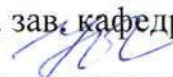


Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
АМУРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
(ФГБОУ ВО «АмГУ»)

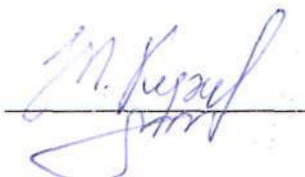
Факультет международных отношений
Кафедра международного бизнеса и туризма
Специальность 38.05.02 – Таможенное дело

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ
И.о. зав. кафедрой

В.В. Ульянова
«18» июня 2024 г.

ДИПЛОМНАЯ РАБОТА

на тему: Импорт китайской строительной спецтехники в Россию в условиях ЕАЭС: особенности таможенно-тарифного и нетарифного регулирования, применение мер защиты внутреннего рынка

Исполнитель
студент группы 937-ос2



К.М. Мельниченко

Руководитель
доцент, к.г.н.



Т.А. Мирошниченко

Нормоконтроль



О.В. Шпак

Рецензент
доцент, к.т.н.




Е.С. Новопашина

Благовещенск 2024

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
« 17 » сентябрь 2024 г.

ЗАДАНИЕ


К дипломной работе (проекту) студента Мельниченко Кирилл Максимович

1. Тема дипломной работы (проекта): Импорт китайской строительной спецтехники в Россию в условиях ЕАЭС: особенности таможенно-тарифного и нетарифного регулирования, применение мер защиты внутреннего рынка
(утверждено приказом от 17.10.2024 № 64-уч)
2. Срок сдачи студентом законченной работы (проекта) 11.06.2024 г.
3. Исходные данные к дипломной работе (проекту): Нормативно-правовой базой выступают: таможенный кодекс Евразийского экономического союза, методология таможенной статистики, законы, постановления, решения, акты. Информационная база: научные статьи, журналы, учебные издания, интернет-ресурс: Консультант плюс, первичные статистические данные официального сайта ФТС России.
4. Содержание дипломной работы (проекта) (перечень подлежащих разработке вопросов):
1 Теоретические аспекты таможенного регулирования импорта спецтехники строительной спецтехники в Россию в условиях ЕАЭС
2 Анализ импорта китайской строительной спецтехники в Россию в условиях ЕАЭС
3 Проблемы и перспективы развития таможенного регулирования импорта китайской строительной спецтехники в РФ в условиях ЕАЭС
5. Перечень материалов приложения: (наличие чертежей, таблиц, графиков, схем, программных продуктов, иллюстративного материала и т.п.): дипломная работа содержит 11 таблиц, 11 рисунков.
6. Консультанты по дипломной работе (проекту) (с указанием относящихся к ним разделов)

7. Дата выдачи задания 17.01.2024 г.

Руководитель дипломной работы (проекта) Мирошниченко Татьяна Александровна
(фамилия, имя, отчество, должность, ученая степень, ученое звание)

Задание принял к исполнению (дата): 17.01.2024 г.


(подпись студента)

РЕФЕРАТ

Дипломная работа содержит 68 с., 11 таблиц, 11 рисунков, 40 источников.

СПЕЦТЕХНИКА, ТАМОЖЕННО-ТАРИФНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ, ОБОРУДОВАНИЕ И ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА, ЕВРАЗИЙСКИЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ СОЮЗ, ЕДИНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ НАЛОГ, МЕРЫ ЗАЩИТЫ ВНУТРЕННЕГО РЫНКА

Объект исследования – рынок строительной спецтехники в России.

Предмет исследования – принципы тарифного и нетарифного регулирования рынка строительной спецтехники в России, использование мер защиты внутреннего рынка

Цель исследования - изучить принципы тарифного и нетарифного регулирования рынка строительной спецтехники в России, использование мер защиты внутреннего рынка.

Методологической основой курсовой работы выступают работы ученых и исследователей в области таможенного дела, в сфере применения мер тарифного регулирования (В.И. Бергман, О.Е. Ваганова, М.О. Горчак, В.Г. Свинухов, А.И. Шишаев, Д.Б. Штрикова, Ш.Р. Ягубов и др.).

Практическая значимость работы обуславливается разработкой мер совершенствования таможенного регулирования импорта китайской строительной спецтехники, рекомендованных к реализации.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	6
1 Теоретические аспекты таможенного регулирования импорта спецтехники строительной спецтехники в Россию в условиях ЕАЭС	8
1.1 Место строительной спецтехники в ТН ВЭД	8
1.2 Тарифные меры регулирования импорта строительной спецтехники	14
1.3 Нетарифные меры регулирования импорта строительной спецтехники	18
1.4 Меры защиты внутреннего рынка, которые могут применяться в отношении ввозимой спецтехники на территории ЕАЭС	22
2 Анализ импорта китайской строительной спецтехники в Россию в условиях ЕАЭС	26
2.1 Анализ российского рынка строительной спецтехники (производство, потребление, импорт)	26
2.2 Анализ товарной структуры импорта строительной спецтехники в РФ	31
2.3 Анализ воздействия таможенно-тарифного регулирования на объемы импорта китайской строительной спецтехники в РФ	38
2.4 Воздействие мер защиты внутреннего рынка на импорт китайской спецтехники в РФ	40
3 Проблемы и перспективы развития таможенного регулирования импорта китайской строительной спецтехники в РФ в условиях ЕАЭС	43
3.1 Основные проблемы таможенного регулирования импорта китайской строительной спецтехники в РФ в условиях ЕАЭС	43
3.2 Направления совершенствования таможенного регулирования импорта китайской строительной спецтехники в РФ в условиях ЕАЭС	54

Заключение	61
Библиографический список	64

ВВЕДЕНИЕ

Спецтехника – это специализированные машины, оборудование и устройства, предназначенные для выполнения определенных специфических задач, работ или функций в различных сферах деятельности, таких как строительство, сельское хозяйство, транспорт, коммунальные услуги, промышленность и другие.

Специализированные машины и оборудование включают в себя экскаваторы, бульдозеры, краны, автокраны, автобетононасосы, погрузчики, автовышки и многое другое. Использование строительной спецтехники позволяет увеличить производительность работ, сократить сроки выполнения проектов и повысить безопасность на строительных объектах. Однако эксплуатация такой техники требует профессиональных навыков и строгого соблюдения технических правил и правил безопасности.

Исследование рынка строительной спецтехники в России с фокусом на таможенно-тарифном и нетарифном регулировании крайне актуально в силу ключевой роли спецтехники в различных секторах экономики. Эта техника существенно влияет на развитие строительства, сельского хозяйства, инфраструктуры и промышленности. Эффективное функционирование рынка спецтехники непосредственно связано с экономическим прогрессом страны.

Таможенно-тарифное регулирование имеет прямое воздействие на импорт и экспорт строительной спецтехники, а следовательно, на ее доступность и конкурентоспособность на рынке. Это влияет на ценообразование, способность компаний к конкуренции, а также на выбор и доступность техники для конечных потребителей.

Объект исследования – рынок строительной спецтехники в России.

Предмет исследования – принципы тарифного и нетарифного регулирования рынка строительной спецтехники в России.

Цель исследования - изучить принципы тарифного и нетарифного регулирования рынка строительной спецтехники в России.

В соответствии с целью в работе были сформулированы следующие зада-

чи:

- рассмотреть теоретические аспекты таможенного регулирования российского рынка строительной спецтехники;
- проанализировать российский рынок строительной спецтехники;
- провести анализ товарной и географической структуры импорта строительной спецтехники в РФ;
- выявить проблемы и перспективы развития таможенного регулирования импорта китайской строительной спецтехники.

Методологической основой дипломной работы выступают работы ученых и исследователей в области таможенного дела, в сфере применения мер тарифного регулирования (В.И. Бергман, О.Е. Ваганова, М.О. Горчак, В.Г. Свинухов, А.И. Шишаев, Д.Б. Штрикова, Ш.Р. Ягубов и др.).

Практическая значимость работы обуславливается разработкой мер совершенствования таможенного регулирования импорта китайской строительной спецтехники, рекомендованных к реализации.

Нормативно-правовой базой выступают: таможенный кодекс Евразийского экономического союза, методология таможенной статистики, законы, постановления, решения, акты.

Информационная база: научные статьи, журналы, учебные издания, интернет-ресурс Консультант плюс, первичные статистические данные официального сайта ФТС России.

1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ТАМОЖЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ИМПОРТА СПЕЦТЕХНИКИ СТРОИТЕЛЬНОЙ СПЕЦТЕХНИКИ В РОССИЮ В УСЛОВИЯХ ЕАЭС

1.1 Место строительной спецтехники в ТН ВЭД

Спецтехника (специальная техника) - это особого назначения технические устройства, машины, оборудование или инструменты, предназначенные для выполнения определенных специализированных задач или работ, которые обычно не могут быть выполнены с использованием общей техники или ручного труда. Эта техника разработана для определенных отраслей промышленности, строительства, сельского хозяйства, транспорта, медицины, военного дела и других областей деятельности, где требуются специальные технические решения для эффективного выполнения задач.

Термином «спецтехника» обычно определяют весь комплекс транспортных средств, которые используются не для перевозки людей, а для других функций. Как правило, к спецтехнике относят разного рода погрузчики, контейнеровозы, эвакуаторы, тракторы, пожарные машины и так далее (рисунок 1)¹.



Рисунок 1 – Классификация спецтехники

¹ Виды спецтехники для всех сфер жизни // centr-teh [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://centr-teh.ru/blog/spectehnika/vidy-spectekhniki>. – 31.02.2024.

Существует несколько категорий специальной техники, каждая с определенными характеристиками и назначением.

Первая категория - специальные автомобили, предназначенные для выполнения определенных специальных функций и оснащенные необходимым оборудованием для этих целей. К ним относятся, например, автокраны и машины-бетоносмесители.

Вторая категория - специализированные автомобили, которые обязательно являются грузовыми и предназначены для перевозки грузов, оборудованные специальным оборудованием для такой перевозки. Это могут быть грузовые фургоны, машины для перевозки легковых автомобилей, цистерны и другие.

Третья категория - специализированные транспортные средства, предназначенные для перевозки определенных типов грузов, таких как газы, нефть, пищевые продукты и другие. Определение этой категории дано в Техническом регламенте Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств»².

Специальные транспортные средства определяются как машины, оснащенные специальным оборудованием для выполнения конкретных функций. Примеры таких транспортных средств включают пожарные автомобили, автоподъемники, манипуляторы, эвакуаторы и другие.

Дорожная спецтехника, часто относимая к категории коммунальных машин, также выделяется. К этой группе относятся асфальтоукладчики, ресайклеры, бетоноукладчики и катки. Главная задача этой категории техники заключается в обслуживании дорог, включая своевременный ремонт.

Сельскохозяйственная спецтехника представляет собой разнообразную группу техники, включая комбайны, тракторы, косилки, доильные аппараты и другие устройства, помогающие обрабатывать землю и заботиться о животных.

Также важно упомянуть медицинскую спецтехнику, включающую маши-

² Решение КТС от 09.12.2011 № 877 «О принятии технического регламента Таможенного союза в отношении транспортных средств // alta [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.alta.ru/tamdoc/11sr0877/>. - 10.02.2024.

ны скорой помощи, реанимобили, коляски и подъемные устройства, а также специальное оборудование для проведения медицинских процедур, например, рентгенаппараты и системы для переливания крови.

Отдельно выделяется спецтехника, используемая охраной и силовыми структурами. Эта категория техники характеризуется наличием бронирования, особенностями перевозки персонала и повышенными требованиями к грузоподъемности.

Рассмотрим основные виды спецтехники для грузоперевозок.

1. Самосвалы. Самосвалы представляют собой наиболее распространенный тип грузовых автомобилей. Эта спецтехника предназначена для перевозки различных грузов - от сыпучих строительных материалов, таких как песок, отсев или щебень, до строительного мусора. Самосвалы отличаются высокой надежностью, хорошей маневренностью и приличным радиусом поворота. Их большая грузоподъемность, достигающая до 40 тонн и более, делает их незаменимыми на стройплощадках. Скорость самосвала может достигать 80 км/час.

2. Бортовые тентованные прицепы и полуприцепы. Эти виды спецтехники являются вторыми по популярности среди грузовых транспортных средств. Они оснащены бортовой платформой с откидывающимся задним бортом. Такой тип кузова обеспечивает удобство при погрузке и разгрузке различных товаров - строительных материалов, тарных грузов, а также некоторых видов животных. Грузоподъемность прицепов составляет около 20 тонн. При уборке тента формируется полностью открытая платформа с бортами, что ускоряет процесс обработки грузов.

3. Фургоны. Фургоны предназначены для перевозки грузов в полуприцепах или цельных металлических кузовах. Благодаря конструкции кузова, груз можно загрузить до самого потолка, что делает этот тип транспорта удобным для перевозки грузов различных размеров, включая коробки, грузы на паллетах или ящики с фруктами. Конструкция кузова обеспечивает безопасную перевозку грузов, минимизируя риск повреждений.

Фургоны представляют собой специальные грузовые автомобили, кото-

рые делятся на несколько видов:

а) Изотермический фургон: используется для перевозки товаров, требующих определенного температурного режима, как, например, цветы, продукты питания и определенные медикаменты. Внутренняя обшивка фургона имеет теплоизоляционный слой, сохраняя низкую температуру внутри и предотвращая проникновение теплого воздуха снаружи. Герметичность фургона является ключевым условием для нормальной работы транспортного средства. Однако изотермический фургон не способен удерживать температурный режим в течение длительного времени.

б) Промтоварный фургон: предназначен для перевозки продуктов питания и товаров, которым не требуется особый температурный режим, таких как хлеб, сахар, крупы, пиво и прохладительные напитки. Кроме того, в такие фургоны можно перевозить продукты галантереи и строительные материалы небольших объемов.

Грузоподъемность промтоварного фургона составляет 5 тонн, а у полуприцепов-фуригонов - до 16 тонн. Эти фургоны оснащены гидробортом для оптимизации процесса погрузки и выгрузки.

Важным видом фургона является фургон-рефрижератор, который предназначен для перевозки продуктов питания при низких температурах. Это включает охлажденные продукты (мясо, рыба) и замороженные продукты. Фургон-рефрижератор отличается наличием специального оборудования, позволяющего регулировать температуру внутри. Максимально низкая температура в фургоне-рефрижераторе может достигать до -20 °C. Существует также разновидность этого фургона - полуприцеп-рефрижератор, который имеет грузоподъемность до 25 тонн.

4. Рефконтейнеры. Рефконтейнеры отличаются от рефрижераторов тем, что представляют собой контейнер, который размещается на платформе контейнеровоза. Этот тип контейнера может перевозить товары с температурным режимом от $+25$ °C до -25 °C. Рефконтейнеры предназначены для перевозки скоропортящихся товаров на значительные расстояния.

