

УДК 339.92

ВЛИЯНИЕ ТАМОЖЕННЫХ БАРЬЕРОВ НА МИРОВОЙ РЫНОК МАШИН И ОБОРУДОВАНИЯ

Куляшова А.А.

студент,

*Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной
академии,*

Санкт-Петербург, Россия

Кудрова Н.А.

*Научный руководитель, к.э.н., доцент, заведующий кафедрой международных
экономических отношений,*

*Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной
академии,*

Санкт-Петербург, Россия

Аннотация

В статье исследуется влияние таможенных ограничений на состояние мирового рынка машин и оборудования. Приводится описание динамики и структуры внешней торговли стран на мировом рынке машин и оборудования на примере торговли легковыми автомобилями. Проведено сравнение показателей торговли легковыми автомобилями развитых и развивающихся стран. В заключении выявлены таможенные ограничения стран и их воздействие на динамические и структурные показатели мирового рынка машин и оборудования.

Ключевые слова: внешняя торговля, мировой рынок, таможенная пошлина, ставка таможенных платежей, автомобиль.

***THE IMPACT OF CUSTOMS BARRIERS ON THE GLOBAL MACHINERY
AND EQUIPMENT MARKET***

Kulyashova A. A.

student,

*St. Petersburg Branch of the Russian Customs Academy named after V.B. Bobkov,
Saint-Petersburg, Russia*

Kudrova N. A.

*Scientific supervisor, PhD, Associate Professor, Head of the Department of
International Economic Relations,*

*St. Petersburg Branch of the Russian Customs Academy named after V.B. Bobkov,
Saint-Petersburg, Russia*

Abstract

The article examines the impact of customs restrictions on the global machinery and equipment market. The article describes the dynamics and structure of the countries' foreign trade in the global machinery and equipment market using the example of passenger car trade. The indicators of passenger car trade in developed and developing countries are compared. In conclusion, the customs restrictions of the countries and their impact on the dynamic and structural indicators of the global machinery and equipment market are identified.

Keywords: foreign trade, world market, customs duty, rate of customs payments, automobile.

В настоящее время мировой рынок машин является одним из наиболее развитых рынков. Высокий мировой спрос на машины и появление на рынке новых производителей способствуют его расширению. Однако развитие

торговли на данном рынке находится под влиянием таможенных ограничений, вводимых странами под влиянием множества факторов.

Цель данной статьи — исследовать воздействие ограничений, вводимых таможенными органами стран, на динамику и структуру мировой торговли продуктами машиностроения.

Машиностроение — вид производственной деятельности предприятий обрабатывающей промышленности и сферы услуг, специализирующиеся на проектировании, производстве, обслуживании и утилизации всевозможных машин, технологического оборудования и их деталей [3, 266].

Машиностроение является крупнейшей отраслью мирового промышленного комплекса, уровень его развития определяет место страны в международном разделении труда.

Товары, торговля которыми осуществляется на рынке машин и оборудования, имеют множество классификаций. Например, согласно Стандартной международной торговой классификации ООН, машины и оборудование подразделяются на девять отделов:

- энергогенерирующее оборудование;
- машины специальные;
- машины для обработки металлов;
- неспециальные машины и оборудование для промышленности и детали машины;
- канцелярское оборудование для автоматической обработки данных;
- аппаратура и оборудование электросвязи, звукозаписывающее и звуковоспроизводящее;
- электрические машины и аппараты и их электрические детали;
- автомобили;
- прочее транспортное оборудование.

Состояние мирового рынка легковых автомобилей наиболее точно показывает изменения в торговых политиках стран в сфере производства и сбыта продуктов машиностроения.

Доля стран в структуре внешней торговли автомобилями позволяет определить ведущих мировых экспортеров и импортеров машин (таблица 1).

