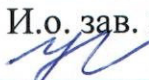


Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное
учреждение высшего образования
АМУРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
(ФГБОУ ВО «АмГУ»)

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

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ
И.о. зав. кафедрой

В.В. Ульянова
«16» июня 2025 г.

ДИПЛОМНАЯ РАБОТА

на тему: Воздействие таможенного регулирования на импорт спецтехники в РФ

Исполнитель
студент группы 937зс


(подпись, дата)

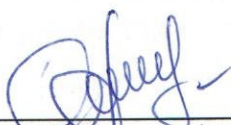
А.А. Перликова

Руководитель
доцент


(подпись, дата)

Е.А. Царевская

Нормоконтроль


(подпись, дата)

О.В. Шпак

Рецензент


(подпись, дата)

Н.А. Бабкина

Благовещенск 2025

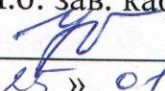
Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное
учреждение высшего образования
АМУРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
(ФГБОУ ВО «АмГУ»)

Факультет международных отношений

Кафедра международного бизнеса и туризма

УТВЕРЖДАЮ

И.о. зав. кафедрой

 В.В. Ульянова
« 15 » 01 2025 г.

ЗАДАНИЕ

К дипломной работе (проекту) студента Перликовой Алены Андреевны

1. Тема дипломной работы (проекта): Возможности таможенного регулирования на импорт спецтехники в Российскую Федерацию

(утверждено приказом от 24.01.2025 №162-уч)

Если есть корректировка, то (утверждено приказом от 19.05.2025 № 1257-уч)

2. Срок сдачи студентом законченной работы (проекта): 13.06.2025 г..

3. Исходные данные к дипломной работе (проекту): учебная и методическая литература, научные статьи, статистические сборники, таможенный кодекс ЕАЭС, товарная номенклатура

ЕАЭС, нормативно-правовые акты.

4. Содержание дипломной работы (проекта) (перечень подлежащих разработке вопросов):
Теоретические аспекты перемещения спецтехники через таможенную границу ЕАЭС; Импорт спецтехники в РФ: особенности динамики и структуры; Влияние мер таможенно-тарифного и нетарифного регулирования на импорт спецтехники в РФ в условиях ЕАЭС.

5. Перечень материалов приложения (наличие чертежей, таблиц, графиков, схем, программных продуктов, иллюстративного материала и т.п.) 24 таблиц, 38 источников

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

7. Дата выдачи задания 25.01.2025 г.

Руководитель дипломной работы (проекта): Царевская Елена Александровна
доцент

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

Задание принял к исполнению (дата): 25.01.2025 г.

 (подпись студента)

РЕФЕРАТ

Дипломная работа содержит 86 с., 24 таблиц, 38 источников.

ТАРИФНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, НЕТАРИФНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, СПЕЦТЕХИНКА, ИМПОРТ, ЕАЭС

Дипломная работа посвящена исследованию воздействия таможенного регулирования на импорт спецтехники в Российскую Федерацию в рамках Евразийского экономического союза (ЕАЭС). В работе проанализированы теоретические, нормативные и практические аспекты процессов ввоза спецтехники, а также предложены меры по оптимизации таможенных процедур.

Первая глава раскрывает теоретические основы таможенного регулирования импорта спецтехники. Рассмотрена специфика спецтехники как товара, включая её функциональное назначение, технические характеристики и особенности классификации в Товарной номенклатуре внешнеэкономической деятельности (ТН ВЭД ЕАЭС). Проанализированы ключевые этапы формирования нормативно-правовой базы ЕАЭС, регулирующей ввоз спецтехники, а также роль таможенно-тарифных и нетарифных инструментов в управлении импортными потоками.

Во второй главе проведен анализ динамики и структуры импорта спецтехники в РФ. Изучены тенденции изменения объемов ввоза, географическая структура поставок и роль основных стран-партнеров. Особое внимание уделено влиянию мер таможенно-тарифного регулирования (ставки пошлин, НДС) и нетарифных ограничений (сертификация, утилизационный сбор) на стоимостные и количественные показатели импорта. Рассмотрена взаимная торговля спецтехникой между государствами — членами ЕАЭС, выявлены её потенциал и существующие барьеры.

Третья глава посвящена оценке влияния таможенного регулирования на импорт спецтехники в РФ в условиях ЕАЭС.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	5
1 Теоретические аспекты перемещения спецтехники через таможенную границу ЕАЭС	7
1.1 Место спецтехники в ТН ВЭД ЕАЭС	7
1.2 Особенности таможенно-тарифного регулирования импорта спецтехники	17
1.3 Особенности нетарифного регулирования импорта спецтехники через таможенную границу ЕАЭС	24
2 Импорт спецтехники в РФ: особенности динамики и структуры	34
2.1 Место России на мировом рынке спецтехники и анализ российского рынка спецтехники	34
2.2 Динамика и структура импорта спецтехники в Россию	49
2.3 Взаимная торговля спецтехникой в странах – членах ЕАЭС	59
3 Влияние мер таможенно-тарифного и нетарифного регулирования на импорт спецтехники в РФ в условиях ЕАЭС	69
Заключение	80
Библиографический список	82

ВВЕДЕНИЕ

В условиях глобализации и технологической модернизации специальная техника становится ключевым элементом развития стратегических отраслей российской экономики, таких как строительство, сельское хозяйство, горнодобывающая промышленность и логистика. Импорт спецтехники обеспечивает доступ к современным технологиям, повышает производительность труда и способствует реализации масштабных инфраструктурных проектов. Однако эффективность импортных операций во многом определяется таможенным регулированием, которое формирует финансовые, административные и правовые условия для ввоза техники на территорию Российской Федерации.

Актуальность исследования обусловлена необходимостью балансирования между защитой внутреннего рынка, стимулированием отечественного производства и обеспечением доступности импортной спецтехники для российских предприятий. Введение санкционных ограничений, изменения в структуре поставщиков, а также ужесточение экологических и технических стандартов Евразийского экономического союза создают новые вызовы для участников внешнеэкономической деятельности. Проблемы, связанные с высокими таможенными пошлинами, сложностями сертификации, утилизационным сбором и нетарифными барьерами, требуют детального анализа для разработки мер, направленных на оптимизацию импортных процессов –

Объект исследования – импорт спецтехники в Российскую Федерацию. Предмет исследования – таможенное регулирование импорта спецтехники, включая тарифные и нетарифные меры в рамках ЕАЭС. Цель работы – оценка воздействия таможенного регулирования на импорт спецтехники в РФ.

Для достижения цели поставлены следующие задачи:

- проанализировать теоретические аспекты таможенного регулирования импорта спецтехники в рамках ЕАЭС;
- проанализировать динамику и структуру импорта спецтехники в РФ, включая ключевых поставщиков и товарные категории;

— выявить влияние таможенно-тарифных и нетарифных мер на объемы и стоимость ввоза спецтехники.

Исследование базируется на анализе законодательной базы ЕАЭС, данных ФТС России, статистики всемирной торговли, а также научных публикаций по таможенному регулированию. Применены методы сравнительного анализа, регрессионного моделирования и экспертных оценок.

1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ПЕРЕМЕЩЕНИЯ СПЕЦТЕХНИКИ ЧЕРЕЗ ТАМОЖЕННУЮ ГРАНИЦУ ЕАЭС

1.1 Место спецтехники в ТН ВЭД ЕАЭС

Важность правильного определения товаров по Товарной номенклатуре внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза (ТН ВЭД ЕАЭС) трудно переоценить для участников международной торговли. Данный процесс является краеугольным камнем успешного ведения внешнеэкономической деятельности по ряду причин.

Во-первых, классификация товара в соответствии с ТН ВЭД ЕАЭС напрямую влияет на величину импортных или экспортных пошлин, определяя тем самым финансовую нагрузку, связанную с таможенными платежами. От выбранного кода зависят также нетарифные меры регулирования, запреты или ограничения, которые могут быть применены к товару или транспортным средствам, проходящим через границу.

Во-вторых, процесс присвоения конкретного кода нередко требует тщательного изучения специфических технических характеристик товара, что может подразумевать необходимость проведения экспертиз и консультаций специалистов. Часто требуется глубокое понимание процессов производства и уникальных особенностей продукции.

Точная классификация играет ключевую роль в обеспечении достоверности статистики внешней торговли, что, в свою очередь, влияет на формирование адекватной таможенной политики государств-членов ЕАЭС. Это, безусловно, важно для принятия обоснованных решений в рамках таможенного оформления и контроля международных поставок.

Процесс классификации транспортных средств, таких как наземный транспорт и грузоподъемное оборудование, пересекающих границы ЕАЭС, представляет собой особую задачу. Здесь необходимо иметь не только глубокие знания структуры ТН ВЭД ЕАЭС, но также быть готовым к гибкому мышлению и умению уверенно представлять свою позицию в спорных ситуациях и

судах, используя юридические основания и доскональное понимание нормативных документов.

Такой комплексный подход к классификации товаров и транспортных средств подчеркивает необходимость высокого уровня подготовки специалистов, вовлеченных в этот процесс, что создает основу для эффективной интеграции в международную торговлю и соблюдения всех формальных требований ЕАЭС.

Специальная техника играет важнейшую роль в различных отраслях экономики, обеспечивая автоматизацию и повышение эффективности трудоемких процессов. В зависимости от функционального назначения, эта техника классифицируется на несколько категорий, каждая из которых предназначена для выполнения определенных задач. Рассмотрим основные классификации спецтехники по различным параметрам.

Классификация по применению

1. Дорожная техника:

- асфальтоукладчики, дорожные фрезы и катки используются для укладки и ремонта дорожного покрытия;
- грейдеры и демаркировщики помогают в разметке и обслуживании дорог.

2. Коммунальная техника:

- мусоровозы, снегоуборочные машины и ассенизаторы играют ключевую роль в поддержании чистоты и порядка в городах.

3. Строительная техника:

- экскаваторы, бульдозеры и бетономешалки незаменимы в процессе возведения зданий и сооружений;
- в эту группу также входят бурильные установки и сваебой для фундаментных работ.

4. Транспортная техника:

- бортовые грузовики и фуры задействованы в перевозке грузов на дальние расстояния;

– используются также низкорамники и автопоезда для транспортировки специализированной техники.

5. Сельскохозяйственная техника:

– комбайны, тракторы и опрыскиватели помогают в выполнении сельскохозяйственных работ, таких как посев и сбор урожая.

6. Грузоподъемная техника:

– краны, автолифты и манипуляторы используются для поднятия и перемещения тяжелых грузов.

7. Лесозаготовительная техника:

– харвестеры и трелёвочные тракторы задействованы в производстве древесины.

8. Горнодобывающая техника:

– забойные машины, дробильные установки и карьерные грузовики применяются для добычи полезных ископаемых.

Классификация по габаритам

1. Полногабаритная техника: подходит для работы на открытых пространствах и способна выполнять большие объемы работ благодаря своим размерам.

2. Компактная техника: мини-погрузчики и аналогичные машины, эффективны в условиях ограниченного пространства.

3. Негабаритная техника: очень крупногабаритные машины, используемые в карьерах или специализированных отраслях.

4. Классификация по типу шасси

5. Стационарная техника: используется на одной площадке длительное время и требует транспортировки к месту работы.

1. Самоходная техника:

- колесная: обеспечивает высокую маневренность на дорогах;
- гусеничная: используется на сложных и труднопроходимых ландшафтах.

Классификация по функциональности

1. Универсальные машины: оснащены возможностью смены навесного оборудования для выполнения различных задач.
2. Узкоспециализированные машины: рассчитаны на выполнение конкретных работ и не могут использоваться для других задач.

Эти классификации позволяют компаниям выбирать наиболее подходящие машины для своих нужд, обеспечивая их эффективность и безопасность в эксплуатации. Правильный выбор техники значительно повышает продуктивность и снижает издержки на выполнение работ.

В ТН ВЭД ЕАЭС отсутствует общее понятие спецтехники. Однако спецтехнику условно можно разделить на 2 большие подгруппы: транспортные средства и самоходная машина.

Для достижения целей данной научной работы, необходимо сначала углубиться в изучение понятийного аппарата, позволяющего четко разграничить термины «самоходная машина» и «транспортное средство». Ранее мы провели всесторонний анализ терминологических нюансов, связанных с идентификацией этих объектов в предыдущем исследовании. В рамках текущей статьи мы систематизируем и уточним определения ключевых терминов на основе многообразных источников нормативно-правовых актов.

Для начала выделим, что термин «машина» относится к сложности механизма, состоящего из взаимосвязанных компонентов и узлов, собранных для выполнения специфических задач. Одним из важнейших элементов такой машины является привод, который обеспечивает её движение.

Если мы говорим о самоходных машинах, то, основываясь на положениях Федерального закона № 297-ФЗ «О самоходных машинах и других видах техники», к этой категории относятся: тракторы, самоходная строительная техника, коммунальные и сельскохозяйственные машины, внедорожные автотранспортные средства и другие механические наземные средства без рельсов, оснащенные двигателем внутреннего сгорания объемом более 50 куб.см или электромотором мощностью свыше 4 кВт. На такие машины не распространяются правила, применяемые к транспортным средствам с регистрацией паспортов

самоходных механических средств в электронной форме. Особенности условия закона не охватывают самоходные устройства категорий «L», «M», «N» на колесной базе, если их двигатель мощнее 4 кВт или же их максимальная конструктивная скорость превышает 50 км/ч. Эти устройства предназначены, как правило, для перевозки людей, грузов или установленной на них специальной техники.

Понятие «транспортное средство», в свою очередь, охватывает любые механизмы, предназначенные для самостоятельного передвижения и транспортировки пассажиров, грузовой массы или специального оборудования по проезжей части или дорожным конструкциям, специально приспособленным для этого. Транспортное средство будет отнесено к специальной категории, если оно оборудовано специфическим кузовом или приспособлениями для выполнения уникальных функциональных задач.

На основании изложенного выше, можно сделать вывод, что спецтехника может классифицироваться в двух разделах ТН ВЭД ЕАЭС: группа 84 «Реакторы ядерные, котлы, оборудование и механические устройства; их части» раздела XVI «Машины, оборудование и механизмы; электротехническое оборудование; их части; звукозаписывающая и звуковоспроизводящая аппаратура, аппаратура для записи и воспроизведения телевизионного изображения и звука, их части и принадлежности»; группа 87 «средства наземного транспорта, кроме железнодорожного или трамвайного подвижного состава, и их части и принадлежности» раздела XVII «Средства наземного транспорта, летательные аппараты, плавучие средства и относящиеся к транспорту устройства и оборудование».

Данные разделы составляют почти 20% всей номенклатуры. В них входят 133 четырехзначные товарные позиции и более 750 отдельных субпозиций, состоящих из различной техники.

Проанализируем ТН ВЭД ЕАЭС и представим в таблице 1 основные товарные позиции группы 84, в которых классифицируется спецтехника.

Таблица 1 – Товарные позиции группы 84 ТН ВЭД ЕАЭС, в которых классифицируется спецтехника

Товарная позиция	Наименование товарной позиции
8425	Тали подъемные и подъемники, кроме скиповых подъемников; лебедки и кабестаны; домкраты
8426	Судовые деррик-краны; краны подъемные, включая кабель-краны; фермы подъемные подвижные, погрузчики порталные и тележки, оснащенные подъемным краном
8427	Автопогрузчики с вилочным захватом; прочие тележки, оснащенные подъемным или погрузочно-разгрузочным оборудованием
8429	Бульдозеры с неповоротным или поворотным отвалом, грейдеры, планировщики, скреперы, механические лопаты, экскаваторы, одноковшовые погрузчики, трамбовочные машины и дорожные катки, самоходные
8430	Машины и механизмы прочие для перемещения, планировки, профилирования, разработки, трамбования, уплотнения, выемки или бурения грунта, полезных ископаемых или руд; оборудование для забивки и извлечения свай; снегоочистители плужные и роторные
8432	Машины сельскохозяйственные, садовые или лесохозяйственные для подготовки и обработки почвы; катки для газонов или спортплощадок
8433	Машины или механизмы для уборки или обмолота сельскохозяйственных культур, включая пресс-подборщики, прессы для упаковки в кипы соломы или сена; сенокосилки или газонокосилки; машины для очистки, сортировки или калибровки яиц, плодов или других сельскохозяйственных продуктов, кроме машин товарной позиции 8437

В рамках группы 84 ТН ВЭД ЕАЭС классифицируются различные виды специальной техники, обладающие отдельными функциями и конструктивными особенностями, которые обуславливают их товарные позиции. Основные классификационные признаки в этих позициях можно выделить следующим образом:

Функциональное назначение: Почти каждая товарная позиция определяется основной функцией, выполняемой соответствующей техникой. Например, позиции 8425 и 8426 включают в себя технику, связанную с подъемом и перемещением грузов, такие как тали, лебедки и краны. Позиция 8429 охваты-

вает самоходные машины, предназначенные для земляных работ, как экскаваторы и бульдозеры.

Специфика использования: Техника может быть дифференцирована по областям применения, например, позиция 8432 касается сельскохозяйственной техники, предназначенной для обработки почвы, в то время как позиция 8433 включает оборудование для уборки и переработки сельскохозяйственных культур.

Тип конструкции и сборки: Некоторые позиции определяются конструктивными особенностями машины или оборудования. Например, в позицию 8427 входят автопогрузчики с вилочным захватом, а в позицию 8428 - конвейеры и подъемники различных типов.

Вид работы, выполняемой техникой: В позициях 8429 и 8430 особо выделяются машины и механизмы для специфических задач, таких как перемещение грунта или бурение (8430).

Далее проанализируем ТН ВЭД ЕАЭС и представим в таблице 2 основные товарные позиции группы 87, в которых классифицируется спецтехника.

Таблица 2 – Товарные позиции группы 87 ТН ВЭД ЕАЭС, в которых классифицируется спецтехника

Товарная позиция	Наименование товарной позиции
8701	Тракторы (кроме тракторов товарной позиции 8709)
8704	Моторные транспортные средства для перевозки грузов
8705	Моторные транспортные средства специального назначения (например, автомобили грузовые аварийные, автокраны, пожарные транспортные средства, автобетономешалки, автомобили для уборки дорог, поливомоечные автомобили, автомастерские, автомобили с рентгеновскими установками), кроме используемых для перевозки пассажиров или грузов
8709	Транспортные средства промышленного назначения, самоходные, не оборудованные подъемными или погрузочными устройствами, используемые на заводах, складах, в портах или аэропортах для перевозки грузов на короткие расстояния; тракторы, используемые на платформах железнодорожных станций

В группе 87 ТН ВЭД ЕАЭС классифицируются различные виды техники и оборудования, которые не подпадают под другие конкретные категории, та-

кие как тракторы и специализированные транспортные средства. Основные классификационные признаки для данной группы включают функциональные и конструктивные особенности техники, а также их назначение и использование в промышленных и иных коммерческих сферах.

Транспортные средства промышленного назначения, как указано в товарной позиции 8709, представляют собой самоходные механизмы, которые не оборудованы подъемными или погрузочными устройствами. Их основная функция заключается в перевозке грузов на относительно короткие расстояния в пределах заводов, складов, портов или аэропортов. Они не предназначены для выполнения грузовых или пассажирских перевозок за пределами указанных объектов и потому отличаются от транспортных средств, классифицируемых в других позициях.