5. Лесовозы. Лесовозы являются специализированным видом транспорта, предназначенным для перевозки древесины. Они способны перевозить разные объемы древесины и продуктов переработки, грузоподъемность этого вида транспорта варьируется от 10 до 20 тонн.

6. Панелевозы. Панелевозы используются для перевозки железобетонных плит, применяемых в строительстве. Длина панелевоза достигает 8 метров, а на боковых частях платформы установлены ограничители для фиксации груза. Грузоподъемность панелевоза составляет 25 тонн.

7. Автовозы. Автовозы используются для перевозки различных видов автомобилей, включая легковые и малотоннажные. Они представляют собой двухъярусные конструкции, оснащенные противооткатными устройствами для безопасной перевозки автотранспорта. Двухъярусный автовоз может перевозить до 10 легковых автомобилей.

8. Низкорамные платформы. Низкорамные платформы используются для транспортировки тяжелых и крупногабаритных грузов. Грузоподъемность таких платформ составляет 60 тонн, а их характерной особенностью является низкая посадка, обеспечивающая проезд под мостами, туннелями и линиями электропередач.

9. Цистерны-полуприцепы. Цистерны-полуприцепы используются для транспортировки различных грузов, включая продукты питания, спиртосодержащие жидкости, нефть и ее производные, химическую продукцию, опасные отходы, а также сжиженный газ. Эти цистерны обеспечивают герметичность и могут вмещать значительное количество перевозимых жидкостей.

Строительная спецтехника - это разнообразный ассортимент машин, механизмов и устройств, специально предназначенных для выполнения различных строительного-монтажных работ. Эта техника используется на строительных площадках для выполнения таких задач, как земляные работы, погрузочно-разгрузочные операции, транспортировка материалов, а также установка и монтаж конструкций.

В таблице ниже представлены товарные позиции спецтехники в ТН ВЭД

ЕАЭС (Товарная номенклатура внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза).

Таблица 1 – Место спецтехники в ТН ВЭД ЕАЭС (группа 87)³

Код ТН ВЭД ЕАЭС	Наименование кода
8701	Тракторы (кроме тракторов товарной позиции 8709)
8701 10	Тракторы одноосные
8701 2	Тракторы колёсные для полуприцепов
8701 3	Тракторы гусеничные
8701 9	Прочие тракторы
8702	Моторные транспортные средства, предназначенные для перевозки 10 человек или более, включая водителя (в т.ч. автомобили для медицинских целей), в т.ч.:
8702 10 111 0	Автомобили, специально предназначенные для медицинских целей, новые
8702 10 191 0	Автомобили, специально предназначенные для медицинских целей, бывшие в употреблении
8702 20 111 0	Автомобили, специально предназначенные для медицинских целей, новые
8702 20 191 0	Автомобили, специально предназначенные для медицинских целей, бывшие в употреблении
8704	Моторные транспортные средства для перевозки грузов
8704 1	Самосвалы
8704 2	Прочие
8705	Моторные транспортные средства специального назначения
8705 1	Автокраны
8705 2	Автобуровые
8705 3	Транспортные средства пожарные
8705 4	Автобетономешалки
8705 9	Прочие
8706	Шасси с установленными двигателями для моторных транспортных средств товарных позиций 8701-8705
8707	Кузова (включая кабины) для моторных транспортных средств товарных позиций 8701-8705
8708	Части и принадлежности моторных транспортных средств товарных позиций 8701-8705
8709	Транспортные средства промышленного назначения, самоходные, не оборудованные подъёмными или погрузочными устройствами, используемые на заводах, складах, в портах или аэропортах для перевозки грузов на короткие расстояния; тракторы, используемые на платформах железнодорожных станций; части вышеназванных транспортных средств.

³ Пояснения к группе ТН ВЭД 87 // alta [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.alta.ru/poyasnenia/G87/?ysclid=lnko90spm9845036578>. – 10.02.2024.

Ряд строительной спецтехники также размещен в других группах ТН ВЭД ЕАЭС.

Таблица 2 – Отдельные виды строительной спецтехники в других группах ТН ВЭД ЕАЭС⁴

Код ТН ВЭД ЕАЭС	Наименование кода
842900009	Грейдеры и планировщики
8429110010	Бульдозеры
8427101000	Погрузчики и тележки
842011000	Каландры, валковые машины
842110000	Центрифуги, центробежные сушилки
842619000	Подъемные краны, мостовые и пр.

Таким образом, спецтехника охватывает широкий спектр различных видов техники, предназначенных для особых задач и функций. Эти виды техники включают в себя специализированные транспортные средства, специальные автомобили и специализированные автотранспортные средства. Использование спецтехники обусловлено её повышенной эффективностью в выполнении конкретных задач. Разнообразные типы спецтехники, от тракторов до автобетоносмесителей и автокранов, позволяют удовлетворять потребности в различных сферах экономики, будь то строительство, транспортировка грузов, обслуживание инфраструктуры, медицинские цели и другие. Это подчеркивает важность и необходимость спецтехники в современном мире для рационального решения разнообразных задач.

1.2 Тарифные меры регулирования импорта строительной спецтехники

Тарифные и нетарифные меры регулирования импорта спецтехники представляют собой инструменты, которые государства могут использовать для контроля, ограничения или стимулирования импорта специализированной техники.

Тарифное регулирование – это мера государственного регулирования внешнеэкономических отношений, которая заключается в установлении тариф-

⁴ Пояснения к группе ТН ВЭД 87 // alta [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.alta.ru/poyasnenia/G87/?ysclid=lnko90spm9845036578>. – 10.02.2024.

ных ставок на импорт и экспорт товаров.

В случае со спецтехникой, тарифные меры могут предусматривать следующие виды тарифного регулирования.⁵

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

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

Тарифные меры являются одним из наиболее важных инструментов регулирования импорта спецтехники. Тарифные ставки, устанавливаемые государством, являются налогами на ввозимые товары и взимаются с целью защиты отечественного производства, поддержки экономики страны, а также регулирования баланса торговли.⁶

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. Для спецтехники устанавливаются тарифные ставки, которые варьируются в зависимости от конкретных товаров и условий ввоза.⁷

Данные тарифные ставки ввозной пошлины на спецтехнику приведены на основе ТН ВЭД ЕАЭС (таблица 3).

При экспорте и импорте спецтехники необходимо учитывать данные та-

⁵ Лохманова, Е.А. Таможенные пошлины как инструмент таможенно-тарифного регулирования внешнеэкономической деятельности. 2016. С. 72.

⁶ Колесник, А.А. Применение таможенно-тарифного регулирования как инструмента обеспечения экономической безопасности Российской Федерации. 2017. С. 192.

⁷ ТН ВЭД ЕАЭС и ЕТТ ЕАЭС // eaeunion [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://eec.eaeunion.org/commission/department/catr/ett/>. – 10.02.2024.

рифные ставки и производить расчеты для определения стоимости товара, включая таможенные платежи.

Таблица 3 – Ставки ввозной таможенной пошлины в отношении спецтехники (по состоянию на 2024 год)⁸

Товарная позиция	Ставка ввозной таможенной пошлины
8701	от 5 % до 13 %
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 %
842900009	3 %
8429110010	5 %
8427101000	0 %
843211000	0 %
842011000	0 %
842110000	0 %
842619000	5 %

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.

Для расчёта таможенных платежей на спецтехнику, в т.ч. находящуюся 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.

За ввоз строительной спецтехники на таможне уплачивается фиксированный таможенный сбор. Таможенный сбор — это плата, взимаемая таможенными

⁸ Группа 87 // alta [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.alt.ru/ett/gruppa87.html>. – 10.02.2024.

ми органами при пересечении границы государства или при импорте товаров из-за рубежа. Он взимается с целью контроля за перемещением товаров через таможенную границу, а также для защиты экономики страны, в том числе для регулирования импорта и защиты от недобросовестной конкуренции. Таможенный сбор может варьироваться в зависимости от типа товара, его стоимости, страны происхождения и других факторов.

Таблица 4 – Соответствие суммы таможенного сбора и таможенной стоимости товаров⁹

ТС товаров	Ставка таможенного сбора за таможенные операции, руб.
не превышает 200 тыс. рублей включительно	775
От 200 000 рублей 1 копейку и более, но не превышает 450 000 рублей включительно	1550
От 450 000 рублей 1 копейку и более, но не превышает 1 200 000 рублей включительно	3100
От 1 200 000 рублей 1 копейку и более, но не превышает 2 700 000 рублей включительно	8530
От 2 700 000 рублей 1 копейку и более, но не превышает 4 200 000 рублей включительно	12000
От 4 200 000 рублей 1 копейку и более, но не превышает 5 500 000 рублей включительно	15550
От 5 500 000 рублей 1 копейку и более, но не превышает 7 000 000 рублей включительно	20000
От 7 000 000 рублей 1 копейку и более, но не превышает 8 000 000 рублей включительно	23000
От 8 000 000 рублей 1 копейку и более, но не превышает 9 000 000 рублей включительно	25000
От 9 000 000 рублей 1 копейку и более, но не превышает 10 000 000 рублей включительно	27000
От 10 000 000 рублей 1 копейку и более	30000

Для каждого вида строительной спецтехники имеются отдельные правила растаможивания. Рассмотрим пример расчёта таможенных платежей при растаможивании строительной спецтехники.

Получатель, будучи юридическим лицом, занимающимся ввозом партии спецтехники на территорию Российской Федерации, подвергает эту операцию таможенному оформлению в соответствии с процедурой «выпуск для внутрен-

⁹ Таможенное оформление строительной спецтехники // taisu [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://taisub.ru/rastamozhka/spetstehniki/>. – 10.02.2024.

него потребления» с кодом «ИМ-40». Стоимость данной партии, включая доставку до границы, составляет 54067 евро. Учитывая установленный курс евро на момент подачи декларации в размере 5353533 рубля.

По коду ТН ВЭД 8433 20 500 0 на данную категорию техники не устанавливается ставка пошлины. Однако, в соответствии с законодательством, НДС в размере 20 % начисляется от таможенной стоимости. Таким образом, сумма НДС составит 1070706,6 рубля.

Далее следует учет фиксированного таможенного сбора, который зависит от таможенной стоимости товаров. Согласно предоставленным данным, сумма этого сбора составляет 7500 рублей. Общая сумма таможенных платежей при растаможивании данной партии строительной спецтехники пересчитана и составляет 1078206,6 рубля.

Таким образом, тарифные меры регулирования импорта строительной спецтехники включают в себя различные пошлины, сборы и налоги, устанавливаемые государством для контроля за ввозом такой техники из-за рубежа. Эти меры могут варьироваться в зависимости от политики торговли каждой страны и её отношений с другими государствами. В частности, тарифы на импорт строительной спецтехники могут быть либо защитными, направленными на поддержку отечественного производителя путём увеличения стоимости импортируемой продукции, либо стимулирующими, с целью снижения стоимости импорта и стимулирования экономического роста и развития.

1.3 Нетарифные меры регулирования импорта строительной спецтехники

Помимо таможенного тарифа, ряд мер административного, экономического, технического характера, который направлен на затруднение торговли среди государств называется нетарифными мерами регулирования внешнеэкономической деятельности. К таким ограничениям в экономическом плане можно отнести:

- разные виды налогообложения: НДС с импортёра, акцизные сборы, оборотные налоги, спец налоги на импорт и сборы и другие;

- антидемпинговые меры;
- меры финансового и валютного характера.

Для процесса таможенной очистки перемещаемой спецтехники в РФ требуется получение декларации соответствия (сертификата соответствия) соответствующим Техническим регламентам Евразийского экономического союза. спецтехника обычно находится под действием таких регламентов, как:

- 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».

Отдельно взятые виды спецтехники могут находиться под действием иных, дополнительных технических регламентов или прочих механизмов регулирования, в зависимости от сферы применения¹⁰.

Перечень товаров, к которым было принято решения применить меры нетарифного регулирования, включаются в специальный список товаров. В нём содержатся все товары, на которые распространяются данные меры.

Внешнеторговые меры регулирования нетарифного уровня, которые задействуются при перемещении через границу транспортных средств, содержат следующие компоненты:

- технический регламент «О безопасности колесных транспортных средств»;
- проверка автомобиля экологическому классу не ниже ЕВРО-5;
- утилизационный сбор.

Внедрение такой меры нетарифного регулирования как утилизационный сбор было утверждено Постановлением Правительства Российской Федерации от 26.12.2013 № 1291 «Об утилизационном сборе в отношении колесных транс-

¹⁰ Технический регламент ТР ТС 010\2011 // docs.cntd [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/902307904/>. – 11.10.2023.

портных средств и шасси о внесении изменений в некоторые акты правительства российской федерации».

Постановление определяет:

- перечень категорий и разновидностей транспорта и оборудования, в соответствии с которыми определяется объем утилизационного сбора, необходимого к уплате;
- вносимые в акты Правительства РФ изменения;
- правила уплаты, расчёта и взимания утилизационной платы за транспортные средства и оборудование, система зачёта и возврата уплаченных излишков, либо лишних взысканных сумм¹¹.

Говоря о спецтехнике, стандартная ставка данного сбора составляет 20000 (двадцать тысяч) рублей.

Строительная техника, включающая в себя множество разнообразных машин и механизмов, предназначена для осуществления различных видов строительных работ. В этот ассортимент входят такие устройства, как бульдозеры, автокраны, бетононасосы, а также бетоносмесители, дорожные катки и множество других специализированных машин. Она является неотъемлемой частью современного строительного процесса, обеспечивая эффективное выполнение различных задач на строительных площадках.

Однако, важно отметить, что процесс растаможивания строительной техники находится под строгим контролем и регулированием. Эта техника предназначена исключительно для использования в рамках юридических лиц, и растаможивание на физические лица запрещено. Такое правило обусловлено тем, что строительная техника обладает большой мощностью и функциональностью, что делает ее непригодной для личного использования. Это означает, что процесс растаможки может быть сложным и требует тщательного выполнения всех необходимых процедур и предоставления соответствующих документов.

Кроме того, в процессе растаможивания могут возникнуть различные

¹¹ 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.

трудности и препятствия, особенно если не все требуемые документы предоставлены или если имеются неполадки в самой технике. Поэтому владельцам строительной техники необходимо иметь хорошее понимание требований и процедур растаможки, чтобы избежать задержек и проблем в процессе эксплуатации.

В Российской Федерации оформление электронного паспорта самоходной машины (ЭПСМ) на специализированную технику осуществляется в соответствии с Постановлением Правительства РФ от 23.09.2020 № 1540 «Об утверждении Правил осуществления регионального государственного надзора в области технического состояния и эксплуатации самоходных машин и других видов техники, аттракционов и внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации». Этот процесс является обязательным для всех видов спецтехники, которая предназначена для использования в строительстве, дорожном строительстве, иных видов работ, где требуется использование специализированных машин и оборудования. Важно отметить, что спецтехника, такая как бульдозеры, автокраны, погрузчики, асфальтоукладчики и прочая, не подлежит регистрации в ГИБДД, поскольку не предназначена для передвижения по общественным дорогам.