Таблица 1 — Структура экспорта и импорта легковых автомобилей в 2023 г. по странам [7]

Экспорт			Импорт		
Страна	Стоимость экспорта, млрд долл.	Доля в мировом экспорте, %	Страна	Стоимость импорта, млрд долл.	Доля в мировом импорте, %
Всего	1622,95	100	Всего	1629,38	100
Германия	260,01	16,02	США	329,65	20,31
Китай	150,24	9,26	Германия	137,92	8,50
Япония	136,69	8,42	Китай	80,82	4,98
Мексика	136,08	8,38	Канада	80,64	4,97
США	134,89	8,31	Великобритания	73,55	4,53
Российская Федерация	1,40	0,09	Российская Федерация	14,61	0,90
Прочие	803,64	49,52	Прочие	912,19	55,81

Лидером рынка легковых автомобилей в 2023 г. была Германия (16%). Китай, Япония, Мексика и США по отдельности занимали около 8% структуры. Причинами ведущих позиций стран в экспорте автомобилей являются целенаправленная ориентация внутреннего производства преимущественно на экспорт, высокая экспортная квота для автомобилей в странах, локализация производства и т.д.

В целях сравнения структуры импорта легковых автомобилей в странах-лидерах рынка и Российской Федерации (далее — РФ) рассмотрена динамика объема импорта легковых автомобилей Германии за 2019-2023 гг. (рис. 1).

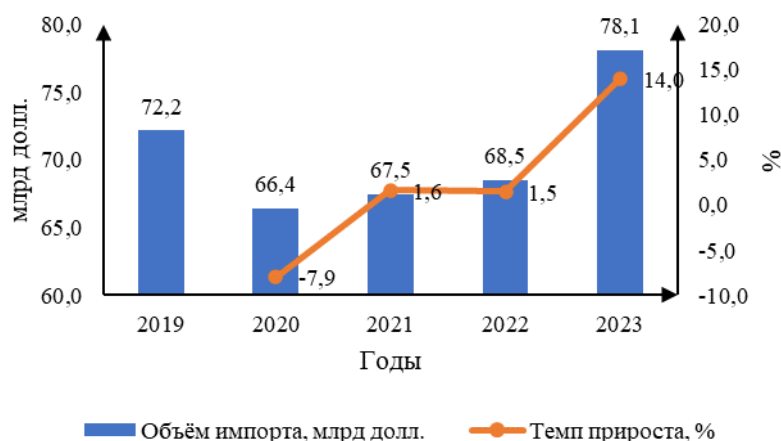


Рис. 1 — Динамика объёма импорта легковых автомобилей Германии за 2019-2023 гг. [7]

Объём импорта легковых автомобилей имел отрицательный прирост только в 2020 г. (-7,9%) вследствие введения ограничений внешней торговли при пандемии коронавируса. С 2021 по 2022 гг. темп прироста не изменялся и составил до 1,6%. В 2023 г. показатель динамики вырос до 14% вследствие повышения цен на энергоресурсы и как следствие, замедления темпов производства национальных предприятий.

Таким образом, наблюдается относительно устойчивый положительный прирост объёма импорта автомобилей Германией, то есть зависимость экономики страны от иностранных поставок данного товара.

Структура импорта товара Германии по странам за 2019 и 2023 гг. показывает изменение показателей ввоза автомобиля в страну (таблица 2).

Таблица 2 — Структура импорта легковых автомобилей Германии по странам за 2019 и 2023 гг. [7]

Экспортеры	2019		2023		Средний темп роста, %	Средний темп прироста, %
	Объём импорта, млрд долл. США	Удельный вес, %	Объём импорта, млрд долл. США	Удельный вес, %		
Всего	72,16	100,00	78,13	100,00	100	0
Соединенные Штаты Америки	6,16	8,54	8,84	11,32	103,59	3,59

Испания	9,67	13,41	8,00	10,24	96,69	-3,31
Чехия	6,24	8,65	7,59	9,71	101,46	1,46
Словакия	6,65	9,21	6,80	8,70	99,29	-0,71
Китай	2,62	3,63	8,51	10,9	131,64	31,64
Прочие	40,82	56,56	38,39	49,13	96,54	-0,04

Ведущими экспортерами легковых автомобилей Германии в 2019 г. были Испания (13,41%), США, Чехия и Словакия занимали около 9%. К 2023 г. экспортером легковых автомобилей стал Китай, средний темп прироста импорта из страны составил 31,64%. Импорт из США также вырос (3,59%), у других стран он оказался незначительным.