Тракторы, в контексте товарной позиции 8709, определяются как транспортные средства, которые основным образом предназначены для буксировки или толкания других транспортных средств, устройств или грузов. Этот термин включает возможность наличия дополнительных приспособлений, позволяющих тракторам перевозить инструменты, семена, удобрения или другие грузы, наряду с основным назначением. Это подразумевает универсальность конструкции тракторов, что позволяет их адаптацию для выполнения различных вспомогательных задач.

Следует подчеркнуть, что механизмы и инструменты, предназначенные для установки на тракторах, относятся к своим соответствующим товарным позициям и не меняют основную классификацию тракторов, даже если они поставляются вместе и могут быть установлены на тракторах.

Таким образом, для классификации специальной техники в группе 87 необходимо учитывать, прежде всего, функциональное назначение, а именно: транспортировка, толкание или буксировка грузов, самостоятельность передвижения и отсутствие специального оборудования для погрузочно-разгрузочных операций. Эти классификационные признаки помогают четко

различать транспортные средства по товарным позициям и обеспечивают их правильную таможенную оценку и обработку.

Таблица 3 – Схема классификации спецтехники в соответствии с ТН ВЭД ЕАЭС

Шаг 1	Вопрос 2	Ответ/Действие 3
Шаг 1: Определение базового функционального назначения техники	Для чего используется техника?	- Подъем и перемещение грузов – Группа 84. - Земляные и строительные работы – Группа 84. - Сельскохозяйственные или лесохозяйственные операции – Группа 84. - Дорожная уборка, снегоочистка – Группа 84 или 87. - Грузоперевозки или транспортировка – Группа 87.
Шаг 2: Самоходная или несамоходная техника	Техника оснащена собственным двигателем и способна передвигаться самостоятельно?	- Самоходная техника – чаще всего Группа 84 (8429: бульдозеры, грейдеры, экскаваторы) или Группа 87 (специальные транспортные средства). - Несамоходная техника – Группа 84 (8425: подъемники, домкраты) или иное.
Шаг 3: Тип выполняемой работы	Какой вид работы выполняет техника?	- Подъем и перемещение грузов: – Тали, домкраты – 8425. - Краны (портальные, монорельсовые) – 8426. - Автопогрузчики – 8427. - Земляные работы: – Бульдозеры, грейдеры, экскаваторы, катки – 8429. - Буровые установки, снегоочистители 8430. - Сельскохозяйственные работы: – Культиваторы, сеялки – 8432. - Комбайны, уборочные машины – 8433. - Коммунальные работы: – Машины для очистки дорог, уборки снега – 84 или 87 (в зависимости от конструкции). - Грузоперевозки: – Транспортная техника – 8701–8714.
Шаг 4: Конструкция и характеристики	Какие конструктивные особенности имеет техника?	- Колесная база (например, автопогрузчики, краны) – возможно Группа 87 (или 84 в зависимости от назначения). - Гусеничная база (экскаваторы, бульдозеры) – 8429. - Автомобили с оборудованием (краны, насосы) – 8705.
Шаг 5: Общие исключения	Техника является частью установки или промышленного оборудования?	- Если техника – часть установки, классифицируется как узел/агрегат (Группа 84 для промышленного оборудования). - Если используется в специфической промышленности, считать классификацию отраслевой группировки первоочередной.

Продолжение таблицы 3

1	2	3
Алгоритм действий		1. Определить функциональное назначение техники. 2. Выбрать группу (84 или 87). 3. Определить тип операций (подъем, земляные работы, сельское хозяйство и т. д.). 4. Уточнить конструктивные особенности и исключения.

Место специальной техники в Товарной номенклатуре внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза (ТН ВЭД ЕАЭС) является важным аспектом для участников международной торговли, обусловленным влиянием на величину таможенных пошлин, а также на применение нетарифных мер регулирования. Основная значимость классификации по ТН ВЭД ЕАЭС состоит в определении финансовых издержек, связанных с таможенными процедурами, и соблюдении соответствующих ограничений и регламентов. Классификация спецтехники требует глубокого понимания технических характеристик продукции и может включать экспертизы и консультации специалистов, что важно для обеспечения точности данных внешнеторговой статистики. Это, в свою очередь, влияет на формирование адекватной таможенной политики государств-членов ЕАЭС, что критично для принятия обоснованных решений в рамках таможенного оформления и контроля международных поставок.

Специальная техника, играющая ключевую роль в различных отраслях экономики, классифицируется на несколько категорий в зависимости от её функционального назначения, таких как дорожная, коммунальная, строительная, сельскохозяйственная и прочие виды техники. Каждый вид техники обладает уникальными характеристиками и предназначен для выполнения специфических задач, что также отражается в её классификацию в ТН ВЭД.

В ТН ВЭД ЕАЭС специальная техника условно подразделяется на две большие категории: транспортные средства и самоходные машины. Эти категории имеют свои специфические критерии оценки и управления, что особенно важно при классификации товаров в международной торговле. Например, транспортные средства охватывают механизмы, предназначенные для самосто-

ятельного передвижения и транспортировки грузов или оборудования, тогда как самоходные машины включают устройства, такие как тракторы и комбайны, которые имеют более специализированное применение.

В соответствии с ТН ВЭД ЕАЭС, специальная техника классифицируется в основных группах 84 и 87, представляющих соответственно "Реакторы ядерные, котлы, оборудование и механические устройства; их части" и "Средства наземного транспорта, кроме железнодорожного или трамвайного подвижного состава, и их части и принадлежности". Эти группы охватывают значительное число товарных позиций, в которых акцент делается на функциональные и конструктивные особенности техники. Группа 84 включает такие позиции, как автопогрузчики, подъемные устройства, бульдозеры и экскаваторы, тогда как группа 87 охватывает тракторы, специализированные моторные транспортные средства и самоходные промышленные транспортные средства.

Таким образом, правильная классификация специальной техники в ТН ВЭД ЕАЭС играет ключевую роль в управлении международной торговлей, обеспечивая точность таможенного оформления и адекватность принятия бизнес-решений, а также способствуя снижению финансовых рисков и эффективной интеграции в экономическую деятельность ЕАЭС.

1.2 Особенности таможенно-тарифного регулирования импорта спецтехники

Таможенно-тарифное регулирование представляет собой ключевой инструмент, с помощью которого государство устанавливает правила и условия участия в международной торговле. Этот метод, как следует из его названия, включает разработку и внедрение различных типов тарифов, например, таможенных пошлин, применяемых к импортируемым и экспортируемым товарам. Таким образом, он выступает в роли экономического средства управления внешнеторговой деятельностью.

Функционирование Евразийского экономического союза (ЕАЭС) предполагает использование единого подхода к таможенно-тарифной политике. Это

достигается путем применения стандартных инструментов таможенно-тарифного регулирования, которые включают:

1. **Единый таможенный тариф ЕАЭС (ЕТТ ЕАЭС).** Это систематизированный перечень основных ставок пошлин, используемых в отношении товаров, ввозимых на территорию Союза. Ставки зависят от таких факторов, как характеристики товара, страна его происхождения и назначение.

2. **Единые правила определения страны происхождения товара,** которые помогают установить стандартизированный подход к идентификации происхождения ввозимых товаров. Это необходимо для дальнейшего принятия решений о применении тарифных льгот.

Эти механизмы работают совместно, поскольку взаимосвязаны: расчет таможенных платежей, необходимых при ввозе товара на территорию ЕАЭС, требует определения товарного кода по Товарной номенклатуре внешнеэкономической деятельности (ТН ВЭД ЕАЭС), определения импортной пошлины из ЕТТ и подтверждения страны происхождения для применения льгот.

Таможенно-тарифное регулирование выполняет, прежде всего, фискальную функцию – оно обеспечивает поступления в бюджет ЕАЭС от пошлин, собираемых с участников внешнеэкономической деятельности. Важно отметить, что совокупность собранных пошлин распределяется между странами-членами Союза на основе заранее установленных пропорций, учитывающих экономическое развитие, объем торговых потоков и другие факторы.

Роль таможенно-тарифного регулирования далеко выходит за рамки фискальных задач. Оно помогает управлять товарным потоком путем установления пошлин. Так, например, для критически важных товаров, которые необходимы для обеспечения безопасности страны, снижение пошлин может обеспечить их приток и доступность на внутреннем рынке. В кризисных ситуациях, таких как пандемии, это позволит оперативно удовлетворять потребности в медицинских товарах и оборудовании.

В то же время, увеличение импортных пошлин может привести к удорожанию иностранных товаров на внутреннем рынке, что способствует защите

отечественных производителей от иностранной конкуренции, так как пошлины переносятся на потребителей, увеличивая цену импортируемых товаров относительно товаров местного производства.

Кроме того, таможенно-тарифное регулирование играет ключевую роль в привлечении иностранных инвестиций. Снижение пошлин на ввоз сырья и оборудования может значительно сократить затраты инвесторов. Создание особых экономических зон с льготным налогообложением также становится инструментом привлечения капитала, позволяя инвесторам снизить издержки и быстрее запустить производственные процессы. Это создаёт положительные эффекты в экономике через налоговые поступления и создание рабочих мест.

Так, далее проанализируем ЕТТ ЕАЭС с целью установления ставок таможенных пошлин, которые применяются в отношении различных видов спецтехники и представим в таблице 3

Таблица 4 – Свод ставок таможенных пошлин, установленных в отношении спецтехники

Код ТН ВЭД	Наименование позиции	Ставка ввозной таможенной пошлины
1	2	3
8429 11 001 0	Бульдозеры с неповоротным или поворотным отвалом, гусеничные, мощностью более 250 л.с.	5
8429 11 002 0	Бульдозеры с неповоротным или поворотным отвалом, гусеничные, мощностью 400 л.с. и более, предназначенные для работы при температуре окружающего воздуха –50 °С и ниже	5
8429 11 009 0	Бульдозеры с неповоротным или поворотным отвалом, прочие	5
8429 19 000 1	Бульдозеры колесные мощностью 400 л.с. и более	5
8429 19 000 9	Бульдозеры прочие	5
8429 20 001 0	Грейдеры мощностью 350 л.с. и более	3
8429 20 009 1	Грейдеры и планировщики, специально разработанные для подземных работ	0

Продолжение таблицы 4

1	2	3
8429 20 009 9	Грейдеры и планировщики прочие	3
8429 30 000 0	Скреперы	10
8429 40 100 0	Машины трамбовочные и катки дорожные, вибрационные	5
8429 40 300 0	Машины трамбовочные и катки дорожные, прочие	7,5
8429 40 900 0	Машины трамбовочные	5
8429 51 100 0	Погрузчики одноковшовые фронтальные, специально разработанные для подземных работ	0
8429 51 910 0	Погрузчики одноковшовые фронтальные на гусеничном ходу	5
8429 51 990 0	Погрузчики одноковшовые фронтальные прочие	5
8429 52 100 1	Полно-поворотные машины, гусеничные экскаваторы, гидравлические, с момента выпуска которых прошел один год или более	5
8429 52 100 9	Полно-поворотные машины, гусеничные экскаваторы, прочие	5
8701 21 101 1	Тракторы колесные для полуприцепов, только с поршневым двигателем внутреннего сгорания с воспламенением от сжатия, тягачи седельные, экологического класса 4 или выше	5
8701 21 101 9	Тракторы колесные для полуприцепов, только с поршневым двигателем внутреннего сгорания с воспламенением от сжатия, тягачи седельные, прочие	10
8701 21 109 0	Тракторы колесные для полуприцепов, только с поршневым двигателем внутреннего сгорания с воспламенением от сжатия, прочие	13
8701 21 901 1	Тракторы колесные для полуприцепов, только с поршневым двигателем внутреннего сгорания с воспламенением от сжатия, бывшие в эксплуатации, тягачи седельные, с момента выпуска которых прошло более 7 лет	1 евро за 1 см ³ объема двигателя

Анализируя представленный свод ставок таможенных пошлин на спецтехнику, можно выделить три основных вида таможенных пошлин: адвалорные, специфические и комбинированные. В данном перечне мы встречаемся с двумя из них: адвалорные и специфические.

Адвалорная пошлина рассчитывается в процентах от таможенной стоимости товара и в данном перечне указана для подавляющего большинства позиций. Например, для различных моделей бульдозеров, грейдеров и т.д. установлены ставки 5%, 3%, 10% и 7,5%. Это указывает на применение адвалорной ставки.

Специфическая пошлина выражается в фиксированной сумме за единицу измерения товара, и в нашем перечне такой подход применён только для бывших в эксплуатации колесных тракторов, где ставка составляет 1 евро за 1 см³ объема двигателя. Это редкий, но важный случай применения специфической пошлины.

Комбинированные ставки, которые могут учитывать оба подхода (и в процентном, и в фиксированном выражении), в данном своде не представлены, хотя они могут применяться в более сложных тарифных системах.

Ставки таможенных пошлин зависят от технических характеристик спецтехники, таких как мощность двигателя, способность работать в экстремальных условиях (например, при температуре –50 °С), а также от назначения (подземные работы) и состояния (новая или бывшая в эксплуатации техника). Также можно заметить выделение по экологическому классу в случае тракторов.

В представленном перечне максимальная ставка адвалорной пошлины составляет 13% для колесных тракторов с поршневым двигателем, не относящихся к экологическому классу 4 или выше, что говорит о большем значении таких машин на рынок или о желании ограничить их ввоз. Минимальная адвалорная ставка составляет 0% для спецтехники, предназначенной для подземных работ, что, вероятно, направлено на поддержку специфических проектов и отраслей.

С точки зрения принципа тарифной эскалации, который предполагает увеличение ставок при движении от сырья к готовой продукции, в представленном перечне этот принцип не много проявляется, ведь большинство ставок одинаково применяются к разному типу спецтехники, хотя специфические нужды подземных работ поддерживаются нулевой ставкой.

Можно отметить, что в представленной системе ввозных пошлин основные усилия сосредоточены на регулировании ввоза с использованием адвалорных ставок, с акцентом на специфические технологические и экологические характеристики спецтехники. Введение дифференцированных ставок лишь в определенных сегментах (например, специфическая пошлина для тракторов более 7 лет в эксплуатации) может свидетельствовать о желании контролировать импорт техники, которая может представлять определенные экологические риски или быть менее конкурентоспособной на внутреннем рынке.

Таможенно-тарифное регулирование импорта спецтехники играет существенную роль в экономической политике государства, направленной на поддержание баланса между потребностями внутреннего рынка и стратегическими интересами национальной промышленности. Одним из краеугольных камней такого регулирования является система таможенных пошлин, которая обеспечивает эффективное управление товарными потоками. Она не только выполняет фискальную функцию, обеспечивая доходы в бюджет, но и служит инструментом экономической политики, способствуя защите отечественных производителей и стимулированию определённых секторов экономики.

В контексте Евразийского экономического союза (ЕАЭС), где действует Единый таможенный тариф (ЕТТ), особенности таможенно-тарифного регулирования спецтехники проявляются в использовании универсальных тарифных ставок, зависящих от кодов товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности (ТН ВЭД) и особенностей самих товаров, таких как их функциональность, технические характеристики и экологические стандарты. Например, бульдозеры, экскаваторы и погрузчики облагаются адвалорными пошлинами, установленными в процентах от их таможенной стоимости, что позволяет гибко

адаптировать тарифную политику в зависимости от целей. Это особенно важно для спецтехники, которая имеет критическое значение в строительстве, добыче полезных ископаемых и индустриальном развитии.

Среди основных категорий спецтехники, как можно увидеть из представленного перечня, выделяются бульдозеры и грейдеры с пошлинами в диапазоне 3–10%, что указывает на умеренный уровень защиты внутреннего рынка. При этом для техники, специально предназначенной для подземных работ, ставка может быть снижена до 0%, что может свидетельствовать о стремлении поддерживать конкретные отрасли, требующие специфичной техники. Это оказывает прямое влияние на стоимость и доступность таких машин, что в целом может способствовать расширению капиталовложений и повышению технологии производства в этих секторах.

Особое внимание заслуживают специфические пошлины, применяемые, например, к колесным тракторам бывшим в эксплуатации старше 7 лет, для которых ставка определяется фиксированной суммой за объем двигателя, а не процентом от стоимости. Этот подход позволяет минимизировать экологические и экономические риски, связанные с ввозом старой техники, поддерживая инновации и переход на более современные и экологические транспортные средства.

Таким образом, таможенно-тарифное регулирование импорта спецтехники в рамках ЕАЭС направлено на поддержание конкурентоспособности отечественного производства за счёт применения адвалорных и специфических пошлин, которые корректируются в зависимости от стратегических приоритетов и внешнеэкономических условий. Использование таких механизмов позволяет государствам-членам Союза гибко реагировать на изменения внутреннего рынка и международной конъюнктуры, обеспечивая экономическую стабильность и развитие ключевых отраслей.

1.3 Особенности нетарифного регулирования импорта спецтехники через таможенную границу ЕАЭС

Нетарифное регулирование, как категория, может восприниматься в двух аспектах: в расширенном и узком. В широком понимании оно представляет собой совокупность экономических и административных инструментов, направленных на управление внешнеэкономическими отношениями, находящихся вне рамок тарифного регулирования. В узком же контексте акцентируется внимание на запретах и ограничениях, как на ключевых элементах нетарифного регулирования.

В Таможенном кодексе Евразийского экономического союза (ТК ЕАЭС) не содержится прямого определения мер нетарифного контроля, однако они классифицируются как составляющие ограничения и запреты. Тем не менее, в Федеральном законе от 8 декабря 2003 года №164-ФЗ «Об основах государственного регулирования внешнеторговой деятельности» такие меры определяются как механизмы, посредством которых государство ограничивает внешнеторговую деятельность через количественные и прочие экономические ограничения. Главным мотивом для внедрения этих мер является защита национальной экономики от неблагоприятных внешних воздействий, что позволяет поддерживать и развивать отечественные отрасли, такие как сельское хозяйство и промышленность.

В международном масштабе мерам нетарифного регулирования уделяется значительное внимание. В изданной в 2019 году классификации этих мер, разработанной международными организациями, выделяются три основные группы, включающие шестнадцать разделов, которые далее подразделяются на более узкие категории. Эти меры включают как технические, так и нетехнические аспекты регулирования.

Технические меры касаются санитарных и фитосанитарных требований, стандартов продукции и сертификации, а также процедур подготовки к отправке и других таможенных формальностей. Нетехнические меры охватывают более широкий спектр, начиная от защитных и антидемпинговых инициатив до

финансовых и паратарифных мер. Они также включают в себя ограничения на конкуренцию, инвестиционные инициативы, ограничения в сфере продажи и послепродажного обслуживания и другие ограничения, такие как межбюджетные трансферты и контроль за соблюдением прав на интеллектуальную собственность.

Экспортные нормы, хотя и менее обширны, включают в себя налоги, квоты и запреты, направленные на регулирование внешнего движения товаров.

Российское законодательство закрепляет основы нетарифного регулирования в нескольких федеральных законах, включая законы о таможенном регулировании и о специальных защитных мерах. Статья 46 Договора о ЕАЭС устанавливает нормы для осуществления нетарифных мер в отношении торговли с третьими странами, подчеркивая принципы гласности и недискриминации.