Вместо традиционного бумажного технического паспорта, ранее выдаваемого на машины, в настоящее время вводится система электронных паспортов, что позволяет упростить процедуры регистрации и учета техники. Электронный паспорт содержит все необходимые технические характеристики и сведения о техническом состоянии машины, а также информацию о владельце и истории эксплуатации. Он выдается для каждого конкретного экземпляра спецтехники и служит основанием для осуществления операций по ее использованию, обслуживанию и передаче в собственность или аренду.

Отсутствие электронного паспорта на спецтехнике делает невозможным ее регистрацию, а следовательно, и использование в различных строительных и других видах работ. Поэтому владельцам спецтехники следует тщательно следить за наличием документов, необходимых для легального использования тех-

ники, а также выполнять все требования, установленные законодательством в области регистрации и учета строительной техники.

1.4 Меры защиты внутреннего рынка, которые могут применяться в отношении ввозимой спецтехники на территории ЕАЭС

В ЕАЭС применение конкретных защитных мер внутреннего рынка регламентируется Договором об ЕАЭС. Решение об их назначении, изменении или отмене принимает Евразийская экономическая комиссия¹².

На современном этапе экономического развития у государств все чаще возникает необходимость в разработке и применении инструментов, направленных на защиту внутреннего рынка от негативного воздействия внешних факторов. Один из таких инструментов – специальные защитные меры, которые призваны регулировать импортную деятельность и предотвращать возможные негативные последствия для отдельных отраслей экономики.

Специальные защитные меры представляют собой комплекс мероприятий, включающих в себя установление импортных квот, введение специальных пошлин и другие формы ограничений, которые применяются при определенных обстоятельствах и с целью защиты национальных производителей от конкуренции со стороны иностранных товаров, согласно решению Евразийской экономической комиссии. Эти меры могут применяться в случае, когда увеличение объемов импорта может негативно сказаться на развитии отдельных отраслей экономики, а также угрожать равновесию на внутреннем рынке.

Осуществление специальных защитных мер требует компетентного анализа текущей ситуации на рынке, оценки потенциальных рисков для национальной экономики и прогнозирования возможных последствий от принятия таких мер. Важно учитывать не только экономические аспекты, но и социальные и политические факторы, поскольку применение защитных мер может повлечь за собой ряд дополнительных последствий, включая изменения в структуре занятости, ценовую динамику и общую конкурентоспособность экономи-

¹² Договор о Евразийском экономическом союзе // alta [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.alta.ru/tamdoc/11sr0877/>. - 11.03.2024.

ки.

На сегодняшний день в сфере торговли и экономических отношений возрастает актуальность антидемпинговых мер, направленных на противодействие демпинговому импорту. Эти меры представляют собой комплексный инструмент, который может быть применен в случае обнаружения несправедливой конкуренции со стороны иностранных экспортеров. Одним из ключевых элементов антидемпинговых мер является введение антидемпинговой пошлины, которая может быть как предварительной, так и окончательной.

Предварительная антидемпинговая пошлина применяется временно в ходе расследования ситуации и направлена на предотвращение дальнейших негативных последствий для национальной экономики. Она позволяет временно ограничить демпинговый импорт до окончания процедуры расследования. С другой стороны, окончательная антидемпинговая пошлина устанавливается после завершения расследования и основана на результате оценки ущерба, нанесенного демпинговым импортом отдельным отраслям экономики.

Кроме того, антидемпинговые меры могут также предусматривать одобрение ценовых обязательств, принятых экспортерами. Это означает, что иностранный экспортер обязуется придерживаться определенных ценовых уровней или иных условий торговли, которые исключают возможность демпинговой конкуренции на рынке. Такие меры направлены на восстановление справедливой конкуренции и защиту интересов национальных производителей от нежелательных последствий демпинга.

Компенсационные меры принимаются по решению Евразийской экономической комиссии и включают в себя введение компенсационной пошлины, в том числе предварительной компенсационной пошлины, или одобрение обязательств, принятых уполномоченным органом субсидирующего государства или экспортером.

Компенсационные меры применяются в случае выявления субсидированного импорта и направлены на нейтрализацию вредного воздействия такого импорта на национальную экономику. Компенсационная пошлина может быть

введена для компенсации разницы между ценой товара на внутреннем рынке и ценой, субсидированной государством-экспортером. Предварительная компенсационная пошлина может быть введена временно во время расследования, а окончательная – после завершения расследования и определения размера компенсации.

Перед введением мер защиты внутреннего рынка обязательным этапом является проведение расследования, которое осуществляется компетентными органами. Этот процесс занимает значительное время и включает в себя последовательный анализ различных аспектов ситуации на рынке. Обычно продолжительность расследования составляет от шести до восемнадцати месяцев, в зависимости от сложности и объема данных, требующих анализа.

В ходе расследования осуществляется сбор и анализ информации о текущем состоянии отрасли экономики, уровне импорта, ценах на товары, доле импорта на рынке, а также о влиянии импорта на национальных производителей. Кроме того, проводится оценка экономических последствий возможного введения защитных мер для различных заинтересованных сторон, включая потребителей, производителей и экспортеров.

Расследование также включает анализ доказательств демпинговой практики, субсидирования или других форм недобросовестной конкуренции со стороны иностранных производителей. Важно установить факты и определить масштаб и характер негативного воздействия импорта на национальную экономику.

На основании результатов расследования принимается решение о необходимости и виде защитных мер, которые могут быть введены для защиты внутреннего рынка.¹³

Таким образом, на основе анализа данных можно сделать вывод, что импорт спецтехники и оборудования в Россию регулируется как тарифными, так и нетарифными мерами. Так, в рамках ЕАЭС были установлены тарифы на им-

¹³ Меры защиты внутреннего рынка: значение термина // alta [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://www.alta.ru/information/glossarium/mery_zashity_vnutrennego_rinka/. – 31.03.2024.

порт 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.

2 АНАЛИЗ ИМПОРТА КИТАЙСКОЙ СТРОИТЕЛЬНОЙ СПЕЦТЕХНИКИ В РОССИЮ В УСЛОВИЯХ ЕАЭС

2.1 Анализ российского рынка строительной спецтехники (производство, потребление, импорт)

Хотя отрасль и рынок строительной спецтехники значительно меньше по масштабам по сравнению с легковыми и грузовыми автомобилями, она играет ключевую роль в развитии инфраструктуры и обеспечении строительных проектов.

Строительная спецтехника обеспечивает необходимую мощность и функциональность для выполнения различных задач на строительных площадках, включая земельные работы, планировку, асфальтирование и др.

Современные модели строительной техники обладают высокой степенью автоматизации, точности и эффективности, что увеличивает производительность и снижает затраты на строительные проекты.

Россия пока еще не занимает высокие позиции на мировом рынке дорожно-строительной техники, о чем свидетельствуют данные о невысоком объеме экспорта продукции этой отрасли. По информации от Федеральной таможенной службы РФ, в 2020 году экспорт дорожно-строительной техники из России составил всего лишь 136,46 миллионов долларов, в то время как импорт такой же продукции достиг более чем в 10 раз большей суммы - 1482,26 миллиона долларов.

При этом, несмотря на наличие в России традиционных производителей, вроде завода «Тверской экскаватор» и «Эксмаш», их доля на рынке относительно невелика.

Тем не менее, отечественные производители по-прежнему существуют и развиваются, хотя их позиции на рынке ослаблены. Эксперты отмечают необходимость укрепления конкурентоспособности российских производителей, а также поддержки со стороны государства для стимулирования развития отечественного производства строительной техники.

В период с 2020 по 2022 годы общий объем продаж дорожно-строительной техники в стране увеличился. Производство экскаваторов и бульдозеров также продемонстрировало положительную динамику, растянувшись на весь период.

С другой стороны, производство погрузчиков имело некоторый спад в 2021 году, но показало умеренное восстановление в 2022 году. Грейдеры, в свою очередь, показали рост с 2020 до 2022 года, несмотря на небольшое снижение в 2021 году (таблица 5).

Таблица 5 – Показатели, характеризующие развитие отрасли и рынка спецтехники в России в 2020-2022 гг.¹⁴

Страна	Значение показателя			Изменение показателя			
				2021/2020		2022/2021	
	2020	2021	2022	Абсолютный прирост (+;-)	Темп роста, %	Абсолютный прирост (+;-)	Темп роста, %
Объем продаж дорожно-строительной техники, тыс. шт.	19,9	24,9	25,8	5	125,13	0,9	103,61
Производство экскаваторов, шт.	2402	2733	2513	331	113,78	-220	91,95
Производство бульдозеров, шт.	638	765	858	127	119,91	93	112,16
Производство погрузчиков, шт.	734	420	435	-314	57,22	15	103,57
Производство грейдеров, шт.	734	420	546	-314	57,22	126	130,00

Общий объем продаж дорожно-строительной техники в стране постепенно увеличивался с 19,9 тыс. шт. в 2020 году до 25,8 тыс. шт. в 2022 году. Этот рост свидетельствует о стабильном спросе на специализированную технику в строительной индустрии.

Однако, если рассмотреть производственные показатели отдельных видов техники, то можно заметить некоторую неоднородность. Например, производство экскаваторов и бульдозеров в период с 2020 по 2022 год увеличилось с 2402 до 2513 и с 638 до 858 соответственно. В то время как производство погрузчиков и грейдеров в 2021 году снизилось по сравнению с предыдущим го-

¹⁴ Продажи дорожно-строительной техники // aebrus [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://aebrus.ru/upload/iblock/0a2/RUS_construction-equipment-for-Q-4-2022-and-year-2022.pdf. – 30.03.2024.

дом, но затем немного восстановилось в 2022 году.

Динамика производства отдельных видов спецтехники в РФ в 2020-2022 гг. представлена в таблице 6.

Таблица 6 – Производство отдельных видов спецтехники в РФ в 2020-2022 гг.¹⁵

Показатель	Значение показателя, шт.			Изменение показателя			
				2021/2020		2022/2021	
	2020	2021	2022	Абсолютный прирост (+;-)	Темп роста, %	Абсолютный прирост (+;-)	Темп роста, %
Бульдозеры самоходные и бульдозеры с поворотным отвалом, в т.ч.:	611	638	765	27	104,42	127	119,91
- бульдозеры на гусеничных тракторах	602	635	743	33	105,48	108	117,01
- бульдозеры на колесных тракторах и тягачах	9	3	22	-6	33,33	19	733,33
Машины трамбовочные самоходные и катки дорожные самоходные	224	466	428	242	208,04	-38	91,85
Погрузчики одноковшовые	733	734	420	1	100,14	-314	57,22
Экскаваторы одноковшовые	2001	2401	2733	400	119,99	332	113,83
Экскаваторы многоковшовые	7	1	0	-6	14,29	-1	0,00
Грейдеры самоходные	709	737	716	28	103,95	-21	97,15

Стоит отметить устойчивый рост производства бульдозеров, как самоходных, так и с поворотным отвалом. В частности, производство бульдозеров на гусеничных тракторах увеличилось с 602 в 2020 году до 743 в 2022 году, а производство бульдозеров на колесных тракторах и тягачах выросло с 9 до 22 за тот же период.

Также следует обратить внимание на рост производства одноковшовых экскаваторов, который значительно вырос с 2001 в 2020 году до 2733 в 2022 году. Однако, трамбовочные и катки дорожные самоходные, а также грейдеры самоходные, показывают некоторое снижение производства в 2022 году по сравнению с предыдущими годами. Например, производство машин трамбовочных сократилось с 466 в 2021 году до 428 в 2022 году.

¹⁵ Продажи дорожно-строительной техники // aebrus [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://aebrus.ru/upload/iblock/0a2/RUS_construction-equipment-for-Q-4-2022-and-year-2022.pdf. – 30.03.2024.

Отгрузки дорожно-строительной техники потребителям также увеличились, составив 73,4 млрд рублей в 2022 году, что означает прирост на 33 %. Экскаваторы, фронтальные погрузчики, краны-манипуляторы, автогрейдеры, мини-погрузчики и гусеничные бульдозеры оказались среди самых востребованных видов техники, с увеличением продаж в соответствующих категориях от 6% до 100 %. За первые девять месяцев 2022 года объем производства техники вырос на 38%, достигнув 53,3 млрд рублей, а объем отгрузок увеличился на 30%, составив 48,2 млрд рублей¹⁶.

Однако, несмотря на общий рост производства и отгрузок, в некоторых сегментах отмечается снижение продаж (таблица 7).

Таблица 7 – Продажи спецтехники в России в 2020-2022 гг.¹⁷

Показатель, ед.	Значение показателя			Изменение показателя			
				2021/2020		2022/2021	
	2020	2021	2022	Абсолютный прирост (+;-)	Темп роста, %	Абсолютный прирост (+;-)	Темп роста, %
Экскаваторы-погрузчики	3736	5448	1907	1712	145,82	-3541	35,00
Гусеничные экскаваторы	4233	6335	5318	2102	149,66	-1017	83,95
Колёсные экскаваторы	631	949	1039	318	150,40	90	109,48
Колёсные погрузчики	2357	1577	1223	-780	66,91	-354	77,55
Бульдозеры	1093	1694	1307	601	154,99	-387	77,15
Трубоукладчики	40	122	89	82	305,00	-33	72,95
Самосвалы сочлененные	169	321	145	152	189,94	-176	45,17
Самосвалы с жесткой рамой	149	336	246	187	225,50	-90	73,21
Грейдеры самоходные	786	998	954	212	126,97	-44	95,59
Катки	277	213	158	-64	76,90	-55	74,18
Погрузчики	1240	1576	736	336	127,10	-840	46,70

Стоит отметить значительное изменение в объемах продаж некоторых категорий техники. Например, экскаваторы-погрузчики показали резкое снижение в продажах с 5448 единиц в 2021 году до 1907 единиц в 2022 году.

С другой стороны, гусеничные экскаваторы и колесные экскаваторы показали более стабильные показатели, с некоторым увеличением объемов про-

¹⁶ Экспресс-отчёт // Росспецмаш [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://rosspetsmash.ru/ekspress-report> . – 27.03.2024.

¹⁷ Продажи дорожно-строительной техники // aebrus [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://aebrus.ru/upload/iblock/0a2/RUS_construction-equipment-for-Q-4-2022-and-year-2022.pdf. – 30.03.2024.

даж в 2022 году по сравнению с 2020 годом.

Следует обратить внимание на снижение продаж колесных погрузчиков с 1577 единиц в 2021 году до 1223 единиц в 2022 году, что может быть связано с изменениями в спросе на этот вид техники и конкуренцию с другими видами спецтехники. Среди других категорий техники также можно выделить некоторые колебания в объемах продаж.

