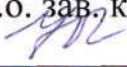


Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
АМУРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
(ФГБОУ ВО «АмГУ»)

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

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ
И.о. зав. кафедрой
 В.В. Ульянова
«23» июня 2023 г.

ДИПЛОМНАЯ РАБОТА

на тему: Особенности таможенно-тарифного и нетарифного регулирования им-
порта в Россию грузовых автомобилей и оборудования в условиях ЕАЭС

Исполнитель
студент группы 937-узс


(подпись, дата)

Г.К. Нерсисян

Руководитель
доцент, к.г.н.


(подпись, дата)


Т.А. Мирошниченко

Нормоконтроль
инженер


(подпись, дата)

О. В. Шпак

Рецензент


(подпись, дата)

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 Нерсиян Грачика Камоевича

1. Тема дипломной работы (проекта): Особенности таможенно-тарифного и нетарифного регулирования импорта в Россию грузовых автомобилей и оборудования в условиях ЕАЭС

2. Утверждено приказом от 19.01.2023 № 56-уч

3. Срок сдачи студентом законченной работы (проекта) 13.06.2023

4. Исходные данные к дипломной работе (проекту): учебная, методическая литература, Интернет-ресурсы

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

1. Теоретические аспекты таможенного регулирования импорта грузовых машин и оборудования в условиях ЕАЭС

2. Анализ регулирования импорта грузовых машин и оборудования в условиях ЕАЭС

3. Проблемы и перспективы развития таможенного регулирования импорта грузовых машин и оборудования в условиях ЕАЭС

4. Перечень материалов приложения: (наличие чертежей, таблиц, графиков, схем, программных продуктов, иллюстративного материала и т.п.): Дипломная работа содержит 13 таблиц, 15 рисунков

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

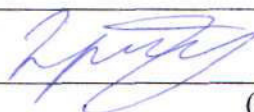
6. Дата выдачи задания 29.01.2023

Руководитель дипломной работы (проекта) Мирошниченко Татьяна Александровна, доцент,

И.О.Ф.

(фамилия, имя, отчество, должность, ученая степень, ученое звание)

Задание принял к исполнению (дата): 29.01.2023



(подпись студента)

РЕФЕРАТ

Дипломная работа содержит 67 с., 13 таблиц, 13 рисунков, 41 источник.

ТАМОЖЕННО-ТАРИФНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, ВНЕШНЯЯ ТОРГОВЛЯ, ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ, ГРУЗОВЫЕ МАШИНЫ И ОБОРУДОВАНИЕ, ИМПОРТ, ЕВРАЗИЙСКИЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ СОЮЗ

Объект исследования – импорт в Россию грузовых машин и оборудования в условиях ЕАЭС.

Предметом исследования являются особенности тарифного и нетарифного регулирования импорта в Россию грузовых машин и оборудования в условиях ЕАЭС.

Цель работы: проанализировать особенности таможенно-тарифного регулирования импорта в Россию грузовых машин и оборудования в условиях ЕАЭС.

Теоретическую основу исследования составляют научные положения, содержащиеся в трудах ведущих отечественных учёных и специалистов в области мировой экономики и международной торговли.

В данной работе используются сравнительно-аналитический и статистический методы исследования.

Практическая значимость работы состоит в анализе влияния таможенного регулирования на изменения товарной структуры импорта в Россию грузовых машин и оборудования в условиях ЕАЭС на современном этапе.

При написании работы использованы данные Федеральной таможенной службы, результаты практических исследований отечественных и зарубежных авторов, статьи и обзоры в специализированных периодических изданиях, справочные материалы, а также различные ресурсы Интернета.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	5
1 Теоретические аспекты таможенного регулирования импорта грузовых машин и оборудования в условиях ЕАЭС	8
1.1 Место грузовых машин и оборудования в ТН ВЭД ЕАЭС	8
1.2 Тарифные меры регулирования импорта грузовых машин и оборудования	11
1.3 Нетарифные меры регулирования импорта грузовых машин и оборудования	16
2 Анализ регулирования импорта грузовых машин и оборудования в условиях ЕАЭС	22
2.1 Анализ российского рынка грузовых автомобилей	22
2.2 Анализ товарной структуры импорта грузовых машин и оборудования в РФ в условиях ЕАЭС	25
2.3 Анализ географической структуры импорта грузовых машин и оборудования в РФ в условиях ЕАЭС	32
3 Проблемы и перспективы развития таможенного регулирования импорта грузовых машин и оборудования в условиях ЕАЭС	39
3.1 Основные проблемы таможенного регулирования импорта грузовых машин и оборудования в условиях ЕАЭС	39
3.2 Направления совершенствования таможенного регулирования импорта грузовых машин и оборудования в условиях ЕАЭС	44
Заключение	53
Библиографический список	56
Приложение А. Абсолютные показатели динамики внешней торговли	61

ВВЕДЕНИЕ

В условиях развивающейся экономики и глобализации торговли, таможенно-тарифное регулирование является одним из важнейших инструментов государственного регулирования внешнеэкономической деятельности. В России этот инструмент применяется для ограничения ввоза товаров, защиты национальных производителей, а также для поддержки и развития отечественных отраслей экономики.

Грузовые автомобили являются важным объектом импорта, так как они играют ключевую роль в транспортировке грузов как внутри страны, так и через границы. Грузовые автомобили могут быть произведены за границей и импортированы в Россию для использования в различных секторах экономики, таких как грузоперевозки, логистика, строительство, сельское хозяйство и другие.

Главным фактором, который делает грузовые автомобили объектом импорта, является их стоимость. Производство грузовых автомобилей в России может быть более дорогим, чем производство в других странах, из-за различных факторов, таких как высокие налоги и стоимость сырья. Поэтому импортированные грузовые автомобили могут быть более доступны для покупки и использования.

Кроме того, грузовые автомобили импортируются в Россию, чтобы удовлетворить спрос на различные модели, которые могут быть недоступны на местном рынке, а также для получения технологических и качественных преимуществ, которые могут отличаться от местных моделей.

Исследование особенностей импорта грузовых машин и оборудования в РФ в условиях ЕАЭС имеет высокую актуальность в современных условиях из-за следующих причин:

- значительный объем импорта: Грузовые машины и оборудование импортируются в РФ в больших объемах, так как они являются необходимыми элементами для различных отраслей экономики, таких как транспорт, логисти-

ка, строительство, сельское хозяйство и другие. Актуальность исследования заключается в необходимости понимания особенностей и причин импорта, чтобы разрабатывать стратегии и политики, которые бы способствовали развитию внутреннего производства и сокращению зависимости от импорта;

- влияние на местное производство: Рост импорта грузовых машин и оборудования может негативно сказываться на местных производителях, так как они могут терять долю рынка и сталкиваться с конкуренцией от иностранных производителей. Исследование особенностей импорта грузовых машин и оборудования позволит выявить такие проблемы и разработать меры, которые помогут поддерживать отечественных производителей;

- регулирование импорта: в России существует ряд законов и нормативных документов, регулирующих импорт грузовых машин и оборудования. Эти нормы направлены на защиту местных производителей и укрепление экономической безопасности страны. Исследование особенностей импорта грузовых машин и оборудования позволит оценить эффективность существующих механизмов регулирования и предложить рекомендации по их улучшению.

Объект исследования – импорт в Россию грузовых машин и оборудования в условиях ЕАЭС.

Предметом исследования являются особенности таможенно-тарифного регулирования импорта в Россию грузовых машин и оборудования в условиях ЕАЭС.

Цель работы: проанализировать особенности таможенно-тарифного регулирования импорта в Россию грузовых машин и оборудования в условиях ЕАЭС.

Для достижения поставленной цели необходимо решить следующие задачи:

- рассмотреть теоретические основы таможенного регулирования импорта грузовых машин и оборудования в условиях ЕАЭС;
- провести анализ российского рынка грузовых автомобилей;
- провести анализ товарной и географической структуры импорта грузо-

вых машин и оборудования в РФ в условиях ЕАЭС;

- выявить проблемы и перспективы развития таможенного регулирования импорта грузовых машин и оборудования в условиях ЕАЭС.

Теоретическую основу исследования составляют научные положения, содержащиеся в трудах ведущих отечественных учёных и специалистов в области мировой экономики и международной торговли.

В данной работе используются сравнительно-аналитический и статистический методы исследования.

Практическая значимость работы состоит в анализе влияния таможенного регулирования на изменения товарной структуры импорта в Россию грузовых машин и оборудования в условиях ЕАЭС на современном этапе.

При написании работы использованы данные Федеральной таможенной службы, результаты практических исследований отечественных и зарубежных авторов, статьи и обзоры в специализированных периодических изданиях, справочные материалы, а также различные ресурсы Интернета.

1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ТАМОЖЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ИМПОРТА ГРУЗОВЫХ МАШИН И ОБОРУДОВАНИЯ В УСЛОВИЯХ ЕАЭС

1.1 Место грузовых машин и оборудования в ТН ВЭД ЕАЭС

Современный мир не может обойтись без грузовых машин и оборудования. Они используются во многих отраслях экономики, начиная от логистики и заканчивая строительством и горнодобывающей промышленностью.

Грузовые автомобили являются важным объектом внешнеэкономической деятельности, так как они широко используются в транспортных и логистических процессах как внутри страны, так и на международном уровне. Грузовые автомобили включают в себя различные типы транспортных средств, такие как грузовики, тягачи, фургоны, контейнеровозы и т.д.

Экспорт грузовых автомобилей и оборудования из России имеет свои особенности и зависит от многих факторов, таких как качество продукции, конкурентоспособность на мировом рынке, тарифные барьеры и договоренности с партнерами.

Импорт автомобилей и оборудования в Россию также имеет большое значение, так как позволяет пополнить внутренний автопарк и удовлетворить потребности в транспортировке грузов.

Также стоит отметить, что производство грузовых автомобилей имеет большое значение для экономики страны, так как создает рабочие места, способствует развитию отрасли машиностроения и повышению научно-технического уровня производства. В целом, грузовые автомобили играют важную роль в развитии внешнеэкономической деятельности и экономики России.

Однако, для правильного использования и международного торгового оборота необходимо понимать место грузовых машин и оборудования в системе ТН ВЭД ЕАЭС.

Место грузовых машин и оборудования в ТН ВЭД ЕАЭС определяется в соответствии с классификацией товаров ТН ВЭД. Грузовые автомобили и специальное оборудование могут относиться к разным разделам и группам ТН

ВЭД.

ТН ВЭД ЕАЭС - это единая система классификации товаров, которая используется в таможенном деле, торговле и статистике в рамках Евразийского экономического союза (ЕАЭС). Эта система классифицирует товары на основе их характеристик и назначения и позволяет упростить таможенное оформление и снизить риски при торговых операциях.

Грузовые машины и оборудование подлежат классификации в ТН ВЭД ЕАЭС. Они могут относиться к группе товаров с кодом 87 и включают в себя грузовики, автобусы, фургоны, грузовые аварийные автомобили, прицепы и полуприцепы, различное оборудование для грузовых автомобилей и пр. Вместе с тем, значительную часть упомянутой товарной группы составляет спецтехника (тракторы, краны и др.), которые не относятся к категории «грузовые автомобили» в общепринятом понимании.

Классификация грузовых машин и оборудования в ТН ВЭД ЕАЭС позволяет определить тарифные ставки для импорта и экспорта таких товаров, а также облегчает контроль за перемещением этих товаров через таможенную границу. Она также является важным инструментом для анализа рынка грузовых машин и оборудования в рамках ЕАЭС и международной торговли.

Место грузовых машин в ТН ВЭД ЕАЭС (Товарной номенклатуре Внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза) зависит от их характеристик и предназначения. Грузовые автомобили, как правило, относятся к товарным позициям с кодами 8702-8705.

Основной объем оборудования для грузовых автомобилей содержится в товарных позициях 8706-8708.¹

Кроме того, в ТН ВЭД ЕАЭС есть отдельные позиции для грузовых автомобилей, оснащенных кранами, и для грузовых автомобилей, предназначенных для перевозки опасных грузов.

При экспорте или импорте грузовых транспортных средств и автомо-

¹ Пояснения к группе ТН ВЭД 87 // alta [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.alt.ru/poyasnenia/G87/> (дата обращения: 12.03.2023).

бильного оборудования необходимо определить правильный код товара в соответствии с его характеристиками и назначением в соответствии с ТН ВЭД.

В таблице ниже представим классификацию грузовых автомобилей и принадлежностей к ним в ТН ВЭД ЕАЭС.

Таблица 1 – Классификация грузовых автомобилей и оборудования в ТН ВЭД ЕАЭС (основные позиции)²

Товарная позиция	Наименование товара
8702	Моторные транспортные средства, предназначенные для перевозки 10 человек или более
8703	Автомобили, предназначенные для перевозки людей, включая фургоны и гонимые автомобили
8704	Моторные транспортные средства для перевозки грузов
8705	Моторные транспортные средства специального назначения (автокраны, грузовые аварийные автомобили, автомобили для уборки дорог и пр.)
8706	Шасси с установленными двигателями для моторных транспортных средств товарных позиций 8701-8705
8707	Кузова (включая кабины) для моторных транспортных средств товарных позиций 8701-8705
8708	Части и принадлежности моторных транспортных средств товарных позиций 8701-8705
8709	ТС промышленного назначения, используемые на заводах, складах и пр. для перевозки грузов на короткие расстояния

Также можно отметить следующие позиции. Место автомобильного оборудования в ТН ВЭД (Товарной номенклатуре Внешнеэкономической деятельности) зависит от его характеристик и предназначения. Автомобильное оборудование может быть отнесено к разным группам товаров в зависимости от того, для каких целей оно используется и какие функции выполняет.

Автомобильное оборудование может относиться к отдельным позициям внутри этой группы товаров, например:

- двигатели внутреннего сгорания поршневые с воспламенением от сжатия (в т.ч. для моторных транспортных средств) (позиция 8408);
- комплектующие и запчасти для автомобилей (позиция 8708);
- аккумуляторные батареи (позиция 8507);

² Пояснения к группе ТН ВЭД 87 // alta [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.alta.ru/poyasnenia/G87/> (дата обращения: 12.03.2023).

- радиоприемники, звукозаписывающее и звуковоспроизводящее оборудование (позиция 8527);
- светильники и осветительное оборудование (позиция 8539);
- кондиционеры и оборудование для регулирования температуры воздуха (позиция 8415).

Таким образом, понимание места грузовых машин и оборудования в ТН ВЭД ЕАЭС является необходимым для успешной торговой деятельности в этой области.

1.2 Тарифные меры регулирования импорта грузовых машин и оборудования

Тарифное регулирование – это мера государственного регулирования внешнеэкономических отношений, которая заключается в установлении тарифных ставок на импорт и экспорт товаров. В случае с грузовыми машинами и оборудованием, тарифные меры могут предусматривать следующие виды тарифного регулирования.³

1. Ввозные таможенные пошлины. Это наиболее распространенный вид тарифного регулирования, который устанавливается при ввозе грузовых машин и оборудования в страну. Ввозная пошлина - это налог, который взимается при пересечении границы и обычно рассчитывается как процент от стоимости товара. Повышение ввозных пошлин увеличивает стоимость импортируемых грузовых машин и оборудования, что может снизить их конкурентоспособность на местном рынке.

2. Вывозные таможенные пошлины. Вывозная таможенная пошлина - это налог, взимаемый при вывозе товаров из страны. Он редко используется в отношении грузовых машин и оборудования, но может быть применен в случае нехватки продукции на внутреннем рынке или в целях защиты национальной промышленности.

