводов-производителей и экспортеров.

Крупнейшие российские экспортеры спецтехники – это заводы:

Мценский завод «КОММАШ» в Орловской области – предприятие относится к ведущим производителям-экспортерам коммунальной и дорожной техники.

Рязский авторемзавод в Рязанской области – выпускает коммунальную технику и продает как внутри страны, так и отгружает на экспорт.

Завод «РАСКАТ» («Рыбинские Асфальтовые Катки») в Рыбинске – предприятие одно из старейших, которое производит уплотняющую дорожно-строительную технику 1,5 тонны – 25 тонн массой.

Завод «Дорожных машин», Рыбинск – еще один производитель уплотняющей дорожной техники, который помимо нее также выпускает и продает автогрейдеры, снегопогрузчики, фронтальные погрузчики, компакторы для применения на полигонах ТБО.

Завод «Кургандормаш» в Кургане – разработал и производит свыше 400 моделей дорожно-строительной и коммунальной техники. Партнер крупных производителей спецтехники: «КАМАЗа», «ЗИЛа», «МАЗа».

КАМАЗ, Набережные Челны – выпускает крупнотоннажные грузовики моделей 5410-5425, 5320-5360 и 4310-11.

В 2021 году гигант расширит присутствие на рынке спецтехники – будет выпущено поколение К5, в том числе самосвалы 6х4, 6х6, 8х4. Главный покупатель – Казахстан.

ТВЭКС «Тверской экскаватор» – производит вилочные погрузчики, гусеничные гидравлические экскаваторы, автогрейдеры, коммунальную и пожарную технику.

Экспортные поставки происходят преимущественно в Беларусь.

УРАЛТРАК (Челябинский тракторный завод ЧТЗ) – мощный производитель гусеничных тракторов, бульдозеров, колесных погрузчиков, трубоукладчиков. Среди покупателей – Армения.

ЧЗТТ («Челябинский завод тракторной техники») – выпускает бульдозеры-болотоходы, для полигонов ТБО, для вскрытия грунта, трубоукладчики и тракторы. Поставляет продукцию в страны ЕАЭС.

Тракторостроительный завод «Четра», Чебоксары – выпускает бульдозеры, тракторы с навесным оборудованием, трубоукладчики, погрузчики бортового поворота, а также ходовые системы для всех марок бульдозеров. Входит в концерн «Тракторные заводы».

«Петербургский тракторный завод» (ПТЗ), его специализация – тракторы для сельского хозяйства, комбайны, другая техника. Экспортирует знаменитый трактор «Кировец» К-9000 и прочую сельскохозяйственную технику в Казахстан. Входит в группу компаний «Кировский завод», предприятия которого также заняты производством тракторов «Кировец», а также дорожно-строительных и спецмашин на его базе.

Техника востребована в самых разных областях, начиная от сельского хозяйства и строительства до нефтегазового и лесного секторов. Группа продает спецтехнику в более чем тридцать стран мира, среди стран-участниц ЕАЭС – в Казахстан и Беларусь.

Второе место в структуре взаимной торговли занимает Беларусь с долей 39-46 %.

Крупнейшими производителями спецтехники в РБ являются следующие предприятия:

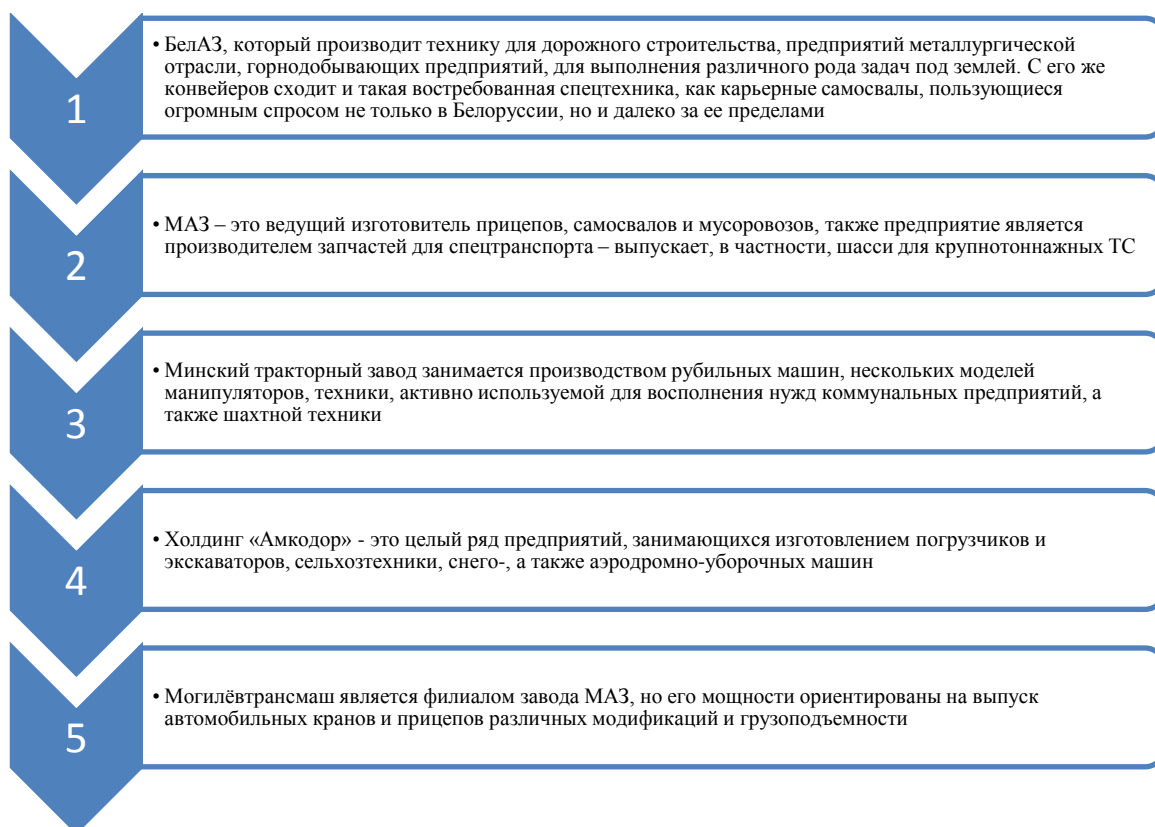


Рисунок 14 - Крупнейшими производителями спецтехники в РБ

Наименьшая доля во взаимной торговле приходится на Армению и Кыргызстан ввиду отсутствия производственных мощностей для покрытия большо-

го объема производства.