В целом на рубеже 2021–2022 годов можно выделить отход с рынка определенного числа российских компаний, что является результатом усиления конкурентной борьбы в отрасли. Также отмечается рост популярности услуг по аренде дорожно-строительной техники. Это объясняется изменением предпочтений потребителей, которые становятся все более заинтересованными в аренде техники вместо ее приобретения.

Третья важная тенденция заключается в росте спроса на поддержанную технику импортного производства. Кроме того, импортные модели могут предложить определенные преимущества, что делает их более востребованными на рынке¹⁸.

К 2022 году, с увеличением доступности импортной техники, в том числе из-за налаживания системы параллельного импорта, доля импортной продукции вновь возросла (рисунок 2).

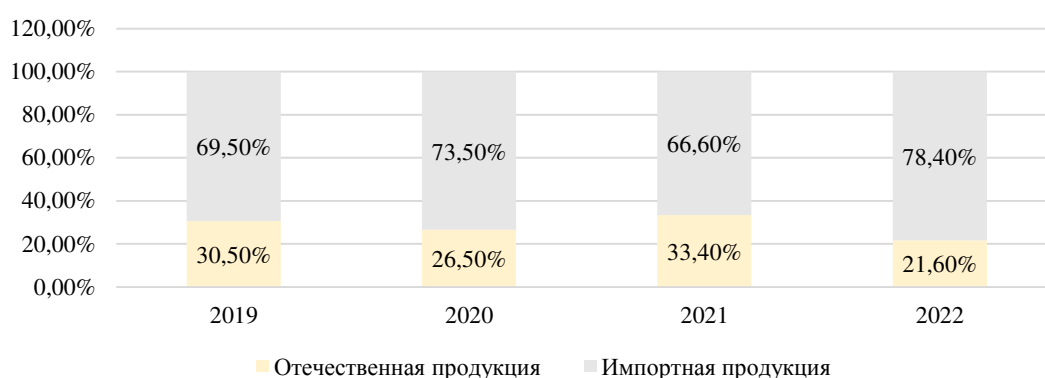


Рисунок 2 – Структура российского рынка спецтехники в разрезе её происхождения¹⁹

¹⁸ Рынок дорожно-строительных машин // hse [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://www.hse.ru/data/2021/08/01/1423579556/Рынок_дорожно-строительных_машин-2021.pdf . – 30.03.2024.

¹⁹ Анализ рынка строительной техники в России в 2017-2021 гг. // businesstat [Электронный ресурс]. Режим до-

За 8 лет пятёрка ведущих стран претерпела радикальные изменения, но лидерство Китая осталось неизменным.

Обращает на себя внимание сокращение ввоза техники западных брендов, производимой в Китае. В число таких некитайских брендов входят Hyundai, Caterpillar, Komatsu, Hitachi, Bomag, Liebherr и ряд других. Если в 2022 г. порядка 20% от общего импорта всей продукции китайской сборки приходилось именно на бренды некитайского происхождения, то в настоящий момент показатель составляет 5 % и стремится к нулю.

2.2 Анализ товарной структуры импорта строительной спецтехники в РФ

Стоит отметить, что с января 2022 г. ФТС перестала публиковать данные по таможенной статистике в связи с проведением СВО. В связи с этим, анализ товарной структуры импорта строительной спецтехники представлен за период 2019-2021 гг.

Товарная структура импорта спецтехники представлена в таблице 8.

Таблица 8 – Товарная структура импорта строительной спецтехники в РФ в 2019-2021 гг. в стоимостном выражении²⁰

Товар, код ТН ВЭД	Значение показателя, млн. долл.			Изменение показателя			
	2019	2020	2021	2020/2019		2021/2020	
				Абсолютный прирост (+;-)	Темп роста, %	Абсолютный прирост (+;-)	Темп роста, %
Тракторы и др. (8701)	1316,7	1064,3	1579,1	-252,4	514,8	80,83	148,37
Самосвалы и другие ТС для перевозки грузов (8704)	1936,3	1197,9	2271,6	-738,4	1073,7	61,87	189,63
Грейдеры, планировщики (8429200099)	44,2	37,8	85,3	-6,4	47,5	85,52	225,66
Бульдозеры (8429110010)	325,8	244,1	507,1	-81,7	263	74,92	207,74
Подъемные краны, мостовые и др. (842619000)	52,8	27,3	20,1	-25,5	-7,2	51,70	73,63
Погрузчики и тележки (8427101000)	174,6	188,3	267,8	13,7	79,5	107,85	142,22
Каландры, валковые машины (842011000)	70,5	69,7	58,8	-0,8	-10,9	98,87	84,36
Автокраны и др. ТС специального назначения (870501)	192,5	238,9	290,1	46,4	51,2	124,10	121,43

ступа: https://businessstat.ru/images/demo/construction_machinery_russia_demo_businessstat.pdf. – 30.03.2024.

²⁰ Анализ данных // stat.customs.gov [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://stat.customs.gov.ru/analysis>. – 30.03.2024.

Заметен общий тренд к увеличению стоимости импортируемой спецтехники во всех категориях, что может свидетельствовать о росте спроса на данный вид оборудования в стране. Особенно впечатляющим является увеличение стоимости импорта самосвалов и других транспортных средств для перевозки грузов, а также бульдозеров в 2021 году по сравнению с предыдущими периодами.

Также следует обратить внимание на снижение импорта подъемных кранов и другого специализированного транспортного оборудования в 2021 году по сравнению с 2019 и 2020 годами. Возможно, это связано с изменениями в стратегии использования такого оборудования на строительных площадках или предпочтениями заказчиков в пользу местного производства или альтернативных технологий (таблица 9).

Таблица 9 – Товарная структура импорта строительной спецтехники в РФ в 2019-2021 гг. в количественном выражении²¹

Товар, код ТН ВЭД	Значение показателя, шт.			Изменение показателя			
	2019	2020	2021	2020/2019		2021/2020	
				Абсолютный прирост (+;-)	Темп роста, %	Абсолютный прирост (+;-)	Темп роста, %
Тракторы и др. (8701)	101217	122168	136626	20951	14458	120,70	111,83
Самосвалы и другие ТС для перевозки грузов (8704)	29882	24085	33752	-5797	9667	80,60	140,14
Грейдеры, планировщики (8429200099)	350	369	789	19	420	105,43	213,82
Бульдозеры (8429110010)	445	403	784	-42	381	90,56	194,54
Подъемные краны, мостовые и др. (842619000)	155	95	113	-60	18	61,29	118,95
Погрузчики и тележки (8427101000)	11316	12802	18296	1486	5494	113,13	142,92
Каландры, валковые машины (8420101000)	47	49	82	2	33	104,26	167,35
Автокраны и др. ТС специального назначения (8705)	1187	1398	1794	211	396	117,78	128,33

Особенно стоит отметить увеличение числа импортируемых тракторов и подъемных кранов в 2021 году по сравнению с предыдущими годами. Также

²¹ Анализ данных // stat.customs.gov [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://stat.customs.gov.ru/analysis>. – 30.03.2024.

следует обратить внимание на заметный рост числа импортируемых погрузчиков и автокранов в 2021 году, что может указывать на активное внедрение новых технологий и методов работы в строительной индустрии, требующих более современного оборудования.

Вместе с тем, некоторые категории спецтехники, такие как самосвалы и бульдозеры, также показывают увеличение количества импортируемых единиц, но в меньшей степени по сравнению с другими видами техники.

В структуре импорта строительной спецтехники, Китай лидирует со значительным отрывом. Его доля в сегменте фронтальных погрузчиков достигла 98,9 %. Несмотря на ранее осторожное проникновение китайских производителей на рынок экскаваторов, в настоящее время их доля в самом востребованном сегменте увеличилась до 88,7%, в то время как год назад она составляла не более 43,5 %. Важным стал бренд SANY, ставший крупнейшим представителем. Также стоит отметить, что основные конкуренты уступили позиции на рынке погрузчиков с бортовым поворотом, и в настоящее время доля китайской техники в этом сегменте составляет 92 %. Lonking, Sunward, LiuGong, Zoomlion - это основные игроки, чьи значительные объемы импорта заслуживают внимания (рисунок 3).

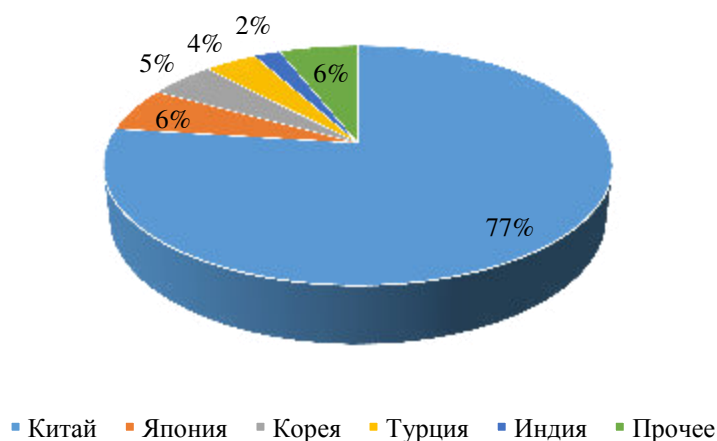


Рисунок 3 – Структура импорта строительной спецтехники по странам происхождения в 2023 году, %²²

²² Составлено автором.

Несмотря на сложившуюся ситуацию, Япония сохранила за собой вторую позицию. Конечно, доля и темпы потеряны, а главной статьёй импорта стали подержанные мини-экскаваторы, которые, видимо, завозят в качестве доноров запчастей. И это единственный сегмент, где лидирует не Китай. Также ввозят японские б/у погрузчики с бортовым поворотом и тандемные катки.

По объёмам поставок лидируют компании XCMG и SANY, которых можно отнести к фуллайнерам — поставщикам полной номенклатуры строительной техники. Но если SANY акцентировалась на поставках экскаваторов разных классов, а это порядка 86 % от всего импорта данной марки, то у XCMG наблюдается паритет между экскаваторами и погрузчиками. Компания также занимает хорошие доли в автогрейдерах, погрузчиках с бортовым поворотом, катках. Три остальных участника топ-5 также акцентируют внимание на экскаваторах и погрузчиках, а LiuGong и Lonking активны в том числе в сегменте погрузчиков с бортовым поворотом.

Далее проведём анализ импорта китайской строительной спецтехники в Россию на основании данных статистики Главного таможенного управления КНР (рисунок 4).

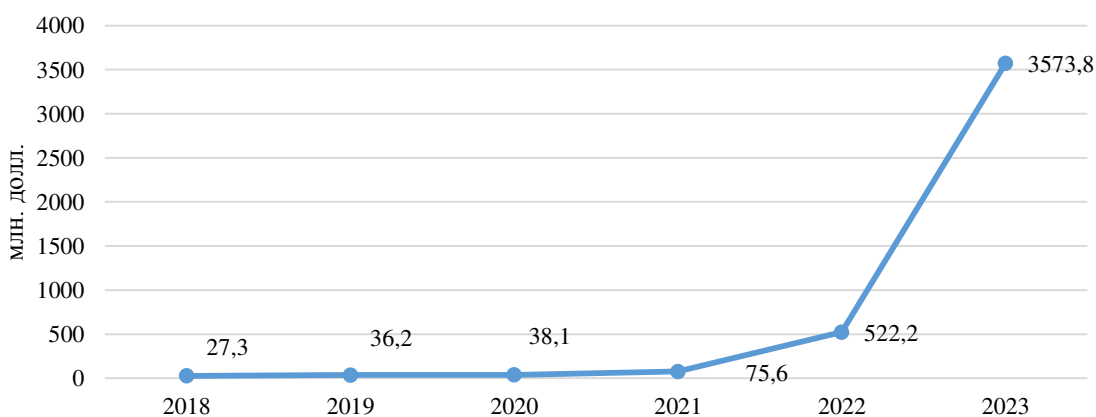


Рисунок 4 – Динамика импорта тракторов в Россию из Китая за период 2018-2023 гг. (8701 ТН ВЭД)²³

Наблюдается стабильный рост объема импорта тракторов в Россию из

²³ Главное таможенное управление КНР. Статистика // stats.customs [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://stats.customs.gov.cn/indexEn>. – 01.04.2024.

Китая с 2018 по 2023 год, с существенным увеличением в 2022 и 2023 годах. В частности, объем импорта вырос более чем в 7 раз с 2021 на 2022 год, а затем в более чем 6 раз с 2022 на 2023 год (рисунок 5).

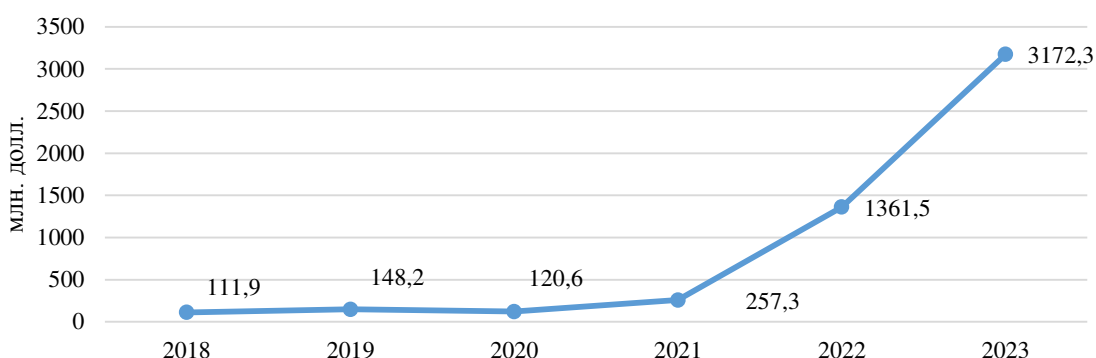


Рисунок 5 – Динамика импорта самосвалов и других ТС для перевозки грузов в Россию из Китая за период 2018-2023 гг. (8704 ТН ВЭД)²⁴

В 2018 году объем импорта составил 111,9 миллионов долларов, затем к 2019 году он вырос до 148,2 миллионов долларов, однако в 2020 году произошло небольшое снижение до 120,6 миллионов долларов.

Однако в последующие годы наблюдается резкий рост объемов импорта. Так, в 2021 году объем достиг 257,3 миллионов долларов, а в 2022 году значительно возрос до 1361,5 миллиона долларов. Этот тренд продолжился и в 2023 году, когда объем импорта достиг рекордных 3172,3 миллиона долларов (рисунок 6).