Из вышесказанного следует, что, несмотря на высокие объёмы экспорта автомобилей Германией, страна активно импортирует данный товар. За последние пять лет двумя главными экспортерами страны стали Китай (доля 10,9%) и США (доля 11,32%). Причиной изменений может быть низкая цена автомобилей в других странах из-за меньших издержек производства и более низкой цены энергоресурсов, чем в странах Европы.

При импорте автомобилей в Германию взимается таможенная пошлина, таможенный сбор и НДС в размере 19%. Ставки таможенных пошлин при импорте автомобилей в Германии устанавливаются на основе Гармонизированной системы описания и кодирования товаров. Согласно ей, для объёма двигателя от 1000 см³ до 3000 см³ новых и использованных легковых автомобилей действует ставка 10% [2].

Значительный рост импорта автомобилей из Китая объясняется падением производства как в целом легковых автомобилей, так и электромобилей в Германии. Для поддержания высокого уровня конкуренции для национальных производителей Германия активно поставляла автомобили с электродвигателем из Китая по ставке 10% до 2024 года, что объясняет стабильный положительный прирост импорта автомобилей после 2020 года, показанный на рисунке 1.

Однако стоимость китайских автомобилей ниже стоимости немецких, что стало причиной начала проведения антидемпингового расследования со стороны Европейской комиссии (далее — ЕК). В 2024 году ЕК объявила о введении с июля временных дополнительных пошлин до 38% на китайские электромобили [1].

Введение подобных мер должно привести к уменьшению импорта европейскими странами китайских электромобилей. Для Германии в условиях дефицита необходимых компонентов в области производства электромобилей подобное решение вызовет снижение объёмов и качества продуктов немецкой автомобильной промышленности, и, следовательно, приведет к уменьшению экспорта немецких легковых автомобилей.

В РФ также наблюдается зависимость от импорта легковых автомобилей. Согласно табл. 1, РФ занимала около 0,09% в мировом экспорте легковых автомобилей в 2023 г. Удельный вес страны в структуре импорта автомобилей выше (0,9%), но относительно показателей мировых лидеров является наименьшим.

Причиной низких показателей импорта автомобилей РФ являются примененные к стране санкции со стороны стран Запада, суть которых заключалась в полном прекращении экспорта товаров в РФ некоторыми странами. Подобные ограничения оказали на динамику объёмов импорта автомобилей РФ определенное влияние (рис. 2).

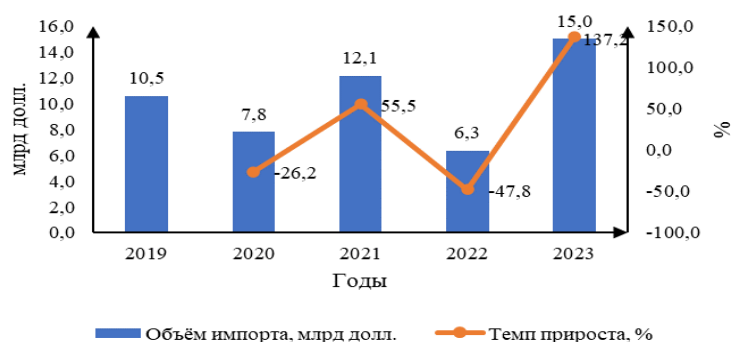


Рис. 2 — Динамика объёма импорта легковых автомобилей РФ за 2019-2023 гг.

[7]

В 2022 году объём импорта легковых автомобилей в РФ снизился на 47,77%. Это связано с прекращением торговли России с западными и некоторыми азиатскими производителями. Повышение показателей в 2023 году объясняется развитием торговли РФ с китайскими автопроизводителями и применением метода транзитного ввоза легковых автомобилей из западных стран через дружественные РФ государства, например, страны Евразийского экономического союза (далее — ЕАЭС).

Смена экспортеров автомобилей РФ имела влияние на структуру импорта легковых автомобилей в РФ за 2019 и 2023 гг. (таблица 3).