Далее проанализируем товарную структуру взаимной торговли спецтехникой каждой страны-участницы ЕАЭС (таблица 14-18).

Таблица 14 – Товарная структура взаимной торговли России спецтехникой за 2015-2019 гг.

	в %				
Товарная группа	2015	2016	2017	2018	2019
84 Реакторы ядерные, котлы, оборудование и механические устройства; их части	56,14	64,12	61,90	57,53	55,17
87 Средства наземного транспорта, кроме железнодорожного, их части и принадлежности	43,86	35,88	38,10	42,47	44,83
Итого	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

В товарной структуре взаимной торговли России спецтехникой ежегодно преобладает группа 84 ТНВЭД, в которую входит сельскохозяйственная техника сельскохозяйственная (комбайны уборочные, обмолоты, самоходные машины для измельчения и т.д.) – от 55 до 64 %. Данный факт объясняется тем, что в стране ввиду господдержки и импортозамещения более налажен выпуск сельскохозяйственной техники, нежели строительной.

Таблица 15 – Товарная структура взаимной торговли Республики Беларусь спецтехникой за 2015-2019 гг.

	в %				
Товарная группа	2015	2016	2017	2018	2019
84 Реакторы ядерные, котлы, оборудование и механические устройства; их части	43,29	42,97	42,85	37,59	39,27
87 Средства наземного транспорта, кроме железнодорожного, их части и принадлежности	56,71	57,03	57,15	62,41	60,73
Итого	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

В Беларуси наблюдается преобладание взаимной торговли 87 группы ТН ВЭД, что характерно для страны с высоко развитым производством строитель-

ной и коммунальной техники.

Так, если оценивать крупнейшие заводы Беларуси по производству спецтехники, то трое из пяти преимущественно производят технику для нужд строительства и коммунального хозяйства.

Таблица 16 – Товарная структура взаимной торговли Казахстана спецтехникой за 2015-2019 гг., в %

Товарная группа	2015	2016	2017	2018	2019
84 Реакторы ядерные, котлы, оборудование и механические устройства; их части	67,62	78,31	78,51	83,99	72,61
87 Средства наземного транспорта, кроме железнодорожного, их части и принадлежности	32,38	21,69	21,49	16,01	27,39
Итого	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Взаимная торговля Казахстана преимущественно представлена группой 84 ТН ВЭД. В целом, опираясь на низкую долю взаимной торговли Казахстана спецтехникой, можно отметить, что в целом ее производство налажено слабо. На сегодня в Казахстане действуют 10 основных заводов, выпускающих самоходную и прочую сельскохозяйственную технику (навесное и прицепное оборудование). При этом, можно выделить только один крупный завод по производству сельхозтехники – Дон Мар. Благодаря введению мер, направленных на стимулирование производства, за последние 4 года ведущие мировые производители локализовали свою продукцию на территории Казахстана. В их числе «Ростсельмаш», «Петербургский тракторный завод» (РФ), «Гомсельмаш», «МТЗ» (Беларусь), Lovol Heavy Industry, YTO Group Corporation (КНР), CLAAS Gmh (Германия), SDF Group (Италия).

Таблица 17 – Товарная структура взаимной торговли Кыргызстана спецтехникой за 2015-2019 гг. в %

Товарная группа	2015	2016	2017	2018	2019
84 Реакторы ядерные, котлы, оборудование и механические устройства; их части	42,98	67,31	24,14	22,75	14,91

Товарная группа	2015	2016	2017	2018	2019
87 Средства наземного транспорта, кроме железнодорожного, их части и принадлежности	57,02	32,69	75,86	77,25	85,09
Итого	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

В Кыргызстане, наоборот, более налажено производство грузовых автомобилей, транспортных средств специального назначения. В целом, на взаимную торговлю группой 87 ТН ВЭД приходится от 32 до 85 %. Также стоит отметить, что в 2021 году был меморандум о сотрудничестве, который предполагает открытие на территории Кыргызстана производство бульдозеров, машин для дорожного и гидротехнического строительства.

Таблица 18 – Товарная структура взаимной торговли Республики Армения спецтехникой за 2015-2019 гг.

в %

Товарная группа	2015	2016	2017	2018	2019
84 Реакторы ядерные, котлы, оборудование и механические устройства; их части	92,15	96,33	84,38	85,95	80,56
87 Средства наземного транспорта, кроме железнодорожного, их части и принадлежности	7,85	3,67	15,62	14,05	19,44
Итого	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

В Армении преобладает взаимная торговля группой 84 ТН ВЭД – более 80 %. Производство и внешняя торговля спецтехникой в Армении развиты слабо.

В целом, проведенный анализ показал, объемы взаимной торговли спецтехникой ежегодно наращиваются за исключением 2016 года. В целом, 2016 год был переломный для импорта спецтехники из-за введения утилизационного сбора. Однако, с 2017 года мы наблюдаем достаточно значительное уве-



личение взаимной торговли, которое составило. Общий спад взаимной торговли спецтехникой в 2016 году обусловлен снижением взаимной торговли по группе 84 «Средства наземного транспорта, кроме железнодорожного, их части и принадлежности». Лидирующее место во взаимной торговле спецтехникой из года в год занимает Россия – ее доля более 50 %. В первую очередь этому способствует рост предприятий, производящих спецтехнику. Так, в начале 2014 в стране было 23 предприятия, которые продавали технику на экспорт, то к 2021 их число увеличилось в три раза – это 68 заводов-производителей и экспортеров. В товарной структуре сложилась неравнозначная тенденция – нет постоянной товарной группы, которая ежегодно бы преобладала. Во взаимной торговле спецтехникой лидирующие позиции занимают Россия (более 50 %) и Беларусь (более 39 %). Данное преобладание стран обусловлено уже имеющимися производственными мощностями, а также их постепенным наращиванием для покрытия внутреннего спроса в спецтехнике и экспорте в другие страны.