3. Антидемпинговые пошлины. Антидемпинговая пошлина устанавлива-

³ Лохманова, Е.А. Таможенные пошлины как инструмент таможенно-тарифного регулирования внешнеэкономической деятельности. 2016. С. 72.

ется в случае, когда импортируемые грузовые машины и оборудование продается на местном рынке по ценам, ниже уровня себестоимости. Эта мера предотвращает демпинговые практики и защищает национальных производителей от недобросовестной конкуренции со стороны иностранных компаний.

4. Квотирование. Квотирование – это ограничение импорта определенного товара в страну. Оно может устанавливаться в виде количественных или стоимостных квот, а также в виде лицензий на импорт. В случае грузовых машин и оборудования, квотирование может быть использовано для защиты местных производителей и ограничения импорта из-за отсутствия внутреннего спроса.

5. Система преференций. Это тарифные льготы, предоставляемые одной страной другой стране в рамках договоров о свободной торговле или других международных соглашений.

Тарифные меры являются одним из наиболее важных инструментов регулирования импорта грузовых машин и оборудования. Тарифные ставки, устанавливаемые государством, являются налогами на ввозимые товары и взимаются с целью защиты отечественного производства, поддержки экономики страны, а также регулирования баланса торговли.⁴

В рамках Евразийского экономического союза (ЕАЭС) была создана Товарная Номенклатура Внешнеэкономической деятельности (ТН ВЭД ЕАЭС), которая включает все товары, подлежащие ввозу или вывозу в страны-участницы ЕАЭС. В соответствии с этой номенклатурой, для грузовых машин и оборудования устанавливаются тарифные ставки, которые варьируются в зависимости от конкретных товаров и условий ввоза.⁵

Процедура установления тарифных ставок происходит на уровне государственной политики и регулирования торговли. Для этого используется система тарифных преференций, которая предусматривает различные снижения

⁴ Колесник, А.А. Применение таможенно-тарифного регулирования как инструмента обеспечения экономической безопасности Российской Федерации. 2017. С. 192.

⁵ ТН ВЭД ЕАЭС и ЕТТ ЕАЭС // eaeunion [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://eec.eaeunion.org/commission/department/catr/ett/>. – 14.03.2023.

тарифных ставок в зависимости от стран-участниц соглашений. В рамках ЕАЭС существуют механизмы, позволяющие снижать таможенные пошлины при ввозе грузовых машин и оборудования в соответствии с подписанными договоренностями.

В ЕАЭС множество технологических устройств и грузовых машин освобождены от ввозных таможенных пошлин. Такие привилегии предоставляются на основе ряда решений, принятых Коллегией Евразийской комиссии. Тем не менее, определенные виды оборудования имеют специальные преференции по оплате НДС при ввозе.

Касаемо оборудования можно отметить, что оно может быть ввезено как юридическими, так и физическими лицами. Если оборудование ввозит физическое лицо, таможенное оформление не представляет особых сложностей, так как это обычно не связано с крупными объемами или коммерческой деятельностью.

Ссылаясь на статью 150 Налогового Кодекса России, можно утверждать, что машины и оборудование, а также их комплектующие, пересекающие таможенную границу, могут быть освобождены от уплаты НДС, если соответствующий товар не имеет аналогов на территории страны. Постановление Правительства № 372 от 30.04.2009 содержит список оборудования, подлежащего освобождению от НДС, и он регулярно обновляется и дополняется в соответствии с номенклатурным товарным кодом ТН ВЭД ЕАЭС.⁶ В случае, если перемещаемое оборудование отсутствует в этом перечне, оно обязано уплатить НДС. Тем не менее, существуют определенные льготы по уплате НДС, для получения которых нужно предоставить код классификации номенклатуры товара ТН ВЭД. Однако, следует отметить, что льготы не могут быть реализованы в случае ограничений на использование или продажу ввезенного оборудования.

При рассмотрении понятия «таможенная стоимость», следует отметить,

⁶ НК РФ Статья 150. Ввоз товаров на территорию Российской Федерации и иные территории, находящиеся под её юрисдикцией, не подлежащей налогообложению // Consultant [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_28165/cb7eee5d002075f6e672a265a20635101aa434d0/. – 18.03.2023.

что это понятие гораздо шире, чем просто цена, за которую физическое лицо приобрело товар.

В основе цены товара лежит таможенная стоимость автомобиля, которая определяется как цена, за которую этот же автомобиль может быть куплен на розничном рынке. В таможенной декларации указывается заявленная таможенная стоимость транспортного средства, которую сообщает лицо, ответственное за ввоз автомобиля.

Если подтверждающие документы отсутствуют, то таможенный орган самостоятельно определяет таможенную стоимость, исходя из среднестатистической и минимальной цены товара на рынке, если есть подозрения в занижении таможенной стоимости. В этом случае, таможенные платежи определяются на основании таможенной стоимости, которую определяет таможенный орган.⁷

Таможенная стоимость формируется из фактической стоимости (цена товаров, которая указана в инвойсе) и расходов покупателя, понесенных им в процессе приобретения и доставки грузов до границы ЕАЭС. Государства, являющиеся членами Евразийского экономического союза, используют механизм таможенных пошлин для регулирования и ограничения импорта автотранспорта. Это позволяет создавать единое экономическое пространство и обеспечивать конкуренцию между отечественными производителями и иностранными производителями. Такие меры необходимы для эффективной работы участников внешнеэкономической деятельности, а также для финансовой, экономической и технической поддержки в сфере внешнеэкономических операций.

Для расчёта таможенных платежей на автомобили, находящиеся в использовании, учитываются данные о дате выпуска автомобиля и двигателя. В случае, когда точная дата выпуска товара неизвестна, но известен только год, то за дату принимается 1 июля. Если известен только год и месяц выпуска, то за дату принимается 15 число соответствующего месяца.

Говоря о ставках пошлин таможи на транспортные средства, можно от-

⁷ Свинухов В.Г. Таможенное право: учебник. 2017. С. 58.

метить, что:

- Соглашение ЕАЭС определяет тарифную ставку для граждан, которые приобретают его для личного пользования (некоммерческой деятельности);

- Для юридических и физических лиц, при покупке автомобиля в коммерческих целях тарифная ставка определяется через ТН ВЭД.

Данные тарифные ставки приведены на основе ТН ВЭД ЕАЭС и могут варьироваться в зависимости от страны-участницы и других факторов (таблица 2). При экспорте и импорте грузовых машин и оборудования необходимо учитывать данные тарифные ставки и производить расчеты для определения стоимости товара, включая таможенные платежи.

Таблица 2 – Ставки ввозной таможенной пошлины в отношении грузовых машин и оборудования⁸

Товарная позиция	Ставка ввозной таможенной пошлины
8702	от 0 до 20 % (в основном – 10 %)
8703	от 0 до 20 %, но не менее 0,44 евро/см ³ (в основном – 0 % или 15 %)
8704	от 0 до 25 % (в основном – 15 %)
8705	от 0 до 15 %, но не менее 0,5 евро/см ³
8706	от 5 до 14 %
8707	15 %
8708	5 %
8709	10 %

Таможенную пошлину, взимаемую по ставкам, определенным Таможенным тарифом в зависимости от вида автомобиля, типа двигателя (дизельный или бензиновый) и объема двигателя. Для автомобилей установлена так называемая комбинированная ставка пошлины. При этом адвалорная (процентная) часть пошлины составляет 25 %, а специфическая исчисляется в Евро/1 куб. см и зависит от типа и объема двигателя.

Несмотря на то, что тарифные ставки являются важным инструментом регулирования импорта грузовых машин и оборудования, необходимо учитывать и другие факторы, такие как технические стандарты и требования, сертификация, лицензирование, экологические нормы, а также ряд других парамет-

⁸ Группа 87 // alta [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.alt.ru/ett/gruppa87.html> (дата обращения: 15.03.2023).

ров, которые могут повлиять на импорт и экспорт данных товаров.

Далее изучим нетарифные меры регулирования импорта грузовых машин и оборудования.

1.3 Нетарифные меры регулирования импорта грузовых машин и оборудования

Кроме тарифных мер, существуют и нетарифные меры, которые также используются государствами для регулирования импорта товаров, в том числе грузовых машин и оборудования. Нетарифные меры представляют собой различные виды ограничений, которые не основаны на размере пошлины или налога на импорт, но также оказывают влияние на объем импорта.

Меры нетарифного регулирования (НТР) внешнеэкономической деятельности (ВЭД) – это меры, которые не связаны с изменением тарифных ставок, но могут влиять на объем и структуру импорта или экспорта товаров и услуг. Ниже приведены основные виды мер нетарифного регулирования:

Одним из основных видов нетарифных мер является лицензирование, при котором правительство выдает специальные разрешительные документы на ввоз определенных товаров. Лицензирование может быть как автоматическим, т.е. без привлечения дополнительных процедур, так и неавтоматическим, когда выдача лицензий осуществляется с учетом различных критериев, таких как количество импортируемых товаров, страна происхождения, размер контракта и т.д.⁹

Еще одной нетарифной мерой является квотирование, при котором правительство устанавливает определенные ограничения на объем импорта товаров, выделяя для этого определенное количество лицензий. При этом, как правило, квоты устанавливаются на год и могут изменяться в зависимости от ряда факторов, таких как ситуация на рынке, экономические и политические условия в стране.

Еще одной нетарифной мерой является антидемпинговое регулирование.

⁹ Акматалиева, А.С. Специфика нетарифного регулирования внешней торговли в международном праве. 2022. С. 91.

Антидемпинговые меры предназначены для защиты от дешевого импорта, который может нанести ущерб отечественным производителям. Эти меры основаны на том, чтобы противостоять зарубежной импортируемой продукции, продаваемой на отечественном рынке по цене ниже рыночной. В рамках таких мер правительство может ввести антидемпинговые пошлины на определенный вид товаров.

Кроме того, существуют также нетарифные меры, которые основаны на требованиях к качеству и безопасности продукции. Эти меры могут предусматривать различные виды сертификации и стандартов, которые необходимо соблюдать для импорта грузовых машин и оборудования. Например, в России существует обязательная сертификация на технически сложные продукты, включая автомобили и оборудование. Также возможны требования к безопасности и экологической совместимости продукции. В некоторых случаях может потребоваться получение разрешительных документов на ввоз грузовых машин и оборудования.

Нетарифные меры регулирования также могут включать в себя административные и технические барьеры, например, требования к упаковке, маркировке и транспортировке грузов. Эти меры могут оказать влияние на процедуры таможенного оформления и увеличить время и затраты на ввоз грузовых машин и оборудования.

Для прохождения таможенного контроля необходимо предоставить не только документы, подтверждающие уплату налогов и пошлин, но и полную техническую информацию об оборудовании. При этом таможенные органы могут потребовать предоставления схем и чертежей оборудования. Кроме того, инспекторам необходимо представить следующие документы:

- договор на осуществление внешнеэкономической деятельности;
- товарные накладные;
- счета-фактуры;
- информацию о поставщике и производителе товара;

- свидетельство о регистрации и другие документы.¹⁰

Перечень документов, необходимых для ввоза оборудования, может меняться в зависимости от типа и производителя товара. В некоторых странах возможен беспошлинный ввоз, если предоставлен сертификат происхождения.

Для прохождения таможенной проверки передвигаемых технических средств и оборудования на территории Российской Федерации требуется оформление декларации соответствия (сертификата соответствия) соответствующим техническим регламентам, принятым в рамках Евразийского экономического союза. Обычно такие регламенты включают в себя следующие документы:

- ТР ТС 020/2011 «Электромагнитная совместимость технических средств»;

- ТР ТС 012/2011 «О безопасности оборудования для работы во взрывоопасных средах»;

- ТР ТС 004/2011 «О безопасности низковольтного оборудования»;

- ТР ТС 010/2011 «О безопасности машин и оборудования».

Также возможно, что отдельные категории технических средств и оборудования подпадают под дополнительные технические регламенты или регулирование в зависимости от сферы их применения.¹¹

Отметим, что товары, которые ранее были ввезены на территорию Евразийского экономического союза временно и необходимы для использования, а также запасные части, не нуждаются в сертификации.

При перемещении транспортных средств через границу применяются внешнеторговые меры регулирования нетарифного уровня, включающие следующие компоненты: технический регламент, касающийся безопасности колесных транспортных средств; проверка соответствия автомобилей экологическому классу, не ниже установленного уровня «ЕВРО-5»; и введение утилиза-

¹⁰ Какие документы необходимо предоставить таможенному органу для подтверждения таможенной стоимости // tks [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.tks.ru/practicum/2020/08/19/01>. – 16.03.2023.

¹¹ Технический регламент 010\2011 // docs.cntd [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/902307904/>. – 17.03.2023.

ционного сбора.

Постановлением Правительства Российской Федерации от 26.12.2013 № 1291 «Об утилизационном сборе в отношении колесных транспортных средств и шасси о внесении изменений в некоторые акты правительства Российской Федерации» была введена мера нетарифного регулирования в виде утилизационного сбора.

Постановление содержит следующие положения:

- устанавливается список различных типов транспортных средств и оборудования, на основании которого вычисляется общая сумма утилизационного сбора, которую необходимо уплатить;
- вносятся изменения в акты, разработанные Правительством РФ;
- устанавливаются правила расчета, уплаты и взимания утилизационной платы за транспортные средства и оборудование, а также предусматривается система зачета и возмещения переплаты или дополнительной оплаты (таблица 4).¹²

Таблица 4 – Утилизационный сбор на автомобили для физических лиц¹³

Возраст легкового автомобиля	к 1	Сумма, руб.
Новые до 3-ёх лет	0,17	3400 руб.
Старше 3-ёх лет	0,26	5200 руб.

Говоря о грузовых автомобилях, стандартная ставка данного сбора составляет 20000 (двадцать тысяч) рублей (таблица 5).

¹² Постановление Правительства РФ от 26.12.2013 «Об утилизационном сборе в отношении колесных транспортных средств (шасси) и прицепов к ним и о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации.

¹³ Утилизационный сбор на автомобили // [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://ucsol.ru/information/utilizatsionnyj-sbor>. – 17.03.2023.

Таблица 5 – Утилизационный сбор на автомобили для юридических лиц и ИП¹⁴

Виды и категории автомобилей	Новые до 3-ех лет		Старше 3-ех лет	
	Коэффициент	Сумма, руб.	Коэффициент	Сумма, руб.
1. Электромобиль (без гибридного двигателя)	1,42	28400	5,3	106000
2. С объемом двигателя:				
Не более 1000 куб. см	1,42	28400	5,3	106000
Свыше 1000 куб. см, но не более 2000 куб. см	2,21	44200	8,26	165200
Свыше 2000 куб. см, но не более 3000 куб. см	4,22	84400	16,12	322400
Свыше 3000 куб. см, но не более 3500 куб. см	5,73	114600	28,5	570000
Свыше 3500 куб. см	9,08	181600	35,01	700200

Рассмотрим основные составляющие регламента по безопасности транспортных средств:

- при использовании газоразрядных источников света на транспортных средствах, оснащенных автоматическим управлением углом наклона фар, запрещено их задействование при отсутствии работы автоматической системы;

- лобовое стекло должно иметь светопропускную способность не менее 75% от общей яркости, при условии, что полное отсутствие светопропускания составляет 100%. Передние и боковые окна должны иметь уровень светопропускания не менее 70%;

- категория транспортных средств N1 (грузовые автомобили, включая шасси) и M1 (транспортные средства, имеющие не более 8 сидений) не могут иметь конструкции, выступающие вперед от бампера, за исключением железных решеток весом до 0,5 кг, предназначенных для защиты фар;

- должны использоваться желтые поворотники.