Таблица 3 — Структура импорта легковых автомобилей РФ по странам за 2019 и 2023 гг. [7]

Экспортеры	2019		2023		Средний темп роста, %	Средний темп прироста, %
	Объём импорта, млрд долл. США	Удельный вес, %	Объём импорта, млрд долл. США	Удельный вес, %		
Всего	10,55	100,00	15,0	100,00	100,00	0,00
Япония	2,84	27,00	1,7	11,30	89,68	-10,32
Республика Корея	2,22	21,00	0,7	4,30	82,02	-17,98
Германия	1,96	18,60	0,2	1,20	70,99	-29,01
Китай	0,44	4,20	11,7	77,80	144,03	44,03
Армения	0,00	1,00	0,4	2,50	112,14	12,14
Прочие	3,09	28,20	0,3	2,90	56,62	-43,47

В 2019 г. в структуре импорта автомобилей РФ преобладали страны Азии, занимавшие до 27%, и Германия (18,6%). Китай и Армения занимали до 4%. К 2023 году средний темп прироста удельного веса бывших лидеров в структуре был отрицательным: в Японии — -10,32%, в Германии — -29%. Показатели Китая и Армении, наоборот, были высокими: максимальное значение было у Китая (44,03%).

Таким образом, после сокращения импорта автомобилей в 2022 году значительно сократилась доля импорта легковых автомобилей из

недружественных Японии и Республики Кореи. Ведущим экспортером легковых автомобилей вместо Германии стал Китай, из которого осуществляются официальные поставки китайских автопроизводителей. Рост импорта на автомобили из Армении объясняется наличием в стране льготных условий растаможивания товара для его дальнейшего экспорта в РФ.

В РФ действует система таможенных ограничений импорта легковых автомобилей. При официальных поставках легковых автомобилей, в том числе из Китая, РФ, как страна-участница ЕАЭС, предусматривает выплату следующих платежей:

1. Сборы за таможенное оформление.
2. Акциз.
3. Утилизационный сбор.
4. Налог на добавленную стоимость.
5. Таможенные платежи, ставка которых определяется Единым

таможенным тарифом ЕАЭС (таблица 4):

Таблица 4 — Размеры единых ставок таможенных платежей, установленные при ввозе легкового автомобиля на таможенную территорию ЕАЭС [6]

Объём цилиндров двигателя, см ³	Ставка таможенной пошлины, %	
	для автомобилей, с момента выпуска которых прошло не более 3 лет	для автомобилей, с момента выпуска которых прошло не более 7 лет
не более 1000	15	20, но не менее 0.36 евро/ см ³
более 1000, но не более 1500	15	20, но не менее 0.4 евро/ см ³
более 1500, но не более 1800	15	20, но не менее 0.36 евро/ см ³
более 1800, но не более 2300	15	20, но не менее 0.44 евро/ см ³
более 2300, но не более 2800	15	20, но не менее 0.44 евро/ см ³

В 2022 году ввоз автомобилей проводился путем растаможивания товара в Армении по установленным ЕАЭС ставкам платежей (см. табл. 2). После регистрации автомобилей в Армении они перевозились в РФ как объект собственности, а не товар. Таким образом, происходило занижение таможенной стоимости ввозимых в РФ автомобилей.

С 1 января 2023 года все автомобили, ввезенные в Армению и растаможенные там до октября 2014 года, стали считаться товарами ЕАЭС и при ввозе в РФ подлежали регистрации в ней и уплате недоплаченных таможенных платежей. Это не оказало значительного влияния на импорт автомобилей из Армении: с 2022 г. по 2023 г. он вырос на 48%, что указывает на низкую эластичность спроса на автомобили западных марок в РФ. Импорт легковых автомобилей также осуществлялся физическими лицами для личного пользования по определенным ставкам таможенных платежей (таблица 5).