По результатам настоящей главы можно сделать следующие выводы:

- доля импорта спецтехники не имеет постоянной тенденции, но в отчетном периоде она показывает слишком высокий рост, который произошел за счет недостаточного объема собственного производства при повышенном спросе. Наибольший рост импорта спецтехники происходит в 2017 году, т.к. в 2016 был введен утилизационный сбор, который на фоне всех остальных проблем еще более усугубил состояние импортных рынков, и только в 2017 году рост стал очевидным практически по всем направлениям. Далее мы могли наблюдать исключительно положительную динамику в 2018 году, а 2021 год и вовсе стал лидирующим, так как в этом году импорт спецтехники показал наивысшие результаты. Объемы импорта спецтехники, с 2016 года по 2018 год планомерно растут. Однако, в 2019 и 2020 годах мы наблюдаем его спад, который обусловлен изменениями валютного курса, а именно ростом доллара и юаня относительно рубля. Если оценивать динамику импорта спецтехники относительно базисного года, то снижение не наблюдается ни в одном из периодов. Анализируя абсолютную динамику импорта спецтехники, стоит выделить ее разнонаправ-

ленную тенденцию. Так, ни в одной из товарных групп мы не можем отметить однозначный рост показателя. Однако можно выделить устойчивое снижение импорта тракторов, начиная с 2018 года. Снижение импорта данной товарной группы обусловлено увеличением внутреннего производства данного вида спецтехники ввиду активного импортозамещения в отрасли сельского хозяйства. Анализируя товарную структуру импорта спецтехники, стоит отметить, что на протяжении всего периода достаточно высокий удельный вес приходится на несколько товарных позиций. Так, высокую долю занимают группы ТНВЭД ЕАЭС 8704, 8428 и 8429;

- динамика импорта спецтехники в разрезе стран-партнеров не показывает однозначной направленности. Анализируя динамику импорта спецтехники, можно отметить, что в 2019 и 2020 годах наблюдается его спад по большинству стран. Так, за данный период мы видим снижение импорта из Китая, Германии, Франции. На протяжении анализируемого периода главным поставщиком спецтехники является Китай. Однако, его доля падает с 2015 года, но это не мешает ему быть лидером в данном сегменте. Из Китая, как правило, импортируется техника для производства строительных и дорожных работ, такая как погрузчики, автокраны, бульдозеры и т.п.;

- объемы взаимной торговли спецтехникой ежегодно наращиваются за исключением 2016 года. В целом, 2016 год был переломный для импорта спецтехники из-за введения утилизационного сбора. Однако, с 2017 года мы наблюдаем достаточно значительное увеличение взаимной торговли, которое составило. Общий спад взаимной торговли спецтехникой в 2016 году обусловлен снижением взаимной торговли по группе 84 «Средства наземного транспорта, кроме железнодорожного, их части и принадлежности». Лидирующее место во взаимной торговле спецтехникой из года в год занимает Россия – ее доля более 50 %. В первую очередь этому способствует рост предприятий, производящих спецтехнику. Так, в начале 2014 года в стране было 23 предприятия, которые продавали технику на экспорт, то к 2021 году их число увеличилось в три раза – это 68 заводов-производителей и экспортеров.

Рассмотрев теоретические основы таможенно-тарифного и нетарифного регулирования импорта спецтехники и проведя анализ импорта, необходимо оценить воздействие мер таможенно-тарифного регулирования на импорт спецтехники.

### 3 ВОЗДЕЙСТВИЕ ТАМОЖЕННО-ТАРИФНОГО И НЕТАРИФНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ИМПОРТА СПЕЦТЕХНИКИ В РФ В УСЛОВИЯХ ЕАЭС

Проведенное исследование позволяет выделить следующие меры, которые имеют непосредственное воздействие на импорт спецтехники (рисунок 15).

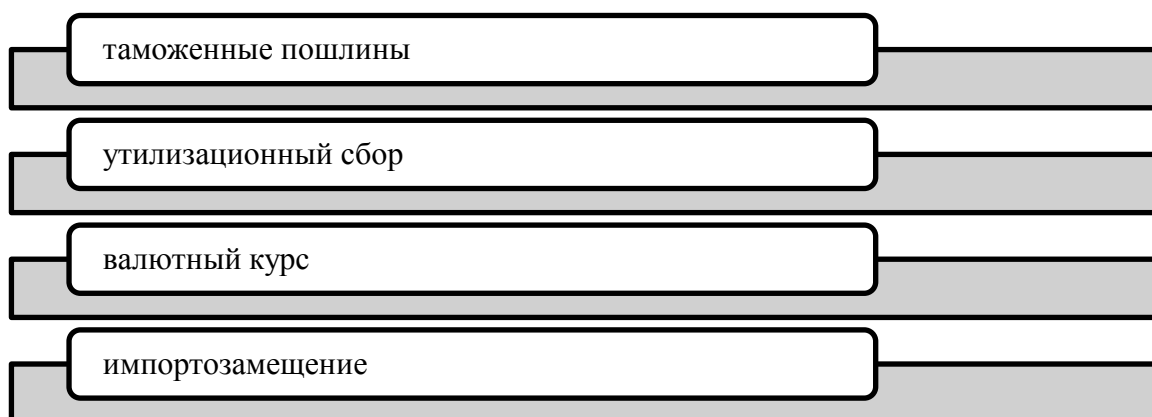


Рисунок 15 – Факторы, влияющие на объем импорта спецтехники

Основным методом регулирования импорта спецтехники – это таможенные пошлины. Так как значительную долю в структуре импорта спецтехники занимает группа ТНВЭД ЕАЭС 8429, представим взаимосвязь импорта спецтехники по группе ТНВЭД ЕАЭС 8429 и ставки таможенной пошлины. Для этого проведем корреляционно-регрессионный анализ.