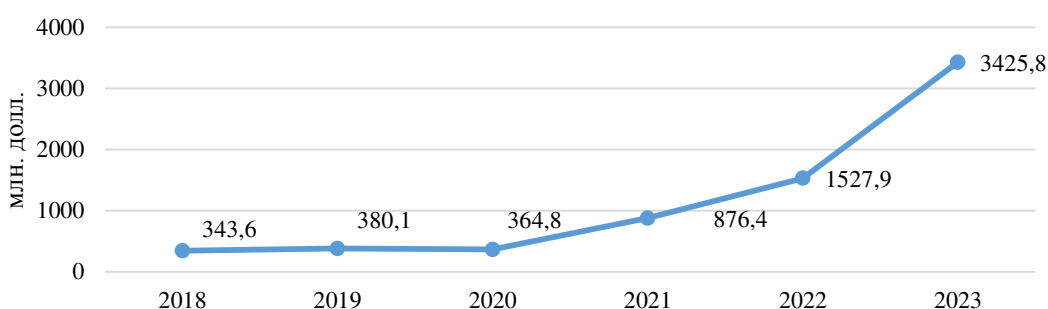


Рисунок 6 – Динамика импорта грейдеров, бульдозеров, планировщиков в Россию из Китая за период 2018-2023 гг. (8429 ТН ВЭД)²⁵

²⁴ Главное таможенное управление КНР. Статистика // stats.customs [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://stats.customs.gov.cn/indexEn>. – 01.04.2024.

²⁵ Главное таможенное управление КНР. Статистика // stats.customs [Электронный ресурс]. Режим доступа:

В 2018 году объем импорта составил 343,6 миллиона долларов, который к 2019 году немного возрос до 380,1 миллиона долларов. Однако в 2020 году произошло небольшое снижение до 364,8 миллиона долларов. В последующие годы наблюдается значительный рост объемов импорта.

Так, в 2021 году объем достиг 876,4 миллиона долларов, а в 2022 году значительно возрос до 1527,9 миллиона долларов. Этот тренд продолжился и в 2023 году, когда объем импорта достиг рекордных 3425,8 миллиона долларов (рисунок 7).

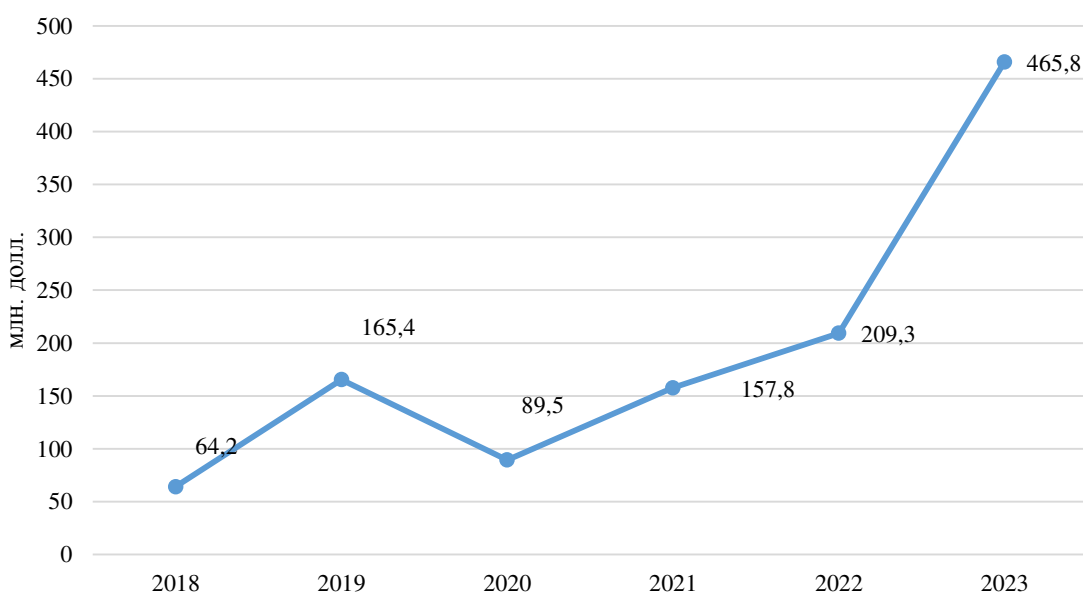


Рисунок 7 – Динамика импорта подъемных и мостовых кранов в Россию из Китая за период 2018-2023 гг. (8426 ТН ВЭД)²⁶

В 2018 году объем импорта составил 64,2 миллиона долларов, что затем увеличилось более чем в два раза к 2019 году, достигнув 165,4 миллиона долларов. Однако в 2020 году произошло снижение до 89,5 миллиона долларов.

В последующие годы наблюдается вновь рост объемов импорта. Так, в 2021 году объем составил 157,8 миллиона долларов, а в 2022 году значительно возрос до 209,3 миллиона долларов.

Этот тренд усилился в 2023 году, когда объем импорта достиг рекордных

<http://stats.customs.gov.cn/indexEn>. – 01.04.2024.

²⁶ Главное таможенное управление КНР. Статистика // stats.customs.gov.cn/indexEn [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://stats.customs.gov.cn/indexEn>. – 01.04.2024.

465,8 миллиона долларов (рисунок 8).

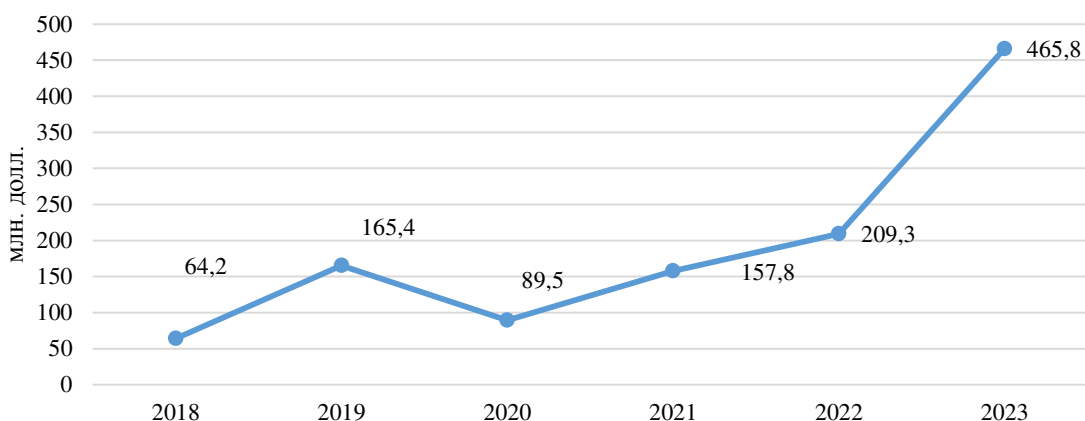


Рисунок 8 – Динамика импорта валковых машин и каландров в Россию из Китая за период 2018-2023 гг. (8420 ТН ВЭД)²⁷

В 2018 году объем импорта составил 64,2 миллиона долларов, который затем возрос более чем в два раза к 2019 году, достигнув 165,4 миллиона долларов. Однако в 2020 году произошло снижение до 89,5 миллиона долларов.

В последующие годы наблюдается снова рост объемов импорта. Так, в 2021 году объем составил 157,8 миллиона долларов, а в 2022 году значительно возрос до 209,3 миллиона долларов. Этот тренд усилился в 2023 году, когда объем импорта достиг рекордных 465,8 миллиона долларов (рисунок 9).

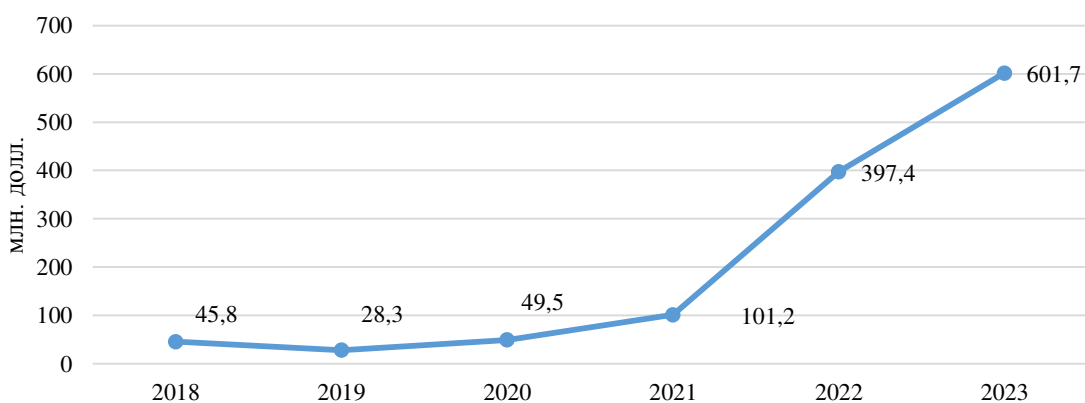


Рисунок 9 – Динамика импорта автокранов и других ТС специального назначения в Россию из Китая за период 2018-2023 гг. (8705 ТН ВЭД)²⁸

²⁷ Главное таможенное управление КНР. Статистика // stats.customs [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://stats.customs.gov.cn/indexEn>. – 01.04.2024.

²⁸ Главное таможенное управление КНР. Статистика // stats.customs [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://stats.customs.gov.cn/indexEn>. – 01.04.2024.

В 2018 году объем импорта составил 45,8 миллиона долларов, который к 2019 году снизился до 28,3 миллиона долларов. Однако в 2020 году произошел рост до 49,5 миллиона долларов.

В последующие годы наблюдается резкий рост объемов импорта. Так, в 2021 году объем составил 101,2 миллиона долларов, а в 2022 году значительно возрос до 397,4 миллиона долларов. Этот тренд усилился в 2023 году, когда объем импорта достиг рекордных 601,7 миллиона долларов.

Резкое увеличение объемов импорта строительной спецтехники из Китая в 2022 году и последующее кратное увеличение объясняется структурными изменениями в товаропотоках, вызванными введением ряда санкций странами Европы против России. Эти санкции привели к тому, что многие бренды, ранее активно представленные на российском рынке строительной техники, решили отказаться от своего присутствия в этом регионе. Таким образом, возникла свободная ниша, которую оперативно заняли китайские производители спецтехники, предложившие альтернативные и, часто, конкурентноспособные решения.

В последние годы в России наблюдается усиление внимания к вопросам обеспечения безопасности и конкурентоспособности национального рынка строительной техники. В этом контексте таможенно-тарифное регулирование и меры защиты внутреннего рынка становятся ключевыми инструментами, направленными на поддержку отечественных производителей и регулирование импортных поставок.

2.3 Анализ воздействия таможенно-тарифного регулирования на объемы импорта китайской строительной спецтехники в РФ

В современном мире международная торговля является ключевым фактором экономического развития стран. Одним из основных инструментов регулирования внешней торговли являются таможенно-тарифные меры, которые включают установление таможенных пошлин.

Как было выявлено, Китай является одним из ключевых торговых партнеров России, и торговля строительной спецтехникой имеет важное значение для обеих стран.

Проведём анализ воздействия таможенно-тарифного регулирования на объемы импорта китайской строительной спецтехники в РФ на конкретном примере.

В 2022 году Правительство обнулило ввозные пошлины на технологическое оборудование, включая и строительную спецтехнику.²⁹ Это распространяется на оборудование, комплектующие и запасные части к нему, а также сырье и материалы, которые будут использоваться для реализации крупных инвестиционных проектов в секторах, важных для экономики. Мера касается в том числе таких сфер, как сельское хозяйство, обрабатывающая промышленность, строительство, транспортная отрасль и ИТ. Мера вступила в силу 16 мая 2022 года. Для оценки воздействия данной меры на объемы импорта, изучим динамику данного показателя в 2022 году по месяцам (рисунок 10).

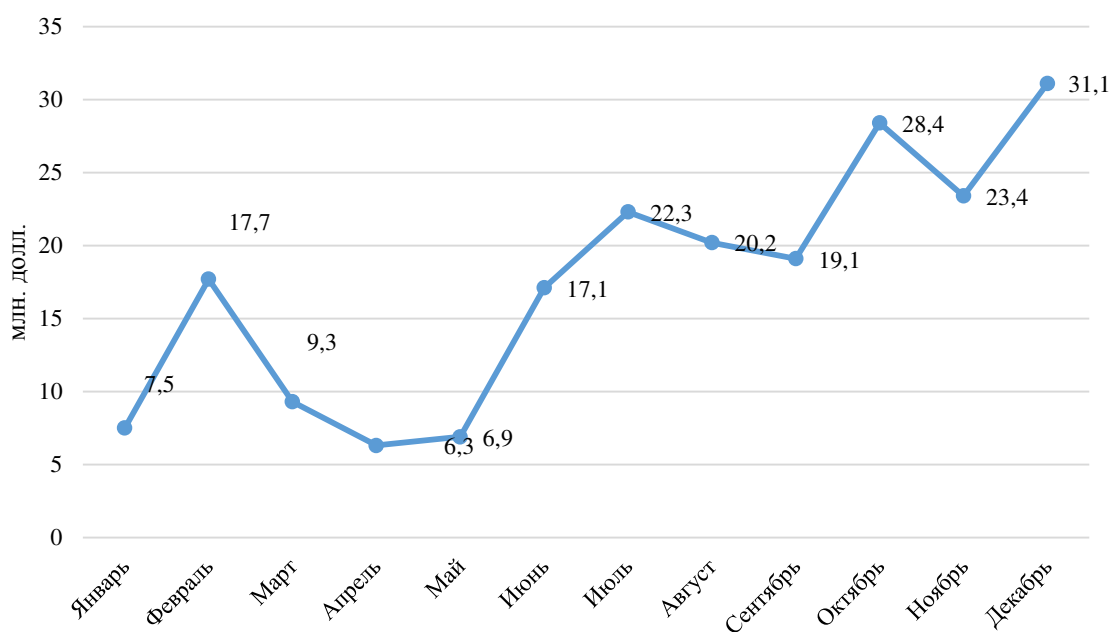


Рисунок 10 – Воздействие обнуления ввозной пошлины на импорт подъемных и мостовых кранов в Россию из Китая в 2022 году³⁰

Отмена ввозных пошлин на техническое оборудование, включая строительную спецтехнику, имела целью стимулировать инвестиционную актив-

²⁹ Правительство обнулило импортные пошлины на технологическое оборудование // *gia* [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://gia.ru/20220516/poshliny-1788779019.html>. – 02.04.2024.

³⁰ Главное таможенное управление КНР. Статистика // *stats.customs* [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://stats.customs.gov.cn/indexEn>. – 01.04.2024.

ность в различных секторах экономики. Динамика импорта в 2022 году показывает резкий рост объемов по месяцам с мая по декабрь. После вступления в силу меры, объем импорта китайской строительной спецтехники увеличился по сравнению с началом года.

Таким образом, отмена ввозных пошлин на технологическое оборудование в 2022 году стимулировала увеличение объемов импорта китайской строительной спецтехники в Россию.

Введение и отмена таможенных пошлин направлены на регулирование объемов ввоза и вывоза товаров, а также на поддержание баланса торговли.