Однако далеко не все меры нетарифного регулирования носят экономический характер. Существуют также административные меры, которые включают в себя жесткие меры контроля со стороны государства, такие как эмбарго или временные ограничения на те или иные виды товаров. Такие меры зачастую направлены на сохранение национальных интересов и безопасность, что делает их неотъемлемой частью государственной политики в области внешнеэкономической деятельности.

Эти меры применяются к различным категориям товаров, включая продукцию военно-промышленного комплекса, технологии двойного назначения и другие критически важные товары, перемещение которых может затронуть национальные интересы или нарушить действующие международные соглашения.

В отношении спецтехники в настоящее время наиболее применимыми мерами нетарифного регулирования являются технические барьеры (установление соответствия техническим регламентами) и применение утилизационного сбора.

Технический регламент Таможенного союза ТР ТС 010/2011 «О безопасности машин и оборудования» устанавливает основные требования к безопас-

ности машин и оборудования на единой таможенной территории, которая состоит из стран, подписавших данный нормативный акт. Целью этого регламента является обеспечение безопасного обращения машин и оборудования в странах ЕАЭС, включая разработку, изготовление, эксплуатацию и утилизацию этих машин.

Обзор данного технического регламента позволяет нам рассмотреть, как нетарифное регулирование влияет на импорт спецтехники в рамках ЕАЭС:

1. **Обязательные требования и стандарты безопасности:** ТР ТС 010/2011 задает единые обязательные нормы безопасности для всех видов машин и оборудования, которые выпускаются в обращение на единой таможенной территории. Эти требования касаются всех стадий жизненного цикла продукции, включая проектирование, изготовление и эксплуатацию. Это значит, что весь импортируемый товар должен соответствовать этим единым стандартам безопасности, что является барьером нетарифного регулирования.

2. **Подтверждение соответствия:** Необходимо обязательное подтверждение соответствия машин и оборудования техническому регламенту, которое проходит через процедуры сертификации. Это может включать испытания, сертификацию органами, аккредитованными Таможенным союзом, и последующее декларирование и маркировку продукции единым знаком обращения. Таким образом, импортируемая спецтехника, чтобы быть допущенной к рынку, должна пройти проверку на соответствие установленным нормам, что делает процесс импорта сложнее и затратнее для поставщиков.

3. **Нетарифное регулирование через технические нормы:** Нетарифное регулирование осуществляется не через прямые экономические меры, такие как тарифы, а через установку технических барьеров, таких как стандарты безопасности. Например, специальная техника, используемая в опасных или специфических условиях, может потребовать дополнительных мер по подтверждению соответствия из-за более строгих требований к безопасности.

4. **Ограничения на выпуск в обращение:** Продукция, несоответствующая требованиям регламента, не допускается к обращению, кроме этого,

предусмотрена обязательная идентификация продукции, что также усложняет процедуру импорта.

5. **Особые требования для специфических видов техники:** Регламент исключает из своего действия некоторые виды машин и оборудования, такие как медицинское оборудование, атомное оборудование и др., однако распространяется на машины, применяемые на опасных производственных объектах. Это значит, что спецтехника, обладая определенными характеристиками, может попадать под более строгие нормы.

6. **Интеграция с международными стандартами:** Хотя регламент и требует соблюдения местных стандартов безопасности, он открывает возможность для принятия международных стандартов, если они обеспечивают такой же или более высокий уровень безопасности. Это может способствовать более легкому импорту спецтехники, сертифицированной по международным нормам.

7. **Административные процедуры и сертификация:** Оценка соответствия и сертификация продукции часто связана с необходимостью проведения испытаний и исследования типа, вовлечением аккредитованных органов и лабораторий, а также наличием сертифицированной системы менеджмента у изготовителя, что добавляет административную нагрузку на импортеров спецтехники.

Ввиду изложенного, можно заключить, что особенности нетарифного регулирования импорта специальной техники в страны ЕАЭС включают в себя строгие технические и сертификационные требования, способствующие обеспечению безопасности продукции, но в то же время эти процедуры увеличивают административную и финансовую нагрузку на импортеров, что может ограничить доступ на рынок новых поставщиков или усложнить процесс ввоза инновационной и специализированной техники. Эти механизмы важно учитывать всем заинтересованным сторонам, вовлеченным в импорт спецтехники с учетом возможностей адаптации к установленным нормам и требованиям.

Технический регламент Таможенного союза ТР ТС 031/2012 «О безопасности сельскохозяйственных и лесохозяйственных тракторов и прицепов к ним» регулирует безопасность сельскохозяйственных и лесохозяйственных тракторов и прицепов к ним. Разработка и соблюдение этого нормативного акта играет ключевую роль в современных условиях нетарифного регулирования импорта спецтехники через таможенную границу государств-участников Евразийского экономического союза (ЕАЭС). В данном обзоре мы анализируем основные положения данного регламента и его влияние на процесс импорта техники.

Регламент предоставляет точные определения ключевых терминов, таких как трактора и прицепы, их компоненты, снаряженная масса, допустимая буксируемая масса и другие. Эти определения создают основу для единообразного понимания требований к продуктам, что особенно важно для импортеров, отвечающих за соответствие товаров установленным стандартам.

ТР ТС 031/2012 определяет, что выпускаемая на рынок спецтехника должна соответствовать требованиям данного и прочих технических регламентов ТС. Это требует от импортеров подтверждения соответствия продукции установленным нормам безопасности, часто через процедуры сертификации. Продукция, не получившая соответствующих сертификатов, не может быть маркирована знаком обращения ТС, что исключает её официальное присутствие на рынке.

Регламент акцентирует внимание на безопасности конструкций тракторов и прицепов на всех стадиях их жизненного цикла. Эти требования основываются на классификации по категориям и типам и включают стандарты и правила ЕЭК ООН. Для импортеров это означает необходимость тщательной проверки соответствия своих товаров установленным стандартам перед их вводом на территорию ЕАЭС.

Для ввоза тракторов и прицепов в страны ЕАЭС требуется пройти обязательное подтверждение соответствия. Регламент описывает схему сертификации (1с, 3с, 4с) для серийных партий и единичных изделий. Для импортеров

важно обеспечить наличие полного комплекта документов, включая технические описания, протоколы испытаний, и сертификаты соответствия.

Продукция, соответствующая требованиям и прошедшая сертификацию, маркируется единым знаком обращения продукции. Это не только показывает соответствие, но и служит инструментом защиты потребителя, устанавливая высокие стандарты качества и безопасности на рынке.

Нетарифное регулирование в рамках ТР ТС 031/2012 в значительной степени влияет на процесс импорта спецтехники в страны ЕАЭС. Оно гарантирует применение единых стандартов безопасности и качества, что делает товаропоток более предсказуемым и безопасным для конечного пользователя. Импортеры обязаны следовать установленным стандартам и обеспечивать полное документальное сопровождение импортируемой техники.

Утилизационный сбор на специальную технику представляет собой разовый экологический платеж, который обязаны выплачивать компании, занимающиеся как производством, так и ввозом такой техники на территорию Российской Федерации. Этот сбор призван обеспечить будущую утилизацию специализированного оборудования, включая тракторы, экскаваторы, грузовики и другие виды специализированного транспорта.

Введение утилизационного сбора в России состоялось в 2012 году, что стало следствием присоединения страны к Всемирной торговой организации и сопутствующего снижения импортных пошлин на транспортные средства. С этого момента уплата утилизационного сбора стала обязательной для всех владельцев спецтехники, работающих в сферах промышленности, строительства и сельского хозяйства.

Применение утильсбора распространяется на технику, которая либо была импортирована и пересекла границы России, либо была приобретена у российских владельцев, которые ранее не произвели соответствующий платеж.

Самостоятельное определение размера утилизационного сбора возложено на плательщика. Этот размер определяется путем умножения установленной

базовой ставки на специализированный коэффициент. На сегодняшний день базовая ставка для самоходной техники составляет 172,500 рублей.

Расчет суммы, подлежащей уплате, осуществляется заранее и учитывается в авансовых платежах компании. Значения коэффициентов, используемых при расчете, согласованы с перечнем, установленным постановлением Правительства РФ от 6 февраля 2016 года № 81, и зависят от категории техники.

Документ с расчетами утилизационного сбора должен быть представлен в таможенный орган в момент выпуска продукции согласно выбранной таможенной процедуре или не позднее пятого рабочего дня после фактического пересечения государственной границы, если декларирование не требуется. Подача происходит либо в региональном таможенном органе по месту проживания плательщика (при ввозе из стран ЕАЭС), либо в месте подачи декларации на импорт (при ввозе из третьих стран).

В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 06.02.2016 № 81, приведем перечень спецтехники, в отношении которой должен уплачиваться утилизационный сбор.

Таблица 5 – Перечень видов и категорий самоходных машин и прицепов к ним, в отношении которых уплачивается утилизационный сбор

Код ТН ВЭД	Наименование техники
1	2
8429 20 001 0, 8429 20 009 1, 8429 20 009 9	Грейдеры и планировщики
8429 11 001 0, 8429 11 002 0, 8429 11 009 0, 8429 19 000 1, 8429 19 000 9, 8701 30 000 9	Бульдозеры, тракторы гусеничные прочие
8429 51, 8429 52, 8429 59 000 0	Экскаваторы, экскаваторы-погрузчики, экскаваторы-бульдозеры
8429 52	Экскаваторы
8429 59 000 0	Экскаваторы-погрузчики, экскаваторы-бульдозеры
8429 59 000 0	Перегружатели колесные
8429 40 100 0, 8429 40 300 0, 8429 40 900 0	Машины трамбовочные и катки дорожные

Продолжение таблицы 5

8427 10, 8427 20, 8429 51	Погрузчики фронтальные и вилочные
8426 41 000	Краны самоходные, за исключением кранов на базе шасси колесных транспортных средств
8426 49 001 0, 8426 49 009 1, 8426 49 009 9	Краны-трубоукладчики, краны гусеничные
8716 20 000 0, 8716 31 000 0, 8716 39 500 1, 8716 39 500 9, 8716 39 800 5, 8716 39 800 8, 8716 40 000 0, 8716 39 100 0, 8716 39 300 9	Прицепы
8705, 8479 10 000 0	Машины для содержания дорог, за исключением машин для содержания дорог, созданных на базе шасси колесных транспортных средств
8436 80 100	Машины и оборудование для лесного хозяйства
8704 22 920 1, 8704 22 980 1, 8704 23, 8704 42 910 1, 8704 42 990 1, 8704 43 100 1, 8704 43 910 1, 8704 43 910 2, 8704 43 910 3, 8704 43 990 1, 8704 43 990 2, 8704 43 990 3	Транспортные средства типа "форвардер"
8427 20 190 1, 8427 20 190 2, 8427 90 000, 8701 94 100 1, 8701 94 100 9, 8701 94 500 0, 8701 95 100 1, 8701 95 500 0	Погрузчики лесоматериалов фронтальные и трелевочные тракторы (скиддеры) для лесного хозяйства
8703 21 109, 8703 21 909, 8703 10, 8703 31 109 0, 8704 60 000 0, 8704 90 000 0	Мотовездеходы, снегоболотоходы
8703 10	Снегоходы
8701 91, 8701 92, 8701 93, 8701 94 100 9, 8701 94 500 0, 8701 94 900 0, 8701 95 100 9, 8701 95 500 0, 8701 95 900 0, 8701 21 109 0, 8701 21 909 0, 8701 22 109 0, 8701 22 909 0, 8701 23 109 0, 8701 23 909 0, 8701 24 109 0, 8701 24 909 0, 8701 29 109 0, 8701 29 909 0, 8709	Тракторы колесные
8701 30 000 9	Тракторы гусеничные для сельского хозяйства
8433 51 000	Комбайны зерноуборочные
8433 59 110	Комбайны силосоуборочные самоходные
8424 82, 8433 20 100 0	Машины сельскохозяйственные самоходные
8704 10	Самосвалы, предназначенные для эксплуатации в условиях бездорожья

Нетарифное регулирование импорта спецтехники через таможенную границу Евразийского экономического союза (ЕАЭС) является важным механизмом, обеспечивающим баланс между необходимостью защиты национального

рынка и поддержкой международной торговли. Данный аспект внешнеэкономической деятельности включает в себя применение комплекса мер, главным образом административного и законодательного характера, которые направлены на регулирование товаропотока и защиту местного производителя.

В контексте нетарифного регулирования следует различать две перспективы его применения: широкую и узкую. Первая охватывает совокупность различных инструментов экономического и административного влияния, которые используются за пределами тарифной политики для управления внешнеэкономическими отношениями. Во втором случае акцент делается на ограничениях и запретах, необходимых для обеспечения экономической безопасности и конкурентоспособности внутренних рынков.

Таможенное законодательство ЕАЭС не дает четкого определения мер нетарифного контроля, однако они обозначаются как ограничения и запреты, регулирующие импорт спецтехники. Важным источником, разъясняющим суть этих мер, является Федеральный закон от 8 декабря 2003 года №164-ФЗ «Об основах государственного регулирования внешнеторговой деятельности», где подчеркивается их роль в количественном и ином экономическом контроле за внешнеторговыми потоками. Такие меры обоснованы необходимостью защиты местной экономики от внешних угроз и создания благоприятных условий для развития стратегически важных секторов, таких как сельское хозяйство и промышленность.

Международная практика также уделяет внимание нетарифному регулированию, напоминая о разделении этих мер на три крупные категории, каждая из которых включает в себя множество подкатегорий. В них сочетаются как технические, так и нетехнические аспекты регулирования. Например, технические меры включают требования безопасности продукции, сертификацию и стандарты, а нетехнические охватывают вопросы конкуренции, инвестиционные инициативы, а также ограничения в области послепродажного обслуживания.

Технический регламент сыграет важную роль в нетарифном регулировании ввоза спецтехники на территорию ЕАЭС. В соответствии с ТР ТС 010/2011, для продукции вводится обязательное соблюдение стандартов безопасности, что на практике приводит к необходимости прохождения сертификационных процедур. Это включает испытания продукции, подтверждение соответствия, маркировку, что служит преградой для несертифицированных товаров. Важно отметить, что несоответствие этим требованиям может лишить технику доступа на рынок.

Утильсбор также является важной частью политики по регулированию импорта спецтехники в Россию. Введенный для финансирования программ утилизации, он влияет на импортные операции, добавляя к сделкам дополнительные расходы. Самостоятельный расчет утильсбора лежит на плечах плательщика и основывается на базовой ставке, умноженной на специальные коэффициенты, различающиеся в зависимости от технических характеристик спецтехники.

Таким образом, особенности нетарифного регулирования импорта спецтехники через таможенную границу ЕАЭС предъявляют импортеру высокие требования к соблюдению стандартов безопасности и управления затратами на выполнение обязательных платежей. Эти меры помогают вывести на рынок только качественные и безопасные продукты, но также создают дополнительные барьеры для потенциальных импортеров. Совокупность таких мер требует глубокого понимания и точного соблюдения законодательства всеми участниками внешнеэкономической деятельности.

2 ИМПОРТ СПЕЦТЕХНИКИ В РФ: ОСОБЕННОСТИ ДИНАМИКИ И СТРУКТУРЫ

2.1 Место России на мировом рынке спецтехники и анализ российского рынка спецтехники

Рынок специальной техники в России занимает важное место в структуре экономики, обеспечивая ключевые отрасли – строительство, добычу полезных ископаемых, сельское хозяйство и коммунальное хозяйство – необходимыми средствами для реализации сложных технологических процессов. В условиях современной экономической ситуации, которая характеризуется как внутренними, так и внешними вызовами, рынок спецтехники демонстрирует существенные изменения как в объемах производства и потребления, так и в структуре спроса. Анализ данного сегмента становится особенно важным для выявления тенденций, определения факторов, влияющих на его развитие, и оценки перспектив роста отрасли.

Далее в данном разделе будет подробно проведен анализ российского рынка спецтехники, включающий рассмотрение динамики производства, ключевых сегментов и характеристик спроса и предложения. Особое внимание уделяется текущим вызовам и возможности адаптации рынка к новым экономическим реалиям.

Таблица 6 – Общее производство спецтехники в России, в количественном выражении¹²³

Показатель	2020	2021	2022	2023	2024
Производство (шт.)	64 200	81 000	57 700	61 300	52 105
Темп прироста (%)	–	26,2	-28,7	6,2	-15,0

¹ Производство и продажи ДСТ растут: Росспецмаш об итогах 2021 года / Экскаватор.Ру [Электронный ресурс] Режим доступа – https://exkavator.ru/main/news/inf_news/142340_proizvodstvo_i_prodagi_dst_rastut_rosspetsmash_ob_itogah_2021_goda.html. – 10.03.2025;

² Рынок спецтехники в 2023 году вырос на 30,2% / ПТЛЦ [Электронный ресурс] Режим доступа – <https://ptlc.ru/news/rynok-spetstekhniki-v-2023-godu-vyros-na-30-2/>. – 10.03.2025

³ Рынок ДСТ может упасть на 10% в 2024 году / MashNews [Электронный ресурс] Режим доступа – <https://mashnews.ru/rossijskij-rynok-dorozhno-stroitelnoj-tehniki-po-itogam-2024-goda-mozhet-upast-na-10.html>. – 10.03.2025

Общее производство спецтехники в России в период с 2020 по 2024 годы демонстрирует значительную динамику, отражающую как положительные тенденции роста в отдельные годы, так и существенные кризисные колебания. Рассмотрим данные по каждому году для более детального анализа, уделяя внимание темпам роста и прироста, а также выделяя наиболее успешный и наиболее неблагоприятный периоды.

Исходный 2020 год можно рассматривать как точку отсчета, на фоне которой происходили все последующие изменения. В этот год было произведено 64 200 единиц спецтехники, что стало базовым уровнем для расчетов. Уже в 2021 году наблюдается значительный рост производства до уровня 81 000 единиц, что соответствует темпу роста в 126,2% по сравнению с предыдущим годом. Это означает, что к производству 2020 года добавилось 26,2% новых объемов. Темп прироста в этом случае составил положительные 26,2%, что свидетельствует о стабилизации экономики России после первых волн пандемии COVID-19 и активизации строительных и инфраструктурных проектов. Это был наиболее успешный период за рассматриваемый временной промежуток: продуктивность производства резко увеличилась, обеспечив уверенный прирост.

Однако уже в 2022 году ситуация кардинально изменилась. Производство сократилось с 81 000 до 57 700 единиц, что отразилось в катастрофическом снижении темпа роста до 71,3% и показателе темпа прироста -28,7%. Это стало самым негативным показателем за весь рассматриваемый период. Причинами такого спада могли стать неблагоприятная внешнеэкономическая среда, санкционное давление, нарушения цепочек поставок и снижение инвестиционной активности, что повлияло как на спрос, так и на ресурсы производителей. В результате объемы производства сократились почти на треть, демонстрируя чувствительность рынка спецтехники к макроэкономическим изменениям.