Таблица 19 – Расчетные значения для корреляционно-регрессионного анализа

Год	Объем импорта, млн. долл., x	Пошлина, %, y	x <sup>2</sup>	y <sup>2</sup>	xy	y <sub>x</sub>	(y-y <sub>x</sub> )	(y-y <sub>x</sub> ) <sup>2</sup>	$\frac{ y-y_x }{y}$
2015	605	7,5	366025,00	56,25	4537,50	6,89	0,6	0,4	0,0
2016	727	7,5	528529,00	56,25	5452,50	6,73	0,8	0,6	0,0
2017	1513	5	2289169,00	25,00	7565,00	5,70	-0,7	0,5	0,0
2018	1782	5	3175524,00	25,00	8910,00	5,35	-0,4	0,1	0,0
2019	1832,8	5	3359155,84	25,00	9164,00	5,29	-0,3	0,1	0,0
2020	1307	5	1708249,00	25,00	6535,00	5,97	-1,0	0,9	0,0
2021	2760	5	7617600,00	25,00	13800,00	4,08	0,9	0,9	0,2
Итого:	10526,8	40	19044251,84	237,50	55964,00	40,00	0,0	3,5	0,4
Среднее	1169,64	4,44	2116027,98	26,39	6218,22	4,44	-	0,39	0,05

$$a_0 = \frac{40 \times 19044251,84 - 55964 \times 10526,8}{7 \times 19044251,84 - 10526,8 \times 10526,8} = 7,6745$$

$$a_1 = \frac{7 \times 55964 - 10526,8 \times 40}{7 \times 19044251,84 - 10526,8 \times 10526,8} = -0,0013$$

Уравнение регрессии принимает вид:

$$y_x = 7,6745 - 0,0013 \times x$$

Измеряем тесноту связи с помощью линейного коэффициента корреляции:

$$r = \frac{55964 - \frac{10526,8 \times 40}{7}}{\sqrt{(19044251,84 - \frac{110813518,24}{7}) \times (237,5 - \frac{16160}{7})}} = -0,782$$

По градации шкалы Чеддока между объемом импорта бульдозеров и ставкой таможенной пошлины наблюдается высокая зависимость с обратной корреляцией, это означает, при снижении ставки таможенной пошлины импорт бульдозеров увеличивается.

Как мы видим, рост импорта практически в 2 раза происходит в 2017 году, именно в данный период ставка таможенной пошлины была снижена на 2,5 %. Ввиду этого можно сделать вывод, что от размера таможенной пошлины зависит объем импорта. Однако, высокий рост 2021 года обусловлен не изменением ставки таможенной пошлины, а политико-экономическими факторами.

Далее проанализируем, как изменялось количественное выражение импорта спецтехники в зависимости от таможенной стоимости и курса доллара (таблица 20).

Таблица 20 – Динамика импорта бульдозеров за 2019-2021 гг.

Год	Таможенная стоимость, долл.	Таможенная стоимость, руб.	Курс доллара, руб.	Кол-во, ед.
2019 г.	85246,51	5518007	64,73	21500
2020 г.	65242,35	4693535	71,94	20033
2021 г.	80354,02	5921288	73,69	34348

Как мы видим, в 2020 году, несмотря на снижение таможенной стоимости бульдозеров, мы наблюдаем и спад импорта в натуральных показателях. В первую очередь, на снижение количества импорта повлияло ограничение внешней торговли ввиду пандемии. Но помимо этого, на статистику ввоза бульдозеров еще оказало влияние так сказать серого ввоза спецтехники.

Стоит отметить, что субъектами ВЭД с целью снижения таможенных платежей и утилизационного сбора, спецтехника ввозится в разобранном виде и декларируется в качестве запасных частей, что также подтверждается и судебной практикой. Рассмотрим на конкретном примере, проанализировав Постановление Пятого арбитражного апелляционного суда от 1 сентября 2021 г. по делу № А51-2399/2021. Так, Владивостокская таможня обратилась в арбитражный суд Приморского края с заявлением к обществу с ограниченной ответственностью «Стантон» о взыскании с неуплаченного утилизационного сбора в сумме 2 932 500 рублей за товары, задекларированные по декларации на товары № 10702020/181118/0004792, и пени в сумме 525 455, 13 рублей.

20.11.2018 года товар (код ТН ВЭД, заявленный в декларации – 8429 52 100 1) выпущен таможней в соответствии с заявленной таможенной процедурой.

На основании сведений, заявленных в ДТ № 10702020/181118/0004792 и представленных в ходе таможенного декларирования документов, в отношении заявленного в таможенной декларации транспортного средства с учетом классификационного кода 8429 52 100 1 таможней произведен расчет утилизационного сбора, исходя из базовой ставка для расчета размера утилизационного сбора (172 500 рублей), и коэффициента расчета суммы утилизационного сбора (17).

Как следует из ДТ № 10702020/181118/0004792 спорный товар – это полноповоротный гидравлический экскаватор с отвалом на гусеничном ходу, бывший в эксплуатации, Hitachi, год вып. 2002, шасси: AA103556, цвет: оранжевый, двигатель 3TN E-2223, дизельный: производитель Hitachi, марка: Hitachi. Код ТН ВЭД определен обществом в графе 33 рассматриваемой ДТ - 8429 52 100 1.

Однако, ООО «Стантон» указывает, что ввезенное транспортное средство не планировалось к эксплуатации по прямому назначению и было реализовано в качестве запасных частей по договору купли-продажи, согласно которому покупателю переданы запчасти, в связи с чем выводы суда первой инстанции о

том, что для освобождения от уплаты утилизационного сбора товар должен был представлен к таможенному оформлению в разобранном виде декларант считает ошибочным. Также обращает внимание суда на отсутствие у таможенного органа достоверных сведений о мощности транспортного средства.

Как следует из имеющейся в материалах ДТ, общество ввезло экскаватор в соответствии с кодом ТН ВЭД ЕАЭС 8429 52 100 01 как целую самоходную машину б/у. Отметок в спорной ДТ о том, что товар везется в разобранном виде, не имелось. Каких-либо доказательств того, что товар ввозился как запасные части, обществом не представлено. Нерабочее состояние ввезенного товара документально также не было подтверждено. Определение дальнейшей судьбы товара, в рассматриваемом случае продажа по запчастям, правового значения для оценки возникновения обязанности по внесению утилизационного сбора не имеет<sup>27</sup>.

Ввиду чего, несмотря на доводы импортера о том, что данный товар будет использоваться только в качестве запасных частей, Пятый арбитражный апелляционный суд оставил решение Арбитражного Приморского суда без изменения и взыскал к возврату неоплаченный размер утилизационного сбора.