Если мы рассмотрим четырнадцатый пункт, который описывает требования к выбросам вредных загрязняющих веществ автомобилями на территории РФ, то станет ясно, что все автотранспортные средства, которые поступают в обращение в России, обязаны иметь экологический класс «Евро-5».

¹⁴ Утилизационный сбор на автомобили // [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://ucsol.ru/information/utlizatsionnyj-sbor>. – 17.03.2023.

Данный стандарт регулирует содержание вредных веществ, которые образуются в результате сгорания топлива в двигателе автомобиля, с целью защиты окружающей среды. Если какие-либо приобретенные в других странах транспортные средства не соответствуют указанному классу, то таможенные органы не могут выдать паспорт на транспортное средство лицу, которое его приобрело.¹⁵

На основе анализа данных можно сделать вывод, что импорт грузовых машин и оборудования в Россию регулируется как тарифными, так и нетарифными мерами. Так, в рамках ЕАЭС были установлены тарифы на импорт грузовых машин и оборудования, что ограничивает их поставки на территорию России.

Кроме того, существуют нетарифные меры, такие как лицензирование, сертификация и декларирование соответствия, которые также ограничивают импорт грузовых машин и оборудования. При этом, несмотря на наличие тарифных и нетарифных мер регулирования, импорт грузовых машин и оборудования в Россию все еще остается значительным. Важным фактором в этом является высокий спрос на данные товары в стране.

¹⁵ Протокол № 72 заседания Правления Ассоциации нефтепереработчиков и нефтехимиков // oilfer [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://oilref.ru/protocol/2005/72_2005.pdf. – 18.03.2023.

2 АНАЛИЗ РЕГУЛИРОВАНИЯ ИМПОРТА ГРУЗОВЫХ МАШИН И ОБОРУДОВАНИЯ В УСЛОВИЯХ ЕАЭС

2.1 Анализ российского рынка грузовых автомобилей

В России существует более шестнадцати крупных компаний, специализирующихся на производстве автомобилей. Среди них можно отметить как отечественные, так и зарубежные бренды.

Сегодня автомобильная индустрия России находится в переходном периоде. С одной стороны, производство мирового класса машин, включая иностранные бренды, всё больше налаживается в России. С другой стороны, многие российские заводы продолжают выпускать устаревшие модели, созданные еще в 70-х годах прошлого века.

Согласно статистике на 1 января 2021 года в России зарегистрировано более 60 миллионов автомобилей.

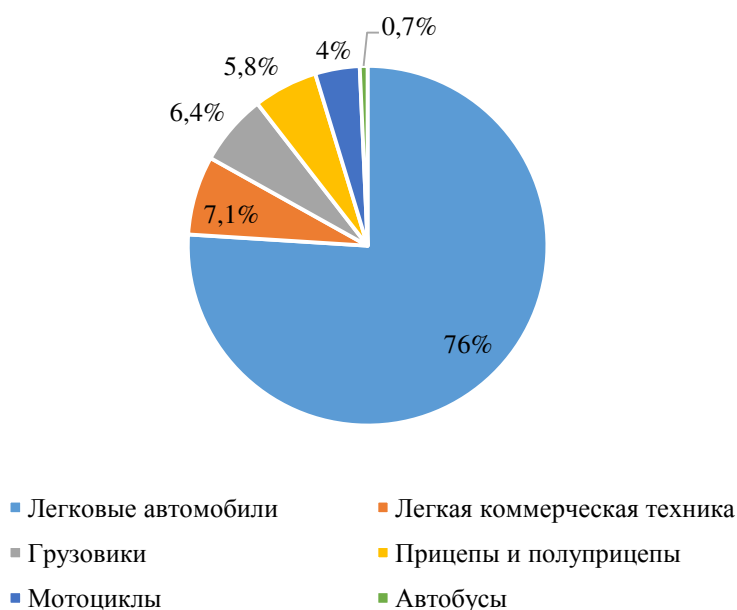


Рисунок 1 – Автопарк России на 1 января 2021 года¹⁶

На данный момент, легковые автомобили составляют 76% (45 миллионов штук) всего транспортного парка, а легкая коммерческая техника занимает

¹⁶ Автомобильный парк: на чем ездят россияне в 2021 году // autostat [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://autostat-ru.turbopages.org/autostat.ru/s/press-releases/47703/>. – 21.03.2023.

7,1% (4,19 миллиона штук), а на грузовики приходится 6,4% (3,77 миллиона штук). Количество прицепов и полуприцепов насчитывает 3,44 миллиона штук, что составляет 5,8% от общего количества. Остальные транспортные средства находятся на мотоциклах (2,36 миллиона штук, что составляет 4% от общего числа) и автобусах (0,7%, или 0,41 миллиона штук).

Данные, полученные от ГИБДД, показывают, что на начало 2021 года в России было зарегистрировано 62,7 миллиона транспортных средств, включая прицепы и полуприцепы.

Количество транспортных средств продолжает увеличиваться на равном уровне к 2021 году, даже при учете кризиса рынка новых автомобилей. Этот рост можно объяснить тем, что далеко не все города обладают сетью наземного и подземного транспорта, что заставляет людей искать другие способы передвижения. Многие предпочитают личный автомобиль, поэтому растет спрос на лизинг и кредиты для покупки автомобиля.

В июле 2022 года российский рынок новых грузовых автомобилей снизился на 30,6% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составил 6 648 единиц.

Несмотря на это, КАМАЗ продолжает быть лидером рынка, увеличив свою долю до 37,8%, в то время как год назад она составляла 35,6%. На втором месте находятся три китайских бренда - Shacman (1 030 шт.), Howo (670 шт.) и FAW (455 шт.), чьи доли на рынке новых грузовиков значительно увеличились за год. Например, Shacman увеличил свою долю на рынке новых грузовых автомобилей в России с 2,9% в июле 2021 года до 15,5% в июле 2022 года, а Howo и FAW также значительно увеличили свои доли. Ural закрывает список пяти лидеров с долей на рынке новых грузовых автомобилей, которая выросла на 0,7 процентных пункта.

В таблице 6 приведены результаты исследования, проведенного в июле, по десяти ведущим брендам, действующим на рынке России. Заметим, что четверть компаний из этого списка сумела достичь прибыли, при этом все они представлены КНР. Кроме того, существенный рост в представленной группе

продемонстрировал JAC, китайский автопроизводитель, который увеличил свои продажи практически в шесть раз, в то время как японская компания Isuzu столкнулась с крупными потерями (-75,8%).

Продажи грузовых автомобилей на рынке России развивались положительно до марта 2022 года, но в апреле того же года показатели упали до наименьшего уровня (-44%). Из всех сегментов автомобильной промышленности только сектор автобусов продемонстрировал устойчивый рост, с продажами в количестве 6,3 тысячи единиц было продано за половину 2022 года.

За 7 месяцев 2022 года объем российского рынка новых грузовых автомобилей составил 44,3 тыс. единиц – на 20,8 % меньше, чем в январе – июле прошлого года.

Таблица 6 – Топ -10 марок на рынке новых грузовых автомобилей в 2022 г.¹⁷

№	Марка	Объем выпуска (за 7 месяцев), шт.
1	KAMAZ	2511
2	SHACMAN (SHAANXI)	1030
3	HOWO	670
4	FAW	455
5	URAL	368
6	GAZ	321
7	MAZ	316
8	JAC	291
9	HONGYAN	92
10	ISUZU	89
Всего в РФ		6648

По типу кузова грузовых автомобилей, наибольший спрос в России наблюдается на шасси и самосвалы, которые составляют около 80% всех продаж. Также набирают популярность грузовики с полуприцепами и контейнеровозы, которые используются в международных перевозках.

Большая часть продаж грузовых автомобилей в России приходится на отечественных и китайских производителей. Так, российские КАМАЗ, ГАЗ и Урал, китайские SHACMAN, HOWO являются лидерами по объему продаж. Однако, такие иностранные бренды как Mercedes-Benz, Volvo, MAN, Scania

¹⁷ Рынок новых грузовых автомобилей в июле 2022 года // autostat [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.autostat.ru/press-releases/52228/>. – 22.03.2023.

также имеют некоторую долю на российском рынке грузовых автомобилей.

Стоит отметить, что в 2020 году Россия сократила импорт грузовиков по сравнению с 2019 годом. Однако, к началу 2021 года, импорт грузовиков в Россию возобновился и продолжает расти.

В заключение можно отметить, что производство, выпуск и поставки грузовых машин и оборудования оказались серьезно подвержены отрицательному влиянию нескольких факторов, включая санкции, COVID-19, ухудшение макроэкономической ситуации, прекращение действия государственных программ, уход с рынка иностранных инвесторов и общее повышение цен. Каждый из этих факторов в равной степени оказал отрицательное влияние на отрасль.

2.2 Анализ товарной структуры импорта грузовых машин и оборудования в РФ в условиях ЕАЭС

По данным таможенной статистики в январе-декабре 2021 года внешне-торговый оборот России составил 785 млрд долл. США и по сравнению с январем-декабром 2020 года увеличился на 37,9 %.

Экспорт России в январе-декабре 2021 года составил 422,8 млрд долл. США и по сравнению с январем-декабром 2020 года увеличился на 46,1 %.

Динамика объемов экспорт-импортных операций в РФ за 2017-2021 гг. представлена в таблице 7.

Таблица 7 – Динамика объемов экспорт-импортных операций в РФ¹⁸

Показатели	Значение показателя					Темп роста, %			
						2018/2017	2019/2018	2020/2019	2021/2020
	2017	2018	2019	2020	2021				
Экспорт, млрд. долл.	357,1	452,1	422,8	336,4	491,6	126,6	93,5	79,6	146,1
Импорт, млрд. долл.	212	223,1	243,8	231,4	293,4	105,2	109,3	94,9	126,8

Изучая динамику объемов экспортно-импортных операций в РФ, можно выделить следующие тенденции.

Объем экспорта из России в 2018 году увеличился на 26,6% по сравнению с 2017 годом. Однако, в 2019 году экспорт сократился на 6,5% по сравнению с

¹⁸ Итоги внешней торговли со всеми странами // customs.gov [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://customs.gov.ru/statistic/vneshn-torg/vneshn-torg-countries>. - 14.03.2023.

предыдущим годом. В 2020 году наблюдалось дальнейшее снижение объема экспорта на 20,4%. Однако, в 2021 году экспорт значительно возрос на 46,1% по сравнению с предыдущим годом.

Объем импорта в Россию в 2018 году вырос на 5,2% по сравнению с 2017 годом. В 2019 году импорт продолжал увеличиваться, достигнув наивысшего показателя за последние годы, с ростом в 9,3%. Однако, в 2020 году импорт снизился на 4,9% по сравнению с предыдущим годом. В 2021 году был зафиксирован дальнейший рост объема импорта на 26,8% по сравнению с предыдущим годом.

Таким образом, в целом, экспорт из России в последние годы испытывал снижение в 2019 и 2020 годах, однако в 2021 году произошел значительный рост. В то же время, импорт продолжал расти в 2019 году, затем сократился в 2020 году, но снова возрос в 2021 году.

Динамика объемов импорта в целом за рассматриваемый период имеет положительную тенденцию, исключение составляет 2020 год - тогда объемы импорта снизились на 5,1 %.

Динамику объемов экспорт-импортных операций представим схематично (рисунок 2).

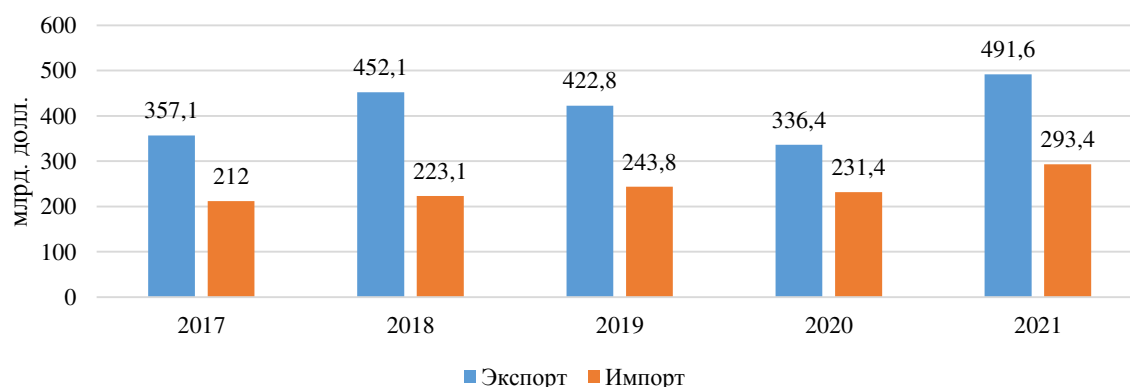


Рисунок 2 – Динамика объемов экспорт-импортных операций в РФ за 2019-2021 гг.¹⁹

Проанализируем товарную структуру импорта грузовых автомобилей в РФ за 2017-2021 гг. (таблица 8).

¹⁹ Итоги внешней торговли со всеми странами // customs.gov [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://customs.gov.ru/statistic/vneshn-torg/vneshn-torg-countries>. - 14.03.2023.

Таблица 8 – Товарная структура импорта грузовых машин и оборудования в РФ за 2017-2021 гг.²⁰

Показатели	Значение показателя, ед.					Темп роста, %			
						2018/2017	2019/2018	2020/2019	2021/2020
	2017	2018	2019	2020	2021				
8702 (моторные ТС для перевозки 10 чел. и более)	1619	2225	2809	2034	1961	137,43	126,25	72,41	96,41
8703 (ТС, включая грузопассажирские фургоны)	250421	292976	302515	243200	338930	116,99	103,26	80,39	139,36
8704 (ТС для перевозки грузов)	30701	26191	29882	24085	33752	85,31	114,09	80,60	140,14
8705 (ТС специального назначения, в т.ч. грузовые аварийные автомобили)	644	1008	1187	1398	1794	156,52	117,76	117,78	128,33
8706 (шасси)	291	842	852	557	1011	289,35	101,19	65,38	181,51
8707 (кузова)	175953	259527	267891	195566	236499	147,50	103,22	73,00	120,93
8708 (части и принадлежности)	9039626	9744081	8722317	6234683	5258792	107,79	89,51	71,48	84,35
8709 (ТС промышленного назначения, в т.ч. для перевозки грузов)	16771	9819	15393	13130	20136	58,55	156,77	85,30	153,36

Судя по представленным данным, можно отметить, что среди грузовых автомобилей наибольшее количество в физическом выражении приходится на товарную позицию 8703 (ТС, включая грузопассажирские фургоны), наименьшее – на позицию 8705 (ТС специального назначения, в т.ч. грузовые аварийные автомобили). Вместе с тем, основной массив именно грузовых автомобилей приходится на товарную позицию 8704 (ТС для перевозки грузов). Так, наибольший объем импорта по данной позиции за рассматриваемый период приходится на 2021 год (33,7 тыс. единиц), увеличившись на 40,1 % по сравнению с показателем 2020 года.

Результаты исследования в отношении товарной позиции 8704 ТН ВЭД (ТС для перевозки грузов) представим схематично (рисунок 3).

²⁰ Таможенная статистика внешней торговли Российской Федерации // customsonline [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://customsonline.ru/search_ts.html. – 02.04.2023.