Введение таможенной пошлины может иметь различные цели. Во-первых, она может использоваться для защиты отечественного производства от конкуренции импортных товаров, ограничивая их доступность на рынке через увеличение стоимости. Во-вторых, таможенные пошлины могут быть введены с целью защиты национальной экономики от демпинга и нечестной конкуренции. Также они могут использоваться для регулирования баланса платежей и поддержания стабильности внешнеторгового баланса.

Воздействие такого механизма на объемы перемещаемых товаров зависит от многих факторов, включая экономическую политику страны, спрос на товары на внутреннем рынке, конкурентоспособность отечественного производства, мировые тенденции и торговые партнеры. Введение или отмена таможенных пошлин может существенно влиять на ценовую конкуренцию, спрос и предложение товаров на рынке, и, как следствие, на объемы перемещаемых товаров.

2.4 Воздействие мер защиты внутреннего рынка на импорт китайской спецтехники в РФ

Значение мер защиты внутреннего рынка в контексте Евразийского экономического союза (ЕАЭС) заключается в обеспечении защиты отраслей экономики стран-участниц от недобросовестной конкуренции со стороны зарубежных поставщиков.

Специальные защитные меры применяются в случае угрозы серьезного ущерба определенной отрасли экономики в результате резкого увеличения им-

порта. Сюда входит введение импортных квот или специальных пошлин для ограничения импорта и защиты интересов внутренних производителей.

Антидемпинговые меры направлены на противодействие демпинговому импорту, когда иностранные товары поступают на рынок по ценам ниже их нормальной стоимости. Это, главным образом, введение антидемпинговых пошлин для защиты интересов отечественных производителей.

Компенсационные меры применяются для нейтрализации воздействия субсидированного импорта на отрасль экономики страны-участницы: введение компенсационных пошлин для компенсации ущерба, причиненного субсидированным импортом, и защиты интересов отечественных производителей.

Проанализируем воздействие мер защиты внутреннего рынка на импорт китайской спецтехники в РФ на конкретном примере. 10 ноября 2015 года было подписано Решение Коллегии ЕЭК ЕАЭС о применении антидемпинговой пошлины в отношении бульдозеров мощностью до 250 лошадиных сил, происходящих из Китая.³¹ Данный нормативно-правовой акт вступил в силу с 1 января 2016 года. Воздействие введения данной меры отразилось на объемах импорта китайских бульдозеров следующим образом (рисунок 11).

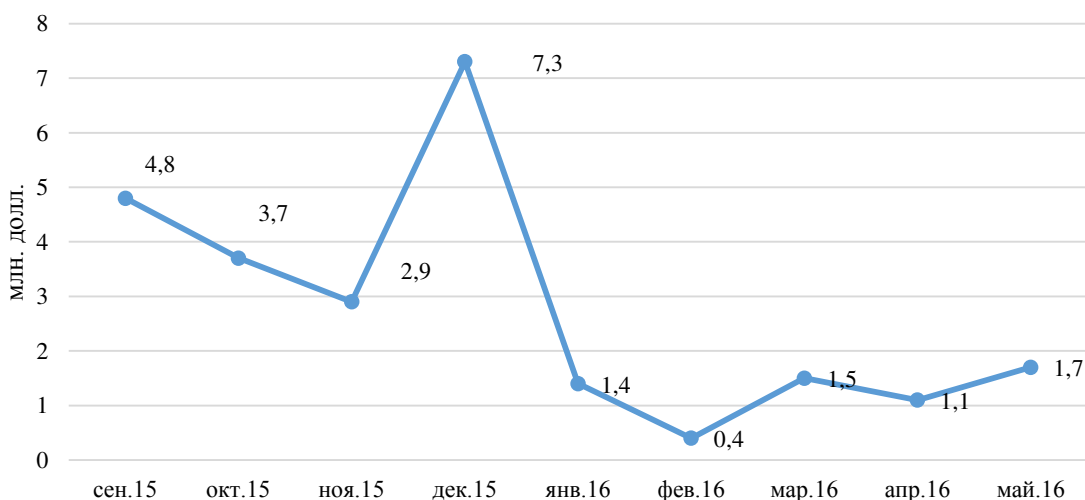


Рисунок 11 – Воздействие введения антидемпинговой пошлины на импорт бульдозеров (842911 ТН ВЭД) в Россию из Китая в 2015-2016 гг.³²

³¹ Решение Коллегии ЕЭК от 10.11.2015 // alta [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.alta.ru/tamdoc/15kr0148/>. – 02.04.2024.

³² Главное таможенное управление КНР. Статистика // stats.customs [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://stats.customs.gov.cn/indexEn>. – 01.04.2024.

Введение антидемпинговой пошлины в отношении китайских бульдозеров в январе 2016 года привело к значительному снижению объемов их импорта в Россию. Согласно представленным данным, до введения пошлины в ноябре 2015 года и в последующие месяцы объемы импорта были достаточно стабильными, но после этого существенно уменьшились.

Влияние данной меры на объемы импорта отразилось непосредственно на структуре торговли между Россией и Китаем в сегменте бульдозеров. Падение объемов импорта указывает на то, что введение антидемпинговой пошлины оказало существенное ограничительное воздействие на поставки китайских бульдозеров на российский рынок.

Таким образом, защита внутреннего рынка необходима для обеспечения устойчивого развития отечественной экономики и поддержания конкурентоспособности национальных производителей, что помогает предотвратить доминирование иностранных товаров на внутреннем рынке, сохранить равные условия конкуренции для отечественных предприятий и поддержать занятость населения.

3 ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТАМОЖЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ИМПОРТА КИТАЙСКОЙ СТРОИТЕЛЬНОЙ СПЕЦТЕХНИКИ В РФ В УСЛОВИЯХ ЕАЭС

3.1 Основные проблемы таможенного регулирования импорта китайской строительной спецтехники в РФ в условиях ЕАЭС

В контексте экономического развития, российский строительный сектор оказывает заметное влияние, являясь стержнем прогресса страны. Численное разнообразие строительных агрегатов получило широкое использование, простираясь от приспособлений небольших габаритов, аналогичных мини-погрузчикам, до массивных машин, напоминающих карьерные самосвалы.

С недавними событиями 2022 года, развернувшимися вокруг санкционных инициатив против России, зарубежные поставщики сократили, а то и прекратили экспортировать свои изделия на российский рынок. Заняв доминирующую позицию, Китай значительно повысил экспортную поставку стройтехники.

Статистика импортных операций убедительно свидетельствует о росте привоза китайской техники, тренд которого, начав в 2020 году с 1 238 миллионов американских долларов, увеличился до 1 642 миллионов в следующем году, что отражает 32,6%-ное увеличение. Последующий год показал 10,4%-й прирост, достигнув отметки в 1 813 миллионов, а 2023 год зафиксировал 15,5%-ный рост до 2 094 миллионов долларов.

Каталитическими агентами для таких изменений стали: ужесточение экономических мер против РФ ведущими державами мирового сообщества, такими как Евросоюз и США, что предопределило снижение поставок; усиление китайского производственного сектора, открытие новых торговых путей и развитие рыночных позиций в России; устойчивый спрос на строительную аппаратуру в России вследствие активизации инфраструктурного расширения, программ капитального строительства и реконструкции пострадавших объектов; национальная программа поддержки, направленная на укрепление экспорта китайской строительной техники, включая финансово-логистические мероприятия.

Вкупе данные элементы составляют образ распределения импорта строительной аппаратуры из Китая по федеральным округам, представленный в соответствующей таблице.

Таблица 10 – Региональная структура импорта

Регион	2020, ед.	2021, ед.	2022, ед.	2023, ед.
Центральный ФО	389	477	552	628
Северо-Западный ФО	227	304	349	398
Южный ФО	175	234	271	309
Северо-Кавказский ФО	95	137	159	182
Приволжский ФО	254	330	383	436
Уральский ФО	202	273	315	359
Сибирский ФО	228	307	354	404
Дальневосточный ФО	158	209	241	275

Согласно статистике 2023 года, три ведущих региональных сегмента Российской Федерации - Центральный, Приволжский и Сибирский федеральные округа - демонстрируют наибольший спрос на строительную технику, произведенную в Китае. Эти территории совместно абсорбируют свыше 70 % всех привозимых в страну машин и устройств данной категории. При этом, масштабы застройки в Северо-Кавказском федеральном округе ограничены, что коррелирует с относительно умеренными объемами ввоза оборудования.

Позитивные сдвиги в вопросах регулирования таможенной деятельности стали ощутимы благодаря мерам, проводимым Федеральной таможенной службой, направленным на борьбу с уклонением от уплаты пошлин и борьбу с контрабандой подакцизных товаров. Усилия по модернизации объектов пропуска через государственную границу, а также оптимизация процедур таможенного оформления и контроля способствовали повышению эффективности внешне-экономических операций и расширению объема торговых связей между Россией и Китаем.

Детальное осмысление инструментов таможенного сотрудничества России и КНР, а также их роля в укреплении взаимной торговли изображены в модели, представленной на рисунке 3. В указанной модели стратегического торгового партнерства, отдельное значение уделяется взаимодействию таможенных

служб двух стран. Прямая квантификация параметров такой кооперации невозможна, однако предложена экспертно-аналитическая методология, позволяющая оценить текущее состояние и определить ключевые приоритеты совместной работы РФ и КНР.

Необходимо подчеркнуть, что, исходя из оценки экспертов из Управления таможенного сотрудничества ФТС России, были тщательно проанализированы тенденции и прогнозы для будущего развития двусторонних отношений между ФТС России и ГТУ КНР в рамках существующих направлений.

Таблица 11 – Инструменты российско-китайского сотрудничества и уровень партнёрства в 2021 и 2024 г. (план)

№	Инструменты сотрудничества	2021	2024
1.	Проект «Взаимное признание результатов таможенного контроля»	40 %	85 %
2.	Проект «Зеленый коридор»	85 %	100 %
3.	Проект «Взаимное признание уполномоченных экономических операторов»	35 %	70 %
4.	Обмен информацией в рамках соглашения ФТС России и ГТУ КНР о сотрудничестве в области управления рисками от 1 ноября 2017 года	85 %	100 %
5.	Обмен информацией о фактах выявления таможенными органами двух стран товаров, в отношении которых применяются запреты и ограничения	75 %	90 %
6.	Соглашение об обмене информацией о товарах и транспортных средствах международной перевозки, перемещаемых через таможенные границы ЕАЭС и КНР от 6 июня 2019 года	25 %	55 %
7.	Взаимодействие ФТС России в рамках Шанхайской организации сотрудничества	70 %	95 %
8.	Деятельность по популяризации российско-китайских инициатив в таможенной сфере	100 %	100 %

Применение экспертно-аналитического подхода к оценке трансграничного сотрудничества указывает на увеличение эффективности взаимодействия, осуществляемого Россией и Китаем в сфере таможни. Прогнозируется, что к 2024 году этот показатель возрастет на 12,6 %, если сравнивать с данными 2021 года, что подтверждается аналитическими данными, представленными в таблице 11. Следует особо отметить, что путём реализации совместных проектов и

мероприятий успех этого партнёрства достигнет 60 % улучшения в тот же временной интервал.

В сфере поиска грузового и специализированного автотранспорта на данном этапе наблюдается критическая ситуация. Санкционные меры, установленные западными государствами, способствуют переориентации российских предпринимателей на Восточный рынок. В силу обозначенных ограничений, основной стратегией для обеспечения непрерывного ввоза необходимой техники остаётся налаживание тесных связей с китайскими поставщиками этих видов транспортных средств.

Целями Евразийского экономического союза в контексте международной перевозки товаров являются:

- обеспечение экономической безопасности государств-членов посредством регулирования и контроля за перемещением товаров через границы стран, участвующих в торговле;

- регулирование экономических отношений через систему налогов и сборов, в том числе таможенных пошлин, с целью наполнения национальных бюджетов и поддержания финансовой стабильности региона;

- защита национальной экономики и обеспечение правопорядка, реализация правоохранительных функций в контексте международной торговли;

- регулирование торговли с использованием тарифных и нетарифных мер, включая ограничения и запреты, для управления потоками товаров между государствами;

- улучшение процедур таможенного контроля и внедрение новейших технологий для упрощения таможенных операций, что способствует стимулированию и развитию внешнеэкономической деятельности;

- защита законных интересов и прав субъектов, принимающих участие во внешней торговле, обеспечивая им справедливую и прозрачную бизнес-среду.³³

³³ Орлова Л. В. Современные проблемы таможенно-тарифного и нетарифного регулирования // Беларусь в современном мире : Материалы XXI Международной научной конференции, посвященной 101-й годовщине образования Белорусского государственного университета. 2022. С. 393.

Импорт китайской строительной спецтехники в Россию в рамках Евразийского экономического союза (ЕАЭС) сталкивается с рядом основных проблем, связанных с таможенным регулированием:

- единые таможенные тарифы ЕАЭС могут подразумевать различные ставки для спецтехники, что создаёт необходимость внимательного изучения таможенной стоимости и верной классификации товаров;

- ошибки в определении кодов ТН ВЭД могут привести к неверному начислению пошлин и налогов, или к задержкам при прохождении таможенных процедур;

- строительная техника, ввозимая из Китая, должна отвечать всем требованиям сертификации и стандартов ЕАЭС: испытания и оценку соответствия;

- комплекс технических регламентов в рамках ЕАЭС регулирует безопасность и технические аспекты строительной спецтехники;

- постоянные изменения в таможенном законодательстве ЕАЭС требуют от предприятий постоянного мониторинга и оперативной адаптации их внутренних процедур и документации;

- бюрократический аппарат и необходимость в большом количестве разрешительных документов и деклараций добавляют сложности и увеличивают сроки оформления импорта;

- разница в бизнес-культурах и документообороте между китайскими поставщиками и российскими импортёрами требует дополнительного внимания и часто услуг переводчиков;

- в свете существующих и постоянно обновляемых санкций и ограничительных мер, предприятия должны аккуратно следить за соблюдением всех регламентов, чтобы избежать серьёзных штрафов.

Эти и другие вопросы могут существенно усложнить процесс импорта строительной спецтехники из Китая и требуют от участников рынка внимательности, профессионализма и оперативности при ведении международной торговли.

Многоуровневые тарифные системы позволяют государствам устанавливать разнообразные пошлины на один и тот же вид товаров.

Однако такая система создает определенные сложности. Среди них - трудности в определении таможенной стоимости товаров, корректности их классификации, оформления нужных документов и использования правильных расчетных методик при налогообложении. Российская таможенная система сталкивается с особой проблемой: отсутствие современной, полностью интегрированной цифровой инфраструктуры для обработки таможенных данных.

В ответ на эти исследования, таможенные власти России и Правительство, а также страны, входящие в Евразийский экономический союз, активно работают над внедрением мер, направленных на введение дополнительных тарифных преференций. К ним относятся снижение или полной отмене таможенных пошлин на импортируемые товары, что должно положительно сказаться на торговле и условиях экономических операций в регионе.