Оценивая перспективы импорта спецтехники, то здесь можно отметить неоднозначную ситуацию. Из-за введенных против России санкций, ввоз спецтехники из Великобритании, США, Германии и других стран запрещен. Однако, торговля с Китаем в этой связи только налаживается, что подтверждается проведенным ранее анализом основных экспортеров спецтехники. Ввиду чего стоит ожидать увеличение импорта спецтехники из КНР. Данный факт подтверждается и обострением ввоза техники из КНР в Амурской области. Так, через таможенный пост МАПП «Кни-Курган» ввозится большое количество спецтехники разных марок: Shantui, SHACMAN, Howo и другие.

Производство строительной техники в России в прошлом году увеличилось примерно на 30 %. И эта тенденция до сих пор усиливается. Но при этом

---

<sup>27</sup> Постановление Пятого арбитражного апелляционного суда от 1 сентября 2021 г. по делу № А51-2399/2021 [Электронный ресурс] // Официальный сайт: <https://www.alta.ru/tamdoc/21a02399/> (дата обращения: 22.05.2023)

объем закупок в Юго-Восточной Азии возрос гораздо сильнее.

Это связано как с более широким ассортиментом техники, которую можно там приобрести, так и недостаточной господдержкой производства дорожно-строительной техники в России. В некоторых случаях господдержка закупок техники за рубежом превышает меры поддержки отечественных производителей.

Ни по одному из видов техники не возникло дефицита, который бы сдерживал темпы дорожно-строительных работ. Дорожно-строительные организации быстро переориентировались на закупки у партнеров на Юго-Востоке и внутри страны.

На одном из Общественных советов при Федеральном дорожном агентстве поднималась тема создания Фонда развития дорожного машиностроения, который смог бы аккумулировать средства, координировать и гарантировать производителям оборудования закупку выпущенной ими техники. В этом случае должна появиться возможность для развития отечественного дорожного машиностроения в России, становление которого будет способствовать расширению научных исследований, развитию научных инженерных кадров. В итоге были приняты решения о развитии параллельного импорта (Федеральный закон от 28.06.2022 № 213-ФЗ и Постановление Правительства РФ от 29.03.2022 № 506), а также о создании лизинговой компании «Автодор-Лизинг», в задачи которой входит обеспечение закупки дорожно-строительной техники, запасных частей и организация последующего сервисного обслуживания (решение Государственной компании «АВТОДОР»)

Таким образом, несомненно, таможенно-тарифное регулирование оказывает влияние на импорт спецтехники, однако, помимо этого влияние оказывают меры, предпринимаемые государством по импортозамещению, а также торговые отношения между странами.



## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

При определении места спецтехники в товарной номенклатуре было выявлено, что в структуре ТН ВЭД ЕАЭС для данного вида товаров нет отдельно отведенной группы, а разные позиции спецтехники разбросаны по товарным группам 84 «Реакторы ядерные, котлы, оборудование и механические устройства; их части» и 87 «Средства наземного транспорта, кроме железнодорожного или трамвайного подвижного состава, и их части и принадлежности». Для таможенных целей важное значение имеет правильное определение кода, так как это прямым способом влияет на применение мер таможенно-тарифного регулирования импорта спецтехники.

Рассмотрев меры таможенно-тарифного регулирования импорта спецтехники можно сделать вывод, что главным инструментом тарифного регулирования выступает таможенная пошлина. При этом, таможенная пошлина, применяемая к импортируемой технике различается не только по видам спецтехники в зависимости от эксплуатационных свойств, но и от ее новизны – новая или бывшая в употреблении. Кроме того, в различные периоды времени ставки неодинаковы, а корректируются в зависимости от действующей экономической ситуации, внутреннего регулирования рынка и других обстоятельств.

К основным мерам нетарифного регулирования, применяемым при импорте спецтехники относятся сертификация и квотирование.

Проведенный анализ показал, что доля импорта спецтехники не имеет постоянной тенденции, но в отчетном периоде она показывает слишком высокий рост, который произошел за счет недостаточного объема собственного производства при повышенном спросе. Наибольший рост импорта спецтехники происходит в 2017 году, т.к. в 2016 был введен утилизационный сбор, который на фоне всех остальных проблем еще более усугубил состояние импортных рынков, и только в 2017 году рост стал очевидным практически по всем направлениям. Далее мы могли наблюдать исключительно положительную динамику в 2018 году, а 2021 год и вовсе стал лидирующим, так как в этом году

импорт спецтехники показал наивысшие результаты. Объемы импорта спецтехники, с 2016 года по 2018 год планомерно растут. Однако, в 2019 и 2020 годах мы наблюдаем его спад, который обусловлен изменениями валютного курса, а именно ростом доллара и юаня относительно рубля. Если оценивать динамику импорта спецтехники относительно базисного года, то снижение не наблюдается ни в одном из периодов. Анализируя абсолютную динамику импорта спецтехники, стоит выделить ее разнонаправленную тенденцию. Так, ни в одной из товарных групп мы не можем отметить однозначный рост показателя. Однако можно выделить устойчивое снижение импорта тракторов, начиная с 2018 года. Снижение импорта данной товарной группы обусловлено увеличением внутреннего производства данного вида спецтехники ввиду активного импортозамещения в отрасли сельского хозяйства. Анализируя товарную структуру импорта спецтехники, стоит отметить, что на протяжении всего периода достаточно высокий удельный вес приходится на несколько товарных позиций. Так, высокую долю занимают группы ТНВЭД ЕАЭС 8704, 8428 и 8429.

Динамика импорта спецтехники в разрезе стран-партнеров не показывает однозначной направленности. Анализируя динамику импорта спецтехники, можно отметить, что в 2019 и 2020 годах наблюдается его спад по большинству стран. Так, за данный период мы видим снижение импорта из Китая, Германии, Франции. На протяжении анализируемого периода главным поставщиком спецтехники является Китай. Однако, его доля падает с 2015 года, но это не мешает ему быть лидером в данном сегменте. Из Китая, как правило, импортируется техника для производства строительных и дорожных работ, такая как погрузчики, автокраны, бульдозеры и т.п.

