

Щёкина Дарья Михайловна

магистрант

ГКОУ ВО «Российская таможенная академия»

г. Люберцы, Московская область

ЭФФЕКТИВНОСТЬ ТАРИФНЫХ ПРЕФЕРЕНЦИЙ ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОГО БИЗНЕСА В СТРАНАХ ЕАЭС

***Аннотация:** в настоящей статье исследуется влияние тарифных преференций Евразийского экономического союза (ЕАЭС) на деятельность международного бизнеса на примере рынка транспортных средств.*

***Ключевые слова:** таможенные преференции, ЕАЭС, транспортные средства, таможенно-тарифное регулирование.*

Тарифные преференции Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС) представляют собой комплексный инструмент внешнеэкономического регулирования, который оказывает значительное влияние на деятельность международного бизнеса на территории Союза. Оценка эффективности этих преференций требует анализа их воздействия на ключевые бизнес-показатели: себестоимость продукции, конкурентоспособность, логистические издержки и доступ к рынкам.

Тарифная преференция позволяет развивающимся и наименее развитым странам использовать благоприятные условия для экспорта товаров определенной товарной номенклатуры на территорию государств – членов ЕАЭС. Использование более низкой ставки ввозной таможенной пошлины активно стимулирует внешнеторговую оборот между государствами – членами ЕАЭС и развивающимися, а также наименее развитыми странами, который возрастает с каждым годом [1].

Система таможенно-тарифного регулирования в (ЕАЭС) построена на трехуровневой системе преференций (табл. 1).

Таблица 1

Трехуровневая система преференций [2]

Уровень преференций	Название режима	Кому предоставляется	Размер льготы	Обязательный документ
1. Внутренний	Свободное обращение товаров ЕАЭС	Странам-членам ЕАЭС (РФ, РБ, РК, РА, КР)	0% (внутри Союза)	Подтверждение статуса товара ЕАЭС (при необходимости)
2. Региональный	Зоны свободной торговли (ЗСТ)	Странам-партнерам по соглашениям (СНГ, Вьетнам, Иран, Сербия и др.)	От 0% до снижения ставки по согласованию	Сертификат происхождения формы СТ-А
3. Односторонний	Система тарифных преференций (СТП)	Развивающимся и наименее развитым странам мира	Скидка 25% или 0% (для беднейших)	Сертификат происхождения формы А

При импорте товара таможенный орган всегда применяет наиболее благоприятный режим из доступных для данной страны. Например, если товар из Вьетнама (зоны свободной торговли (далее – ЗСТ) подпадает и под тарифную преференцию для развивающихся стран (система тарифных преференций (далее – СТП), импортер выберет ЗСТ, так как там ставки обнуления, как правило, глубже, чем просто скидка в 25%.

Группа 87 является одной из самых чувствительных для экономики ЕАЭС, поэтому преференции здесь применяются избирательно, с учетом защиты внутреннего автопрома и выполнения международных обязательств.

Для большинства легковых автомобилей (код 8703) базовая ставка ввозной пошлины составляет 15%, для грузовых (8704) – 5–20% в зависимости от тоннажа, для автобусов (8702) – 15%.

На территории ЕАЭЯ действуют ключевые преференциальные соглашения для транспортных средств с следующими странами:

1. Иран (Временное соглашение о ЗСТ с 2025 г.): преференции на грузовые автомобили, автобусы, спецтранспорт (коды 8704, 8702).
2. Сербия (ЗСТ с 2024 г.): преференции на легковые автомобили и автокомпоненты.
3. Вьетнам (ЗСТ с 2023 г.): преференции на мотоциклы, электротранспорт, комплектующие.

4. Египет (ЗСТ с 2025 г.): преференции на коммерческий транспорт, автобусы.

5. Сингапур (ЗСТ с 2024 г.): преференции на электромобили и высокотехнологичные компоненты.

На сегодняшний день таможенно-тарифное регулирование для группы 87 ТН ВЭД ЕАЭС, включающей наземные транспортные средства (за исключением рельсовых) и их комплектующие, выступает в качестве одного из наиболее динамичных векторов экономической политики Евразийского экономического союза.