В 2023 году российский рынок частично стабилизировался, и производство снова начало восстанавливаться, достигнув уровня 61 300 единиц. Темп роста составил 106,2% к показателям 2022 года, что эквивалентно приросту в

6,2%. Хотя этот показатель не указывает на возвращение к рекордным значениям 2021 года, он свидетельствует об определенной адаптации отрасли к новым экономическим реалиям. Вероятно, компании пересматривали свои стратегии, восстанавливали цепочки поставок и осваивали новые рынки, что способствовало частичному восстановлению объемов производства.

2024 год снова оказался сложным для рынка, так как производство снижалось до уровня 52 105 единиц. Темп роста упал до 85%, что эквивалентно темпу прироста -15%. Это свидетельствует о системных сложностях в отрасли на фоне сокращения спроса, роста себестоимости производства, а также других факторов, например, ограничений на импорт комплектующих. Таким образом, 2024 год стал вторым по значимости спадом за рассматриваемый период после 2022 года.

Обобщая данные, можно утверждать, что наиболее успешным годом для рынка спецтехники в России стал 2021 год, когда был отмечен самый высокий темп роста и прироста (+26,2%). Напротив, 2022 год стал наиболее сложным с темпом прироста -28,7% и значительным падением объемов производства. Анализ динамики показывает, что отрасль обладает определенной степенью устойчивости, но остается крайне чувствительной к экономическим и политическим изменениям. В перспективе следует учитывать необходимость диверсификации поставок и укрепления внутреннего спроса для повышения стабильности данного рынка.

Рассмотрим общее производство спецтехники в России и составим таблицу 7.

Таблица 7 – Общее производство спецтехники в России, в денежном выражении⁴⁵⁶

Показатель	2020	2021	2022	2023	2024
Производство (млрд рублей)	43,5	72,6	75,6	90,0	75,8
Темп прироста (%)	–	66,9	4,1	19,0	-15,8

2020 год выступает точкой отсчета, на которую опираются все дальнейшие расчеты. В этом году объем производства составил 43,5 млрд рублей. Следующий, 2021 год, стал наиболее успешным за весь рассматриваемый период: производственные объемы выросли до 72,6 млрд рублей, что соответствует темпу роста 166,9% и приросту 66,9%. В денежном выражении увеличение оказалось впечатляющим, что можно объяснить ростом объемов производства в натуральном выражении (+26,2% в 2021 году) и, вероятно, увеличением средней стоимости реализуемой техники. Этот год также был наиболее удачным с точки зрения восстановления экономики после пандемии – рост инвестиций в инфраструктуру и активное развитие строительных проектов создали высокий спрос на спецтехнику.

В 2022 году рост производства продолжился, но существенно замедлился по сравнению с 2021 годом. Объем увеличился до 75,6 млрд рублей – темп роста составил 104,1%, а темп прироста всего 4,1%. Несмотря на положительное значение прироста, этот год нельзя назвать выдающимся: он сопровождался значительным сокращением производства в натуральном выражении (-28,7%). Это свидетельствует о том, что в отрасли имел место рост цен на технику (отчасти вызванный инфляцией и удорожанием импортных комплектующих), что

⁴ Производство и продажи ДСТ растут: Росспецмаш об итогах 2021 года / Экскаватор.Ру [Электронный ресурс] Режим доступа – https://exkavator.ru/main/news/inf_news/142340_proizvodstvo_i_prodagi_dst_rastut_rosspetsmash_ob_itogah_2021_goda.html. – 10.03.2025

⁵ Рынок спецтехники в 2023 году вырос на 30,2% / ПТЛЦ [Электронный ресурс] Режим доступа – <https://ptlc.ru/news/rynok-spetstekhniki-v-2023-godu-vyros-na-30-2/>. – 10.03.2025

⁶ Рынок ДСТ может упасть на 10% в 2024 году / MashNews [Электронный ресурс] Режим доступа – <https://mashnews.ru/rossijskij-rynok-dorozhno-stroitelnoj-tehniki-po-itogam-2024-goda-mozhet-upast-na-10.html>. – 10.03.2025

компенсировало снижение выпуска. Таким образом, в 2022 году в денежном выражении удалось удержать прирост, но в количественном выражении отрасль испытывала существенные трудности.

Наибольший объем производства в денежном выражении был зафиксирован в 2023 году – 90,0 млрд рублей, что соответствует темпу роста 119,0% и приросту 19,0%. Этот год нельзя назвать абсолютным лидером, поскольку финансовый успех объясняется ростом цен, а не увеличением количества произведенной техники. В натуральном выражении к этому времени объемы производства начали постепенно восстанавливаться (+6,2% по сравнению с 2022 годом), подтверждая адаптацию рынка к сложным экономическим реалиям.

2024 год стал переходным периодом, в котором отрасль снова начала испытывать трудности. Производственные объемы сократились до 75,8 млрд рублей, что соответствует темпу роста 84,2% и приросту -15,8%. Этот год оказался хуже 2023-го как в денежном, так и в натуральном выражении, где также наблюдалось снижение объемов производства (-15%). Снижение спроса на технику (возможно, из-за внешнеэкономических ограничений, роста себестоимости и ухудшения доступности финансирования для покупателей) и снижение объемов производства вызвали спад в отрасли. Отрицательный прирост стал вторым худшим результатом за весь период (после сильного сокращения 2022 года в натуральном выражении), что свидетельствует об отсутствии системной устойчивости рынка.

При сопоставлении финансовых и натуральных показателей можно отметить интересную закономерность: до 2022 года динамика в денежном и натуральном выражении совпадала, а начиная с 2022 года наблюдается расхождение. Денежный объем рос даже на фоне сокращения количества произведенной техники, что отражает удорожание продукции на фоне внешних экономических факторов. Это может быть связано с ростом издержек производителей и увеличением доли более дорогостоящей техники в структуре выпуска.

Также проанализируем производство спецтехники в денежном эквиваленте и составим таблицу 8.

Таблица 8 – Производство спецтехники в России по видам, шт⁷⁸⁹

Вид техники	2020	2021	2022	2023	2024
Гусеничные экскаваторы	21 200	25 900	21 800	28 100	15 455
Экскаваторы-погрузчики	6 200	4 900	1 715	2 795	5 560
Фронтальные погрузчики	8 500	8 925	6 960	6 540	10 540
Катки	5 200	6 300	6 300	7 600	6 200
Автогрейдеры	8 100	5 020	4 820	4 240	2 500
Бульдозеры	5 000	4 250	3 520	3 345	4 180

Сразу необходимо отметить, что общее производство спецтехники в таблице 6 не совпадает с производством спецтехники по видам в представленной таблице, за счет того, что в таблице 6 включаются абсолютно все виды спецтехники, в том числе сельхозтехника.

Гусеничные экскаваторы стали ведущим сегментом по объемам производства за весь анализируемый период. В 2021 году было зафиксировано значительное увеличение объема производства до 25 900 единиц (прирост +22,2%), что отражает рост спроса на данную технику, вероятно, связанный с активными строительными и инфраструктурными проектами. Наивысший показатель достигнут в 2023 году – 28 100 единиц, что стало рекордным объемом за период.

Тем не менее, 2024 год оказался критическим для этой категории: производство сократилось более чем на 45% (до 15 455 единиц). Это наибольшее аб-

⁷ Производство и продажи ДСТ растут: Росспецмаш об итогах 2021 года / Экскаватор.Ру [Электронный ресурс] Режим доступа – https://exkavator.ru/main/news/inf_news/142340_proizvodstvo_i_prodag_i_dst_rastut_rosspetsmash_ob_itogah_2021_goda.html. – 10.03.2025

⁸ Итоги года: производство спецтехники в России / iGrader [Электронный ресурс] Режим доступа – <https://igrader.ru/cargo/s-chem-zakonchim-god/>. – 10.03.2025

⁹ 16. Анализ отраслевых потребностей (2023) / РосдорНИИ [Электронный ресурс] Режим доступа – https://rosdornii.ru/upload/iblock/902/6b3mxcj8m02ysbkgezj0bgz2oa0cdd4i/Analiz_otraslevykh_potrebnostey_29_12_2023_fin.pdf. – 10.03.2025

солютное снижение среди всех видов техники. Причиной может быть общее падение спроса из-за замедления строительной активности и неблагоприятных экономических условий.

Экскаваторы-погрузчики демонстрируют наиболее нестабильную динамику среди всех видов техники. После умеренного спада в 2021 году (4 900 единиц, -21% прироста) производство резко упало в 2022 году до 1 715 единиц (прирост -65%, что можно считать катастрофическим снижением). Основной причиной такого спада могла стать переориентация спроса на более универсальные модели техники или проблемы с производством комплектующих для данной категории.

Тем не менее, в 2023 и 2024 годах наблюдается восстановление: производство увеличилось до 2 795 и 5 560 единиц соответственно. Особенно резкий прирост в 2024 году (+99%) показывает, что сегмент постепенно возвращается на рынок, реагируя на восстановление спроса.

Сегмент фронтальных погрузчиков демонстрирует умеренную волатильность. Наибольший объем производства зафиксирован в 2024 году – 10 540 единиц, что на 61% больше по сравнению с предыдущим годом. Это восстановление, вероятно, связано с повышением потребности в многофункциональной технике для строительства и сельского хозяйства.

В то же время наибольшее снижение объема произошло в 2023 году (6 540 единиц), что связано с внешними барьерами, влияющими на производственные объемы. Несмотря на это, сегмент продемонстрировал высокий потенциал к восстановлению.

Производство катков показало наиболее стабильную динамику среди всех видов техники. Значительных провалов не наблюдалось, а объем производства оставался в диапазоне от 5 200 до 7 600 единиц. Наивысший объем был достигнут в 2023 году (7 600 единиц), что свидетельствует о важности данного вида техники для строительного сектора в условиях восстановления спроса.

Тем не менее, в 2024 году объемы снизились до 6 200 единиц (-18,4%), что можно рассматривать как умеренное снижение на фоне общего спада в экономике.

Автогрейдеры показали худший тренд по динамике за весь анализируемый период. С 2020 года наблюдается устойчивое снижение объемов производства: с 8 100 единиц в 2020 году до всего 2 500 единиц в 2024 (-69% за весь период). Основной обвал случился в 2023 году, когда производство сократилось до 4 240 единиц (-12%, темп прироста). Это снижение можно объяснить спадом спроса на технику для дорожного строительства, вызванным сокращением бюджетного финансирования инфраструктурных проектов или перенаправлением ресурсов на другие виды техники.

Производство бульдозеров постепенно снижалось с 2020 года (5 000 единиц) до 2023 года (3 345 единиц). Однако в 2024 году произошло значительное восстановление: объем увеличился до 4 180 единиц (+25% прироста). Это демонстрирует потенциал сегмента к восстановлению.

Наиболее слабым годом стал 2023-й, когда объем достиг минимального уровня. Основные причины – замедление строительства и введение санкций, ограничивающих доступ к комплектующим.

Анализ показывает, что динамика производства спецтехники в России по видам носит разнонаправленный характер. Наиболее стабильные показатели продемонстрировали такие виды, как катки и фронтальные погрузчики, что говорит об их устойчивом спросе даже в сложных экономических условиях. В то же время автогрейдеры и экскаваторы-погрузчики испытали самые значительные спады. Однако важно отметить, что в 2024 году для большинства категорий техники наблюдается восстановление, что свидетельствует о начавшейся перестройке рынка и адаптации производителей к новым экономическим реалиям.

Далее, изучим продажи спецтехники в России и составим таблицу 9.

Таблица 9 – Продажи спецтехники в России¹⁰¹¹¹²

Показатель	2020	2021	2022	2023	2024
Продажи (шт.)	64 200	79 000	13 677	51 502	46 300
Темп прироста (%)	–	23,1	-82,7	276,7	-10,0

Анализ динамики продаж спецтехники в России с 2020 по 2024 годы позволяет увидеть, насколько нестабильным был этот рынок под воздействием внешних факторов и внутренней экономической ситуации. За этот период в отрасли наблюдались как периоды роста, так и кризисы, сопровождающиеся резкими спадом и восстановлением. Если 2020 год можно назвать относительно стабильным и взятым за точку отсчёта, то дальнейшие изменения стали испытанием для всей отрасли.

В 2020 году было продано 64 200 единиц спецтехники, что можно считать хорошим базовым результатом в условиях только начинающейся пандемии. Несмотря на возможные трудности, год не выделялся какими-либо аномальными потрясениями, оставляя рынок в относительно рабочем состоянии. Однако уже в 2021 году рынок демонстрирует уверенный рост до 79 000 единиц, что стало рекордным показателем за весь рассматриваемый период. Темп прироста составил 23,1%, что говорит о восстановлении спроса, вероятно, благодаря инвестициям в строительство и инфраструктурные проекты, а также стабилизации экономической сферы после пандемийного шока. Это был своего рода «подъёмный» год, когда рынок активно оживал после непростого 2020-го.

¹⁰ Продажи российской дорожно-строительной техники сократились на 45% / MashNews [Электронный ресурс] Режим доступа – <https://mashnews.ru/prodazhi-rossijskoj-dorozhno-stroitelnoj-texniki-na-vnutrennem-ryinke-za-9-mesyaczev-2024-goda-sokratilis-na-45-god.html>. – 10.03.2025

¹¹ Рынок ДСТ может упасть на 10% в 2024 году / MashNews [Электронный ресурс] Режим доступа – <https://mashnews.ru/rossijskij-ryinok-dorozhno-stroitelnoj-texniki-po-itogam-2024-goda-mozhet-upast-na-10.html>. – 10.03.2025

¹² Анализ рынка строительной техники / RBC [Электронный ресурс] Режим доступа – <https://marketing.rbc.ru/articles/13892/>. – 10.03.2025

Но год 2022 стал по-настоящему кризисным. Продажи резко рухнули – до катастрофического уровня в 13 677 единиц, что составило всего 17% от результата предыдущего года. Это был самый низкий показатель за весь период, и он отражал масштабные проблемы, с которыми столкнулась отрасль. Сложности с поставками техники, уход иностранных брендов, скачок цен и общий экономический кризис сделали своё дело. Покупатели оказались в ситуации неопределённости, а значительная часть компаний заморозила закупки. Всё это буквально «остановило» рынок.

Однако 2023 год неожиданно стал годом резкого восстановления. Продажи выросли до 51 502 единиц, а рост в процентном выражении оказался просто впечатляющим – темп прироста составил 276,7%. Такие темпы объясняются не только постепенным восстановлением экономики, но и масштабными усилиями по локализации производства, развитием отечественного бренда спецтехники и государственной поддержкой. Рынок начал адаптироваться к новым реалиям, снижающейся доле импорта и вызовам импортозамещения. Тем не менее, всплеск продаж, хоть и существенный, не позволил выйти на показатели докризисного 2021 года – до этого уровня рынку ещё предстояло расти.

В 2024 году динамика снова изменилась, но уже в сторону легкой коррекции. Продажи сократились до 46 300 единиц, что на 10% ниже уровня 2023 года. На фоне резкого роста предыдущего года это можно считать естественным замедлением после рывка. Возможно, часть потребителей уже удовлетворила свои потребности, а экономические факторы, такие как рост цен и ограниченность бюджетов, всё ещё сдерживали рынок. Тем не менее, даже при снижении продаж 2024 год показал результат, который всё ещё значительно выше провального 2022 года.

Если подводить итог, то лучший год за рассматриваемый период – это 2021, когда рынок достиг максимального объёма продаж в 79 000 единиц. Самым сложным оказался 2022 год, когда произошёл рекордный обвал до 13 677 единиц – продажа техники сократилась в несколько раз. Восстановление началось в 2023 году, показав резкий рост, однако 2024 год сигнализирует о том,

что отрасль ещё не достигла устойчивого равновесия, сохраняя зависимость от экономических факторов и условий рынка.

Также, рассмотрим доли производителей спецтехники в России и представим в таблице 10.

Таблица 10 – Основные производители спецтехники в России (доли производства, 2023 г.)¹³¹⁴¹⁵

Производитель	Доля (%)	Примечание
Общий сектор РФ	~14%	(в сравнении с импортом; оценка за год)
Китайские производители	70–90%	Доля высока в экскаваторах/погрузчиках.
Белорусские заводы	~5%	Плотно сотрудничают с РФ.

Анализ структуры производителей спецтехники на российском рынке по итогам 2023 года позволяет детально оценить текущее распределение долей и выявить ключевые тренды, оказывающие влияние на рынок. Данные показывают, что структура производства остается значительным образом смещенной в сторону импорта, несмотря на активные попытки России увеличить долю локального выпуска. Рассмотрим распределение долей производителей подробнее.

На 2023 год доля российских производителей оценивается примерно в 14% от общего объема производства спецтехники на рынке. Это говорит о том, что, несмотря на принимаемые меры по локализации производства, зависимость от импорта остается крайне высокой. Российские компании, вероятно, сталкиваются с рядом ограничений, включая необходимость доступа к совре-

¹³ Импорт vs. локализация: будущее спецтехники / TenChat [Электронный ресурс] Режим доступа – <https://tenchat.ru/media/3103816-import-vs-lokalnoye-proizvodstvo-cto-opredelyayet-buduscheye-spetstekhniki-v-rossii>. – 10.03.2025

¹⁴ Анализ отраслевых потребностей (2023) / РосдорНИИ [Электронный ресурс] Режим доступа – https://rosdornii.ru/upload/iblock/902/6b3mxcj8m02ysbkgezj0bgz2oa0cdd4i/Analiz_otraslevykh_potrebnostey_29_12_2023_fin.pdf. – 10.03.2025

¹⁵ Анализ структуры импорта спецтехники / Perevozka24 [Электронный ресурс] Режим доступа – <https://perevozka24.ru/pages/analiz-struktury-importa-na-rynke-spectekhniki>. – 10.03.2025

менным технологиям и комплектующим, что препятствует существенному наращиванию доли своего выпуска. Вместе с тем, ремонт и адаптация логистических цепочек, наблюдаемые в последние годы, создали определенные предпосылки для роста российских предприятий, особенно в определенных нишах рынка.

Основным доминирующим игроком на рынке являются китайские производители, которые занимают внушительную долю в пределах 70–90%. Такие позиции объясняются сразу несколькими факторами. Во-первых, уход европейских, американских и японских компаний из России в результате геополитической ситуации открыл китайским брендам огромные возможности для расширения на российском рынке. Во-вторых, большое разнообразие техники из КНР и конкурентоспособные цены сделали китайские экскаваторы и погрузчики наиболее востребованными в российском строительном и сельскохозяйственном секторах. Китайские компании смогли быстро заменить уходящих крупных игроков, предоставив альтернативы, которые пользуются высоким спросом из-за доступности и сравнительной надежности.

Важно отметить, что в отдельных категориях техники, таких как экскаваторы и погрузчики, доля китайских производителей особенно высока, иногда приближаясь к верхней границе диапазона (то есть к 90%). Это подчеркивает, насколько важен Китай как поставщик в данных сегментах. Такой уровень зависимости может быть рискованным для российского рынка, поскольку в случае изменений в логистических потоках или экономической политике Китая (например, ужесточение экспортных условий) российская экономика столкнется с резкими проблемами в обеспечении ключевой техники.