Объемы взаимной торговли спецтехникой ежегодно наращиваются ха исключением 2016 года. В целом, 2016 год был переломный для импорта спецтехники из-за введения утилизационного сбора. Однако, с 2017 года мы наблюдаем достаточно значительное увеличение взаимной торговли, которое составило. Общий спад взаимной торговли спецтехникой в 2016 году обуслов-

лен снижением взаимной торговли по группе 84 «Средства наземного транспорта, кроме железнодорожного, их части и принадлежности». Лидирующее место во взаимной торговле спецтехникой из года в год занимает Россия – ее доля более 50 %. В первую очередь этому способствует рост предприятий, производящих спецтехнику. Так, в начале 2014 года в стране было 23 предприятия, которые продавали технику на экспорт, то к 2021 году их число увеличилось в три раза – это 68 заводов-производителей и экспортеров.

Проведя оценку влияния размера импортной пошлины на импорт спецтехники по коду 8429 ТН ВЭД ЕАЭС было определено, что рост импорта практически в 2 раза происходит в 2017 году, именно в данный период ставка таможенной пошлины была снижена на 2,5 %. Ввиду этого можно сделать вывод, что от размера таможенной пошлины зависит объем импорта. Однако, высокий рост 2021 года обусловлен не изменением ставки таможенной пошлины, а политико-экономическими факторами. Подводя итог, можно отметить, что таможенно-тарифное регулирование, несомненно, оказывает влияние на импорт спецтехники, однако, помимо этого влияние оказывают меры, предпринимаемые государством по импортозамещению, а также торговые отношения между странами.

## БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1 Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение №1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза от 11.04.2017 // СПС «Консультант-плюс».

2 Приказ Министерства промышленности и торговли Российской Федерации от 19 апреля 2022 г. № 1532 «Об утверждении перечня товаров (групп товаров), в отношении которых не применяются положения подпункта 6 статьи 1359 и статьи 1487 Гражданского кодекса Российской Федерации при условии введения указанных товаров (групп товаров) в оборот за пределами территории Российской Федерации правообладателями (патентообладателями), а также с их согласия».

3 Решение Совета Евразийской экономической комиссии от 14.09.2021 № 80 (ред. от 07.02.2023) «Об утверждении единой Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза и Единого таможенного тарифа Евразийского экономического союза, а также об изменении и признании утратившими силу некоторых решений Совета Евразийской экономической комиссии» // СПС «Консультант-плюс».

4 Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 25 июня 2013 г. № 143 «О применении специальной защитной меры посредством введения импортной квоты в отношении зерноуборочных комбайнов и модулей зерноуборочных комбайнов».

5 Федеральный закон от 08.12.2003 г. № 164-ФЗ «Об основах государственного регулирования внешнеторговой деятельности» // СЗ РФ. – 2003. – № 50. – Ст. 4850.

6 Федеральный закон Российской Федерации от 03.08.2018 г. № 289-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // СЗ РФ. – 2018. – № 32 (ч. 1). – Ст. 5082.

7 Постановление Правительства РФ от 06.02.2016 № 81 (ред. от

06.03.2023) «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») // Собрание законодательства РФ. – 2016. - № 7. – Ст. 991.

8 Постановление Правительства РФ от 14 июля 2014 г. № 656 «Об установлении запрета на допуск отдельных видов товаров машиностроения, происходящих из иностранных государств, для целей осуществления закупок для обеспечения государственных и муниципальных нужд» (с изменениями и дополнениями) // СПС «КонсультантПлюс».

9 Постановление Правительства РФ от 19 февраля 2019 г. № 159 «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 14 июля 2014 г. № 656 и признании утратившим силу подпункта «б» пункта 1 изменений, которые вносятся в постановление Правительства Российской Федерации от 14 июля 2014 г. № 656, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 31 января 2015 г. № 84» // СПС «КонсультантПлюс».

10 Постановление Правительства РФ от 3 мая 2017 г. № 518 «О предоставлении субсидий из федерального бюджета на возмещение потерь в доходах российских лизинговых организаций при предоставлении лизингополучателю скидки по уплате авансового платежа по договорам лизинга строительно-дорожной и (или) коммунальной техники, заключенным в 2017 году» // СПС «КонсультантПлюс».

11 Постановление Правительства РФ от 17.02.2018 № 163 «Об утверждении Правил предоставления субсидий российским кредитным организациям на возмещение выпадающих доходов по кредитам, выданным на приобретение сельскохозяйственной, строительно-дорожной и коммунальной техники, а также оборудования для пищевой и перерабатывающей промышленности» // СПС

«КонсультантПлюс».

12 Постановление Правительства Российской Федерации № 616 «Об установлении запрета на допуск промышленных товаров, происходящих из иностранных государств, для целей осуществления закупок для государственных и муниципальных нужд, а также промышленных товаров, происходящих из иностранных государств, работ (услуг), выполняемых (оказываемых) иностранными лицами, для целей осуществления закупок для нужд обороны страны и безопасности государства» // СПС «КонсультантПлюс».

13 Соглашение о применении специальных защитных, антидемпинговых и компенсационных мер по отношению к третьим странам (Заключено в г. Москве 25.01.2008 г.) // Собрание законодательства РФ. – № 42. – 2010. – Ст. 5299.

14 Анализ данных [Электронный ресурс] // Офиц. сайт: Режим доступа: <http://stat.customs.gov.ru/analysis>. - 20.04.2023.

15 Бекетова, Ю.С. Таможенно-тарифное регулирование ВЭД как инструмент обеспечения экономической безопасности стран ЕАЭС / Ю.С. Бекетова // Школа молодых новаторов: сборник научных статей международной молодежной научной конференции, 2020. – С. 37-40.

16 Беляев, С.Г. Новые подходы к повышению эффективности тарифного регулирования / С.Г. Беляев // Социальные и экономические системы. – 2021. – № 2 (20). – С. 117-125

17 Богомолова, А. А. Таможенное право: краткий курс лекций / А. А. Богомолова. – 2-е изд., испр. и доп. – М.: Юрайт, 2019. – 169 с.

18 Буваева, Н. Международное таможенное право: учебник / Н. Буваева. - М.: Юрайт, 2018. - 376 с.

19 Вериш, Т.А. Проблемы взимания таможенных платежей / Т.А. Вериш. // Проблемы и перспективы экономики и управления. – № 12. – 2018. – С. 248-251.