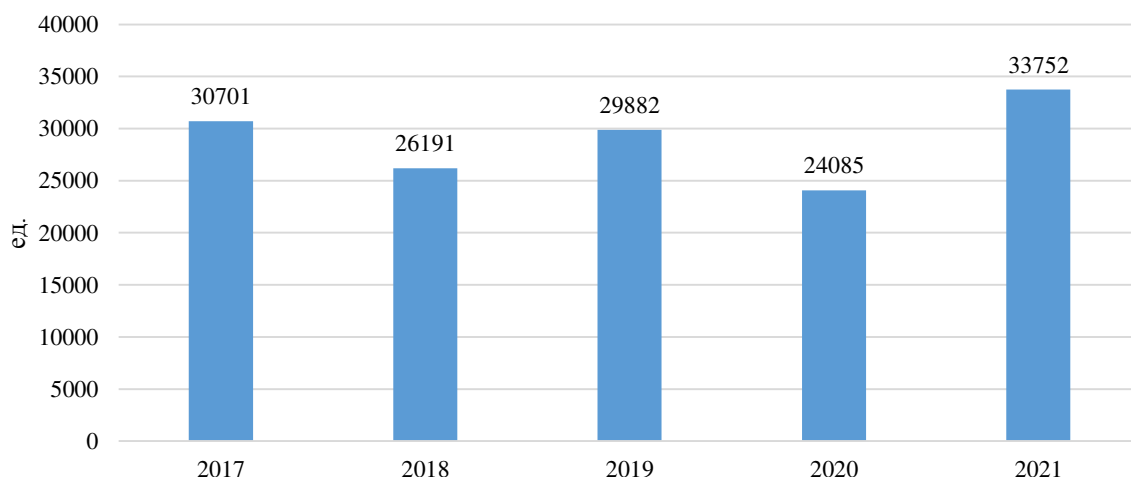


Рисунок 3 – Динамика импорта грузовых автомобилей (8704 ТН ВЭД) в РФ за 2017-2021 гг.²¹

Представим товарную структуру импорта грузовыми автомобилями в стоимостном выражении (таблица 9).

Таблица 9 – Товарная структура импорта грузовых машин и оборудования в РФ за 2017-2021 гг. в стоимостном выражении²²

Показатели	Значение показателя, млн. долл.					Темп роста, %			
						2018/2017	2019/2018	2020/2019	2021/2020
	2017	2018	2019	2020	2021				
8702 (моторные ТС для перевозки 10 чел. и более)	163,4	197,5	222,2	195,6	164,7	120,87	112,51	88,03	84,20
8703 (фургоны)	6188,7	7259,6	7906,1	5423,7	7989,9	117,30	108,91	68,60	147,31
8704 (ТС для перевозки грузов)	1925,6	1990,3	1936,3	1197,9	2271,6	103,36	97,29	61,87	189,63
8705 (ТС специального назначения, в т.ч. грузовые аварийные автомобили)	182,7	301,4	192,5	238,9	290,8	164,97	63,87	124,10	121,72
8706 (шасси)	0,9	1,8	1,1	2,8	4,2	200,00	61,11	254,55	150,00
8707 (кузова)	1441,6	2005,6	2260	1542,2	1977,2	139,12	112,68	68,24	128,21
8708 (части и принадлежности)	7460,2	8954,6	8756,2	7650,8	10661,7	120,03	97,78	87,38	139,35
8709 (ТС промышленного назначения, в т.ч. для перевозки грузов)	29,1	17,7	16,4	30,8	83,6	60,82	92,66	187,80	271,43

²¹ Таможенная статистика внешней торговли Российской Федерации // customsonline [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://customsonline.ru/search_ts.html. – 02.04.2023.

²² Таможенная статистика внешней торговли Российской Федерации // customsonline [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://customsonline.ru/search_ts.html. – 02.04.2023.

Судя по представленным данным, можно отметить, что в стоимостном выражении импорт в отношении грузовых машин наибольшие объемы приходится на товарную позицию 8703 ТН ВЭД (ТС, включая грузопассажирские фургоны). Так, в 2021 году по данной позиции было импортировано машин на сумму 7989,9 млн. долл., что выше показателя 2020 года на 47,31 %.

К 2021 году объем импорта моторных ТС для перевозки 10 человек и более (8702 ТН ВЭД) снизился на 3,59 % по сравнению с 2020 годом. Объем импорта ТС специального назначения, в т.ч. грузовые аварийные автомобили (8705 ТН ВЭД) к 2021 году увеличилась на 28,3 %.

В отношении товарной позиции 8704 ТН ВЭД (ТС для перевозки грузов) в 2021 году было импортировано грузовиков на 2271,6 млн. долл., что выше показателя предыдущего года на 89,63 %.

Результаты исследования в отношении товарной позиции 8704 ТН ВЭД (ТС для перевозки грузов) представим схематично (рисунок 4).

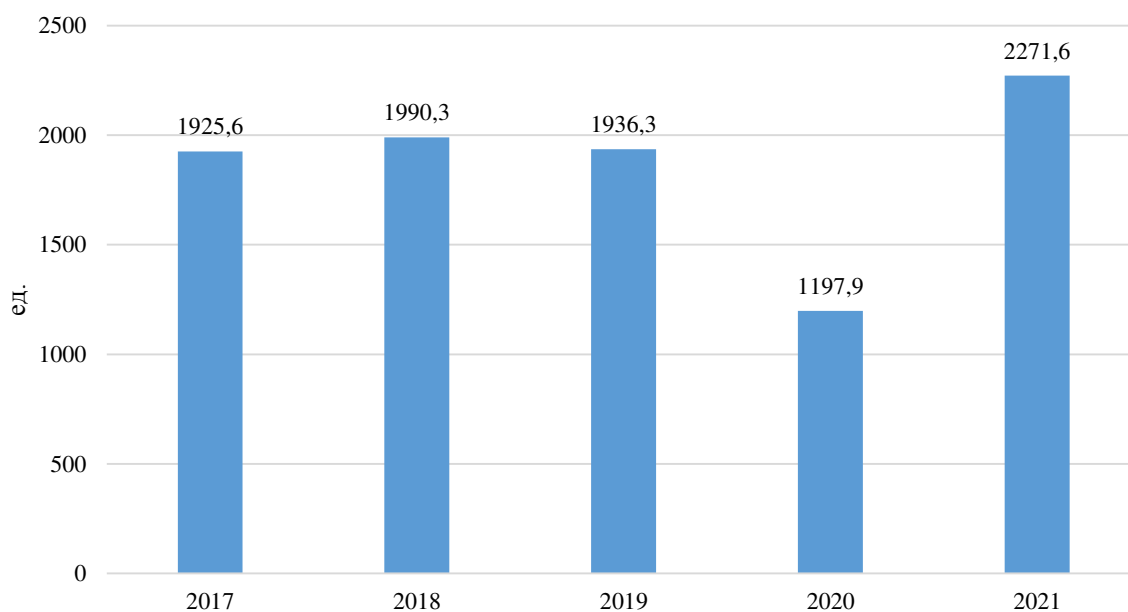


Рисунок 4 – Динамика импорта грузовых автомобилей (8704 ТН ВЭД) в РФ в стоимостном выражении за 2017-2021 гг.²³

ТС промышленного назначения, в т.ч. для перевозки грузов (8709 ТН

²³ Таможенная статистика внешней торговли Российской Федерации // customsonline [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://customsonline.ru/search_ts.html. – 02.04.2023.

ВЭД) в 2021 году было импортировано на сумму 83,6 млн. долл., что выше показателя прошлого года более чем в 2,5 раза.

Шасси в 2021 году было импортировано на сумму 4,2 млн. долл. В этот же год кузовов было импортировано на сумму 1977,2 млн. долл., что выше показателя 2020 года на 28,21 %. Автомобильных частей и принадлежностей в 2021 году было импортировано на сумму 10661,7 млн. долл., что выше показателя 2020 года на 39,35 %.

Представим товарную структуру импорта оборудования, так или иначе связанного с грузовыми автомобилями (таблица 10).

Таблица 10 – Товарная структура импорта автомобильного оборудования в РФ за 2017-2021 гг.²⁴

Показатели	Значение показателя					Темп роста, %			
						2018/2017	2019/2018	2020/2019	2021/2020
	2017	2018	2019	2020	2021				
8408 (двигатели внутр. сгорания)									
- шт.	187312	191507	198483	167834	217720	102,24	103,64	84,56	129,72
- млн. долл.	802,2	915,5	941,6	857,5	1278,2	114,12	102,85	91,07	149,06
8507 (аккумуляторные батареи)									
- шт.	32755344	38253320	38828135	40647187	45844126	116,78	101,50	104,68	112,79
- млн. долл.	543,2	667,2	681,9	670,5	870,7	122,83	102,20	98,33	129,86
8539 (светильное оборудование)									
- шт.	759573552	715984951	713912697	658283282	712330878	94,26	99,71	92,21	108,21
- млн. долл.	296,3	379,4	372,6	324,8	387,5	128,05	98,21	87,17	119,30
8415 (кондиционеры и пр.)									
- шт.	1749703	2053888	2478486	2203004	2840481	117,38	120,67	88,89	128,94
- млн. долл.	714,9	815,2	909,7	820,6	1032,4	114,03	111,59	90,21	125,81

Судя по представленным данным, можно отметить, что в 2021 году было ввезено в Россию 217,7 тыс. шт. двигателей внутреннего сгорания (8408 ТН ВЭД) на сумму 1278,2 млн. долл., что выше показателя 2020 года на 29,7 % и 49,06 % соответственно.

Аккумуляторных батарей (8507 ТН ВЭД) в 2021 году было импортировано 45,8 млн. шт. на сумму 870,7 млн. долл., что выше показателя 2020 года на

²⁴ Таможенная статистика внешней торговли Российской Федерации // customsonline [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://customsonline.ru/search_ts.html. – 02.04.2023.

12,79 % и 29,86 % соответственно.

Динамика импорта светильного оборудования (8539 ТН ВЭД) до 2020 года была отрицательной, но к 2021 году показатель в стоимостном выражении увеличился на 19,3 % и составил 387,5 млн. долл.

Статистика импорта кондиционеров и установок для кондиционирования воздуха в стоимостном выражении за рассматриваемый период отражает положительную динамику. В физическом выражении в 2021 году импорт кондиционеров увеличился на 28,94 %, в стоимостном – 25,81 %.

Результаты исследования представим схематично.

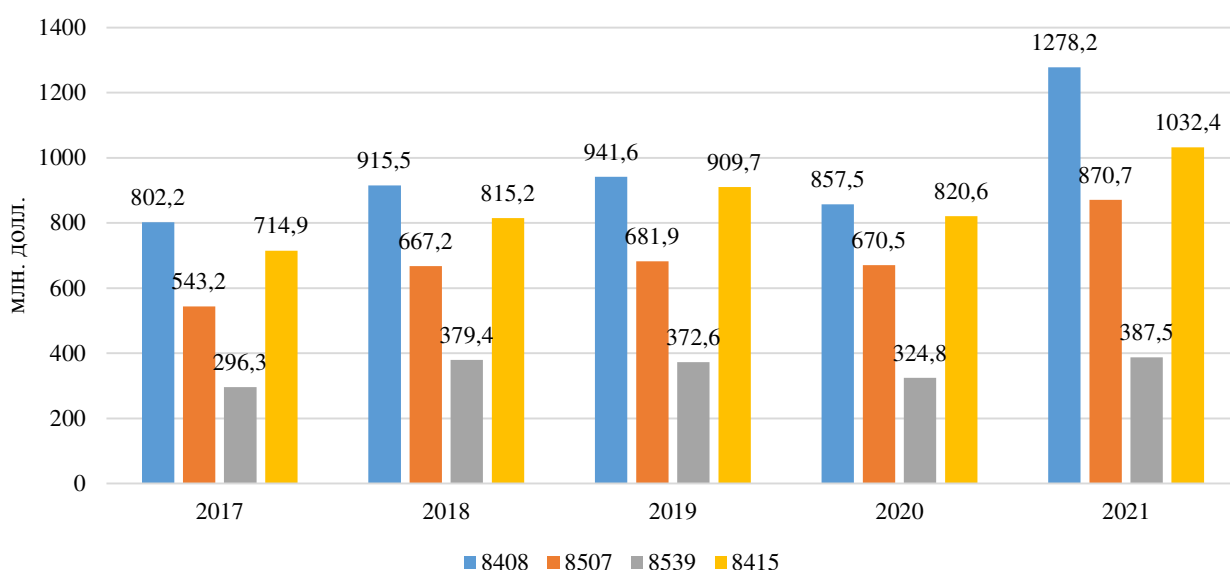


Рисунок 5 – Товарная структура импорта автомобильного оборудования в динамике (8704 ТН ВЭД) в РФ за 2017-2021 гг.²⁵

Таким образом, в стоимостном выражении импорт в отношении грузовых машин наибольшие объемы приходятся на товарную позицию 8703 ТН ВЭД (ТС, включая грузопассажирские фургоны). Наибольшие объемы импорта автомобильного оборудования составляют двигатели внутреннего сгорания (8408 ТН ВЭД).

Далее проведём анализ географической структуры импорта грузовых машин и оборудования в РФ в условиях ЕАЭС.

²⁵ Таможенная статистика внешней торговли Российской Федерации // customsonline [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://customsonline.ru/search_ts.html. – 02.04.2023.

2.3 Анализ географической структуры импорта грузовых машин и оборудования в РФ в условиях ЕАЭС

В страновой структуре внешней торговли России на долю Европейского Союза в январе-декабре 2021 года приходилось 35,9 % российского товарооборота (в январе-декабре 2020 года - 33,8 %), на страны АТЭС - 33,3 % (33,8 %), на страны СНГ - 12,2 % (12,9 %), на страны ЕАЭС - 8,8 % (9,1 %).

Удельный вес объемов внешней торговли с различными объединениями стран представим наглядно (рисунок 6).

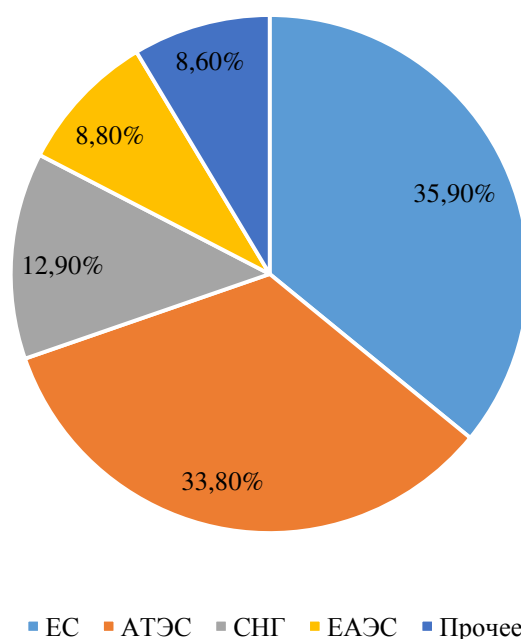


Рисунок 6 – Страновая структура внешней торговли России в 2021 году²⁶

В большинстве стран этих регионов реализуются крупные государственные программы, различные проекты, направленные на модернизацию и развитие отдельных отраслей экономики – энергетики, транспортной инфраструктуры, машиностроения, добычи полезных ископаемых, сельского хозяйства.

Самым крупным торговым партнером России среди стран дальнего зарубежья стал Китай (рисунок 7).

²⁶ Данные об экспорте-импорте России за январь-декабрь 2021 года // customs.gov [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://customs.gov.ru/press/federal/document/322198>. - 17.03.2023.