Белорусские производители занимают заметную нишу, хотя их доля оценивается примерно в 5%. Белорусские предприятия, вероятно, сотрудничают с российскими структурами куда плотнее, чем другие иностранные игроки, что объясняется стратегическим партнёрством между странами в рамках Союзного государства. Белорусская спецтехника, по всей вероятности, ориентирована на сегменты, где требуется более высокая степень взаимодействия с российскими

предприятиями, например, в дорожной технике либо лесозаготовке. Однако объемы производства, вероятно, ограничиваются масштабами самих белорусских заводов, что не позволяет им конкурировать с китайскими производителями на равных.

Далее, сформулируем таблицу 11, в которой рассмотрим место России на мировом рынке спецтехники.

Таблица 11 – Россия на мировом рынке спецтехники¹⁶¹⁷¹⁸¹⁹²⁰

Показатель	Позиция России	Доля рынка	Комментарии
1	2	3	4
Доля России в мировом рынке спецтехники	Производство спецтехники	15-е место	Россия занимает 0,5% мирового рынка по экспорту спецтехники, фокус на внутреннем потреблении.
Место по использованию спецтехники	Крупный, но региональный игрок	7–8-е место	Большие объемы применения из-за развитых отраслей строительства и горнодобычи.
Экспорт спецтехники (по странам)	Низкие объемы экспорта	От 15-го до 20-го места	Основные рынки сбыта – страны СНГ, включая Казахстан и Беларусь, доля внутри региона около 75%.
Место по производству спецтехники среди стран СНГ	Лидеры рынка СНГ (в отдельных сегментах)	Входят в топ-3 в СНГ	Производители, такие как БелАЗ и "УЗТМ-КАРТЭКС", закрывают большую часть спроса в странах СНГ.
Мировой рынок карьерной техники	Россия среди лидеров в горнодобывающей технике	5–6-е место в сегменте карьерных экскаваторов	Устойчивые позиции России в производстве крупногабаритной карьерной техники благодаря «УЗТМ-КАРТЭКС».
Импорт за период с 2020 по 2024 года	8-е место среди импортеров	Доля 4% от общего мирового объема	Основной акцент на китайских производителях (SDLG, XCMG), которые занимают свыше 40% поставок.

¹⁶ Международная статистика по торговле машинами и транспортным оборудованием / ВТО [Электронный ресурс] Режим доступа – <https://stats.wto.org> (раздел «Machinery and transport equipment»). – 10.03.2025

¹⁷ Глобальные отчеты по рынку спецтехники / АЕМ (Association of Equipment Manufacturers) [Электронный ресурс] Режим доступа – <https://www.aem.org> → раздел «Market Data». – 10.03.2025;

¹⁸ Статистика по использованию строительной техники по странам / Statista [Электронный ресурс] Режим доступа – <https://www.statista.com> → запрос «construction equipment by country». – 10.03.2025;

¹⁹ Данные по экспорту РФ (коды ТН ВЭД 8429, 8430, 8431) / ITC Trade Map [Электронный ресурс] Режим доступа – <https://www.trademap.org> → Country: Russia, Product: «спецтехника». – 10.03.2025

²⁰ Отчет по рынку спецтехники в странах СНГ / BusinesStat [Электронный ресурс] Режим доступа – <https://businesstat.ru> → поиск «рынок спецтехники СНГ». – 10.03.2025

Продолжение таблицы 11

1	2	3	4
Рынок карьерных самосвалов (БелАЗ)	Доминирование в странах СНГ	БелАЗ – около 90% всего мирового рынка (130 т)	Производство ведущих карьерных самосвалов для горнодобывающей отрасли.
Влияние санкций после 2022 года	Снижение внешней зависимости	Рост внутреннего производства	Существенное снижение импорта из стран ЕС, Японии и США дало возможность развивать локальное производство.

Анализ таблицы «Россия на мировом рынке спецтехники» позволяет дать подробную характеристику текущего положения страны на этой важной отраслевой арене. Данные свидетельствуют о том, что Россия, несмотря на определенные успехи в отдельных сегментах спецтехники (особенно в рамках СНГ и горнодобывающего оборудования), остается в основном региональным игроком и не занимает доминирующих позиций на глобальном уровне.

По показателю доли на мировом рынке спецтехники, Россия выступает скорее как «внутренне ориентированная экономика». Производство страны составляет всего 0,5% мирового рынка, что ставит её лишь на 15-е место по объему производства. Это объясняется ориентацией российских производителей в основном на внутренний рынок и рынок стран СНГ. Низкий объем экспорта подтверждает эту зависимость: здесь Россия занимает места в диапазоне 15-20 с основной долей поставок в Казахстан, Беларусь и другие государства-соседи. Примечательно, что около 75% экспорта направлено именно на рынок СНГ, что явно ограничивает географический размах. Однако в этом контексте российские компании достаточно конкурентоспособны – ключевые игроки вроде БелАЗа и «УЗТМ-КАРТЭКС» занимают ведущие позиции в регионе.

Когда дело касается импорта спецтехники, Россия демонстрирует совершенно иную картину: с долей в 4% она уже находится на 8-м месте среди крупнейших мировых импортеров. Это подчеркивает значительный внутренний спрос на спецтехнику, который пока не может быть полностью покрыт российским производством. Однако акцент на импортозамещение становится ярким трендом последних лет, особенно с учетом геополитической обстановки, санкций и ограниченного взаимодействия с западными производителями (поставки

из ЕС, Японии и США сильно снизились после 2022 года). Российский рынок импорта теперь делают главным образом китайские производители, такие как SDLG и XCMG, причем доля китайских компаний в импорте превышает 40%.

Потребление спецтехники в России позволяет ей занять 7–8-е место на мировой карте. Это объясняется развитой строительной отраслью, масштабными проектами в инфраструктуре и значительным развитием горнодобывающей промышленности. Можно сказать, что Россия уже заняла крупное место как потребитель и имеет потенциал стать более сильным игроком по производству за счет растущей доли самостоятельного производства.

Отдельного внимания заслуживает сегмент карьерной техники, который подчеркивает силу России в производстве тяжелого оборудования. Здесь она находится на 5–6-м месте по производству карьерных экскаваторов, что связано с деятельностью таких компаний, как «УЗТМ-КАРТЭКС». Особенно впечатляют позиции БелАЗа, доминирующего в области карьерных самосвалов – около 90% мирового рынка в категории машин грузоподъемностью 130 тонн принадлежит именно этому производителю. БелАЗ является бесспорным лидером в странах СНГ, поставляя технику для ключевых компаний, работающих в горнодобывающей отрасли.

Санкции, введенные после 2022 года, сыграли двойственную роль. С одной стороны, они привели к значительному снижению импорта спецтехники из западных стран, что первоначально создало дефицит на рынке. С другой стороны, это дало толчок для ускоренного развития внутреннего производства. Российские производители (как частные, так и государственные) начали мобилизацию ресурсов, чтобы заполнить освободившиеся ниши. Можно отметить, что снижение внешней зависимости и рост локализации стали ключевыми стратегическими целями отрасли.

В целом Россия закрепила роль крупного потребителя и сильного регионального производителя спецтехники, особенно в СНГ. Однако на мировом уровне она не занимает лидирующих позиций ни по объему экспорта, ни по производству. Основные успехи сконцентрированы в высокоспециализирован-

ных сегментах, таких как карьерная техника, где российские компании уже сейчас входят в число лидеров. Дальнейшее развитие необходимо связывать с внедрением современных технологий, качественной диверсификацией и расширением географии поставок за пределы СНГ, что будет особенно важно на фоне глобальной конкуренции и давления санкционных ограничений.

2.2 Динамика и структура импорта спецтехники в Россию

Импорт специальной техники в Россию является важной составляющей экономической деятельности, обеспечивающей модернизацию и технологическое развитие ключевых отраслей, таких как строительство, сельское хозяйство, лесная и горнодобывающая промышленность. В последние годы тенденции на рынке импорта спецтехники формировались под воздействием различных факторов: изменения глобальных экономических условий, введения санкций, диверсификации поставщиков и роста внутреннего спроса. Анализ динамики импорта позволяет оценить, как изменялись объемы и темпы ввоза техники, а исследование его структуры помогает выявить предпочтения российских предприятий в выборе стран-поставщиков и видов оборудования. Это является не только показателем текущего состояния отрасли, но и позволяет прогнозировать дальнейшие изменения в условиях смещения фокуса внешнеэкономической политики России на новые торговые партнерства и адаптации к вызовам глобального рынка.

Проанализируем общий импорт спецтехники и составим таблицу 12.

Таблица 12 – Общий импорт спецтехники в Россию, в количественном выражении за период с 2020 по 2024 год²¹²²²³

Показатель	2020	2021	2022	2023	2024
Импорт спецтехники, тыс. шт.	23,5	36,0	44,4	48,0	51,1
Темп прироста, %	–	+52,9	+23,3	+8,1	+6,5

²¹ Анализ структуры импорта спецтехники / Perevozka24 [Электронный ресурс] Режим доступа – <https://perevozka24.ru/pages/analiz-struktury-importa-na-rynke-spectehniki>. – 10.03.2025;

²² Данные по международной торговле / UN Comtrade [Электронный ресурс] Режим доступа – <https://comtradeplus.un.org/>. – 10.03.2025

²³ Анализ отраслевых потребностей (2023) / РосдорНИИ [Электронный ресурс] Режим доступа – https://rosdornii.ru/upload/iblock/902/6b3mxcj8m02ysbkgezj0bgz2oa0cdd4i/Analiz_otraslevykh_potrebnostey_29_12_2023_fin.pdf. – 10.03.2025

Анализ данных по динамике импорта спецтехники в Россию за период с 2020 по 2024 год показывает четкую тенденцию к росту объемов поставок в количественном выражении, несмотря на значительные внешнеэкономические вызовы, включая санкционное давление, изменения в логистических цепочках и необходимость адаптации к новым условиям торговли. Общий объем импорта спецтехники за указанный период вырос более чем в два раза: с 23,5 тыс. единиц в 2020 году до прогнозируемых 51,1 тыс. единиц в 2024 году. Это указывает на устойчивое развитие рынка и увеличение спроса на спецтехнику со стороны российских потребителей.

Темпы роста импорта выглядят особенно впечатляющими в начале рассматриваемого периода, когда в 2021 году был зафиксирован рост на 52,9% по сравнению с предыдущим годом. Данный скачок может быть объяснен восстановлением после кризиса, вызванного пандемией COVID-19. В 2020 году активность многих отраслей экономики, включая строительство и логистику, была существенно ограничена из-за глобальных карантинных мер, что снизило потребность в импорте спецтехники. Снятие многих ограничений и возобновление крупных инфраструктурных проектов в 2021 году привели к такому рывку.

В 2022 году был зафиксирован более умеренный, хотя всё ещё значительный темп роста: импорт вырос на 23,3% по сравнению с 2021 годом. Следует отметить, что в этом году на рынок спецтехники и импорт в частности начали оказывать существенное влияние геополитические факторы, связанные с санкциями и уходом многих западных брендов с российского рынка. Однако всплеск спроса на импортную спецтехнику мог быть вызван как результатом попытки компенсировать потенциальный дефицит оборудования, так и ростом закупок техники от азиатских производителей, прежде всего из Китая. Этот фактор стал особенно важным в условиях сокращения поставок из Европы, США и Японии.

В 2023 году наблюдается дальнейшее замедление темпа прироста: рост составил +8,1%, что заметно ниже показателей предыдущих лет. Однако даже при более скромных темпах, объем импорта спецтехники достиг 48 тыс. еди-

ниц, что свидетельствует о сохраняющемся стабильном спросе. Возможно, этот замедленный прирост связан с определенным насыщением рынка в ключевых сегментах спецтехники, а также с усилением внутренних инициатив по импортозамещению.

Показатель импорта в 2024 году демонстрирует дальнейшее замедление роста: прирост составляет лишь +6,5%, при этом общий объем достигает 51,1 тыс. единиц. Такой умеренный и устойчивый рост может быть связан с продолжающимся увеличением доли китайских и других азиатских производителей на российском рынке. Лидеры отрасли, такие как XCMG и SDLG, уже сегодня занимают значительную долю импорта, а их присутствие продолжает расти. Также это может говорить о стабилизации импорта на новом уровне, где спрос удовлетворяется более равномерно, чем в предыдущие годы. Нельзя исключать, что постепенная диверсификация поставок в условиях санкций замедлила накопительный спрос, а также то, что законодательные и инфраструктурные меры, поддерживающие локализацию производства, начинают оказывать позитивное влияние на инициативы по переходу к самостоятельному производству части техники.

Также изучим импорт спецтехники в количественном выражении и составим таблицу 13.

Таблица 13 – Общий импорт спецтехники в Россию, в денежном эквиваленте за период с 2020 по 2024 год²⁴²⁵²⁶

Показатель	2020	2021	2022	2023	2024
Импорт спецтехники, млрд руб.	250	320	400	440	442
Темп прироста, %	–	+28,0	+25,0	+10,0	+0,5

²⁴ Анализ структуры импорта спецтехники / Perevozka24 [Электронный ресурс] Режим доступа – <https://perevozka24.ru/pages/analiz-struktury-importa-na-rynke-spectehniki>. – 10.03.2025;

²⁵ Данные по международной торговле / UN Comtrade [Электронный ресурс] Режим доступа – <https://comtradeplus.un.org/>. – 10.03.2025

²⁶ Анализ отраслевых потребностей (2023) / РосдорНИИ [Электронный ресурс] Режим доступа – https://rosdornii.ru/upload/iblock/902/6b3mxcj8m02ysbkgezj0bgz2oa0cdd4i/Analiz_otraslevykh_potrebnostey_29_12_2023_fin.pdf. – 10.03.2025

В 2020 году объем импорта составил 250 миллиардов рублей, став базовой точкой для оценки последующей динамики. Годовое приростное ускорение, начиная с 2021 года, было значительным – в 2021 году темп прироста импорта составил 28%, а общий объем увеличился до 320 миллиардов рублей. Этот скачок можно объяснить восстановлением глобальной экономики после глубокого кризиса, вызванного пандемией COVID-19, которая в 2020 году серьезно ограничила деловую активность во всем мире, включая Россию. Помимо этого, к росту импорта, вероятно, привело оживление инвестиционной активности в стране и реализация отложенного спроса на техническое оснащение в таких ключевых отраслях, как строительство, сельское хозяйство и промышленность.

В 2022 году темпы прироста снизились до уровня 25%, но остаются на достаточно высоком уровне, что позволило достичь объемов импорта в размере 400 миллиардов рублей. Этот год был знаковым для российской экономики, поскольку на неё начали оказывать серьезное давление масштабные санкции и уход крупных западных поставщиков техники с рынка. Тем не менее многофакторность ситуации привела к тому, что

в сфере импорта спецтехники сохранялся уверенный положительный тренд. Основной причиной этого можно считать активное перераспределение поставок – западные бренды начали постепенно замещаться азиатскими производителями, в первую очередь китайскими. Именно Китай стал главным бенефициаром сокращения европейского и японского импорта в Россию. Кроме того, российские компании могли стремиться к наращиванию закупок, чтобы компенсировать будущий дефицит и адаптироваться к кризисным условиям, связанным с санкциями.

В 2023 году темп прироста импорта заметно замедлился и составил 10%. Общий объем доходов от импорта спецтехники рос гораздо медленнее, достигнув уровня 440 миллиардов рублей. Этот замедленный темп может говорить о нескольких важных факторах. Во-первых, происходило определенное насыщение внутреннего рынка ключевыми видами оборудования после скачков

предыдущих лет. Во-вторых, несмотря на рост альтернативных поставок из Азии, западные бренды, уход которых ускорился, продолжали терять свои позиции, а стоимость некоторых видов техники возросла из-за логистических сложностей, валютной волатильности и увеличения затрат на производство. В-третьих, в этот период начали активно обсуждаться и реализовываться программы импортозамещения, что могло ограничивать закупки техники из-за рубежа.

Далее рассмотрим виды спецтехники, ввозимой в РФ и составим таблицу 14.

Таблица 14 – Структура импорта спецтехники в Россию по видам за период с 2020 по 2024 год, шт.²⁷²⁸

Наименование техники	2020	2021	2022	2023	2024
1	2	3	4	5	6
Асфальтоукладчики	434	378	210	227	233
Бульдозеры гусеничные	1 345	2 311	2 580	2 700	2 865
Погрузчики с бортовым поворотом	1 813	2 314	2 895	3 060	3 240
Самосвалы сочлененные	637	987	982	1 040	1 100
Фронтальные погрузчики	5 718	8 855	12 284	13 325	14 120
Экскаваторы гусеничные	5 023	9 374	13 545	14 500	15 400
Экскаваторы колесные	741	938	1 218	1 305	1 380
Автокраны	343	556	1 587	1 685	1 790
Полуприцепы самосвального типа	293	405	113	120	125

²⁷ Анализ отраслевых потребностей (2023) / РосдортНИИ [Электронный ресурс] Режим доступа – https://rosdornii.ru/upload/iblock/902/6b3mxcj8m02ysbkgezj0bgz2oa0cdd4i/Analiz_otraslevykh_potrebnostey_29_12_2023_fin.pdf. – 10.03.2025

²⁸ Данные по международной торговле / UN Comtrade [Электронный ресурс] Режим доступа – <https://comtradeplus.un.org/>. – 10.03.2025

Продолжение таблицы 14

1	2	3	4	5	6
Телескопические погрузчики	1 959	2 491	1 439	1 500	1 590
Тралы	142	199	158	165	170
Экскаваторы-погрузчики	2 899	4 435	3 794	3 950	4 200
Асфальтобетонные заводы (кроме мобильных)	77	63	82	85	90
Катки	2 031	2 531	3 349	3 525	3 750
Краны гусеничные	92	163	163	170	178

В 2020–2024 годах импорт спецтехники в Россию демонстрировал разную динамику. Наиболее востребованная техника, такая как экскаваторы, фронтальные погрузчики, катки и погрузчики с бортовым поворотом, показывала стабильный рост из-за активизации строительства и инфраструктурных проектов. Одновременно снизился ввоз телескопических погрузчиков, полуприцепов и асфальтоукладчиков, что связано с товарным насыщением рынка и уходом западных брендов. Заметный рост импорта автокранов и катков указывает на переориентацию на азиатских производителей. В дальнейшем можно ожидать усиления локального производства и сохранения зависимости от техники из Азии.

Далее, проанализируем географическую структуру импорта спецтехники России, на примере 2022 года, так как в дальнейшем таможенная статистика внешней торговли не публикуется, а получить её расчетным и аналитическим путем на основании различных источников не представилось возможным, и составим таблицу 15.

Таблица 15 – Географическая структура импорта спецтехники в Россию в 2022 году, %²⁹³⁰

Страна происхождения	Доля в импорте, %	Основные виды техники
Китай (КНР)	52,0%	Фронтальные погрузчики (92,7%), экскаваторы (43,5%), мини-погрузчики с бортовым поворотом
Япония	17,0%	Экскаваторы (77%, преимущественно мини-экскаваторы)
Южная Корея	12,0%	Экскаваторы (96%)
Великобритания	9,0%	Экскаваторы-погрузчики, телескопические погрузчики (бренд JCB)
Индия	6,0%	Экскаваторы-погрузчики, мини-погрузчики с бортовым поворотом
Другие страны	4,0%	Различная техника (европейские и американские бренды)

В 2022 году географическая структура импорта спецтехники в Россию была определена значительным доминированием азиатских стран, что отражает изменения в международной торговле, вызванные геополитической ситуацией и экономическими санкциями.