20 Гомон, И.В. Современное состояние и направления развития взаимодействия внешнеэкономической и таможенной деятельности России / И.В. Го-

мон, Р.Р. Ахмедзянов, М.В. Непарко, А.В. Постнова // Экономика и предпринимательство. – 2018. – № 2 (91). – С. 80-87.

21 Гомон, И.В. Таможенные платежи как основа формирования федерального бюджета / И.В. Гомон, М.В. Непарко, Н.И. Решетова // Экономика и предпринимательство. – 2019. - № 9-3. - С37–40.

22 Джабиев, А. П. Основы таможенного дела : учебник для вузов / под общей редакцией А. П. Джабиева. – 2-е изд. – М. : Юрайт, 2020. – 489 с

23 Иванова, В.Ю. Таможенные пошлины во внешнеторговой деятельности / В.Ю. Иванова // Вестник Сибирского федерального университета. – 2018. – № 3. – С. 11-13.

24 Импорт в Россию [Электронный ресурс] // Официальный сайт: Режим доступа: <https://ru-stat.com>. - 20.04.2023.

25 Импортозамещение в России, как метод стабилизации экономики [Электронный ресурс] // Официальный сайт: Режим доступа: [Vvs-info.ru](https://vvs-info.ru). Режим доступа: [https://vvs-info.ru/helpful\\_information/poleznaya-informatsiya/importozamesh](https://vvs-info.ru/helpful_information/poleznaya-informatsiya/importozamesh). - 05.05.2022.

26 Иорданова, В.Г. Таможенно-тарифное регулирование импорта в условиях транснационализации мировой торговли / В.Г. Иорданова, А.Р. Бойко // Российский внешнеэкономический вестник. – 2021. – № 4. – С. 23-39.

27 Каримкулов, К.М. Научные основы классификации автотранспортных средств на основе внешнеэкономической деятельности товарной номенклатуры / К.М. Каримкулов, У.Р. Хамроев, Г.Р. Хамроев, // Universum: технические науки : электрон. научн. журн. - 2022. - № 6(99). - URL: <https://7universum.com/ru/tech/archive/item/13876>

28 Кириллов, Ю.Г. Запреты и ограничения внешнеторговой деятельности : учеб. пособие / Ю. Г. Кириллов, Э. К. Енза, И. А. Коновалов, В. В. Кузнецов ; Минобрнауки России, ОмГТУ. – 2-е изд., испр. и доп. – Омск : Изд-во ОмГТУ, 2020. – 252 с.

29 Коротницкая, К.А. Место и роль таможенно-тарифных методов регулирования в осуществлении внешней торговли / К.А. Коротницкая // Форум моло-

дежной науки. – 2021. – Т. 2. – № 2. – С. 42-46.

30 Манушина А.П. Таможенно-тарифное регулирование как инструмент развития импортозамещения в Российской Федерации / А.П. Манушина, С.Р. Реснянская // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. – 2019. – № 5-3. – С. 130-134.

31 Округина, К.Р. Совершенствование таможенно-тарифного регулирования и его влияние на динамику объемов импорта стран ЕАЭС (на примере РФ) К.Р. Округина, Д.А. Петреева, К.И. Кислакова // Форум молодых ученых. – 2019. – № 1-2 (29). – С. 1133-1139.

32 Онлайн-сервис «Альта-Софт» [Электронный ресурс]. URL: Режим доступа: <https://www.altar.ru>. - 04.04.2023.

33 Падалко, К.С. Особенности таможенного – тарифного регулирования в условиях ЕАЭС / К.С. Падалко // Форум молодежной науки. – 2021. – Т. 2. – № 4. – С. 148-155.

34 Параллельный импорт спецтехники [Электронный ресурс]. URL: Режим доступа: <https://france.mid.ru/ru/russiefrance/relations/economica>. - 04.04.2023.

35 Пяткова, Т. В., Товароведение и экспертиза в таможенном деле: учебник / Т.В. Пяткова, А. И. Начкин. – СПб.: Издательство Университета при МПА ЕврАзЭС, 2021. – 320 с.

36 Покровская, В. В. Таможенное дело в 2 ч. Часть 1 : учебник для вузов / В. В. Покровская. – 2-е изд., перераб. и доп. – М. : Юрайт, 2020. – 293 с.

37 Покровская, В. В. Таможенное дело в 2 ч. Часть 2 : учебник для вузов / В. В. Покровская. – 2-е изд., перераб. и доп. – М. : Юрайт, 2020. – 341 с.

38 Постановление Пятого арбитражного апелляционного суда от 1 сентября 2021 г. по делу № А51-2399/2021 [Электронный ресурс] // Официальный сайт: Режим доступа: <https://www.altar.ru/tamdoc/21a02399>. - 22.05.2023.

39 Прокушев, Е. Ф. Внешнеэкономическая деятельность : учебник и практикум для прикладного бакалавриата / Е. Ф. Прокушев, А. А. Костин ; под ред. Е. Ф. Прокушева. – 10-е изд., перераб. и доп. - М. : Издательство Юрайт,



2019. – 450 с.

40 Русецкий, Р.Р. Пошлины во внешнеторговой деятельности Российской Федерации / Р.Р. Русецкий, О.Н. Богатырева // Молодежь и наука: шаг к успеху: сборник научных статей 2-й Всероссийской научной конференции перспективных разработок молодых ученых : в 3 т.. Юго-Западный государственный университет; Московский политехнический университет, 2018. – С. 228-231.

41 Рынок спецтехники в 2022 году сократился из-за ухода игроков, проблем с логистикой и запчастями [Электронный ресурс] // Офиц. сайт: <https://marketing.rbc.ru/articles/14117/> (дата обращения: 20.04.2023).

42 Сенотрусова, С. В. Таможенные платежи : учебник для вузов / С. В. Сенотрусова, В. Г. Свинухов. – М.: Юрайт, 2021. – 236 с.

43 Сидоров, В. Н. Таможенное право. Практикум : учеб. пособие для академического бакалавриата / В. Н. Сидоров. – 2-е изд., перераб. и доп. – — М. : Издательство Юрайт, 2019. – 267 с.

44 Сладкова, А.А. Таможенные платежи в Евразийском экономическом союзе: учебно-методическое пособие / А.А. Сладкова. – Тверь: Твер. гос. ун-т, 2019. – 218 с.