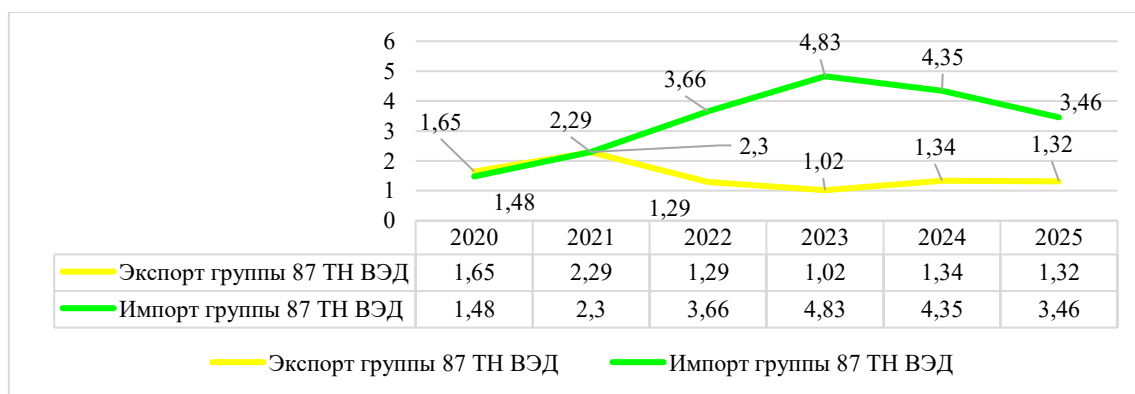


Рис. 1. Динамика объемов экспорта и импорта в рамках стран ЕАЭС для группы 87 в период с 2020 по 2025 год, млрд. долл. (источник: разработано автором на основе справки по итогам работы ЦАТ в 2020–2025 гг.)

Исходя из рис. 1 видно, что активно преобладает перемещение транспортных средств по территории ЕАЭС. Рынок импорта автомобилей в Евразийском экономическом союзе (ЕАЭС) за период с 2020 по 2025 гг. прошел глубокую перестройку. Данный период ознаменован хаотичным параллельным импортом. На текущий момент рынок наземного транспорта характеризуется тотальным доминированием азиатских брендов, жестким фискальным контролем и переориентацией с прямого импорта готовых машин на их локализацию. Данную перестройку может характеризовать изменение ставок ввозных пошлин ЕТТ. Рынок окончательно разделился на два сегмента: массовый (где безраздельно властвует Китай) и нишевый (где сохраняется параллельный импорт). С 2021 год по 2023 год наблюдается рост объема импорта товаров 87 группы на территории ЕАЭС (+2,53 млрд. долл.). Такой рост наблюдется за счет увеличения ввоза

транспортных средств из Китая. Однако с 2024 года мы можем наблюдать сокращение импорта с 2024 г. (по сравнению с 2023 сократилось на 0,48 млрд. долл.). Основной причиной сокращения является политическая обстановка в мире, санкции против Российской Федерации, а также появление экспортных ограничений со стороны Китая.

Для большинства легковых автомобилей (код 8703) базовая ставка ввозной пошлины составляет 15%, для грузовых (8704) – 5–20% в зависимости от тоннажа, для автобусов (8702) – 15%.

Преференции в рамках соглашений о ЗСТ:

1. Сербия: Квотированный беспошлинный ввоз легковых автомобилей (ограниченное количество штук в год).

2. Иран: Сниженные ставки на отдельные виды грузовых автомобилей и спецтехники.

3. Вьетнам: Преференции преимущественно на запчасти и комплектующие, а не на готовые транспортные средства.

Несмотря на наличие тарифных преференций, международный бизнес в сфере транспорта сталкивается с факторами, которые полностью нивелируют выгоду от снижения пошлин.