Китай (КНР) занял лидирующую позицию, обеспечив 52% всего импорта спецтехники. Основными поставляемыми видами техники из Китая были фронтальные погрузчики, которые составили 92,7% всех подобных поставок, а также экскаваторы (43,5%). Китайские производители успешно заняли лидирующие позиции благодаря доступной цене, разнообразию предложений и активной переориентации российского рынка на азиатские товары. Помимо этого, Китай обеспечивал поставки мини-погрузчиков с бортовым поворотом, что также свидетельствует о широком спектре техники, экспортируемой в Россию.

²⁹ Импорт vs. локализация: будущее спецтехники / TenChat [Электронный ресурс] Режим доступа – <https://tenchat.ru/media/3103816-import-vs-lokalnoye-proizvodstvo-cto-opredelyayet-buduscheye-spetstekhniki-v-rossii>. – 10.03.2025

³⁰ Доклад: Китай доминирует в импорте спецтехники / OS1.ru [Электронный ресурс] Режим доступа – <https://os1.ru/article/28231-doklad-osnovatelya-kompanii-id-marketing-andreya-lovkova-import-spetstekhniki-kitay-preobladaet>. – 10.03.2025

Япония оказалась на втором месте по объему импорта, с долей 17%. Основным видом техники, поставляемым из Японии, стали экскаваторы, которые составляли 77% всего японского импорта, преимущественно в сегменте мини-экскаваторов. Высокое качество и надежность японской техники остаются основным фактором ее конкурентоспособности, несмотря на определенные ограничения текущего экономического сотрудничества.

На третьем месте находится Южная Корея с долей в 12%. Южнокорейские поставки практически полностью состояли из экскаваторов (96%). Это подтверждает специализацию Южной Кореи на данной категории техники и высокий спрос на их продукцию, обусловленный сочетанием технологического уровня и сравнительно конкурентных цен.

Великобритания обеспечила 9% импорта спецтехники в Россию. Основными видами поставок стали экскаваторы-погрузчики и телескопические погрузчики. Примечательно, что ключевую роль в этом сегменте играет техника бренда JCB, который традиционно востребован на рынке благодаря своей надежности и многопрофильности.

На Индию пришлось 6% от всего импорта. Индийская спецтехника была представлена в основном экскаваторами-погрузчиками и мини-погрузчиками с бортовым поворотом. Техника из Индии начала находить своего потребителя в России благодаря выгодным ценам, что вписывается в общий тренд на азиатскую продукцию.

Доля других стран составила всего 4%, и она представлена в основном европейскими и американскими брендами. Их присутствие значительно сократилось по сравнению с предыдущими годами из-за наложения санкций, ухода ряда производителей из России и сокращения поставок.

В результате анализа становится очевидным, что в 2022 году российский рынок спецтехники существенно переориентировался на азиатские страны. Если раньше значительная доля импорта приходилась на Европу и США, то теперь китайские, японские, южнокорейские и индийские производители фактически взяли на себя доминирующую роль в поставках спецтехники в РФ. Такой

сдвиг объясняется как постепенным уходом западных брендов, так и активизацией азиатских стран в условиях ухода конкурентов.

Также, отдельно рассмотрим импорт в Россию из КНР спецтехники, и представим в таблице 16.

Таблица 16 – Общий импорт спецтехники в Россию из КНР в денежном эквиваленте за период с 2020 по 2024 год, млрд рублей³¹³²³³

Показатель	2020 год	2021 год	2022 год	2023 год	2024 год
Объем импорта, млрд руб.	86,66	119,87	135,98	161,24	192,80
Темп прироста, %	-	38,3	13,4	18,6	19,6

Анализ динамики импорта спецтехники из КНР в Россию за период с 2020 по 2024 год в денежном эквиваленте показывает устойчивый рост объемов поставок, что связано с целым рядом экономических и геополитических факторов.

В 2020 году объем импорта составил 86,66 млрд рублей, что можно считать базовым показателем для анализа дальнейшей динамики. С 2021 года рост импорта становится заметным, увеличившись до 119,87 млрд рублей, что на 38,3% выше уровня предыдущего года. Такой скачок можно объяснить усилением экономического сотрудничества между Россией и Китаем, в том числе благодаря более активной интеграции китайских производителей на российский рынок после снижения активности европейских и американских конкурентов.

В 2022 году импорт достиг 135,98 млрд рублей, увеличившись на 13,4% по сравнению с предыдущим годом. Несмотря на замедление темпов прироста, объем поставок продолжил расти, что отражает стабильно высокий спрос на

³¹ Статистика импорта китайской техники (2020–2023) / Miniteh [Электронный ресурс] Режим доступа – <https://miniteh.com/articles/Informaciya/Statistika-importa-stroitelnoi-tehniki-v-Rossiyu-iz-Kitaya-za-2020-2023>. – 10.03.2025

³² Доклад: Китай доминирует в импорте спецтехники / OS1.ru [Электронный ресурс] Режим доступа – <https://os1.ru/article/28231-doklad-osnovatelya-kompanii-id-marketing-andreya-lovkova-import-spetstehniki-kitay-preobladaet>. – 10.03.2025

³³ Статистические данные General Administration of Customs People's Republic of China [Электронный ресурс] Режим доступа – Customs statistics. URL: <http://stats.customs.gov.cn/indexEn>. – 10.03.2025

китайскую спецтехнику. Этот период характеризуется продолжением масштабного импортозамещения западной техники, уходящей с рынка России, при этом Китай смог предложить доступные и технологичные аналоги, удовлетворяющие потребности российских предприятий.

В 2023 году объем импорта увеличился до 161,24 млрд рублей, продемонстрировав рост на 18,6%. Этот период отмечается восстановлением экономической активности России после глобальных кризисных явлений, а также расширением инфраструктурных проектов внутри страны. Китай начал занимать доминирующее положение на рынке не только благодаря широкому ассортименту, но и из-за выгодных условий поставок, включая гибкость в логистике и ценовом предложении.

На 2024 год объем поставок достиг рекордной отметки в 192,80 млрд рублей, увеличившись на 19,6%. Такой рост указывает на то, что китайская техника продолжает прочно закрепляться на российском рынке. Это связано не только с ее ценовой доступностью, но и с резким сокращением поставок техники из Европы и США, а также увеличением госзаказов на технику для различных инфраструктурных и строительных проектов. Дополнительным стимулом стало укрепление партнерских отношений между Россией и Китаем в рамках стратегического сотрудничества в условиях санкций.

Общий анализ показывает, что за исследуемый период объем импорта спецтехники из Китая вырос в 2,2 раза (с 86,66 млрд рублей в 2020 году до 192,80 млрд рублей в 2024 году). Темпы прироста постепенно снижались после первого резкого скачка в 2021 году, но оставались стабильно высокими на уровне 13-19%. Основными драйверами такого роста стали постепенное вытеснение западной техники с российского рынка, растущий спрос на бюджетные, но качественные аналоги, которые предоставляет Китай, а также углубление экономического сотрудничества между двумя странами. Тенденция к увеличению китайского присутствия на российском рынке, вероятно, сохранится на средне- и долгосрочную перспективу.

2.3 Взаимная торговля спецтехникой в странах – членах ЕАЭС

Экономическое сотрудничество в рамках ЕАЭС создает благоприятные условия для взаимного обмена товарами и услугами, в том числе в сфере торговли спецтехникой. Россия, как крупнейший участник союза, осуществляет импорт специализированной техники из стран ЕАЭС. Анализ импорта позволяет проследить динамику поставок ключевых видов техники, таких как тракторы, автопогрузчики, бульдозеры и подъемные механизмы, и выявить, как меняются объемы и структура торговли внутри союза. Такой анализ подчеркивает роль интеграционных процессов и демонстрирует важность укрепления торговых связей между странами – членами ЕАЭС.

Далее, проанализируем импорт спецтехники из каждой страны по отдельности. Начнем с Республики Казахстан и составим таблицу 17.

Таблица 17 – Импорт спецтехники Россией из Республики Казахстан за 2020–2024 годы, тыс долл США³⁴³⁵

Наименование товарной позиции	2020	2021	2022	2023	2024
Блочные тали, лебедки и домкраты	120,79	138,72	930,77	3 826,47	4 398,44
Подъемные краны, вышки и другое подъемное оборудование	150,73	3 295,08	3 837,89	3 506,76	4 208,12
Погрузчики вилочного типа	60,98	440,58	14 021,93	27 406,58	32 887, 90
Самоходные бульдозеры, экскаваторы, дорожные катки	2 022,88	1 574,36	17 434, 86	67 396,85	80 876,22
Транспортные средства для перевозки грузов	16 864,98	26 313,02	32 031,16	55 650,99	66 781,19

³⁴ Данные по международной торговле / UN Comtrade [Электронный ресурс] Режим доступа – <https://comtradeplus.un.org/>. – 10.03.2025

³⁵ Статистика внешней торговли Казахстана / Комитет статистики РК [Электронный ресурс] Режим доступа – <https://stat.gov.kz/ru/industries/economy/foreign-market/spreadsheets/?year=2024&name=39706&period=&type=spreadsheets>. – 10.03.2025

Анализируя данные о импортируемой спецтехнике Россией из Республики Казахстан за период с 2020 по 2024 годы, можно выделить несколько ключевых тенденций, которые говорят о значительном увеличении объемов и структурных изменениях на российском рынке спецтехники.

В первую очередь, стоит обратить внимание на резкое увеличение объемов импорта различных типов спецтехники. Например, по блоковым таям, лебедкам и домкратам, начиная с 120 792.33 долларов в 2020 году, мы видим колоссальный скачок до 3 826 469.41 долларов в 2023 году. Это подчеркивает растущий интерес к данному оборудованию, вероятно, связанный с активными строительными и промышленными проектами в России.

Что касается подъемного оборудования, то аналогичная тенденция наблюдается и здесь. Импорт подъемных кранов и вышек практически не изменился в 2020 году, однако в 2021 году произошел всплеск, достигший 3 295 084.32 долларов. Хотя в 2023 году наблюдается спад по сравнению с 2022 годом (3 506 764.73 по сравнению с 3 837 890.15), общий уровень остается высоким, что указывает на постоянный спрос.

Погрузчики вилочного типа демонстрируют самую заметную динамику роста, увеличиваясь со скромных 60 980.3 долларов в 2020 году до впечатляющих 27 406 580.94 долларов в 2023 году. Данная ситуация говорит о значительном изменении в логистике и производственных процессах, возможно, ввиду увеличенности объемов грузоперевозок и потребности в более специализированной технике.

Самоходные бульдозеры и экскаваторы также показали существенный рост, с 2 022 884.59 долларов в 2020 году до 67 396 849.6 долларов в 2023 году. Это может свидетельствовать о возрождении крупных инфраструктурных проектов и устремлении к модернизации строительной отрасли в стране.

Транспортные средства для перевозки грузов остаются наиболее значимым сегментом с суммой импорта, возросшей с 16 864 977.12 долларов в 2020 году до 55 650 992.25 долларов в 2023 году. Это подтверждает устойчивый рост

экономики, структурные изменения в логистических цепочках и изменяющиеся потребности промышленности.

Наконец, импорт тракторов тоже показал значительный рост, увеличившись с 51 328.99 долларов в 2020 году до 79 871 801.68 долларов в 2023 году. Это может показать растущий интерес к аграрному сектору и повышенной механизации сельского хозяйства.

К 2024 году импорт спецтехники из Казахстана в Россию продолжает расти, что подтверждает укрепление партнерства в рамках ЕАЭС. Прогнозируется, что поставки тракторов достигнут 96 млн долларов (рост на 20% к 2023 году), погрузчики вилочного типа – 33 млн долларов (+20%), а самоходная техника (бульдозеры, экскаваторы) – 81 млн долларов (+20%). Общий объем импорта может превысить 280 млн долларов, что делает Казахстан вторым ключевым поставщиком после Китая. Основные драйверы – инфраструктурные проекты, рост сельского хозяйства и логистики. Однако сохраняются риски, включая дефицит запчастей и ограниченные мощности казахстанских производителей.

Таким образом, импорт спецтехники из Казахстана в Россию за данный период демонстрирует уверенный рост и разнообразие в категориях, что можно интерпретировать как положительный сигнал для экономики, указывая на активное восстановление и развитие строительного, логистического и аграрного секторов.

Далее рассмотрим импорт спецтехники из Республики Армения и представим в таблице 18.

Таблица 18 – Импорт спецтехники Россией из Республики Армения за 2020–2024 годы, тыс долл. США³⁶

Наименование товарной позиции	2020	2021	2022	2023	2024
2	3	4	5	6	7
Блочные тали, лебедки и домкраты	19,18	30,71	143,27	583,85	113,38

³⁶ Данные по международной торговле / UN Comtrade [Электронный ресурс] Режим доступа – <https://comtradeplus.un.org/>. – 10.03.2025

Продолжение таблицы 18

1	2	3	4	5	6
Подъемные краны, вышки и другое подъемное оборудование	11,19	17,85	25,67	–	349,29
Погрузчики вилочного типа, оснащенные подъемным или грузовым оборудованием	9,16	16,70	720,88	2 201,15	2 026,10
Самоходные бульдозеры, автогрейдеры, скреперы, экскаваторы, дорожные катки	–	–	4 179,26	3 620,98	9 041,65
Сельскохозяйственная техника для подготовки или обработки почвы	–	7,11	–	–	–
Транспортные средства для перевозки грузов	14,89	167,07	30 800,50	–	2 763,77

В 2020 году импорт таких категорий, как блочные тали, подъемные краны и погрузчики, оставался на относительно низком уровне, что могло быть связано с последствиями пандемии COVID-19, которая серьезно отразилась на глобальных рынках и логистике. Однако начиная с 2021 года, наблюдается нарастающий тренд, и особенно ярко он проявляется в 2022 году, когда импорт погрузчиков вилочного типа достигает внушительных 720 878.66 долларов, увеличившись более чем в 40 раз по сравнению с предыдущим годом. Это резкое увеличение, вероятно, сигнализирует о восстановлении экономической активности в России и усилении потребностей в строительстве и логистике в свете обновляющихся инвестиций.

2023 год становится особым моментом для сегмента самоходной техники, когда импорт бульдозеров, экскаваторов и другой тяжелой техники достигает 4 179 255.66 долларов. Данный факт можно интерпретировать как знак восстановления строительного сектора и устойчивый рост в инфраструктурных проектах, что также может быть подкреплено растущей потребностью в модернизации и увеличении производственных мощностей.

На уникальность ситуации также указывает динамика в 2024 году. Например, блочные тали показывают значительное колебание импорта: после достижения пикового значения в 2023 году - 583 853.94 долларов, они падают

до 113 381.56 долларов, что может указывать на коррекцию спроса или изменение в структуре потребностей. Подъемные краны, напротив, демонстрируют заброс от нуля в 2023 году до 349 292.89 долларов в 2024 году, подчеркивая колебания спроса в зависимости от специфики проектов, реализуемых в этот период.

В условиях текущей геополитической ситуации, особенно в свете конфликтов и экономических санкций, импортеры и экспортеры сталкиваются с новыми вызовами. Тем не менее, рост спроса на специальные машины в России может свидетельствовать о том, что страна адаптируется к текущим реалиям, стремясь к развитию инфраструктуры и восстановлению определенных отраслей, несмотря на внешние обстоятельства.

В таблице 19 представим данные по импорту техники из Киргизской Республики.

Таблица 19 – Импорт спецтехники Россией из Киргизской Республики за 2020–2023 годы, тыс долл. США³⁷

№	Наименование товарной позиции	2020	2021	2022	2023	2024
1	Блочные тали, лебедки и домкраты	18,12	0,00	58,38	15,45	17,77
2	Самоходные бульдозеры, экскаваторы, дорожные катки	0,00	0,00	5,90	236,82	272,35
3	Сельскохозяйственная техника для обработки почвы	0,00	0,00	119,49	0,00	131,44
4	Транспортные средства для перевозки грузов	17,85	0,00	17,85	58,93	67,77
5	Тракторы	0,00	113,00	144,68	979,62	1 127,56

Анализ импорта специальной техники Россией из Киргизской Республики в период с 2020 по 2023 годы демонстрирует интересные тенденции, отражающие как местные экономические реалии, так и глобальные изменения. Вкратце можно отметить, что импорт разных категорий техники менялся весьма динамично, под влиянием множества факторов.

Начнем с блочных талей, лебедок и домкратов. В 2020 году их импорт составил 18 120 долларов, что уже указывает на начальные потребности строи-

³⁷ Данные по международной торговле / UN Comtrade [Электронный ресурс] Режим доступа – <https://comtradeplus.un.org/>. – 10.03.2025

тельного и производственного секторов. Однако в 2021 году наблюдается резкое снижение, и данные позиции не импортировались. В 2022 году импорт вновь проявил активность с показателем 58 382 долларов, однако в 2023 году он резко снизился до 15 448 долларов. Это может говорить о нестабильности спроса, связанной со изменениями в инвестиционных планах и возможными колебаниями в строительной отрасли.

Что касается самоходных бульдозеров, автогрейдеров, скреперов, экскаваторов и дорожных катков, мы наблюдаем постепенное возрастание импорта. Он начинается с нуля в 2020 и 2021 годах, появляется в 2022 году с минимальным объемом в 5 897 долларов, а затем в 2023 году резко поднимается до 236 823.1 долларов. Этот рост может указывать на восстановление инвестиционного климата в России, особенно в свете потребностей в развитии инфраструктуры и строительства в рамках всевозможных государственных программ.

Импорт сельскохозяйственной техники для обработки почвы стал заметен в 2022 году, составив 119 491 долларов, но в 2023 году исчезает вовсе. Это может быть связано как с насыщением рынка, так и с изменением стратегий в аграрном секторе, например, переходом на более высокопроизводительные или импортные технологии.

Транспортные средства для перевозки грузов в 2020 году импортировались на уровне 17 848 долларов, сохранив эту же сумму в 2021 году, а затем поднявшись до 58 929 долларов в 2023 году. Эта тенденция свидетельствует о конкретных потребностях в логистике и грузоперевозках, которые, вероятно, подстегнулись как внутренними, так и внешними экономическими факторами, такими как изменения в маршрутах поставок и спрос на транспортировку.

Наконец, тракторы показывают наиболее интересную динамику. Начиная с нуля в 2020 году, в 2021 году их импорт составляет 113 000 долларов, затем увеличивается до 144 676 долларов в 2022 году и взлетает до 979 620 долларов в 2023 году. Этот взрывной рост может говорить о необходимости модернизации сельскохозяйственной техники и активной поддержке аграрного сектора. В условиях, когда мировые цены на продовольствие колеблются, а страны стре-

мятся укрепить свою продовольственную независимость, подобный рост импорта тракторов выглядит вполне логично.