В контексте экономических санкций и решений, направленных на укрепление экономической стабильности, Правительство РФ и Совет Евразийской экономической комиссии, приняли прогрессивные меры, оказывающие влияние на таможенные платежи:

- временное, на шестимесячный период, освобождение от уплаты ввозных таможенных пошлин на продукты питания и ресурсы для их производства;
- аналогичное шестимесячное освобождение от импортных пошлин достигнуто для товаров, используемых в производстве пищевых продуктов, лекарств, металлургических изделий, электроники, а также в цифровом производстве, строительстве и на транспорте;
- остановка сбора антидемпинговых пошлин на гербициды;
- введение условий для беспошлинного импорта продукции в рамках инвестиционных проектов;
- применение мер, таких как отсрочка и рассрочка платежей по таможенным пошлинам для определенных категорий товаров.
- увеличение лимита беспошлинного ввоза товаров для частных лиц, до-

ставляемых транспортными компаниями или почтовыми отправлениями, с 200 до 1000 евро.

Всё это направлено на снижение финансовой нагрузки и стимулирование экономической активности среди предприятий и населения страны в сложившихся условиях.

Тарифная политика занимает ключевое положение в регулировании международных торговых отношений и служит основным инструментом государства для контроля импорта и экспорта товаров. Она непосредственно влияет на защиту национального рынка и предприятий, а также способствует пополнению госбюджета. В современной российской экономике, значительная часть бюджетных поступлений, превышающая 30 %, обеспечивается благодаря таможенным платежам.

Политические и экономические санкции, наложенные странами Запада, заставили Россию принять ответные меры для поддержки своей экономики: стимулирование внутреннего производства, поддержку ключевых секторов экономики и расширение рынков сбыта для российских производителей.

Однако, общая регуляторная политика сталкивается с трудностями, связанными с информационной осведомлённостью касательно правил торговли. Физические лица, участвующие в импортно-экспортных операциях, иногда сталкиваются с недостатком знаний о нормах тарифного регулирования, особенно это касается товаров личного пользования. Евразийская экономическая комиссия разработала и регламентировала список товаров, разрешённых к перемещению для личных целей, которым необходимо соответствовать установленным ограничениям и запретам. Несмотря на это, многие частные лица не полностью осведомлены о существующих требованиях, что приводит к затруднениям при пересечении таможенных границ.

Для облегчения процедуры ввоза специализированной техники из Китая, компании нередко прибегают к услугам посреднических фирм. Эти компании берут на себя все задачи, связанные с таможенным оформлением товаров. Успешность и экономическая выгода этого подхода напрямую зависят от ком-

петентности и надежности выбранного посредника.

Посреднические услуги выходят на передний план, когда речь идет о негабаритной спецтехнике, требующей особых условий перемещения и таможенного оформления. К примеру, для оперативной покупки и доставки китайского фронтального погрузчика может потребоваться уплата дополнительной государственной пошлины. В то же время, некоторые виды транспортных средств могут попадать под категорию с льготами и налоговыми скидками. Поскольку перечень льготных транспортных средств может меняться ежегодно, проконсультироваться с юристом по этим вопросам будет весьма целесообразно.

Оплата таможенных сборов выполняется в процессе декларирования товаров, и оплатить необходимо до представления таможенной декларации. Сумма этих платежей коррелирует с ценой спецтехники, возрастая в зависимости от её стоимости. Тем не менее, существует установленный законом максимальный предел таможенных платежей для товаров стоимостью свыше 30 миллионов рублей. Стоит отметить, что величина таможенных сборов также может различаться исходя из типа транспортного средства, используемого для ввоза техники в страну³⁴.

В рамках стран-членов Евразийского экономического союза (ЕАЭС) существуют сложности, связанные с интерпретацией правил перевозок определенных видов грузов. Одной из заметных сложностей является длительный процесс координации и обмена информацией между национальными министерствами, правительствами стран-участниц и Европейским экономическим сообществом перед тем, как вопросы могут быть рассмотрены на заседаниях совета ЕЭС. В среднем, для решения таких вопросов уходит более месяца.

Действующая процедура представления государствами-членами ЕАЭС своих предложений по мерам тарифного и нетарифного регулирования в Евразийскую экономическую комиссию важна для формирования единого подхода к таким мерам в рамках ЕАЭС.

³⁴ Особенности и нюансы таможенного оформления китайской спецтехники. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://midoma.ru/content/osobennosti-i-nyuansy-tamozhennogo-oformle> - 30.05.2024

Однако проблемы в антимонопольном регулировании и необходимой регулятивной поддержке затрудняют надзор за системной экономической концентрацией и реструктуризацией производства. Ключевым результатом экономической интеграции в пределах ЕАЭС является расширение торговых связей и создание единого рынка, который способствует свободному обмену товарами, включая промышленную и сельскохозяйственную продукцию, между странами-членами.

Эта интеграция принесла очевидные преимущества в коммерческих отношениях, но для полной эффективности требуется улучшение регуляторных механизмов и координации действий стран-членов, а также их адаптация к динамично меняющимся условиям мирового рынка³⁵.

В рамках функционирования Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и особенно в контексте практики Российской Федерации, возникают сложности, касающиеся тарифных преференций. Идентифицированы три центральные проблемы, характеризующие систему преференций, к которой прибегают страны-участницы.

Во-первых, законодательство о единой системе тарифных преференций требует доработки, что влечёт за собой необходимость интеграции новых правил и инструментов, разработанных на основе предложений и исследований.

Вторая проблема касается экономических возможностей, предоставляемых тарифными льготами и освобождением от пошлин. Они могут уменьшить потери на рынке, вызванные препятствиями в логистике и административных процессах. Введение таких мер позволяет более грамотно планировать расходы, связанные с продвижением товаров, способствуя устойчивому экономическому развитию страны.

Третья проблема заключается в рисках и сложностях, которые могут возникнуть при предоставлении данных преференций в условиях текущей экономической конъюнктуры. Упрощение условий ввоза товаров в контексте ЕАЭС

³⁵ Горохова К. В. Проблемы и риски системы таможенно-тарифного регулирования внешнеэкономической деятельности / К. В. Горохова // Ученые записки Санкт-Петербургского имени В.Б. Бобкова филиала Российской таможенной академии. – 2022. – № 2(82). – С. 22

может привести к утере эффективности таможенного регулирования и сопутствующему росту спекуляций, в том числе – увеличение объёма «серого» импорта.

Не маловажен и вопрос о коррупционных издержках в условиях, когда облегчение импортных операций не приводит к непосредственному снижению финансовой нагрузки на государственный бюджет. Вероятность закулисного ужесточения таможенных платежей со стороны регулирующих органов остается актуальной. В доказательство этого можно привести статистику марта 2022 года, демонстрирующую падение доходов от таможенных платежей по сравнению с январем и февралем.

Решение данных проблем требует всестороннего анализа и внедрения более тонких механизмов управления тарифной политикой, обеспечивающих баланс между либерализацией торговли и необходимостью поддержания стабильности федерального бюджета.

Текущая ситуация в сфере внешней торговли стран ЕАЭС тесно связана с процессами, касающимися поставок и ограничений на ввоз импортных товаров. Анализируя возможности возврата к плановым экономическим показателям, важно учитывать динамику макроэкономических индексов, которые влияют на внешнюю торговлю. Показатели определяются недавно принятыми решениями в области поддержки торговли, их прямое воздействие на бюджет станет ощутимо в будущем, когда экспортные и импортные потоки нормализуются, позволяя с большей точностью прогнозировать доходы федерального бюджета.

Отдельное внимание необходимо уделить проблеме акклиматизации нормативно-правовых актов в сфере таможенного регулирования. В качестве примера, Евразийская экономическая комиссия приняла решение об отмене таможенных пошлин на ввоз электромобилей до 2024 года для стран ЕАЭС. Однако, на практике, поставщики столкнулись с рядом трудностей. Проблемы возникают из-за отсутствия чётких методических указаний по нововведениям в таможенных процедурах, что создаёт препятствия для беспрепятственного ввоза по льготным условиям и требует своевременной регуляторной доработки.

Таким образом, импорт китайской строительной спецтехники в Российскую Федерацию в контексте условий действия Евразийского экономического союза сталкивается с комплексом проблематик, связанных с таможенным регулированием. На передний план выходят вопросы, связанные с разнообразием и изменчивостью тарифных ставок, что требует точной классификации товаров для корректного начисления налогов и пошлин. Существенной трудностью является процесс сертификации, при котором строительная техника должна соответствовать строгим стандартам и регламентам ЕАЭС.

Также у импортеров возникают сложности из-за частых изменений в таможенном законодательстве, что требует постоянного анализа и своевременного реагирования для адаптации внутренних процедур их деятельности. Бюрократические аспекты также вносят свою лепту в комплекс затруднений, увеличивая административную нагрузку и сроки обработки необходимой документации.

Осложняют ситуацию и различия между бизнес-практиками Китайской Народной Республики и Российской Федерации, что влечёт за собой потребность в глубоком понимании культурных особенностей и систематическом применении услуг переводчиков. Нельзя забывать и о контроле за соблюдением санкций, который накладывает дополнительную ответственность на участников внешнеэкономической деятельности за соответствие международным требованиям.

Таким образом, взаимодействие с китайскими партнёрами в сфере строительной спецтехники требует не только глубокой ориентации в текущем таможенном законодательстве, но и инвестиций в создание эффективных и гибких механизмов управления рисками и потоками товаров в условиях динамично меняющегося регулятивного поля ЕАЭС.

3.2 Направления совершенствования таможенного регулирования импорта китайской строительной спецтехники в РФ в условиях ЕАЭС

Для улучшения работы таможенной службы России в контексте товарооборота с Китаем предлагается ряд мер, нацеленных на решение проблем, ограничивающих её эффективность. Эти меры направлены на:

- ускорение процессов цифровой трансформации в системах таможенного администрирования, что позволит сократить время, затрачиваемое на прохождение товаров через таможенный контроль;

- оптимизацию процедур, связанных с подтверждением стоимости товаров, чтобы снизить длительность таможенного оформления;

- улучшение уровня сотрудничества и взаимодействия между бизнес-структурами и органами таможни для более прозрачных и понятных условий для торговли.

- смягчение воздействия экономических и политических санкций 2022 года на таможенную администрацию, для поддержания стабильности и предсказуемости таможенных операций;

- стабилизацию валютного курса рубля, чтобы снизить риски и предоставит более устойчивую экономическую среду для таможенной деятельности.

Для развития компетенций таможенных кадров в России и повышения качества администрирования предлагается:

- пересмотр и улучшение методов оценки эффективности работы персонала таможни;

- создание условий для поддержания конструктивной конкуренции между сотрудниками, что стимулирует их профессиональный рост и инновационный подход к работе;

- разработка программ по обучению и личностному развитию таможенников;

- применение современных технологий при отборе кандидатов на службу в таможню, что повысит общий уровень квалификации персонала.

Борьба с контрафактной продукцией также остаётся приоритетной задачей. В этом контексте рекомендуется:

- организация взаимодействия с владельцами интеллектуальных прав из Китая, наиболее подверженными риску подделки;
- проведение экспертизы и проверки подлинности импортируемых товаров для идентификации контрафакта;
- реализация следственных действий и участие в судопроизводстве в отношении производителей и распространителей подделок;
- ведение таможенного реестра объектов интеллектуальной собственности, который станет основой для правоохранительной работы.

Цифровизация таможенных процедур, связанных с товарами, поступающими из Китая, представляет собой важнейшее направление модернизации. Эта задача решается через следующие инициативы:

- расширение функционала электронных торговых платформ с целью облегчения процесса выбора поставщиков и автоматизации таможенного оформления;
- создание единой цифровой экосистемы для таможенных органов, которая будет включать в себя цифровые таможни и центры электронного декларирования товаров;
- внедрение систем удалённого таможенного оформления и контроля, которое позволит значительно снизить разрыв между оформлением и фактической проверкой товаров, улучшая тем самым весь процесс внешнеэкономической деятельности.

Ответственное регулирование импорта способствует стабильному поступлению таможенных платежей, которые являются значительной частью доходной части консолидированного бюджета страны.

В плане дальнейшего совершенствования работает русской таможни стоит обратить внимание на следующие моменты:

- противодействие коррупции в таможенных органах и создание прозрачной и эффективной системы таможенного администрирования;

- инвестиции в профессиональное развитие сотрудников таможенных органов, повышение их квалификации и компетенций;
- защита интеллектуальной собственности и усиление борьбы с оборотом контрафактной продукции;
- непрерывное стимулирование технологических инноваций в сфере таможенного дела для повышения эффективности внешнеэкономической деятельности.

Представленные меры помогут реализовать потенциал цифровой экономики, ускорить процедуры таможенного контроля, уменьшить барьеры и риски в торговле с Китаем, стимулируя развитие бизнеса и укрепление международных экономических связей.

Решение о важности перехода на цифровые технологии в таможенной сфере, подчеркивающее сокращение расходов, улучшение предоставляемых услуг и минимизацию коррупционных рисков, получило одобрение на форуме Всемирной таможенной организации в 2007 году – Компендиуме передовых практик в сфере профессиональной этики.

В России процессу цифровизации таможни придаётся особое значение. Это объясняется тем, что таможенная система вносит значительный вклад в формирование федерального бюджета – более 31 % его доходной части. Приведённые данные, отображающие структуру доходов Федерального бюджета по состоянию на 1 января 2022 года, подробно иллюстрируют вклад различных государственных органов в формирование бюджетных поступлений и подчеркивают значимость таможенных платежей в экономике страны.

Отчёты Федеральной таможенной службы России за 2021 год показывают, что основу импортируемых товаров составляют машины и оборудование, занимающие целых 60 % от общего объёма таможенных платежей. Следующими в списке идут химические продукты и изделия из резины, за ними — текстиль и обувь.

Несмотря на сложность вопросов, касающихся классификации товаров и установления их кодов по ЕАЭС, сегодня в России недостаточно ресурсов для

корректной и эффективной работы в данном направлении на уровне текущих нормативно-правовых актов и доступных официальных электронных ресурсов, что вызывает трудности при идентификации товаров и может приводить к затруднениям в контрольных процедурах.³⁶

На официальных веб-ресурсах как Федеральной таможенной службы России, так и Евразийской экономической комиссии, наблюдается отсутствие исчерпывающей базовой информации, необходимой участникам внешнеэкономической деятельности для корректной идентификации торговых позиций и работы с Товарной номенклатурой внешнеэкономической деятельности ЕАЭС. Не предоставляются детализированные инструкции или разъяснения касательно порядка осуществления таких сделок, что значительно осложняет деятельность таможенных администраций и субъектов бизнеса.