45 Статистика внешней и взаимной торговли [Электронный ресурс] // Офиц. сайт: Режим доступа: <https://eec.eaeunion.org/comission/department>. - 24.04.2023.

46 Терещенко, Д.Е. Современное тарифно-таможенное регулирование международного бизнеса в России / Д.Е. Терещенко // Символ науки: международный научный журнал. – 2021. – № 6. – С. 177-180.

47 Филиппов, М.И. Актуальные вопросы администрирования таможенных платежей / М.И.Филлипов, А.О. Мосеевкова, О.М. Петрушина // Modern Economy Success. – 2019. – № 6. – С. 72-76.

48 Яковенко, З.М. Система нетарифного регулирования внешней торговли / З.М. Яковенко // Наука и образование: хозяйство и экономика; предпринимательство; право и управление. – 2022. – № 4 (143). – С. 12-15.

## ПРИЛОЖЕНИЕ А

Данные об импорте спецтехники в РФ за 2015-2021 гг.

В млн. долл.

Показатель	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
8426 Судовые деррик-краны; краны подъемные, включая кабель-краны; фермы подъемные подвижные, погрузчики порталные и тележки	299	266	303	301	453,9	389,3	5023,6
8427 Автопогрузчики с вилочным захватом; прочие тележки, оснащенные подъемным или погрузочно-разгрузочным оборудованием	280	351	465	557	498,1	446,4	6168
8428 Машины и устройства для подъема, перемещения, погрузки или разгрузки (например, лифты, эскалаторы, конвейеры, канатные дороги) прочие	926	829	983	1114	1118,9	1078	23458
8429 Бульдозеры с неповоротным или поворотным отвалом, грейдеры, планировщики, скреперы, механические лопаты, экскаваторы, одноковшовые погрузчики	605	727	1513	1782	1832,8	1307	8177
8430 Машины и механизмы прочие для перемещения, планировки, профилирования, разработки, трамбования, уплотнения, выемки или бурения грунта, полезных ископаемых или руд; оборудование для забивки и извлечения свай	428	393	411	560	627,2	475,8	7985
8432 Машины сельскохозяйственные, садовые или лесохозяйственные для подготовки и обработки почвы; катки для газонов или спортплощадок	261	372	473	444	338,1	492,1	25140
8433 Машины или механизмы для уборки или обмолота сельскохозяйственных культур, включая пресс-подборщики, прессы для упаковки в кипы соломы или сена; сенокосилки или газонокосилки; машины для очистки, сортировки или калибровки яиц	322	472	711	588	582,46	549,37	21153,4
8701 Тракторы	526	685	1723	1642	1323	1065	490
8704 Моторные транспортные средства для перевозки грузов	898	1033	2011	2034	1939	1199	2280
8705 Моторные транспортные средства специального назначения (например, автомобили грузовые аварийные, автокраны, пожарные транспортные средства, автобетономешалки, автомобили для уборки дорог, поливомоечные автомобили, автоматстерские, автомобили с рентгеновскими установками), кроме используемых для перевозки пассажиров или грузов	171	162	199	305	212	270	1468
8706 Шасси с установленными двигателями для моторных транспортных средств товарных позиций	10	12	9	18	12	3	4
Итого	4726	5302	8801	9345	8937,46	7274,97	101347

## ПРИЛОЖЕНИЕ Б

Данные географической структуры импорта спецтехники в РФ за 2015-2021 гг.

Показатель	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Китай	1186	1245	1718	1901	1445	1210	14012
Германия	966	1046	1234	1459	1288	1129	7463
Франция	135	167	409	449	314	271	3300
Италия	137	146	298	395	311	318	6837
Япония	383	423	894	889	661	422	3153
США	327	338	637	578	376	311	4031
Беларусь	767	1072	1430	1610	1349	976	11841
Республика Корея	146	145	163	207	278	326	2635
Остальные страны	679	720	2018	1857	2915	2312	48075
Итого	4726	5302	8801	9345	8937	7275	101347

## ПРИЛОЖЕНИЕ В

### Данные взаимной торговли спецтехникой за 2015-2021 гг.

Показатель	Итого	Армения	Беларусь	Казахстан	Кыргызстан	Россия
2015						
84 Реакторы ядерные, котлы, оборудование и механические устройства; их части	2 634 944	5 410	875 757	88 041	9 210	1 656 526
87 Средства наземного транспорта, кроме железнодорожного, их части и принадлежности	2 496 464	461	1 147 341	42 165	12 220	1 294 277
Итого	5 131 408	5 871	2 023 098	130 206	21 430	2 950 803
2016						
84 Реакторы ядерные, котлы, оборудование и механические устройства; их части	2 713 816	5 676	993 790	96 291	12 984	1 605 075
87 Средства наземного транспорта, кроме железнодорожного, их части и принадлежности	2 250 620	216	1 319 125	26 669	6 306	898 305
Итого	4 964 436	5 892	2 312 915	122 960	19 290	2 503 380
2017						
84 Реакторы ядерные, котлы, оборудование и механические устройства; их части	3 562 978	7 678	1 204 257	121 473	7 190	2 222 380
87 Средства наземного транспорта, кроме железнодорожного, их части и принадлежности	3 031 017	1 421	1 605 976	33 246	22 590	1 367 783
Итого	6 593 995	9 099	2 810 233	154 719	29 780	3 590 163
2018						
84 Реакторы ядерные, котлы, оборудование и механические устройства; их части	3 665 980	15 412	1 101 714	166 856	10 350	2 371 648
87 Средства наземного транспорта, кроме железнодорожного, их части и принадлежности	3 649 343	2 519	1 829 080	31 794	35 141	1 750 809
Итого	7 315 323	17 931	2 930 794	198 650	45 491	4 122 457
2019						
84 Реакторы ядерные, котлы, оборудование и механические устройства; их части	3 821 381	8 079	1 190 759	189 430	6 134	2 426 979
87 Средства наземного транспорта, кроме железнодорожного, их части и принадлежности	3 922 412	1 949	1 841 731	71 459	35 014	1 972 260
Итого	7 743 793	10 028	3 032 490	260 889	41 148	4 399 239
2020	Нет данных					
2021	Нет данных					