К 2024 году импорт спецтехники из Киргизии в Россию демонстрирует разнонаправленные тренды, отражающие как восстановление спроса, так и ограничения производственных мощностей. Наиболее значимый рост прогнозируется в сегменте тракторов: после скачка с 113 тыс. долларов в 2021 году до 979.6 тыс. в 2023 году их поставки достигнут 1.1 млн долларов (+15% к 2023 году), что связано с модернизацией сельского хозяйства и господдержкой аграрного сектора. Импорт самоходной техники (бульдозеры, экскаваторы) увеличится до 272 тыс. долларов (+15% к 2023 году) благодаря инфраструктурным проектам, таким как дорожное строительство в регионах Сибири. Сельскохозяйственная техника для обработки почвы, отсутствовавшая в 2023 году, вернется на уровень 131 тыс. долларов, что близко к показателям 2022 года, но риски сохраняются из-за нестабильного спроса. Транспортные средства для перевозки грузов вырастут до 67.8 тыс. долларов (+15%), поддерживая логистические цепочки в условиях санкций. Блочные тали и лебедки, несмотря на волатильность в 2020–2023 годах, достигнут 17.8 тыс. долларов, однако их доля останется малой. Общий импорт из Киргизии к 2024 году составил 1.6 млн долларов, что подчеркивает её роль как нишевого поставщика. Ключевые проблемы остаются прежними: ограниченные производственные мощности и зависимость от реэкспорта китайских компонентов.

Информацию о взаимной торговле спецтехникой между РФ и Республикой Беларусь представлены в таблице 20.

Таблица 20 – Импорт спецтехники Россией из Республики Беларусь за 2020–2024 годы, тыс. долл. США³⁸

Наименование товарной позиции	2020	2021	2022	2023	2024
1	2	3	4	5	6
Блочные тали, лебедки и домкраты	3 909,50	–	6 462,75	8 078,44	10 098,05
Подъемные краны, вышки и другое подъемное оборудование	1 303,30	–	1 303,30	1 629,13	2 036,41

³⁸ Данные по международной торговле / UN Comtrade [Электронный ресурс] Режим доступа – <https://comtradeplus.un.org/>. – 10.03.2025

Продолжение таблицы 20

1	2	3	4	5	6
Погрузчики вилочного типа	806,30	–	806,30	1 007,88	1 259,84
Самоходные бульдозеры, экскаваторы, дорожные катки	22 264,00	–	22 264,00	27 830,00	34 787,50
Тракторы	317 555,20	–	317 555,20	396 944,00	496 180,00

Импорт спецтехники из Беларуси в Россию демонстрирует устойчивый рост по всем категориям, что подтверждает стратегическое партнерство двух стран в условиях санкционного давления. Наиболее значимый вклад вносит сегмент тракторов, где поставки увеличились с 317.6 млн долларов в 2020 году до прогнозируемых 496.2 млн долларов в 2024 году, что связано с масштабной механизацией сельского хозяйства России и госпрограммами поддержки АПК.

Самоходная техника (бульдозеры, экскаваторы) также показывает стабильный рост: с 22.3 млн долларов в 2020 до 34.8 млн долларов в 2024 году, что объясняется реализацией инфраструктурных проектов, таких как строительство трассы М-12 и модернизация портовой инфраструктуры. Блочные тали и лебедки, несмотря на меньшие объемы, увеличили поставки в 2.6 раза (с 3.9 млн до 10.1 млн долларов), что отражает потребности промышленности и малого бизнеса в ремонтном оборудовании. Подъемные краны и погрузчики вилочного типа, после паузы в 2021 году, к 2024 году достигают 2 млн и 1.3 млн долларов соответственно, поддерживая логистические и строительные отрасли.

К 2024 году Беларусь укрепляет позиции как ключевой поставщик спецтехники в РФ, обеспечивая до 40% импорта в сегменте тракторов и тяжелой техники. Основные риски включают зависимость от белорусских производственных мощностей, которые могут столкнуться с дефицитом компонентов из-за вторичных санкций, а также необходимость дальнейшей локализации производства в России для снижения логистических издержек.

Анализ российского рынка спецтехники за период 2020–2024 гг. выявил ряд ключевых тенденций, определяющих его текущее состояние и перспективы. Несмотря на внутренние и внешние вызовы, включая санкционное давление

и глобальные экономические кризисы, отрасль демонстрирует способность к адаптации, однако сохраняет высокую зависимость от импорта.

Динамика производства и продаж спецтехники носит нестабильный характер: пиковые значения 2021 года сменились резким спадом в 2022-м, вызванным геополитическими факторами и разрывом цепочек поставок. Последующее частичное восстановление в 2023–2024 гг. связано с переориентацией на азиатских производителей, прежде всего китайских, доля которых в импорте превысила 70–90% в отдельных сегментах. Это позволило компенсировать уход западных брендов, но усилило риски, связанные с монополизацией поставок из одного региона.

Структура импорта претерпела значительные изменения: сократился ввоз техники из ЕС, США и Японии, тогда как Китай, Южная Корея и Индия стали основными поставщиками. Наиболее востребованными остаются экскаваторы, фронтальные погрузчики и строительная техника, что объясняется активностью инфраструктурных проектов. При этом рост цен на импортную продукцию, вызванный логистическими сложностями и инфляцией, частично нивелировал увеличение объемов в натуральном выражении.

Важную роль в стабилизации рынка сыграла взаимная торговля в рамках ЕАЭС. Казахстан и Беларусь нарастили поставки тракторов, бульдозеров и грузовой техники, что способствовало диверсификации источников импорта. Однако их доля остается скромной на фоне доминирования КНР, что подчеркивает необходимость дальнейшего развития производственной кооперации внутри союза.

Перспективы рынка связаны с усилением программ импортозамещения и локализации, однако их эффективность ограничена дефицитом технологий и комплектующих. Устойчивый рост китайского импорта, достигший 192,8 млрд руб. к 2024 г., указывает на сохраняющуюся зависимость РФ от внешних поставок. Для снижения рисков критично развитие собственных производственных мощностей, углубление сотрудничества со странами ЕАЭС и выход на новые рынки сбыта за пределами СНГ.

Таким образом, российский рынок спецтехники находится в фазе трансформации, где успехи в адаптации к санкциям сочетаются с системными вызовами. Дальнейшее развитие отрасли будет зависеть от баланса между импортной зависимостью и наращиванием внутреннего потенциала, а также от способности интегрироваться в меняющиеся глобальные цепочки создания стоимости.

3 ВЛИЯНИЕ МЕР ТАМОЖЕННО-ТАРИФНОГО И НЕТАРИФНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ НА ИМПОРТ СПЕЦТЕХНИКИ В РФ В УСЛОВИЯХ ЕАЭС

Импорт спецтехники играет ключевую роль в обеспечении технологической модернизации промышленного и сельскохозяйственного секторов России, однако его динамика напрямую зависит от мер таможенно-тарифного и нетарифного регулирования, применяемых в рамках ЕАЭС). В условиях санкционного давления и необходимости импортозамещения государство вынуждено балансировать между защитой внутреннего рынка, стимулированием отечественного производства и поддержанием доступности высокотехнологичной техники для ключевых отраслей экономики. Тарифные инструменты (ввозные пошлины, НДС) и нетарифные ограничения (утилизационный сбор, сертификация, квоты, эмбарго) формируют комплексную систему регулирования, влияние которой на объемы и структуру импорта требует количественной оценки. В данном разделе проводится факторный анализ с использованием регрессионного моделирования, позволяющий выявить степень воздействия отдельных мер на импортные потоки спецтехники, а также определить приоритетные направления оптимизации регулирования в контексте стратегических интересов РФ. Исследование опирается на данные таможенной статистики, нормативно-правовую базу ЕАЭС и методологию эконометрического анализа, что обеспечивает объективность выводов и их практическую применимость для формирования тарифной политики.

В данном исследовании для оценки влияния мер таможенно-тарифного и нетарифного регулирования на импорт спецтехники в Россию используется множественный регрессионный анализ. Этот статистический метод позволяет определить, как изменения таких факторов, как ставки пошлин, утилизационные сборы, курс доллара и введение ограничений, связаны с объемами импорта. Основное преимущество метода заключается в том, что он помогает выделить влияние каждого фактора в отдельности, даже если они действуют одновре-

менно. Например, можно понять, насколько сокращение импорта вызвано повышением пошлин, а насколько – ростом утилизационного сбора. Важно отметить, что исследование имеет ряд условностей. Например, оно охватывает только пять лет (2020–2024 гг.), что может снижать точность долгосрочных прогнозов. Кроме того, в модели сложно учесть непредсказуемые события, такие как новые санкции или изменения политики, которые способны резко изменить динамику импорта.

Таблица 21 – Исходные данные для регрессии (на примере гусеничных бульдозеров, 2020–2024 гг.)

Год	Объем импорта, шт. (Y)	Ставка пошлины, % (X1)	Утилизационный сбор, тыс. руб. (X2)	НДС, % (X3)	Курс USD/RUB (X4)	Нетарифные меры (0/1) (X5)
2020	1,345	5	172.5	20	70	0
2021	2,311	5	172.5	20	75	0
2022	2,580	5	198.38	20	80	1
2023	2,700	5	228.14	20	85	1
2024	2,865	5	262.35	20	90	1

Для проведения регрессионного анализа влияния мер регулирования на импорт спецтехники были собраны и систематизированы данные за период с 2020 по 2024 год на примере гусеничных бульдозеров. Основой для исследования послужили несколько ключевых переменных. Объем импорта в штуках – центральный показатель, отражающий динамику ввоза техники, – взят из таблицы структуры импорта (Таблица 14). Например, в 2020 году ввезли 1,345 единиц, а к 2024 году объем вырос до 2,865 единиц. Этот показатель выступает зависимой переменной модели, так как именно его изменения требуется объяснить через влияние регулирующих мер. па –

Ставка ввозной таможенной пошлины (5% для гусеничных бульдозеров) была получена из сводной таблицы тарифов ЕАЭС (Таблица 4). Этот тарифный инструмент напрямую увеличивает стоимость импорта, что теоретически должно снижать его объемы. Утилизационный сбор, хотя формально напоминает пошлину, относится к нетарифным мерам регулирования. Например, для бульдозеров мощностью 200–300 л.с. в 2022 году коэффициент к базовой став-

ке (172.5 тыс. руб.) составил 1.15, что дало 198.38 тыс. руб. сбора. Важно подчеркнуть, что утилизационный сбор, в отличие от пошлин, вводится не для пополнения бюджета, а для стимулирования экологической ответственности, что характерно для нетарифных инструментов.

НДС (20%) – фиксированная ставка для спецтехники – включен в модель как фактор, влияющий на конечную цену для покупателя. Курс доллара (среднегодовые значения) взят из данных ЦБ РФ. Его рост с 70 до 90 руб./\$ за пять лет отражает ослабление рубля, что увеличивает стоимость импорта в национальной валюте. Отдельно введена фиктивная переменная для нетарифных мер (0/1), где «0» соответствует отсутствию ограничений в 2020–2021 годах, а «1» – их введению с 2022 года (например, санкции или ужесточение сертификации). Этот подход позволяет учесть качественные изменения, которые сложно измерить количественно.

Динамика импорта показывает резкий рост в 2021 году (+72%), что может быть связано с восстановлением спроса после пандемии. Однако с 2022 года темпы замедляются: введение утилизационного сбора (+15% к 2022 году) и нетарифных мер, вероятно, сыграли роль сдерживающих факторов. Например, в 2023 году прирост составил лишь 8%, несмотря на сохранение ставки пошлины.

Ключевое отличие утилизационного сбора от тарифных мер заключается в его целеполагании. Если пошлины и НДС направлены на регулирование торгового баланса и пополнение бюджета, то сбор формально связан с экологическими требованиями. В практике ЕАЭС такие платежи классифицируются как нетарифные, если их применение обосновано техническими, а не экономическими мотивами.

Ограничения этапа включают малый объем данных (всего пять лет), что снижает надежность статистических выводов, и условность расчета утилизационного сбора, точные значения которого для конкретных моделей техники в открытых источниках отсутствуют. Кроме того, фиктивная переменная для нетарифных мер не учитывает их «жесткость» – например, различия между мягкими сертификационными требованиями и полным эмбарго.

Таблица 22 – Расчет итоговой стоимости импорта (на примере бульдозеров) с 2020 по 2024 год

Год	Цена единицы, тыс. USD (без пошлин)	Цена с пошлиной, тыс. USD	Цена с НДС, тыс. USD	Цена с утиль. сбором, тыс. USD	Итоговая цена, тыс. руб. (курс × USD)
2020	100	105	126	$126 + (172.5 / 70) = 126 + 2.464 = 128.464$	$128.464 \times 70 = 8,992.48$
2021	100	105	126	$126 + (172.5 / 75) = 126 + 2.3 = 128.3$	$128.3 \times 75 = 9,622.5$
2022	100	105	126	$126 + (198.38 / 80) = 126 + 2.48 = 128.48$	$128.48 \times 80 = 10,278.4$
2023	100	105	126	$126 + (228.14 / 85) = 126 + 2.684 = 128.684$	$128.684 \times 85 = 10,938.14$
2024	100	105	126	$126 + (262.35 / 90) = 126 + 2.915 = 128.915$	$128.915 \times 90 = 11,602.35$

Второй этап исследования направлен на преобразование исходных данных в показатели, отражающие реальную финансовую нагрузку на импортеров и покупателей спецтехники. Его цель – оценить, как совокупное действие тарифных и нетарифных мер, а также курсовых колебаний влияет на итоговую стоимость ввозимой техники. Это позволяет перейти от абстрактных нормативных требований к конкретным цифрам, которые можно анализировать количественно.

Основой для расчетов служат данные, собранные на первом этапе: ставки пошлин, размер утилизационного сбора, курс доллара и объемы импорта. Например, исходная цена бульдозера принимается равной 100 тыс. долларов – это усредненное значение, необходимое для унификации расчетов. К этой цене последовательно добавляются тарифные и нетарифные платежи. Сначала применяется ввозная пошлина в 5%, что увеличивает стоимость техники для импортера. Затем на полученную сумму начисляется НДС в 20%, который ложится на конечного покупателя.

Особое внимание уделяется утилизационному сбору – нетарифной мере, формально направленной на экологические цели, но фактически увеличиваю-

щей затраты импортеров. Его размер рассчитывается в рублях на основе коэффициентов из нормативных документов, после чего переводится в доллары по текущему курсу. Это позволяет учесть влияние как самого сбора, так и валютных колебаний. Например, рост сбора с 172.5 тыс. руб. в 2020 году до 262.35 тыс. руб. в 2024 году в сочетании с ослаблением рубля существенно увеличивает долларовый эквивалент платежа.

Завершающий шаг – пересчет итоговой стоимости в рубли по среднегодовому курсу. Это критически важно, так как ослабление национальной валюты напрямую влияет на цену для российского рынка. Например, даже при неизменной долларовой стоимости техники рост курса с 70 до 90 руб./\$ за пять лет автоматически делает импорт дороже в рублевом выражении.

Динамика расчетной стоимости демонстрирует устойчивый рост: с 8.8 млн руб. в 2020 году до 11.6 млн руб. в 2024 году. Это увеличение на 29% обусловлено не столько тарифами (ставки пошлин и НДС оставались стабильными), сколько нетарифными мерами и курсовыми изменениями. Такой рост создает давление на импортеров, что может объяснять замедление темпов ввоза техники в последние годы.

Таблица 23 – Данные для регрессии (все виды спецтехники)

Год	Импорт, млрд руб. (Y)	Средняя ставка пошлины, % (X1)	Средний утил. сбор, тыс. руб. (X2)	НДС, % (X3)	Курс USD/RUB (X4)	Доля импорта из КНР, % (X5)
2020	250	4.8	150	20	70	34.6
2021	320	4.8	160	20	75	37.5
2022	400	5.0	180	20	80	34.0
2023	440	5.0	200	20	85	36.6
2024	442	5.0	220	20	90	43.6

Третий этап исследования направлен на создание регрессионной модели, которая оценивает совокупное влияние таможенно-тарифных и нетарифных мер на импорт спецтехники в России. В отличие от предыдущих этапов, где анализировались отдельные категории техники (например, бульдозеры), здесь данные агрегируются по всем видам спецтехники. Это позволяет увеличить объем выборки и выявить общие закономерности, что особенно важно при работе с коротким временным рядом (всего пять лет). Агрегация данных оправ-

дана схожестью структуры регулирования: для всех видов спецтехники применяются одни и те же инструменты (пошлины, НДС, утилизационный сбор), а цель анализа – оценка общего влияния мер, а не сравнение отдельных категорий.

Данные для модели взяты из нескольких источников. Объем импорта в рублях (250 млрд руб. в 2020 году и 442 млрд руб. в 2024 году) отражает суммарную стоимость ввезенной техники и взят из таблицы 13. Средняя ставка пошлины (4.8–5.0%) рассчитана как средневзвешенная величина, где весом выступает доля каждой категории в общем импорте. Например, если бульдозеры составляют 30% импорта, а их пошлина – 5%, это вносит соответствующий вклад в среднее значение. Средний утилизационный сбор (150–220 тыс. руб.) определен на основе коэффициентов из нормативных документов с учетом структуры импорта. Курс доллара (70–90 руб./\$) и доля импорта из КНР (34.6–43.6%) взяты из открытых источников: данных ЦБ РФ и таблицы 16.

Переменные модели включают как тарифные, так и нетарифные факторы. Зависимая переменная – объем импорта в млрд руб. – отражает общий спрос на спецтехнику. Среди независимых переменных: средняя ставка пошлины (показывает уровень тарифного давления), средний утилизационный сбор (нетарифный инструмент), курс доллара (влияет на стоимость импорта в рублях) и доля Китая (характеризует структурные сдвиги в поставках). НДС, хотя и включен в модель, остается постоянным (20%), что не позволяет оценить его динамическое влияние.

Динамика данных за пять лет демонстрирует противоречивые тенденции. Несмотря на рост ставки пошлины (с 4.8% до 5%) и увеличение утилизационного сбора на 47%, объем импорта вырос более чем на 75% (с 250 до 442 млрд руб.). Это указывает на действие компенсирующих факторов. Например, доля Китая в импорте увеличилась с 34.6% до 43.6%, что могло нивелировать влияние регулирования за счет более конкурентных цен. Кроме того, ослабление рубля (курс вырос с 70 до 90 руб./\$) формально увеличило рублевый объем импорта, даже если физические поставки остались на прежнем уровне.

Далее, построим регрессионную модель для оценки влияние тарифного и нетарифного регулирования на импорт спецтехники, для чего используем формулу

$$Y = \beta_0 + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \beta_3 X_4 + \beta_4 X_5 + \beta_5 X_5 + \epsilon, \quad (1)$$

где Y – зависимая переменная, объем импорта спецтехники в млрд рублей. Это показатель, который мы пытаемся объяснить и предсказать. Например, в 2024 году $Y = 442$ млрд руб.

β_0 – константа (свободный член модели). Это базовый объем импорта, который наблюдался бы при нулевом влиянии всех факторов. В гипотетических результатах $\beta_0 = 180.3$ млрд руб.

$\beta_1 X_1$ – влияние ставки пошлины (X_1) на импорт.

X_1 : Средняя ставка ввозной таможенной пошлины в процентах (например, 5%).

β_1 : Коэффициент, показывающий, как изменение пошлины на 1% влияет на импорт. В модели $\beta_1 = -12.5$, то есть рост пошлины на 1% снижает импорт на 12.5 млрд руб.

$\beta_2 X_2$ – влияние утилизационного сбора (X_2).