Вместе с тем, информация по идентификации и классификации товаров согласно ТН ВЭД ЕАЭС представлена на сайтах ФТС и ЕЭК лишь отрывочно, что затрудняет доступ к ней со стороны участников ввозных операций. Для обеспечения добровольного исполнения законодательства необходимо предлагать более высокий уровень сервиса со стороны таможенных органов.

Результаты проведенного исследования указывают на ключевую роль цифровизации ресурсов, используемых для классификации товаров. Недостаток цифровых инструментов и поддержки таможни мешает внедрению эффективной системы таможенного регулирования, лишая участников ВЭД возможности предвидения и точности в фискальных операциях. Низкое качество и уровень доступности информации о классификации товарных позиций сказывается на практических аспектах внешней торговли, ведя к проблематичному соблюдению таможенных процедур.

Введение обновлённой Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности в 2022 году выявило проблемы, связанные с отсутствием обнов-

³⁶ Федотова Г. Ю. Развитие государственных цифровых ресурсов в сфере таможенно-тарифного регулирования как база развития и минимизации рисков внешнеэкономической деятельности / Г. Ю. Федотова, А. Ю. Терешенкова // Ученые записки Санкт-Петербургского имени В.Б. Бобкова филиала Российской таможенной академии. – 2022. – № 3(83). – С. 58

лений в существующем регуляторном сопровождении. К числу устаревших документов, регулирующих внешнеэкономическую деятельность и не соответствующих новой редакции ТН ВЭД, относятся:

- Постановление Правительства РФ от 31.12.2004 № 908, касающееся продуктов питания и товаров для детей с пониженным НДС;
- Закон о контроле экспорта, регламентирующий списки товаров и технологий;
- Приказ ФТС России от 20.09.2011 № 1919, определяющий компетенции таможенных органов.

Эти несоответствия приводят к ошибкам в таможенных декларациях, затрудняют получение налоговых льгот и вызывают ошибки при диспетчеризации таможенных деклараций.

Для гармонизации и успешного перехода к цифровой экосистеме таможенной службы необходимо интегрировать и цифровизировать базовые регламентирующие материалы в единую информационную базу и обеспечить её развитие, отказавшись от устаревших технологических подходов.

Исследование и внедрение международных практик, связанных с поддержкой и использованием ТН ВЭД, станет ключом к разработке методологии эффективного и законодательно обоснованного применения классификации товаров. Заимствование лучшего международного опыта в этой области поможет в расширении знаний и навыков, необходимых для оптимизации процессов во внешнеэкономической деятельности, а также для повышения эффективности использования данных о трансграничной торговле ЕАЭС.

Современная система регулирования внешнеэкономической деятельности требует значительных улучшений для соответствия актуальным бизнес-реалиям. Сложность процессов особенно проявляется в необходимости использования более чем пятнадцати различных и независимых источников информации для идентификации торговой позиции, что заметно усложняет проведение открытых дискуссий и разрешение спорных вопросов на уровне Коллегии Евразийской экономической комиссии.

Для облегчения ведения ВЭД и снижения рисков, связанных с осуществлением сделок, жизненно необходимо положить начало формированию условий и принимать меры для разработки и применения современных цифровых инструментов. Ключевым шагом является создание интегрированной базы данных по тарифам ЕАЭС.

Документация и инструменты для ВЭД должны быть ориентированы на потребности клиентов, чтобы в процессе их заполнения свести к минимуму потенциальные риски. Также предоставление заблаговременно классифицированных товаров или инструкций по их документированию должно стать стандартом, а не привилегией.

Развитие системы предоставления информации и консультационных услуг, особенно в электронном формате, представляется важным шагом для государственных структур.

Таким образом, для улучшения процесса таможенного регулирования импорта китайской строительной спецтехники в Российскую Федерацию в рамках ЕАЭС можно предложить ряд направлений, учитывающих существующие трудности и специфику международной деятельности.

В первую очередь, акцентируется значение упрощения классификации товаров, что подразумевает проведение детальной работы над таможенными кодами ТН ВЭД с целью минимизации ошибок в документации, что, в свою очередь, позволит избежать ненужных задержек и переплат. Усовершенствование информационных систем, предоставляющих данные о классификации и тарифах, также облегчит процесс и сделает его более прозрачным.

Развитие и внедрение цифровых технологий укрепит процессы взаимодействия между импортерами и таможенными органами. Это может стать камнем основания для создания единой электронной платформы для подачи и обработки всех таможенных документов, сертификации и получения разрешений, что не только экономит время, но и уменьшает вероятность человеческой ошибки.

Принятие мер для повышения прозрачности и предсказуемости таможенного законодательства может существенно улучшить ситуацию. Регулярное объявление об изменениях, а также проведение консультаций и обучающих семинаров для бизнеса позволит предприятиям своевременно адаптироваться к нормативным изменениям.

Особое внимание следует уделить и усилению международного сотрудничества, например, через обмен опытом и информацией между таможенными службами России и Китая. Подводя итоги, можно заключить, что фокусирование усилий на упрощении и автоматизации таможенных процедур, повышении компетентности и информационной поддержки участников ВЭД, а также исключении лишней бюрократии способствуют содействию более эффективному и динамичному импорту строительной спецтехники на территорию Российской Федерации.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Спецтехника (специальная техника) - это особого назначения технические устройства, машины, оборудование или инструменты, предназначенные для выполнения определенных специализированных задач или работ, которые обычно не могут быть выполнены с использованием общей техники или ручного труда. Эта техника разработана для определенных отраслей промышленности, строительства, сельского хозяйства, транспорта, медицины, военного дела и других областей деятельности, где требуются специальные технические решения для эффективного выполнения задач.

Для расчёта таможенных платежей на спецтехнику и 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.

Помимо таможенного тарифа, ряд мер административного, экономического, технического характера, который направлен на затруднение торговли среди государств называется нетарифными мерами регулирования внешнеэкономической деятельности.

Наибольшие объемы в товарной структуре импорта спецтехники приходятся на позиции 8703 (Автомобили легковые и прочие моторные транспортные средства, предназначенные главным образом для перевозки людей (кроме моторных транспортных средств товарной позиции 8702), включая грузопассажирские автомобили-фургоны и гоночные автомобили), 8708 (Части и принадлежности моторных транспортных средств товарных позиций 8701 - 8705). Наибольшие объемы импорта спецтехники в 2021 году в Россию идут из Беларуси, Китая, Японии и др.

Производство различных видов спецтехники в России показывает тенденцию к увеличению в рассматриваемом периоде. Наблюдается рост производства бульдозеров, машин трамбовочных, погрузчиков и экскаваторов. Грей-

деры в целом остаются на относительно стабильном уровне.

В структуре импорта строительной спецтехники, Китай лидирует со значительным отрывом. Его доля в сегменте фронтальных погрузчиков достигла 98,9 %. Несмотря на ранее осторожное проникновение китайских производителей на рынок экскаваторов, в настоящее время их доля в самом востребованном сегменте увеличилась до 88,7 %, в то время как год назад она составляла не более 43,5 %. Важным стал бренд SANY, ставший крупнейшим представителем. Также стоит отметить, что основные конкуренты уступили позиции на рынке погрузчиков с бортовым поворотом, и в настоящее время доля китайской техники в этом сегменте составляет 92 %. Lonking, Sunward, LiuGong, Zoomlion - это основные игроки, чьи значительные объемы импорта заслуживают внимания.

Для улучшения процесса таможенного регулирования импорта китайской строительной спецтехники в Российскую Федерацию в рамках ЕАЭС можно предложить ряд направлений, учитывающих существующие трудности и специфику международной деятельности. В первую очередь, акцентируется значение упрощения классификации товаров: проведение детальной работы над таможенными кодами ТН ВЭД с целью минимизации ошибок в документации позволит избежать ненужных задержек и переплат. Усовершенствование информационных систем, предоставляющих данные о классификации и тарифах, также облегчит процесс и сделает его более прозрачным для всех сторон. Развитие и внедрение цифровых технологий укрепит процессы взаимодействия между импортерами и таможенными органами, что станет основой создания единой электронной платформы для подачи и обработки всех таможенных документов, сертификации и получения разрешений. Принятие мер для повышения прозрачности и предсказуемости таможенного законодательства может существенно улучшить ситуацию. Регулярное объявление об изменениях, а также проведение консультаций и обучающих семинаров для бизнеса позволит предприятиям своевременно адаптироваться к нормативным изменениям. Особое внимание следует уделить и усилению международного сотрудничества через

обмен опытом и информацией между таможенными службами России и Китая.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

- 1 Акматалиева, А.С. Специфика нетарифного регулирования внешней торговли в международном праве / А.С. Акматалиева // Постсоветский материк. – 2022. – № 5. – С. 89-96.
- 2 Анализ данных // stat.customs.gov [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://stat.customs.gov.ru/analysis>. – 11.02.2024.
- 3 Анализ рынка строительной техники в России в 2017-2021 гг. // businessstat [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://businessstat.ru/images/demo/construction_machinery_russia_demo_businessstat.pdf. – 11.02.2024.
- 4 Андрейчук, Е.Л. Экономика таможенного дела / Е.Л. Андрейчук. – М.: ИНФРА-М. – 2019. – 356 с.
- 5 Бергман, В.И. Правовые вопросы Евразийского таможенного союза / В.И. Бергман. – М.: Право и закон. – 2018. – 248 с.
- 6 В России разрешили выпуск автомобилей «Евро-0», без ABS и подушек безопасности // kommersant [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.kommersant.ru/doc/5355130>. – 11.02.2024.
- 7 Васильченко, А.Д. Технические барьеры в торговле и их влияние на импорт: сущность и эффекты / А.Д. Васильченко // Теоретическая экономика. – 2020. – С. 117-128.
- 8 Виды спецтехники для всех сфер жизни // centr-teh [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://centr-teh.ru/blog/spectehnika/vidy-spectekhnik>. – 31.02.2024.
- 9 Горохова, К.В. Проблемы и риски системы таможенно-тарифного регулирования внешнеэкономической деятельности / К. В. Горохова // Ученые записки Санкт-Петербургского имени В.Б. Бобкова филиала Российской таможенной академии. – 2022. – № 2(82). – С. 19-26.
- 10 Группа 87 // alta [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.alta.ru/ett/gruppa87.html>. – 11.02.2024.
- 11 Гудимова, З.А. Проблемы таможенного контроля товаров, содер-

жащих объекты интеллектуальной собственности, и пути их решения / З. А. Гудимова, И. Г. Павловская // Современные тенденции развития торговли и таможенного дела. – 2023. - № 5. – С. 97-100.

12 Данные об экспорте-импорте России за январь-декабрь 2021 года // customs.gov [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://customs.gov.ru/press/federal/document/322198>. – 11.02.2024.

13 Договор о Евразийском экономическом союзе // alta [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.alta.ru/tamdoc/11sr0877/>. – 11.03.2024.

14 Итоги внешней торговли со всеми странами // customs.gov [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://customs.gov.ru/statistic/vneshn-torg/vneshn-torg-countries>. – 11.02.2024.

15 Итоги внешней торговли со странами СНГ // customs.gov [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://customs.gov.ru/folder/507>. – 11.02.2024.

16 Какие документы необходимо предоставить таможенному органу для подтверждения таможенной стоимости // tks [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.tks.ru/practicum/2020/08/19/01>. – 11.02.2024.

17 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. – 11.02.2024.

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

19 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. – 11.02.2024.

20 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.

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

22 Методические рекомендации по проведению независимой технической экспертизы транспортного средства при ОСАГО // [normativ.kontur](http://normativ.kontur.ru) [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://normativ.kontur.ru/documentId=97680>. – 11.02.2024.

23 О применении Порядка ввоза на таможенную территорию ЕАЭС продукции, подлежащей обязательной оценке соответствия на таможенной территории ЕАЭС // [consultant](http://www.consultant.ru) [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_408421/?. – 11.02.2024.

24 Орлова, Л. В. Современные проблемы таможенно-тарифного и нетарифного регулирования / Л. В. Орлова // Беларусь в современном мире : Материалы XXI Международной научной конференции, посвященной 101-й годовщине образования Белорусского государственного университета, Минск, 27 октября 2022 года, 2022. – С. 390-398.

25 Особенности и нюансы таможенного оформления китайской спецтехники. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://midoma.ru/content/osobennosti-i-nyuansy-tamozhennogo-oformle> – 30.05.2024

26 Пояснения к группе ТН ВЭД 87 // [alta](http://www.alta.ru) [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.alta.ru/poyasnenia/G87/>. – 11.02.2024.

27 Протокол № 72 заседания Правления Ассоциации нефтепереработчиков и нефтехимиков // [oilref](http://oilref.ru) [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://oilref.ru/protocol/2005/72_2005.pdf. – 11.02.2024.

28 Решение КТС от 09.12.2011 № 877 «О принятии технического регламента Таможенного союза в отношении транспортных средств // [alta](http://www.alta.ru) [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.alta.ru/tamdoc/11sr0877/>. – 11.02.2024.

29 Российским перевозчикам не хватает тягачей // [autonews](http://autonews.ru) [Элек-

тронный ресурс]. Режим доступа: <https://autonews.live/news/rossiyskim-perevozhikam-ne-hvataet/247319>. – 11.02.2024.

30 Рыбалкин, В.Е. Международные экономические отношения / В.Е. Рыбалкин // – М.: Юнити. – 2019. – 191 с.

31 Рынок дорожно-строительных машин // hse [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://www.hse.ru/data/2021/08/01/1423579556/Рынок_дорожно-строительных_машин-2021.pdf. – 11.02.2024.

32 Рынок новых грузовых автомобилей в июле 2022 года // autostat [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.autostat.ru/press-releases/52228/>. – 11.02.2024.

33 Свиныхов, В.Г. Таможенное право / В.Г. Свиныхов. – М.: Инфра-М. – 2017. – 473 с.

34 Смитиенко, Б.М. Внешнеэкономическая деятельность: учеб. для вузов / Б.М. Смитиенко, В.К. Поспелов. – М.: Академия. – 2015. – 215 с.

35 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>. – 11.02.2024.

36 Таможенная статистика внешней торговли Российской Федерации // customsonline [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://customsonline.ru/search_ts.html. – 11.02.2024.

37 Технический регламент 010\2011 // docs.cntd [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/902307904/>. – 11.02.2024.

38 Технический регламент ТР ТС 010\2011 // docs.cntd [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/902307904/>. – 11.02.2024.

39 Утилизационный сбор на автомобилях // [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://ucsol.ru/information/utilizatsionnyj-sbor>. – 11.02.2024.

40 Федотова, Г.Ю. Развитие государственных цифровых ресурсов в сфере таможенно-тарифного регулирования как база развития и минимизации рисков внешнеэкономической деятельности / Г. Ю. Федотова, А. Ю. Терешенкова // Ученые записки Санкт-Петербургского имени В.Б. Бобкова филиала

Российской таможенной академии. – 2022. – № 3(83). – С. 54-61.