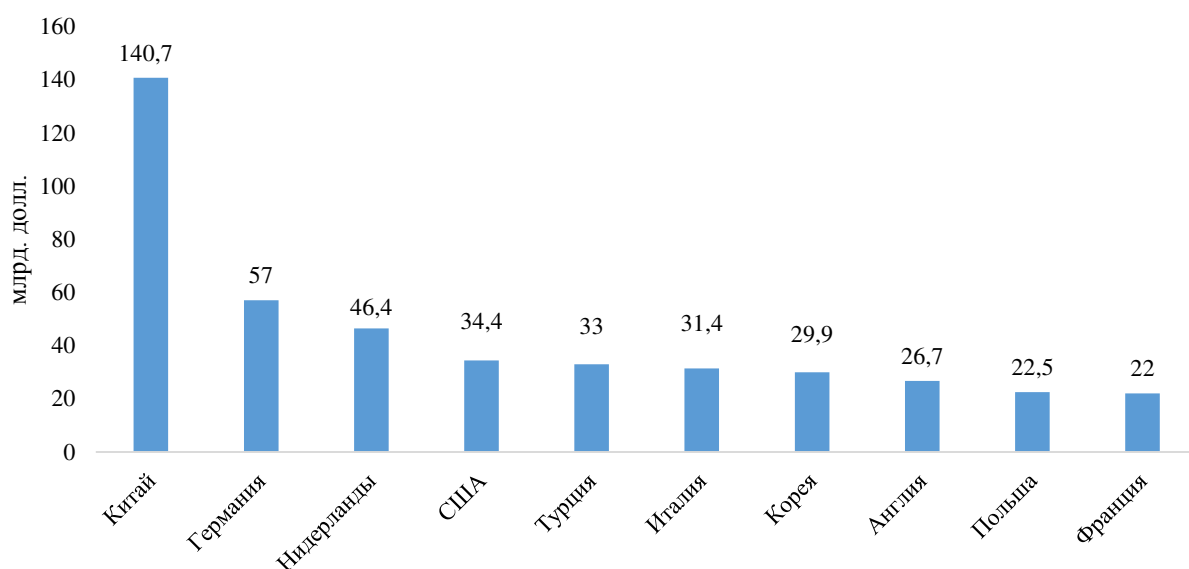


Рисунок 7 – Основные торговые партнёры России среди стран Дальнего зарубежья в 2021 году²⁷

Структура объемов импорта из России в отношении стран СНГ в 2017-2021 гг. представлены в таблице 11.

Таблица 11 – Структура объемов импорта РФ из стран СНГ в 2017-2021 гг.²⁸

Показатели	Значение показателя					Темп роста, %			
						2018/2017	2019/2018	2020/2019	2021/2020
	2017	2018	2019	2020	2021				
Азербайджан	825,6	837,2	857,4	813,7	1031,7	101,4	102,4	94,9	126,8
Армения	811,5	815,4	857,2	646,8	710	100,5	105,1	75,5	109,8
Беларусь	13985,5	14001,4	13663,2	13237,8	16224,9	100,1	97,6	96,9	122,6
Казахстан	5634,4	5693,5	5725	5034,1	7143,3	101,0	100,6	87,9	141,9
Киргизия	328,5	331,7	330,3	238,8	333,3	101,0	99,6	72,3	139,6
Молдавия	399,7	404,6	383,5	353	412,4	101,2	94,8	92,0	116,8
Таджикистан	41,8	39,5	36,9	42,6	98,4	94,5	93,4	115,4	231,0
Туркмения	166,5	164,7	151,5	320,6	139,7	98,9	92,0	211,6	43,6
Узбекистан	1364,5	1375,8	1179,3	1222,6	1694,8	100,8	85,7	103,7	138,6
Украина	4917,2	5123,8	4850,9	3608	4154,8	104,2	94,7	74,4	115,2

В географической структуре импорта товаров России из стран СНГ наибольшие показатели также приходятся на Беларусь, а также на Украину и Казахстан, что обуславливается тем, что упомянутые страны являются круп-

²⁷ Данные об экспорте-импорте России за январь-декабрь 2021 года // customs.gov [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://customs.gov.ru/press/federal/document/322198>. - 17.03.2023.

²⁸ Итоги внешней торговли со странами СНГ // customs.gov [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://customs.gov.ru/folder/507>. - 19.03.2023.

нейшими поставщиками продуктов питания в Россию.

Структура объемов импорта РФ со странами в 2021 году представим схематично.

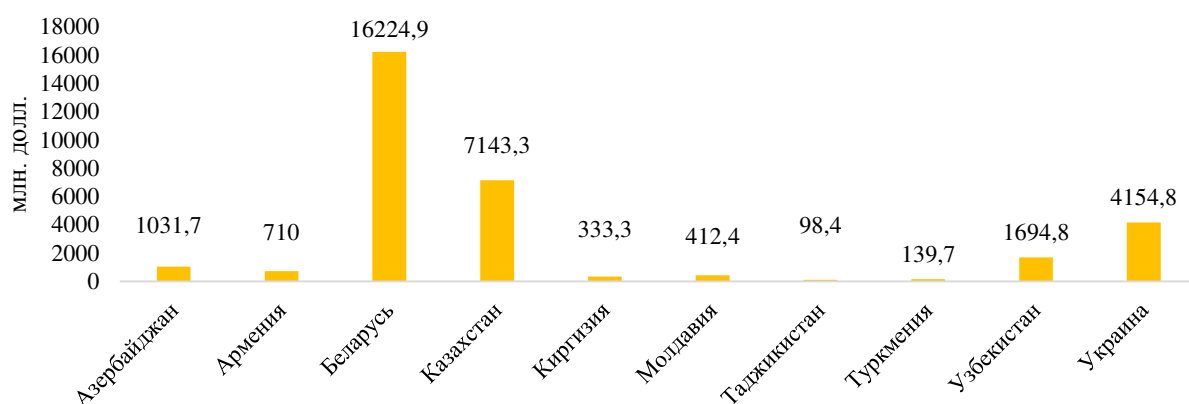


Рисунок 8 – Структура объемов импорта РФ из стран СНГ в 2021 году²⁹

Анализ географической структуры импорта грузовых машин и оборудования в Российскую Федерацию в условиях Евразийского экономического союза (ЕАЭС) за период с 2017 по 2021 годы показывает следующие результаты.

Основной объем грузовых автомобилей находится в товарной позиции 8704 ТН ВЭД (ТС для перевозки грузов). В 2021 году наибольший ввоз грузовых автомобилей по данной позиции наблюдается из Китая, Беларуси, Японии, Таиланда, Италии, Германии.

Судя по представленным данным, можно отметить, что в 2021 году наибольшие объемы импорта грузовых машин по товарной позиции 8404 ТН ВЭД идут из Китая. Вместе с тем, стоит заметить, что такое положение наблюдается только в 2021 году за рассматриваемый период. Так, в 2020 году импорт грузовиков из Китая был чуть менее чем в 2 раза меньше, а годами ранее – ещё меньше. Это связано с тем, что с каждым годом наращиваются темпы экономического сотрудничества с Китаем. В условиях санкций и сложившейся внешнеполитической обстановки на 2023 год, всё меньше внешнеторговых операций осуществляется с Европой, и всё больше с Азией.

²⁹ Итоги внешней торговли со странами СНГ // customs.gov [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://customs.gov.ru/folder/507>. - 19.03.2023.

Таблица 12 – Географическая структура импорта грузовых машин (8704 ТН ВЭД) в РФ за 2017-2021 гг.³⁰

Показатели	Значение показателя					Темп роста, %			
						2018/2017	2019/2018	2020/2019	2021/2020
	2017	2018	2019	2020	2021				
Китай									
- шт.	2295	2288	3386	3819	7547	99,69	147,99	112,79	197,62
- млн. долл.	86,6	110,4	156,4	129,6	350,9	127,48	141,67	82,86	270,76
Беларусь									
- шт.	4274	5113	3766	3651	4844	119,63	73,66	96,95	132,68
- млн. долл.	837,3	873,5	745,6	350,7	763	104,32	85,36	47,04	217,56
Япония									
- шт.	3154	1336	2083	1888	3356	42,36	155,91	90,64	177,75
- млн. долл.	124,1	100,6	136	75	214,6	81,06	135,19	55,15	286,13
Таиланд									
- шт.	7177	5831	6107	3510	5976	81,25	104,73	57,48	170,26
- млн. долл.	152,5	113,6	128,9	72,1	141,3	74,49	113,47	55,93	195,98
Италия									
- шт.	4519	1875	2674	2439	2594	41,49	142,61	91,21	106,36
- млн. долл.	64,1	28,5	40,3	35,3	42,5	44,46	141,40	87,59	120,40
Германия									
- шт.	1654	2019	3253	2266	1887	122,07	161,12	69,66	83,27
- млн. долл.	71,3	85,7	102,3	72,9	59,6	120,20	119,37	71,26	81,76
Прочие страны									
- шт.	7628	7729	8613	6512	7548	101,32	111,44	75,61	115,91
- млн. долл.	589,7	678	626,8	462,3	699,7	114,97	92,45	73,76	151,35
Всего									
- шт.	30701	26191	29882	24085	33752	85,31	114,09	80,60	140,14
- млн. долл.	1925,6	1990,3	1936,3	1197,9	2271,6	103,36	97,29	61,87	189,63

Одновременно с этим, значительные объемы импорта наблюдаются и из близлежащей Беларуси. Так, в 2021 году из Беларуси в Россию было ввезено 4844 грузовиков на сумму 763 млн. долл., что в стоимостном выражении более чем в 2 раза выше по сравнению с импортом из Китая (в 2021 году из Китая было ввезено грузовиков на сумму 350,9 млн. долл.).

Стоит отметить, что данные по таможенной статистике за 2022 год ФТС России не публикует в связи с проведением СВО.

Результаты исследования за 2021 год представим схематично.

³⁰ Таможенная статистика внешней торговли Российской Федерации // customsonline [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://customsonline.ru/search_ts.html. – 02.04.2023.

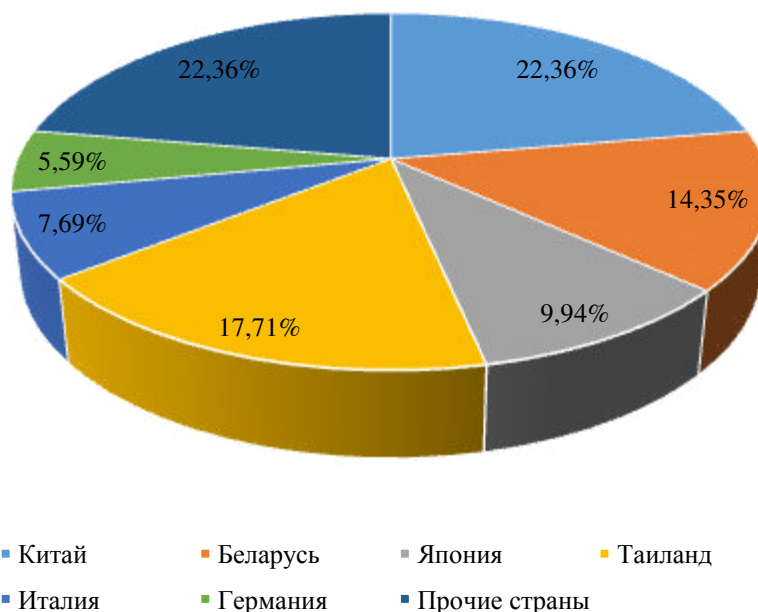


Рисунок 9 – Географическая структура импорта грузовых автомобилей в РФ в 2021 гг.³¹

Проанализируем географическую структуру импорта оборудования, связанного с грузовыми автомобилями на примере импорта двигателей внутреннего сгорания.

Таблица 13 – Географическая структура импорта двигателей внутреннего сгорания (8704 ТН ВЭД) в РФ за 2017-2021 гг.³²

Показатели	Значение показателя					Темп роста, %			
						2018/2017	2019/2018	2020/2019	2021/2020
	2017	2018	2019	2020	2021				
Германия									
- шт.	32592	32262	33680	36606	42221	98,99	104,40	108,69	115,34
- млн. долл.	229,6	263,7	288,9	299,6	419,4	114,85	109,56	103,70	139,99
Китай									
- шт.	32117	32450	35547	28346	39762	101,04	109,54	79,74	140,27
- млн. долл.	139,2	149,7	154,1	119,9	193,4	107,54	102,94	77,81	161,30
Корея									
- шт.	21460	19330	22746	15796	32553	90,07	117,67	69,45	206,08
- млн. долл.	40,1	30,6	28,5	21	57,8	76,31	93,14	73,68	275,24
Беларусь									

³¹ Таможенная статистика внешней торговли Российской Федерации // customsonline [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://customsonline.ru/search_ts.html. – 02.04.2023.

³² Таможенная статистика внешней торговли Российской Федерации // customsonline [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://customsonline.ru/search_ts.html. – 02.04.2023.

Продолжение таблицы 13

- шт.	25521	12927	16234	17388	15779	50,65	125,58	107,11	90,75
- млн. долл.	23,9	25,2	26,7	26,3	27,1	105,44	105,95	98,50	103,04
Япония									
- шт.	19955	18386	19200	14042	16702	92,14	104,43	73,14	118,94
- млн. долл.	70,9	64,5	67,6	13,4	78,9	90,97	104,81	19,82	588,81
Турция									
- шт.	355	415	513	392	13947	116,90	123,61	76,41	3557,91
- млн. долл.	0,5	3,1	5,4	5,5	34,9	620,00	174,19	101,85	634,55
Прочие страны									
- шт.	55312	75737	70563	55264	56756	136,93	93,17	78,32	102,70
- млн. долл.	298	378,7	370,4	371,8	466,7	127,08	97,81	100,38	125,52
Всего									
- шт.	187312	191507	198483	167834	217720	102,24	103,64	84,56	129,72
- млн. долл.	802,2	915,5	941,6	857,5	1278,2	114,12	102,85	91,07	149,06

Судя по представленным результатам анализа, можно отметить, что наибольший объем импорта двигателей внутреннего сгорания (8408 ТН ВЭД) идёт из Германии, Китая, Кореи, Беларуси, Японии, Турции. В 2021 году из Германии было ввезено 42221 двигателей внутреннего сгорания на сумму 419,4 млн. долл., что составляет около трети объемов импорта. Импорт двигателей из Турции в 2021 году, по сравнению с 2020 годом, увеличился более чем в 35 раз.

Всего насчитывается 45 стран, из которых ввозятся двигатели в Россию.

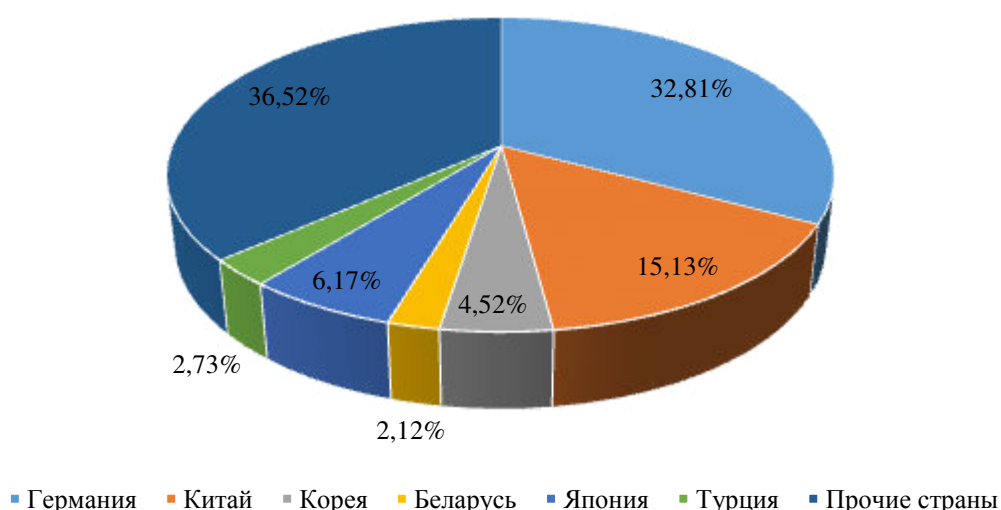


Рисунок 10 – Географическая структура импорта двигателей внутреннего сгорания в РФ в 2021 гг.³³

³³ Таможенная статистика внешней торговли Российской Федерации // customsonline [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://customsonline.ru/search_ts.html. – 02.04.2023.