Таблица 5 — Размеры единых ставок таможенных платежей, установленные при ввозе легкового автомобиля физически лицом для личного пользования на таможенную территорию ЕАЭС [5]

Не более 3 лет с момента выпуска		Не более 5 лет с момента выпуска	
Таможенная стоимость ввозимого автомобиля, евро в эквиваленте	Ставка таможенных платежей	Рабочий объём двигателя, см ³	Ставка таможенных платежей
до 8 500	54 % от стоимости, но не менее 2,5 евро за 1 см ³	более 1000, но не превышает 1500	1,7 евро за 1 см ³
8 500-16 700	48 % от стоимости, но не менее 3,5 евро за 1 см ³	более 1500, но не превышает 1800	2,5 евро за 1 см ³
16 700-42 300	48 % от стоимости, но не менее 5,5 евро за 1 см ³	более 1800, но не превышает 2300	2,7 евро за 1 см ³
42 300-84 500	48 % от стоимости, но не менее 7,5 евро за 1 см ³	более 2300, но не превышает 3000	3 евро за 1 см ³
84 500-169 000	48 % от стоимости, но не менее 15 евро за 1 см ³	более 3000	3,6 евро за 1 см ³

Указанный способ ввоза автомобилей в РФ наименее выгоден из-за более высоких ставок пошлин, однако в 2022 году это способствовало импорту всех типов автомобилей в Армению физическими лицами под предлогом личного пользования и их дальнейшей перевозке в Россию. Выгода подобных сделок состояла в экономии на утилизационном сборе для физических лиц, величина которого была незначительной.

Рост числа подобных случаев импорта автомобилей в РФ привел к ужесточению ограничительных мер ввоза со стороны государства. С апреля

2024 года физические лица, ввозившие автомобиль таким образом, обязаны оплатить утилизационный сбор для юридических лиц [4, 1120], величина которого больше платежа для физических лиц.

В итоге недоплаченные таможенные платежи были включены в объём уплачиваемого утилизационного сбора для физических лиц. По мнению Правительства, это приведет к сокращению случаев использования данного способа незаконного импорта.

На мировом рынке машин и оборудования, а именно на автомобильном рынке, наблюдается высокая зависимость стран от импорта легковых автомобилей, причем как у ведущих мировых автомобилестроителей, так и у стран с низкими показателями автомобильного производства.

В странах-лидерах рынка введение таможенных ограничений на импорт автомобилей производится в целях борьбы с демпингом цен китайскими экспортерами. В случае России — это способ борьбы с недоплатой таможенных платежей при неофициальных поставках легковых автомобилей в страну.

В целом, вводимые таможенные ограничения на импорт машин имеют положительное воздействие на мировой рынок в виде повышения конкурентоспособности национальных производителей и отрицательное — в виде ограничения доступа потребителей к продукции мирового товарного рынка.

Библиографический список:

1. Европейская комиссия [Электронный ресурс] / Официальный сайт. URL: <https://commission.europa.eu/> (дата обращения: 27.10.24).
2. Единый таможенный тариф Европейского союза [Электронный ресурс]. URL: <https://ec.europa.eu/> (дата обращения: 27.10.24).

3. Кузнецова Г.В. Конъюнктура мировых товарных рынков: учебник и практикум для вузов. – М.: Издательство Юрайт, 2024. — 266 с. (дата обращения 13.10.2024).

4. Постановление Правительства РФ от 13.02.2024 № 152 «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 26 декабря 2013 г. № 1291» // Собрание законодательства РФ. 2024. С. 1120. URL: <https://www.szrf.ru/list.html> (дата обращения 27.10.2024).

5. Решение Совета Евразийской экономической комиссии от 20 декабря 2017 г. № 107 «Об отдельных вопросах, связанных с товарами для личного пользования» [Электронный ресурс] // Правовой портал Евразийского экономического союза. URL: <https://docs.eaeunion.org/> (дата обращения: 27.10.24).

6. Решение Совета Евразийской экономической комиссии от 14.09.2021 № 80 «Об утверждении единой Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза и Единого таможенного тарифа Евразийского экономического союза, а также об изменении и признании утратившими силу некоторых решений Совета Евразийской экономической комиссии» [Электронный ресурс] // Правовой портал Евразийского экономического союза. URL: <https://docs.eaeunion.org/> (дата обращения: 27.10.24).

7. Trade Map [Электронный ресурс]. URL: <https://www.trademap.org/> (дата обращения: 25.10.24).

Оригинальность 78%