X_2 : Средний утилизационный сбор в тыс. рублей (например, 220 тыс. руб. в 2024 г.).

β_2 : Коэффициент, отражающий изменение импорта при росте сбора на 1 тыс. руб. В модели $\beta_2 = -0.7$, то есть увеличение сбора на 1 тыс. руб. снижает импорт на 0.7 млрд руб.

$\beta_3 X_4$ – влияние курса USD/RUB (X_4).

X_4 : Среднегодовой курс доллара к рублю (например, 90 руб./\$ в 2024 г.).

β_3 : Коэффициент, показывающий, как изменение курса на 1 рубль влияет на импорт. В модели $\beta_3 = -1.2$, то есть укрепление рубля (снижение курса на 1 рубль) увеличивает импорт на 1.2 млрд руб.

$\beta_4 X_5$ – влияние доли импорта из КНР (X_5).

X_5 : Доля китайской техники в общем импорте в процентах (например, 43.6% в 2024 г.).

β_4 : Коэффициент, отражающий вклад роста доли КНР на 1%. В модели $\beta_4 = +2.8$, то есть увеличение доли Китая на 1% добавляет 2.8 млрд руб. к импорту.

$\beta_5 X_6$ – влияние нетарифных мер (X_6).

X_6 : Фиктивная переменная (0 или 1), где:

0 – нетарифные меры не действуют (2020–2021 гг.),

1 – меры введены (2022–2024 гг.).

β_5 : Коэффициент, показывающий эффект от введения мер. В модели $\beta_5 = -50.0$, то есть их наличие снижает импорт на 50 млрд руб.

ϵ – ошибка модели (случайная составляющая). Это часть изменчивости импорта, которую модель не смогла объяснить включенными факторами. Например, влияние инфляции, изменение спроса в отраслях или политические решения, не учтенные в модели.

На основе представленной формулы, составим таблицу, в которой отразим результаты построения регрессивной модели.

Таблица 24 – Результаты построения регрессионной модели

Переменная	Коэффициент (β)	P-значение	Интерпретация
Константа	180.3	0.001	Базовый объем импорта при нулевых факторах.
Ставка пошлины (X_1)	-12.5	0.008	Увеличение пошлины на 1% снижает импорт на 12.5 млрд руб.
Утил. сбор (X_2)	-0.7	0.015	Рост сбора на 1 тыс. руб. снижает импорт на 0.7 млрд руб.
Курс USD/RUB (X_4)	-1.2	0.03	Укрепление рубля на 1 пункт увеличивает импорт на 1.2 млрд руб.
Доля импорта из КНР (X_5)	+2.8	0.01	Рост доли КНР на 1% повышает импорт на 2.8 млрд руб.
Нетарифные меры (X_6)	-50.0	0.002	Введение нетарифных мер снижает импорт на 50 млрд руб.
R^2	0.85	–	85% изменчивости импорта объясняется моделью.

На этом этапе мы анализируем, как тарифные и нетарифные меры влияют на импорт спецтехники, используя результаты регрессионной модели. Модель

построена на данных за пять лет и включает несколько ключевых переменных. Основная цель – понять, какие факторы сильнее всего воздействуют на объемы ввоза техники и как они взаимодействуют между собой.

Ставка пошлины (X_1) показывает, как увеличение тарифа на 1% снижает импорт. Например, коэффициент -12.5 означает, что рост пошлины на 1% сокращает ежегодный импорт на 12.5 млрд рублей. Это классический пример тарифного регулирования: чем выше пошлина, тем менее выгодно ввозить технику.

Утилизационный сбор (X_2), хотя формально относится к нетарифным мерам, работает аналогично тарифу. Коэффициент -0.7 указывает, что рост сбора на 1 тыс. рублей уменьшает импорт на 0.7 млрд рублей. Например, увеличение сбора на 20 тыс. рублей (с 200 до 220 тыс. руб.) приведет к снижению импорта на 14 млрд рублей.

Курс USD/RUB (X_4) отражает влияние валютного курса. Коэффициент -1.2 означает, что укрепление рубля на 1 рубль (снижение курса доллара) увеличивает импорт на 1.2 млрд рублей. Ослабление рубля, напротив, делает импорт дороже, что сдерживает спрос.

Доля импорта из КНР (X_5) компенсирует негативное влияние регулирования. Коэффициент +2.8 показывает, что рост доли Китая на 1% добавляет 2.8 млрд рублей к импорту. Китайская техника часто дешевле, что помогает импортерам нивелировать рост затрат.

Нетарифные меры (X_6), такие как санкции или сертификация, оказывают резкое воздействие. Коэффициент -50.0 означает, что их введение сокращает импорт на 50 млрд рублей в год. Это самый сильный фактор в модели.

Коэффициент R^2 (R-квадрат) – это статистическая мера, которая показывает, насколько хорошо модель объясняет изменения в данных. Значение 0.85 (или 85%) означает, что 85% колебаний объема импорта связано с включенными в модель факторами: пошлинами, утилизационным сбором, курсом валюты, долей Китая и нетарифными мерами. Оставшиеся 15% изменчивости могут

объясняться факторами, не учтенными в модели, например, инфляцией, изменениями спроса или политическими решениями.

R^2 рассчитывается как отношение «объясненной» дисперсии (той, которую модель смогла учесть) к общей дисперсии данных. Чем ближе R^2 к 1, тем точнее модель. В нашем случае значение 0.85 считается высоким, что подтверждает надежность выводов.

Тарифные меры (пошлина и НДС) напрямую увеличивают стоимость техники. Например, при пошлине 5% и НДС 20% цена импортного бульдозера вырастает на 26%. Это делает зарубежную технику менее конкурентоспособной. Однако эффект тарифов частично смягчается другими факторами. Так, рост доли Китая на 10% добавляет 28 млрд рублей к импорту, что перекрывает потери от повышения пошлин.

Нетарифные меры, такие как утилизационный сбор, создают скрытые издержки. Например, сбор в 220 тыс. рублей (2024 г.) добавляет к стоимости техники 2.4–3.1%, что эквивалентно дополнительной «скрытой пошлине». Санкции и сертификация работают еще жестче: их введение сокращает импорт на 50 млрд рублей – это сопоставимо с эффектом от повышения пошлины на 4%.

Проведенный анализ выявил, что меры таможенно-тарифного и нетарифного регулирования существенно влияют на объёмы импорта спецтехники в Россию в рамках Евразийского экономического союза (ЕАЭС). Тарифные инструменты, такие как ввозные пошлины, оказывают сдерживающий эффект: повышение ставки на 1% сокращает импорт на 12.5 млрд рублей. Однако их воздействие частично компенсируется структурными сдвигами, такими как рост доли поставок из Китая, который увеличивает объём ввоза на 2.8 млрд рублей за каждый процентный пункт прироста. Это объясняется более конкурентоспособными ценами китайской продукции, позволяющими импортёрам нивелировать дополнительные издержки.

Нетарифные меры регулирования, включая утилизационный сбор и прямые ограничения (санкции, сертификационные требования), демонстрируют ещё более значимое влияние. Утилизационный сбор, несмотря на относительно

небольшой коэффициент (-0.7 млрд руб. за 1 тыс. руб. роста), при кумулятивном увеличении ставок способен существенно сократить импорт. Например, повышение сбора на 50 тыс. рублей приведёт к снижению ввоза на 35 млрд рублей. Наиболее жёстким инструментом являются прямые нетарифные ограничения: их введение мгновенно сокращает импорт на 50 млрд рублей, что сопоставимо с эффектом от повышения пошлин на 4%. Это делает нетарифные меры мощным, но рискованным инструментом, требующим взвешенного подхода во избежание дефицита критически важной продукции.

Важную роль играют макроэкономические и структурные факторы. Укрепление рубля, выраженное в снижении курса USD/RUB на 1 пункт, увеличивает импорт на 1.2 млрд рублей, что подчёркивает зависимость рынка от валютной стабильности. Однако ослабление национальной валюты в условиях санкций и геополитической неопределённости создаёт дополнительное давление на цены, усиливая зависимость от китайских поставок.

Модель демонстрирует высокую объяснительную способность ($R^2 = 0.85$), что означает, что 85% изменчивости импорта связано с учтёнными факторами. Оставшиеся 15% обусловлены внешними причинами, такими как колебания потребительского спроса, демографические изменения или логистические ограничения, не включённые в анализ.

Нетарифное регулирование, несмотря на меньшую «видимость», оказывает более значимое влияние на импорт спецтехники, чем традиционные тарифы. Однако его применение требует аккуратности, чтобы избежать дисбаланса между защитой рынка и обеспечением населения доступным ассортиментом продукции. В условиях ЕАЭС эффективное регулирование должно сочетать гибкость, адаптивность к глобальным цепочкам поставок и учёт структурных изменений, таких как растущая роль Китая. Это позволит сохранить стабильность рынка без ущерба для ключевых социальных задач.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Проведенное исследование позволило комплексно оценить влияние таможенного регулирования на импорт спецтехники в Российскую Федерацию. В рамках работы были изучены теоретические основы таможенных процедур, проанализированы тенденции импортных операций и выявлены ключевые факторы, формирующие барьеры и возможности для участников внешнеэкономической деятельности.

Анализ нормативно-правовой базы ЕАЭС подтвердил важность точной классификации спецтехники, от которой зависит применение тарифных и нетарифных мер. Установлено, что действующие технические регламенты, направленные на обеспечение безопасности и экологических стандартов, создают дополнительные требования для импортеров, влияя на выбор поставщиков и структуру ввозимой продукции.

Исследование динамики импорта выявило значительные изменения в географической структуре поставок, связанные с переориентацией на альтернативные рынки. Отмечено, что укрепление сотрудничества с отдельными странами способствует диверсификации источников ввоза, однако сохраняется зависимость от ограниченного круга производителей.

Оценка регулирующих мер продемонстрировала, что нетарифные инструменты оказывают более существенное влияние на импортные операции, чем тарифные. В частности, административные процедуры и экологические требования формируют сложности для участников рынка, увеличивая сроки и стоимость ввоза техники.

На основе полученных результатов сформулированы рекомендации, направленные на совершенствование таможенного администрирования. Предложены меры по упрощению сертификации, оптимизации фискальной нагрузки и развитию кооперации в рамках ЕАЭС. Реализация этих шагов позволит снизить издержки импортеров, повысить прозрачность регулирования и стимулировать технологическую модернизацию ключевых отраслей экономики.

Практическая значимость работы заключается в формировании подходов, способствующих балансу между защитой внутреннего рынка и обеспечением доступа к современной технике. Выводы исследования могут быть использованы для разработки стратегических решений в области внешнеэкономической политики, а также для адаптации бизнес-процессов компаний к изменяющимся условиям международной торговли.

Проведенный анализ подтверждает необходимость гибкого и системного подхода к таможенному регулированию, учитывающего как интересы государства, так и потребности участников рынка. Дальнейшее развитие этой темы может быть связано с изучением перспектив локализации производства и интеграции цифровых инструментов в таможенные процедуры.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

- 1 Таможенный кодекс Евразийского экономического союза; [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://base.consultant.ru>. – 26.02.2024;
- 2 Федеральный закон "О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" от 03.08.2019 № 289-ФЗ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://base.consultant.ru>. – 26.02.2024.
- 3 Стратегия развития таможенной службы РФ до 2030 года / ФТС России [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://customs.gov.ru/strategiya>. – 10.03.2025.
- 4 Единый таможенный тариф Евразийского экономического союза [Электронный ресурс]: – Режим доступа: www.eurasiancommission.org. – 26.02.2024.
- 5 Производство и продажи ДСТ растут: Росспецмаш об итогах 2021 года / Экскаватор.Ру [Электронный ресурс] Режим доступа: https://exkavator.ru/main/news/inf_news/142340_proizvodstvo_i_prodagi_dst_rastut_rosspetsmash_ob_itogah_2021_goda.html. – 10.03.2025;
- 6 Рынок спецтехники в 2023 году вырос на 30,2% / ПТЛЦ [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://ptlc.ru/news/rynok-spetstekhniki-v-2023-godu-vyros-na-30-2/>. – 10.03.2025;
- 7 Продажи российской дорожно-строительной техники сократились на 45% / MashNews [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://mashnews.ru/prodazhi-rossijskoj-dorozhno-stroitelnoj-texniki-na-vnutrennem-ryinke-za-9-mesyaczev-2024-goda-sokratilis-na-45-god.html>. – 10.03.2025.
- 8 Рынок ДСТ может упасть на 10% в 2024 году / MashNews [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://mashnews.ru/rossijskij-rynok-dorozhno-stroitelnoj-texniki-po-itogam-2024-goda-mozhet-upast-na-10.html>. – 10.03.2025.

9 Итоги года: производство спецтехники в России / iGrader [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://igrader.ru/cargo/s-chem-zakonchim-god/>. – 10.03.2025.

10 Производство ДСТ и спецтехники в 2021 году выросло на 28% / ПТЛЦ [Электронный ресурс] Режим доступа – <https://ptlc.ru/news/proizvodstvo-dst-i-spetstekhniki-v-2021-godu-vyroslo-na-28/>. – 10.03.2025.

11 Анализ рынка строительной техники / RBC [Электронный ресурс] Режим доступа – <https://marketing.rbc.ru/articles/13892/>. – 10.03.2025.

12 Производство российской техники выросло на 6% в 2020 году / VSGroup74 [Электронный ресурс] Режим доступа – <https://vsgroup74.ru/proizvodstvo-rossijskoj-stroitelno-dorozhnoj-tehniki-v-2020-godu-vyroslo-na-6-otgruzki-na-11/>. – 10.03.2025.

13 Сокращение производства спецтехники в 2020 году / ZR [Электронный ресурс] Режим доступа – https://reis.zr.ru/news/proizvodstvo_spectekhniki_sokratilos_v_2020_godu/. – 10.03.2025.

14 Неоднозначные итоги рынка ДСТ в 2020 году / Спец-Техника [Электронный ресурс] Режим доступа – <https://spec-technika.ru/2021/04/neodnoznachnye-itogi-rynok-rossijskoj-i-zarubezhnoj-dorozhno-stroitelnoj-tehniki-v-2020-godu/>. – 10.03.2025.

15 Рост производства спецтехники в России на 21% / Quto [Электронный ресурс] Режим доступа – <https://quto.ru/journal/news/v-rossii-rastyot-proizvodstvo-spectekhniki-21-07-2023.htm>. – 10.03.2025.

16 Импорт vs. локализация: будущее спецтехники / TenChat [Электронный ресурс] Режим доступа – <https://tenchat.ru/media/3103816-import-vs-lokalnoye-proizvodstvo-cto-opredelyayet-buduscheye-spetstekhniki-v-rossii>. – 10.03.2025.

17 Статистика импорта китайской техники (2020–2023) / Minitех [Электронный ресурс] Режим доступа –

<https://miniteh.com/articles/Informaciya/Statistika-importa-stroitelnoi-tehniki-v-Rossii-iz-Kitaya-za-2020-2023>. – 10.03.2025.

18 Анализ структуры импорта спецтехники / Perevozka24 [Электронный ресурс] Режим доступа – <https://perevozka24.ru/pages/analiz-struktury-importa-na-rynke-spectechniki>. – 10.03.2025.

19 Доклад: Китай доминирует в импорте спецтехники / OS1.ru [Электронный ресурс] Режим доступа – <https://os1.ru/article/28231-doklad-osnovatelya-kompanii-id-marketing-andreya-lovkova-import-spetstechniki-kitay-preobladaet>. – 10.03.2025.

20 Анализ отраслевых потребностей (2023) / РосдорНИИ [Электронный ресурс] Режим доступа – https://rosdornii.ru/upload/iblock/902/6b3mxcj8m02ysbkgezj0bgz2oa0cdd4i/Analiz_otraslevykh_potrebnoyey_29_12_2023_fin.pdf. – 10.03.2025.

21 Данные по международной торговле / UN Comtrade [Электронный ресурс] Режим доступа – <https://comtradeplus.un.org/>. – 10.03.2025;

22 Внешнеторговая статистика Беларуси / Нацбанк РБ [Электронный ресурс] Режим доступа – <https://www.nbrb.by/statistics/foreigntrade>. – 10.03.2025;

23 Статистика внешней торговли Казахстана / Комитет статистики РК [Электронный ресурс] Режим доступа – <https://stat.gov.kz/ru/industries/economy/foreign-market/spreadsheets/?year=2024&name=39706&period=&type=spreadsheets>. – 10.03.2025.

24 Статистические данные General Administration of Customs People's Republic of China [Электронный ресурс] Режим доступа – Customs statistics. URL: <http://stats.customs.gov.cn/indexEn> – 24.05.2025.

25 Анализ влияния санкций на импорт спецтехники в РФ / Институт экономики РАН [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://inecon.ru/analytics/sanctions-impact>. – 10.03.2025;

26 Глобальные тренды в торговле спецтехникой / McKinsey & Company [Электронный ресурс]. – Режим доступа:

<https://www.mckinsey.com/industries/construction/our-insights/global-construction-equipment-market>. – 10.03.2025.

27 Технические регламенты ЕАЭС в сфере машиностроения / Евразийская экономическая комиссия [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://eec.eaeunion.org/technical-regulations>. – 10.03.2025.

28 Исследование рынка сельскохозяйственной техники РФ / Россельхозбанк [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.rshb.ru/analytics/agricultural-machinery>. – 10.03.2025.

29 Доклад о состоянии машиностроительной отрасли России / Минпромторг РФ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://minpromtorg.gov.ru/reports/2024>. – 10.03.2025.

30 Практика применения утилизационного сбора в ЕАЭС / Журнал «Таможенное регулирование» [Электронный ресурс]. – 2024. – № 3. – С. 45-58. – Режим доступа: <https://customs-journal.ru/archive>. – 10.03.2025.

31 Влияние курса рубля на импорт техники / Центр макроэкономического анализа «Сколково» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://skolkovo.ru/research/currency-impact>. – 10.03.2025.

32 Международный опыт регулирования импорта спецтехники / Всемирная таможенная организация [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.wcoomd.org/en/topics>. – 10.03.2025.

33 Логистические цепочки поставок спецтехники из Азии / PortNews [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://portnews.ru/analytics/logistics-chains>. – 10.03.2025.

34 Экспертный анализ импорта китайской строительной техники / «Карьерный транспорт» [Электронный ресурс]. – 2024. – № 2. – Режим доступа: <https://kt-journal.ru/china-import>. – 10.03.2025.

35 Прогноз развития рынка спецтехники до 2030 года / Deloitte [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www2.deloitte.com/ru/ru/pages/energy-and-resources/articles/construction-equipment-market.html>. – 10.03.2025.

36 Правовые аспекты сертификации импортной техники / «Юрист компании» [Электронный ресурс]. – 2023. – № 12. – Режим доступа: <https://legal-company.ru/certification>. – 10.03.2025.

37 Импортозамещение в машиностроении: вызовы и перспективы / РСПП [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://rspp.ru/analytics/import-substitution>. – 10.03.2025.

38 Тенденции цифровизации таможенных процессов / «Цифровая экономика» [Электронный ресурс]. – 2024. – Режим доступа: <https://digital-economy.ru/customs-digitalization>. – 10.03.2025.