Таким образом, по типу кузова грузовых автомобилей, наибольший спрос в России наблюдается на шасси и самосвалы, которые составляют около 80% всех продаж. Также набирают популярность грузовики с полуприцепами и контейнеровозы, которые используются в международных перевозках. В 2020 году Россия сократила импорт грузовиков по сравнению с 2019 годом.

Однако, к началу 2021 года, импорт грузовиков в Россию возобновился и продолжает расти. В отношении товарной позиции 8704 ТН ВЭД (ТС для перевозки грузов) в 2021 году было импортировано грузовиков на 2271,6 млн. долл., что выше показателя предыдущего года на 89,63 %. В 2021 году наибольшие объемы импорта грузовых машин по товарной позиции 8404 ТН ВЭД идут из Китая.

Третья глава дипломной работы посвящена выявлению проблем и перспектив развития таможенного регулирования импорта грузовых машин и оборудования в условиях ЕАЭС.

3 ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТАМОЖЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ИМПОРТА ГРУЗОВЫХ МАШИН И ОБОРУДОВАНИЯ В УСЛОВИЯХ ЕАЭС

3.1 Основные проблемы таможенного регулирования импорта грузовых машин и оборудования в условиях ЕАЭС

Большая часть импортируемых товаров в России представлена поставками оборудования и транспортных средств из-за границы. Этому способствует высокий интерес со стороны российских производителей к зарубежным технологиям и оборудованию, которые еще не производятся на территории РФ или не могут конкурировать с зарубежными аналогами по цене и качеству.

Однако, к концу текущего года, ожидается дефицит тягачей на российском рынке, который может достигнуть 55 %. Такой дефицит может привести к нескольким неприятным последствиям, включая повышение тарифов на перевозки и, следовательно, рост цен на товары и услуги для населения.

Факторов, способствующих возникновению дефицита тягачей на рынке, несколько. Во-первых, многие перевозчики не смогли обновлять свои парки в 2020 году из-за пандемии COVID-19. Затем, глобальный дефицит микрочипов еще больше усугубил ситуацию. Наконец, геополитические события стали причиной ухода из России крупнейших производителей тягачей из «большой европейской семерки» (DAF, Iveco, MAN, Mercedes-Benz, Renault, Scania, Volvo), а российские производители не могут быстро увеличить выпуск тягачей из-за санкций и недостатка комплектующих.

Российские производители в этом году смогут произвести только 10 000 тягачей (из них 9000 – это КАМАЗ), тогда как запрос рынка составляет 25 000 машин.³⁴

На рынке автотранспорта в настоящее время существует нехватка машин. Общий парк грузовых автомобилей в России устарел и нуждается в регулярном обновлении. Представим ситуацию более подробно: годовой спрос на седельные тягачи составляет около 30 тысяч единиц, но в 2022 году было поставлено

³⁴ Российским перевозчикам не хватает тягачей // autonews [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://autonews.live/news/rossiyskim-perevozchikam-ne-hvataet/247319>. – 02.04.2023.

всего около 10 тысяч. Это создает накопившийся спрос. Из ограниченного количества предложений на рынке можно выбрать только китайские или российские марки.

Аналитики прогнозируют, что на рынке останутся преимущественно местные, китайские и белорусские бренды, при этом китайские марки расширят свое присутствие на российском рынке и заменят продажи ушедших с рынка «большой семерки». ВIG-7 производители не вернуться на российский рынок, а автомобили этих марок будут поставляться лишь через схему параллельного импорта и в ограниченных количествах. В дополнение к этому, японское правительство запретило поставки грузовиков, карьерных самосвалов и другой спецтехники в Россию, и европейские страны уже приняли аналогичные меры.

Абсолютное большинство грузоперевозчиков использует грузовики европейского производства на магистральных дорогах, поскольку они доказали свою превосходную эффективность по сравнению с местными и китайскими аналогами. Возможно, в долгосрочной перспективе доля местных грузовиков и китайских автопоездов в структуре российского автопарка возрастет. Но в настоящее время, российским транспортным компаниям срочно нужны запчасти европейского производства для своей техники. Кроме того, важно отметить, что конкуренция на рынке грузоперевозок в России очень высока, поэтому компании должны стремиться к повышению качества и эффективности своих услуг, чтобы удержаться на рынке.

Ввоз машин «большой европейской семерки» через механизм параллельного импорта – плохое решение проблемы, так как такие машины обходятся очень дорого: за прошлый год цены на европейские тягачи выросли примерно на 70 %.³⁵ Кроме того, «серые» машины не имеют должной сервисной поддержки, поставка запасных частей для них сильно затруднена, цены на некоторые узлы и агрегаты при поставке через механизм параллельного импорта выросли в три раза: например, газовый насос Scania по каталогу фирмы стоил 150

³⁵ Что ждёт рынок перевозок в России в 2023 году // rbc [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://plus.rbc.ru/partners/63d3c1167a8aa921cb24ab11>. – 03.04.2023.

тысяч рублей, в нынешних реалиях за него приходится отдавать 450 тысяч рублей.

В 2023 году и в последующие периоды санкции будут продолжать оказывать давление на экономику, влияя на рынок. Несмотря на то, что экономика пережила шок, краткосрочное воздействие оказалось не слишком значительным. Однако, с течением времени их влияние будет увеличиваться, ведь некоторые технологии станут недоступными, что окажет отрицательное воздействие на долгосрочное развитие экономики.

Появление китайских автомобилей на рынке является неизбежным. Однако, процесс может быть осложнен из-за особенностей технического регулирования в России. Уровень зрелости китайского автопрома все еще далек от европейского, но партнеры уже активно перенимают успешный опыт, тесно сотрудничают с заказчиками и заинтересованы в развитии на российском рынке, учитывая все его особенности.

Помимо дефицита автомобилей, перевозчики также столкнулись с нехваткой запасных частей. Оригинальные детали перестали поступать на рынок России, и многие производители применили систему риск-менеджмента, чтобы запастись достаточным количеством запчастей и найти каналы получения деталей, необходимых для надлежащего функционирования автопарка.

Большие перевозчики создали маршруты доставки комплектующих, однако цена на детали резко выросла на 1,5-2 раза. В прошлом году, вопрос цены не был так остро стоящим, поскольку главным вопросом было наличие комплектующих и возможность их доставки. Тем не менее, в этом году цены на запчасти выросли быстрее, чем за последние десять лет, что в основном связано с ростом инфляции в Евросоюзе.

Предполагается, что детали будут продолжать поступать из «дружественных стран», поскольку организация производства в России займет много времени. Однако, существует вероятность ухудшения качества деталей, поскольку на рынке появляются все больше более дешевых аналогов, производимых на китайских и турецких заводах.

Необходимо учитывать, что цены на комплектующие будут продолжать расти, и это может привести к сокращению маржинальности для перевозчиков и других компаний, которые зависят от этих деталей. Поэтому, возможно, стоит рассмотреть альтернативные варианты поставки комплектующих, чтобы избежать высоких затрат и ухудшения ситуации.³⁶

Таким образом, внешнеполитическая обстановка на сегодняшний день является основным фактором, провоцирующим возникновение проблем, связанных с импортом грузовых машин и оборудования в Россию. Вместе с тем, меры таможенного регулирования внешней торговли грузовыми автомобилями непосредственно зависят от стадии развития автомобильной промышленности в данной стране. Отметим, что существуют различные этапы развития в этой области (см. рис. 11). Каждому этапу соответствует уникальный набор регулирующих мер, которые применяются. Вместе с тем, стоит добавить, что эти меры могут быть дополнены иными регулятивными действиями, подходящими к конкретному контексту. В конечном итоге, обеспечивается полная сохранность смысла, при этом дополняется текст и увеличивается его объем.



Рисунок 11 – Меры регулирования импорта и экспорта грузовых ТС на разных этапах развития отрасли³⁷

³⁶ Что ждёт рынок перевозок в России в 2023 году // rbc [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://plus.rbc.ru/partners/63d3c1167a8aa921cb24ab11>. – 03.04.2023.

³⁷ Составлено автором.

В современной России автомобильная отрасль переживает период трансформации, находясь на пути от начальной стадии недостаточного развития к этапу укрепления и развития. В связи с этим, возникает необходимость в применении комплексных мер, включающих ограничение импорта и стимулирование его развития в отношении высокотехнологичного оборудования и машин, а также укрепление сотрудничества с другими странами-участниками Евразийского Экономического Союза для совместного развития производственных технологий. Прогнозируется, что к моменту достижения устойчивого уровня развития национального производства грузовых автомобилей, такие меры окажутся весьма эффективными.

Сфера международной торговли оказывается подвержена влиянию политических и экономических факторов, создавая динамическую окружающую среду. В последние два года отечественная экономика прошла успешное испытание в виде стресс-тестирования взаимосвязей внешней торговли, вызванное применением двусторонних санкционных ограничений. Эти меры оказывают воздействие на характер и область внешнеторговых операций, требуя гибкости и адаптации со стороны бизнес-сообщества и правительственных структур.

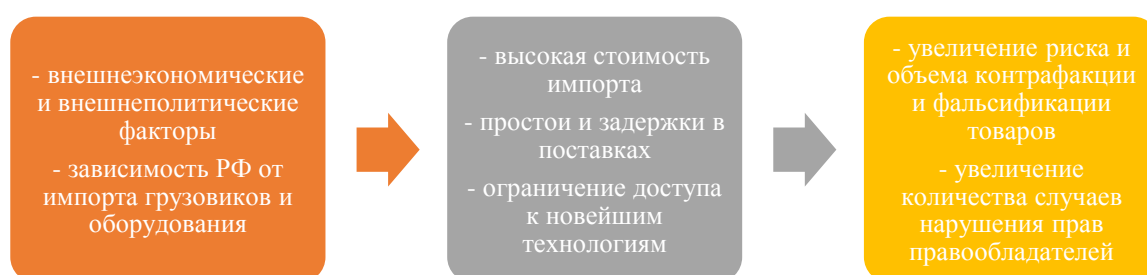


Рисунок 12 – Причинно-следственная связь проблем таможенного регулирования импорта грузовых машин и оборудования в РФ³⁸

Таким образом, по результатам исследования проблем, связанных с таможенным регулированием импорта грузовых машин и оборудования в Россию, можно отметить, что основной их массив обуславливается внешнеэконо-

³⁸ Составлено автором.

мическими и внешнеполитическими факторами. Одновременно с этим, выявленные проблемы обостряются тем, что наша страна зависима от импорта данной продукции, т.е. наряду с факторами внешней среды существуют и внутренние комплексные проблемы, оказывающие отрицательное влияние на эффективность таможенного регулирования импорта грузовых машин.

На основании этого были выявлены следующие проблемы:

- проблема высокой стоимости импорта: из-за санкций у участников ВЭД возникает необходимость искать обходные пути и платить дополнительные налоги, пошлины и другие сборы;
- проблема поставок запчастей и оборудования, приводящая к простоям и задержкам в ремонте и обслуживании транспортных средств;
- проблема ограничения доступа к новейшим технологиям, что приводит к устареванию парка грузовиков, ухудшает их эффективность и безопасность.

Данные проблемы, в свою очередь, являются факторами возникновения проблем таможенного регулирования:

- увеличение риска и объема контрафакции и фальсификации товаров;
- увеличение количества случаев нарушения прав правообладателей с целью получения дополнительного дохода за счёт имиджевой привлекательности.

Далее выявим направления совершенствования таможенного регулирования импорта грузовых машин и оборудования в условиях ЕАЭС.

3.2 Направления совершенствования таможенного регулирования импорта грузовых машин и оборудования в условиях ЕАЭС

В России ответственность за регулирование импорта грузовых автомобилей лежит на государственном уровне. Однако, в связи с участием России в Евразийском экономическом союзе (ЕАЭС), соответствующие нормы таможенного законодательства также применяются на международном уровне в соответствии с требованиями союза. ЕАЭС создан для обеспечения свободного перемещения товаров, услуг, капитала и рабочих ресурсов между государствами-членами.

Выбор мер для регулирования импорта должен соответствовать интересам государства и международным правовым принципам, регулирующим взаимоотношения между странами в области международной торговли.

Для достижения оптимального контроля на таможне и улучшения взаимодействия между участниками внешнеэкономической деятельности требуется усиление коммуникации между ними. Некоторые декларанты сталкиваются с проблемой использования устаревших нормативных актов при заполнении таможенной документации, не прибегая к услугам таможенных представителей. Это приводит к неправильному использованию ресурсов таможенных органов и снижению их эффективности. В связи с этим, необходимо активно применять механизмы обмена информацией и обратной связи между таможенными органами и участниками внешнеторговых операций, чтобы обеспечить актуальность и доступность нормативных актов, необходимых для правильного оформления таможенной документации. Это поможет устранить препятствия, повысить эффективность процессов и обеспечить более гладкое и прозрачное таможенное взаимодействие.

Для решения данной проблемы существует современный подход, основанный на создании и поддержке электронных информационных ресурсов с открытым доступом. Эти ресурсы предоставляют оперативную информацию участникам внешнеэкономической деятельности и могут быть дополнены бесплатной консультативной поддержкой. Предоставление открытого доступа к таким ресурсам способствует более эффективному обмену информацией и повышению осведомленности участников торговли о последних изменениях в таможенном законодательстве и процедурах. Это позволяет предотвратить использование устаревших нормативных актов и снизить количество ошибок при заполнении таможенной документации. Кроме того, консультативная поддержка, предоставляемая через эти ресурсы, помогает участникам эффективно применять правила и регламенты, связанные с внешнеэкономической деятельностью, и избежать нежелательных ситуаций.

В условиях растущей международной торговли, процессов интеграции и

укрепления экономических и политических связей, качественное улучшение национальных таможенных служб и развитие таможенного регулирования становятся неотъемлемыми задачами государства. В настоящее время основными направлениями государственной политики являются гармонизация и унификация таможенной деятельности, сокращение времени, необходимого для проведения таможенных процедур, а также интеграция и стандартизация таможенных технологий и модулей, включенных в состав таможенных систем и их инфраструктуры. Это направлено на обеспечение более эффективных и прозрачных процессов таможенного контроля, снижение бюрократических барьеров и облегчение торговых операций. Развитие современных технологий и автоматизированных систем позволяет повысить эффективность работы таможенных служб, улучшить мониторинг и контроль торговых потоков, а также обеспечить взаимодействие и обмен информацией между различными участниками внешнеэкономической деятельности. Только через такие меры можно эффективно справиться с растущим объемом работы, стоящим перед таможенными органами, и повысить эффективность всей таможенной деятельности в целом.

Более того, создание благоприятной и открытой среды для коммуникации между всеми участниками внешнеэкономической деятельности является неотъемлемым аспектом эффективного функционирования системы таможенного контроля. Постоянное обновление информационных ресурсов и обеспечение свободного доступа к ним помогут сократить пробелы в обмене информацией и улучшить взаимодействие между таможенными органами и участниками внешнеэкономической деятельности. Например, внедрение современных электронных платформ и баз данных с актуальными правовыми нормами, инструкциями и рекомендациями поможет декларантам избежать использования устаревших нормативных актов и более грамотно заполнять таможенные документы.

В свете инновационного подхода к развитию экономики России, масштабы, характер и формы внешнеэкономической деятельности изменились. Это стало толчком для улучшения работы таможенных служб и разработки долгосрочной стратегии развития таможенной системы Российской Федерации. В со-

ответствии с этим, было принято Распоряжение Правительства РФ от 28 декабря 2012 года №2575-р, которым утверждена «Стратегия развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года».³⁹ Данная стратегия определяет основные условия и приоритеты для улучшения работы таможенных служб в долгосрочной перспективе, с учетом долгосрочных целей и задач.

В соответствии с определенной стратегией, основным стратегическим ориентиром таможенной службы является обеспечение экономической безопасности в сфере внешнеэкономической деятельности Российской Федерации, а также поддержка и развитие внешней торговли. Это означает, что таможенная служба придерживается стратегических целей, связанных с обеспечением экономической безопасности экономической сферы страны, защитой национальных интересов и предотвращением незаконных действий, таких как контрабанда, незаконный оборот товаров и других нарушений таможенного законодательства. В то же время, таможенная служба активно содействует внешней торговле, упрощая таможенные процедуры, обеспечивая прозрачность и предсказуемость правил торговли, и содействуя развитию торговых связей между Россией и другими странами. Это предполагает создание условий для стабильности и защиты экономических интересов страны в международных экономических отношениях, а также содействие развитию внешнеторговых связей и привлечению иностранных инвестиций.

Одним из основных стратегических подходов, направленных на улучшение таможенного регулирования импорта грузовых автомобилей, является сокращение и упрощение таможенных процедур. Это включает в себя ряд мер, направленных на обеспечение более быстрого прохождения таможенных процедур на государственной границе Российской Федерации. Одной из таких мер является предварительное информирование таможенных органов о ввозимых на единую таможенную территорию Евразийского экономического союза транспортных средствах для перевозки грузов. Это позволяет сократить время, за-

³⁹ Стратегия развития ФТС России до 2030 года // [customs.gov](https://customs.gov.ru/activity/programmy-razvitiya/strategiya-razvitiya-fts-rossii-do-2030-goda) [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://customs.gov.ru/activity/programmy-razvitiya/strategiya-razvitiya-fts-rossii-do-2030-goda>. - 05.04.2023.

трачиваемое на таможенные процедуры, и обеспечить более эффективный поток грузов. Кроме того, важным аспектом упрощения таможенных процедур является сокращение количества документов, запрашиваемых таможенными органами, и переход к электронному обмену информацией. Это снижает бюрократическую нагрузку на участников внешнеэкономической деятельности и повышает эффективность процесса таможенного контроля.

В России для комплексного решения данной задачи распоряжением Правительства Российской Федерации от 29 июня 2012 года №1125-р утвержден План мероприятий «Совершенствование таможенного администрирования» («Дорожная карта»). «Дорожная карта» направлена на ускорение, упрощение, обеспечение прозрачности таможенных мероприятий и процедур, повышение эффективности таможенного контроля.

На данный момент проводятся ряд мероприятий, которые играют важную роль в улучшении таможенного регулирования. Некоторые из ключевых мероприятий включают:

- полный переход на межведомственное электронное взаимодействие и отказ от использования бумажных копий электронных документов при декларировании товаров. Это позволяет сократить бюрократические процессы, повысить эффективность и ускорить таможенные процедуры;

- ускорение выдачи разрешительных документов, что способствует снижению времени ожидания и облегчает внешнеэкономическую деятельность;

- внедрение генеральной финансовой гарантии, которая позволяет декларантам уплачивать таможенные пошлины после выпуска товаров. Это обеспечивает гибкость в оплате и может способствовать снижению финансовой нагрузки на предприятия;

- качественное совершенствование системы управления рисками, что помогает идентифицировать и снижать риски, связанные с незаконной торговлей и нарушениями таможенного законодательства. Эти мероприятия направлены на обеспечение более эффективного и прозрачного таможенного контроля, упрощение процедур и создание благоприятной среды для внешнеэкономиче-

ской деятельности.⁴⁰

Таким образом, развитие систем электронного обмена информацией является неотъемлемой частью стратегии упрощения таможенных процедур и способствует созданию более эффективной и современной таможенной системы.

На текущем этапе для повышения эффективности работы таможенных служб актуальным становится использование следующих информационных технологий:

- инновации в технической среде таможни РФ: Внедрение новых технических решений и современных технологий в рабочие процессы таможенных служб помогает улучшить и автоматизировать таможенные процедуры. Примерами таких инноваций могут быть применение беспилотных систем для инспекции грузов, использование современных сканеров и систем распознавания, а также разработка электронных систем мониторинга и контроля;

- единый центр обработки информационных данных и принятия решения: Создание единого центра обработки информационных данных и принятия решений позволяет собирать, обрабатывать и анализировать информацию из различных источников, таких как декларации, таможенные базы данных и системы мониторинга. Это обеспечивает более эффективное управление рисками, принятие оперативных решений и повышение эффективности таможенного контроля;

- новшества в системе данных таможенной статистики и приверженность международным стандартам: Внедрение новых методов и подходов в систему данных таможенной статистики позволяет получать более точную и надежную информацию о внешней торговле. Приверженность международным стандартам и нормам обеспечивает совместимость и сопоставимость данных между различными странами, упрощает обмен информацией и способствует совершенствованию таможенных процессов.

⁴⁰ Статья 128. Цели применения системы управления рисками // base.garant [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://base.garant.ru/12171455/089c3288c5448786f472572a85a4941a/>. - 22.03.2023.

Реализация электронной платформы для обмена информацией между органами контроля призвана поддерживать концепции «единого окна» и «единой точки доступа». Такой подход предполагает единовременное предоставление информации о пассажирах и грузах, что существенно упрощает процедуры и интегрирует государственный контроль в единый механизм.

Компьютеризация ключевых операций в сфере таможенного контроля также содействует повышению производительности сотрудников и борьбе с коррупцией. Осуществление тщательно разработанных и организованных автоматизированных систем управления позволит сократить взаимодействие между клиентами и сотрудниками таможни до минимума, снизив тем самым необходимость в прямом контакте. Это, в свою очередь, способствует повышению прозрачности и ответственности в ходе работы.

В настоящее время, в свете сложностей, с которыми сталкиваются грузовые перевозки и поставки оборудования, внедрение электронных транспортных накладных (ЭТН) становится неотъемлемой необходимостью для крупных перевозчиков. Особенно важно это для крупных участников рынка, которым ЭТН предоставляет возможность сократить значительные затраты на документооборот, ускорить денежные потоки и сгладить дисбаланс, существующий на рынке, где преобладают некрупные частные компании и нечестная конкуренция. Такие меры позволят создать более справедливую среду для всех участников рынка и стимулировать развитие транспортной отрасли в целом.

Как уже было отмечено, санкции против России со стороны Запада и США являются фактором ограничения возможностей нашей страны в импорте грузовых машин и оборудования, что приводит к необходимости искать альтернативные каналы поставок. Одним из основных таких каналов импорта, как уже отмечалось, является Китай – страна, имеющая крупнейшую экономику в мире и широкую базу производства машин и оборудования. Отсюда следует, что одной из важнейших перспектив совершенствования процессов, связанных с импортом в Россию грузовых машин и оборудования, является сотрудничество России и Китая в этой области, а именно:

- развитие совместных производственных проектов. Китайские компании могут инвестировать в Россию и создавать совместные предприятия, производящие грузовые машины и оборудование. Так, например, уже стартовал совместный проект России и Китая по производству грузовых машин и спецтехники марки «FAW»⁴¹;

- поставки машин и оборудования на выгодных условиях. Китайские компании могут предлагать выгодные условия поставок грузовых машин и оборудования, включая цены и сроки поставок;

- развитие технологических возможностей. Россия и Китай могут развивать свои технологические возможности в области производства грузовых машин и оборудования и обмениваться опытом.



Рисунок 13 – Направления совершенствования таможенного регулирования импорта грузовых машин и оборудования в РФ⁴²

Таким образом, для решения проблемы высокой стоимости импорта и проблемы с задержкой поставок запчастей и оборудования требуется разработка и внедрение более простых и быстрых таможенных процедур, которые сократят время и затраты на прохождение таможенных формальностей, способствуя более быстрому импорту грузовых машин и оборудования, снижение та-

⁴¹ Совместный проект России и Китая по производству грузовиков и спецтехники стартовал в Приморье // minvr [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://minvr.gov.ru/press-center/news/sovместnyy-proekt-rossii-i-kitaya-po-proizvodstvu-gruzovikov-i-spetstekhniki-startoval-v-primore--15404/>. – 06.04.2023.

⁴² Составлено автором.

моженных пошлин, которое может уменьшить стоимость импортируемых товаров и способствовать развитию торговых отношений с другими странами, и развитие электронной системы декларирования товаров, которое может сократить время на прохождение таможенных формальностей, упростить их прохождение и снизить затраты на ведение таможенных операций.

Для решения проблем, связанных с риском контрафакции и фальсификации товаров, а также риском нарушения прав правообладателей представляется необходимым внедрение уникальных технических средств идентификации, таких как маркировка, RFID-метки, QR-коды, может помочь идентифицировать подлинные товары и отслеживать их перемещение, а также укрепление сотрудничества ФТС с другими правоохранительными органами, что может помочь выявлять и пресекать торговлю контрафактными товарами. Развитие системы повышения квалификации персонала таможенных служб также может обеспечить более качественное и быстрое оформление документов при импорте грузовых машин и оборудования.

Вместе с тем, для решения проблем, связанных с импортом грузовиков в РФ немаловажным представляется наращивание сотрудничества России и Китая в этой области: развитие совместных производственных проектов, поставки машин и оборудования на выгодных условиях, развитие технологических возможностей.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Место грузовых машин в ТН ВЭД ЕАЭС (Товарной номенклатуре Внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза) зависит от их характеристик и предназначения. Грузовые автомобили, как правило, относятся к товарным позициям с кодами 8702-8705.

Основной объем оборудования для грузовых автомобилей содержится в товарных позициях 8706-8708.

Кроме того, в ТН ВЭД ЕАЭС есть отдельные позиции для грузовых автомобилей, оснащенных кранами, и для грузовых автомобилей, предназначенных для перевозки опасных грузов.

Тарифные меры являются одним из наиболее важных инструментов регулирования импорта грузовых машин и оборудования. Тарифные ставки, устанавливаемые государством, являются налогами на ввозимые товары и взимаются с целью защиты отечественного производства, поддержки экономики страны, а также регулирования баланса торговли.

Кроме тарифных мер, существуют и нетарифные меры, которые также используются государствами для регулирования импорта товаров, в том числе грузовых машин и оборудования. Нетарифные меры представляют собой различные виды ограничений, которые не основаны на размере пошлины или налога на импорт, но также оказывают влияние на объем импорта.

По типу кузова грузовых автомобилей, наибольший спрос в России наблюдается на шасси и самосвалы, которые составляют около 80% всех продаж. Также набирают популярность грузовики с полуприцепами и контейнеровозы, которые используются в международных перевозках.

Большая часть продаж грузовых автомобилей в России приходится на отечественных и китайских производителей. Так, российские КАМАЗ, ГАЗ и Урал, китайские SHACMAN, HOWO являются лидерами по объему продаж. Однако, такие иностранные бренды как Mercedes-Benz, Volvo, MAN, Scania также имеют некоторую долю на российском рынке грузовых автомобилей.

В стоимостном выражении импорт в отношении грузовых машин наибольшие объемы приходятся на товарную позицию 8703 ТН ВЭД (ТС, включая грузопассажирские фургоны). Так, в 2021 году по данной позиции было импортировано машин на сумму 7989,9 млн. долл., что выше показателя 2020 года на 47,31 %.

В отношении товарной позиции 8704 ТН ВЭД (ТС для перевозки грузов) в 2021 году было импортировано грузовиков на 2271,6 млн. долл., что выше показателя предыдущего года на 89,63 %.

ТС промышленного назначения, в т.ч. для перевозки грузов (8709 ТН ВЭД) в 2021 году было импортировано на сумму 83,6 млн. долл., что выше показателя прошлого года более чем в 2,5 раза.

Шасси в 2021 году было импортировано на сумму 4,2 млн. долл. В этот же год кузовов было импортировано на сумму 1977,2 млн. долл., что выше показателя 2020 года на 28,21 %. Автомобильных частей и принадлежностей в 2021 году было импортировано на сумму 10661,7 млн. долл., что выше показателя 2020 года на 39,35 %.

Основной объем грузовых автомобилей находится в товарной позиции 8704 ТН ВЭД (ТС для перевозки грузов). В 2021 году наибольший ввоз грузовых автомобилей по данной позиции наблюдается из Китая, Беларуси, Японии, Таиланда, Италии, Германии.

Импорт грузовых машин и оборудования является важной составляющей развития экономики Российской Федерации. Таможенно-тарифное регулирование является одним из главных инструментов государства, позволяющих контролировать импорт и обеспечивать экономическую безопасность страны.

Особенности таможенно-тарифного регулирования импорта в Россию грузовых машин и оборудования связаны с рядом проблем, основной массив которых обуславливается внешнеэкономическими и внешнеполитическими факторами. Одновременно с этим, выявленные проблемы обостряются тем, что наша страна зависима от импорта данной продукции, т.е. наряду с факторами внешней среды существуют и внутренние комплексные проблемы, оказываю-

щие отрицательное влияние на эффективность таможенного регулирования импорта грузовых машин. На основании этого были выявлены проблемы высокой стоимости импорта, поставок запчастей и оборудования, приводящая к простоям и задержкам в ремонте и обслуживании, проблема ограничения доступа к новейшим технологиям, а также увеличение риска и объема контрафакции и фальсификации товаров, увеличение количества случаев нарушения прав правообладателей с целью получения дополнительного дохода. Для решения этих проблем были предложены меры, такие как наращивание объемов сотрудничества России и Китая, а также упрощение таможенных процедур, снижение таможенных пошлин, повышение квалификации таможенных служащих. Борьба с фальсификацией и контрафакцией может быть реализована через внедрение технических средств идентификации, усиление таможенного контроля, сотрудничество с правоохранительными органами.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

- 1 Автомобильный парк: на чем ездят россияне в 2021 году // autostat [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://autostat.ru.turbopages.org/autostat.ru/s/press-releases/47703/>. – 21.03.2023.
- 2 Акматалиева, А.С. Специфика нетарифного регулирования внешней торговли в международном праве / А.С. Акматалиева // Постсоветский материк. - 2022. - № 5. - С. 89-96.
- 3 Андрейчук, Е.Л. Экономика таможенного дела / Е.Л. Андрейчук. - М.: ИНФРА-М. - 2019. - 356 с.
- 4 Бергман, В.И. Правовые вопросы Евразийского таможенного союза / В.И. Бергман. - М.: Право и закон. - 2018. - 248 с.
- 5 В России разрешили выпуск автомобилей «Евро-0», без ABS и подушек безопасности // kommersant [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.kommersant.ru/doc/5355130>. - 15.03.2023.
- 6 Васильченко, А.Д. Технические барьеры в торговле и их влияние на импорт: сущность и эффекты / А.Д. Васильченко // Теоретическая экономика. - 2020. - С. 117-128.
- 7 Группа 87 // alta [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.alta.ru/ett/gruppa87.html> (дата обращения: 15.03.2023).
- 8 Данные об экспорте-импорте России за январь-декабрь 2021 года // customs.gov [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://customs.gov.ru/press/federal/document/322198>. - 17.03.2023.
- 9 Итоги внешней торговли со всеми странами // customs.gov [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://customs.gov.ru/statistic/vneshn-torg/vneshn-torg-countries>. - 14.03.2023.
- 10 Итоги внешней торговли со странами СНГ // customs.gov [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://customs.gov.ru/folder/507>. - 19.03.2023.
- 11 Какие документы необходимо предоставить таможенному органу для подтверждения таможенной стоимости // tks [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.tks.ru/practicum/2020/08/19/01>. – 16.03.2023.

12 Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 N 195-ФЗ (ред. от 16.04.2022) (с изм. и доп., вступ. в силу с 27.04.2022) // consultant [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_law_34661. - 19.03.2023.

13 Колесник, А.А. Применение таможенно-тарифного регулирования как инструмента обеспечения экономической безопасности Российской Федерации / А.А. Колесник // Проблемы науки. - 2017. - № 8. - С. 186-194.

14 Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993 с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 01.07.2020) // consultant [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/Cons_doc_LAW_28399. - 01.05.2022.

15 Коротницкая К.А. Место и роль таможенно-тарифных методов регулирования в осуществлении внешней торговли / К.А. Коротницкая // Форум молодёжной науки. - 2021. - № 2. - С. 39-47.

16 Лохманова, Е.А. Таможенные пошлины как инструмент таможенно-тарифного регулирования внешнеэкономической деятельности / Е.А. Лохманова // Молодой учёный. – 2016. – 10 (114). – С. 67-75.

17 НК РФ Статья 150. Ввоз товаров на территорию Российской Федерации и иные территории, находящиеся под её юрисдикцией, не подлежащей налогообложению // Consultant [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_28165/cb7eee5d002075f6e672a265a20635101aa434d0/. – 18.03.2023.

18 О применении Порядка ввоза на таможенную территорию ЕАЭС продукции, подлежащей обязательной оценке соответствия на таможенной территории ЕАЭС // consultant [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_408421/?. - 23.03.2023.

19 Постановление Правительства РФ от 26.12.2013 «Об утилизационном сборе в отношении колесных транспортных средств (шасси) и прицепов к ним и о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации.

- 20 Пояснения к группе ТН ВЭД 87 // alta [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.alt.ru/poyasnenia/G87>. - 12.03.2023.
- 21 Приказ ФТС России от 20.09.2021 № 798 «Об утверждении Общего положения о таможне» // alta [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.alt.ru/tamdoc/21pr0798>. - 15.03.2023.
- 22 Приложение № 7 к Договору о Евразийском экономическом союзе // eurAsiancommission [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.eurasiancommission.org/ru/act/Documents/Приложение%207.pdf>. - 14.03.2023.
- 23 Протокол № 72 заседания Правления Ассоциации нефтепереработчиков и нефтехимиков // oilfer [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://oilref.ru/protocol/2005/72_2005.pdf. – 18.03.2023.
- 24 Рожкова, М.А. Актуальные вопросы законодательства Евразийского экономического сообщества / М.А. Рожкова // Журнал “Законодательство”. - 2015. - №10. - С. 41-46.
- 25 Российским перевозчикам не хватает тягачей // autonews [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://autonews.live/news/rossiyskim-perevozchikam-ne-hvataet/247319>. – 02.04.2023.
- 26 Рыбалкин, В.Е. Международные экономические отношения / В.Е. Рыбалкин // - М.: Юнити. - 2019. - 191 с.
- 27 Рынок новых грузовых автомобилей в июле 2022 года // autostat [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.autostat.ru/press-releases/52228/>. – 22.03.2023.
- 28 Свинухов, В.Г. Таможенное право / В.Г. Свинухов. – М.: Инфра-М. - 2017. – 473 с.
- 29 Смитиенко, Б.М. Внешнеэкономическая деятельность: учеб. для вузов / Б.М. Смитиенко, В.К. Поспелов. - 2-е изд., испр. и доп. - М.: Академия. - 2015. - 215 с.
- 30 Совместный проект России и Китая по производству грузовиков и спецтехники стартовал в Приморье // minvr [Электронный ресурс]. Режим до-

ступа: <https://minvr.gov.ru/press-center/news/sovместnyy-proekt-rossii-i-kitaya-po-proizvodstvu-gruzovikov-i-spetstekhniki-startoval-v-primore--15404/>. – 06.04.2023.

31 Справочные материалы к расширенному заседанию коллегии ФТС России // minfin [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://www.minfin.ru/common/upload/library/2019/04/main/06_Federalnaya_tamozhennaya_sluzhba_v_2021_godu.pdf. - 13.03.2023.

32 Статья 128. Цели применения системы управления рисками // base.garant [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://base.garant.ru/12171455/089c3288c5448786f472572a85a4941a/>. - 22.03.2023.

33 Стратегия развития ФТС России до 2030 года // customs.gov [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://customs.gov.ru/activity/programmy-razvitiya/strategiya-razvitiya-fts-rossii-do-2030-goda>. - 05.04.2023.

34 Таможенная статистика внешней торговли Российской Федерации // customsonline [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://customsonline.ru/search_ts.html. – 02.04.2023.

35 Таможенные пошлины на автомобили в 2021 году // bs-life [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://bs-life.ru/domashnyaya-economica/avto/tamozennie-poshliny2013.html>. – 20.03.2023.

36 Технический регламент 010\2011 // docs.cntd [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/902307904/>. – 17.03.2023.

37 Техническое регулирование и стандартизация // eurasiacommission [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.eurasiacommission.org/texnreg/deptexreg/>. - 15.03.2023.

38 ТК ЕАЭС ст. 310. Проведение таможенного контроля // consultant [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_215315. - 14.04.2022.

39 ТН ВЭД ЕАЭС и ЕТТ ЕАЭС // eaeunion [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://eec.eaeunion.org/comission/department/catr/ett/>. – 14.03.2023.

40 Утилизационный сбор на автомобили // [Электронный ресурс]. Ре-

жим доступа: <https://ucsol.ru/information/utilizatsionnyj-sbor>. – 17.03.2023.

41 Что ждёт рынок перевозок в России в 2023 году // rbc [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://plus.rbc.ru/partners/63d3c1167a8aa921cb24ab11>. – 03.04.2023.

ПРИЛОЖЕНИЕ А

Абсолютные показатели динамики внешней торговли

Динамика объемов экспорт-импортных операций в РФ

Показатели	Значение показателя					Абсолютный прирост (+;-)			
						2018/2017	2019/2018	2020/2019	2021/2020
	2017	2018	2019	2020	2021				
Экспорт, млрд. долл.	357,1	452,1	422,8	336,4	491,6	95	-29,3	-86,4	155,2
Импорт, млрд. долл.	212	223,1	243,8	231,4	293,4	11,1	20,7	-12,4	62

Товарная структура импорта грузовых машин и оборудования в РФ за 2017-2021 гг.

Показатели	Значение показателя, ед.					Абсолютный прирост (+;-)			
						2018/2017	2019/2018	2020/2019	2021/2020
	2017	2018	2019	2020	2021	17	18	9	20
8702 (моторные ТС для перевозки 10 чел. и более)	1619	2225	2809	2034	1961	606	584	-775	-73
8703 (ТС, включая грузопассажирские фургоны)	250421	292976	302515	243200	338930	42555	9539	-59315	95730
8704 (ТС для перевозки грузов)	30701	26191	29882	24085	33752	-4510	3691	-5797	9667
8705 (ТС специального назначения, в т.ч. грузовые аварийные автомобили)	644	1008	1187	1398	1794	364	179	211	396
8706 (шасси)	291	842	852	557	1011	551	10	-295	454
8707 (кузова)	175953	259527	267891	195566	236499	83574	8364	-72325	40933
8708 (части и принадлежности)	9039626	9744081	8722317	6234683	5258792	704455	-1021764	-2487634	-975891
8709 (ТС промышленного назначения, в т.ч. для перевозки грузов)	16771	9819	15393	13130	20136	-6952	5574	-2263	7006

Товарная структура импорта грузовых машин и оборудования в РФ за 2017-2021 гг. в стоимостном выражении

Показатели	Значение показателя, млн. долл.					Абсолютный прирост (+;-)			
						2018/2017	2019/2018	2020/2019	2021/2020
	2017	2018	2019	2020	2021				
8702 (моторные ТС для перевозки 10 чел. и более)	163,4	197,5	222,2	195,6	164,7	34,1	24,7	-26,6	-30,9
8703 (фургоны)	6188,7	7259,6	7906,1	5423,7	7989,9	1070,9	646,5	-2482,4	2566,2
8704 (ТС для перевозки грузов)	1925,6	1990,3	1936,3	1197,9	2271,6	64,7	-54	-738,4	1073,7
8705 (ТС специального назначения, в т.ч. грузовые аварийные автомобили)	182,7	301,4	192,5	238,9	290,8	118,7	-108,9	46,4	51,9
8706 (шасси)	0,9	1,8	1,1	2,8	4,2	0,9	-0,7	1,7	1,4
8707 (кузова)	1441,6	2005,6	2260	1542,2	1977,2	564	254,4	-717,8	435
8708 (части и принадлежности)	7460,2	8954,6	8756,2	7650,8	10661,7	1494,4	-198,4	-1105,4	3010,9
8709 (ТС промышленного назначения, в т.ч. для перевозки грузов)	29,1	17,7	16,4	30,8	83,6	-11,4	-1,3	14,4	52,8

Товарная структура импорта автомобильного оборудования в РФ за 2017-2021 гг.

Показатели	Значение показателя					Абсолютный прирост (+;-)			
						2018/2017	2019/2018	2020/2019	2021/2020
	2017	2018	2019	2020	2021				
8408 (двигатели внутр. сгорания)									
- шт.	187312	191507	198483	167834	217720	4195	6976	-30649	49886
- млн. долл.	802,2	915,5	941,6	857,5	1278,2	113,3	26,1	-84,1	420,7
8507 (аккумуляторные батареи)									
- шт.	32755344	38253320	38828135	40647187	45844126	5497976	574815	1819052	5196939
- млн. долл.	543,2	667,2	681,9	670,5	870,7	124	14,7	-11,4	200,2
8539 (светильное оборудование)									
- шт.	759573552	715984951	713912697	658283282	712330878	-43588601	-2072254	-55629415	54047596
- млн. долл.	296,3	379,4	372,6	324,8	387,5	83,1	-6,8	-47,8	62,7
8415 (кондиционеры и пр.)									
- шт.	1749703	2053888	2478486	2203004	2840481	304185	424598	-275482	637477
- млн. долл.	714,9	815,2	909,7	820,6	1032,4	100,3	94,5	-89,1	211,8

Структура объемов импорта РФ со странами СНГ в 2017-2021 гг.

Показатели	Значение показателя					Абсолютный прирост (+;-)			
						2018/2017	2019/2018	2020/2019	2021/2020
	2017	2018	2019	2020	2021				
Азербайджан	825,6	837,2	857,4	813,7	1031,7	11,6	20,2	-43,7	218
Армения	811,5	815,4	857,2	646,8	710	3,9	41,8	-210,4	63,2
Беларусь	13985,5	14001,4	13663,2	13237,8	16224,9	15,9	-338,2	-425,4	2987,1
Казахстан	5634,4	5693,5	5725	5034,1	7143,3	59,1	31,5	-690,9	2109,2
Киргизия	328,5	331,7	330,3	238,8	333,3	3,2	-1,4	-91,5	94,5
Молдавия	399,7	404,6	383,5	353	412,4	4,9	-21,1	-30,5	59,4
Таджикистан	41,8	39,5	36,9	42,6	98,4	-2,3	-2,6	5,7	55,8
Туркмения	166,5	164,7	151,5	320,6	139,7	-1,8	-13,2	169,1	-180,9
Узбекистан	1364,5	1375,8	1179,3	1222,6	1694,8	11,3	-196,5	43,3	472,2
Украина	4917,2	5123,8	4850,9	3608	4154,8	206,6	-272,9	-1242,9	546,8

Географическая структура импорта грузовых машин (8704 ТН ВЭД) в РФ за 2017-2021 гг.

Показатели	Значение показателя					Абсолютный прирост (+;-)			
						2018/2017	2019/2018	2020/2019	2021/2020
	2017	2018	2019	2020	2021				
Китай									
- шт.	2295	2288	3386	3819	7547	-7	1098	433	3728
- млн. долл.	86,6	110,4	156,4	129,6	350,9	23,8	46	-26,8	221,3
Беларусь									
- шт.	4274	5113	3766	3651	4844	839	-1347	-115	1193
- млн. долл.	837,3	873,5	745,6	350,7	763	36,2	-127,9	-394,9	412,3
Япония									
- шт.	3154	1336	2083	1888	3356	-1818	747	-195	1468
- млн. долл.	124,1	100,6	136	75	214,6	-23,5	35,4	-61	139,6
Таиланд									
- шт.	7177	5831	6107	3510	5976	-1346	276	-2597	2466
- млн. долл.	152,5	113,6	128,9	72,1	141,3	-38,9	15,3	-56,8	69,2
Италия									
- шт.	4519	1875	2674	2439	2594	-2644	799	-235	155
- млн. долл.	64,1	28,5	40,3	35,3	42,5	-35,6	11,8	-5	7,2
Германия									
- шт.	1654	2019	3253	2266	1887	365	1234	-987	-379
- млн. долл.	71,3	85,7	102,3	72,9	59,6	14,4	16,6	-29,4	-13,3
Прочие страны									
- шт.	7628	7729	8613	6512	7548	101	884	-2101	1036
- млн. долл.	589,7	678	626,8	462,3	699,7	88,3	-51,2	-164,5	237,4
Всего									
- шт.	30701	26191	29882	24085	33752	-4510	3691	-5797	9667
- млн. долл.	1925,6	1990,3	1936,3	1197,9	2271,6	64,7	-54	-738,4	1073,7

Географическая структура импорта двигателей внутреннего сгорания (8704 ТН ВЭД) в РФ за 2017-2021 гг.

Показатели	Значение показателя					Абсолютный прирост (+;-)			
						2018/2017	2019/2018	2020/2019	2021/2020
	2017	2018	2019	2020	2021				
Германия									
- шт.	32592	32262	33680	36606	42221	-330	1418	2926	5615
- млн. долл.	229,6	263,7	288,9	299,6	419,4	34,1	25,2	10,7	119,8
Китай									
- шт.	32117	32450	35547	28346	39762	333	3097	-7201	11416
- млн. долл.	139,2	149,7	154,1	119,9	193,4	10,5	4,4	-34,2	73,5
Корея									
- шт.	21460	19330	22746	15796	32553	-2130	3416	-6950	16757
- млн. долл.	40,1	30,6	28,5	21	57,8	-9,5	-2,1	-7,5	36,8
Беларусь									
- шт.	25521	12927	16234	17388	15779	-12594	3307	1154	-1609
- млн. долл.	23,9	25,2	26,7	26,3	27,1	1,3	1,5	-0,4	0,8
Япония									
- шт.	19955	18386	19200	14042	16702	-1569	814	-5158	2660
- млн. долл.	70,9	64,5	67,6	13,4	78,9	-6,4	3,1	-54,2	65,5
Турция									
- шт.	355	415	513	392	13947	60	98	-121	13555
- млн. долл.	0,5	3,1	5,4	5,5	34,9	2,6	2,3	0,1	29,4
Прочие страны									
- шт.	55312	75737	70563	55264	56756	20425	-5174	-15299	1492
- млн. долл.	298	378,7	370,4	371,8	466,7	80,7	-8,3	1,4	94,9
Всего									
- шт.	187312	191507	198483	167834	217720	4195	6976	-30649	49886
- млн. долл.	802,2	915,5	941,6	857,5	1278,2	113,3	26,1	-84,1	420,7