Тарифная преференция (например, снижение пошлины с 15% до 0%) теряет смысл на фоне введения заградительных сборов, например:

- в РФ утилизационный сбор был многократно повышен в 2023 и 2024 годах (с ежегодной индексацией до 2030 года). Для импортных автомобилей, ввезенных по параллельному импорту или для личного пользования, утилизационный сбор составил от 300 тыс. до 1,2 млн рублей и более. Это фактически «закрыло» рынок для серого импорта и заставило международный бизнес либо уходить, либо локализовываться;

- чтобы товар считался «происходящим из ЕАЭС» и пользовался преференциями при экспорте в страны ЗСТ (или при внутренних поставках), он должен пройти строгий тест на трансформацию тарифной классификации (СТС) или процентную долевою стоимость.

Международный бизнес (особенно компании из «дружественных» юрисдикций) сталкивается с рисками вторичных санкций при поставках компонентов двойного назначения (например, электронные блоки управления, датчики для авиации и ж/д транспорта). Тарифная преференция не защищает от отказа банка в проведении платежа или ареста груза.

Таким образом, с помощи таблицы 2 рассмотрим эффективность преференций для развития бизнеса в странах ЕАЭС.

Таблица 2

Оценка эффективности для разных моделей бизнеса [2]

Модель бизнеса	Уровень эффективности преференций ЕАЭС	Комментарий
Глобальные автогиганты (ушедшие или локализованные)	Средняя/ Низкая	Нулевые пошлины внутри ЕАЭС помогли оптимизировать цепочки до 2022 г. Сейчас вынуждены продавать бизнес или нести убытки из-за разрыва цепочек с Европой/Японией.
Китайские автопроизводители (Naval, Chery, Geely и др.)	Низкая (по тарифам)	Не имеют доступа к тарифным преференциям ЕАЭС. Платят полный ЕТТ (15% + 20% НДС) + гигантский утильсбор. Их эффективность строится не на льготах, а на ценовой конкурентоспособности и качестве.
Региональные производители (РФ, РБ, KZ)	Высокая	Являются главными бенефициарами. Получают нулевые пошлины на импорт компонентов в рамках промсборки, защищены от внешнего импорта высоким утильсбором и базовыми ставками ЕТТ.
Экспортеры в страны ЗСТ (Иран, Вьетнам)	Высокая (для Ирана)	ЗСТ с Ираном дало мощное преимущество. Для Вьетнама преференции работают слабо из-за протекционизма Ханоя.

Исходя из данных таблицы 2, можно выделить плюсы и минусы эффективность преференций для развития бизнеса в странах ЕАЭС [3]:

К положительным сторонам можно отнести:

1. Тарифные льготы внутри ЕАЭС успешно заставляют международный бизнес переносить производства на территорию Союза (создание совместных предприятий, трансфер технологий).

2. Базовые ставки ЕТТ (15% на авто) в связке с утильсбором создают надежный «зонтик» для региональных производителей, не позволяя рынку быть затопленным дешевым импортом.

3. ЗСТ с Ираном и другими странами Глобального Юга открывает новые рынки сбыта для транспорта, произведенного в ЕАЭС.

И к отрицательным сторонам можно отнести:

1. Для импортеров готового транспорта тарифные преференции часто оказываются микроскопическими по сравнению с фискальной нагрузкой от утилизационного сбора, НДС и логистических издержек.

2. Сложность подтверждения происхождения транспортных средств и компонентов приводит к частым судебным спорам с таможенными органами и задержкам грузов.

3. Ориентация на внутренний рынок и Азию при сохранении высоких барьеров для западных технологий замедляет технологическое обновление парка транспортных средств в самих странах ЕАЭС.

Таким образом, тарифные преференции на территории ЕАЭС функционируют не в качестве механизма либеральной свободной торговли, а служат инструментом протекционистской политики и форсированной индустриализации. Данная система демонстрирует высокую результативность в защите отечественного производителя и стимулировании экспорта в страны-партнеры (например, в Иран), однако порождает существенные издержки и создает препятствия для компаний, ориентированных на традиционный импорт и интеграцию в глобальные производственные цепочки.

Список литературы

1. Манушина А.П. Роль тарифных преференций ЕАЭС в мировой торговле / А.П. Манушина, А.В. Ефимов // Международная торговля и торговая политика. – 2019. – №3 (19). – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/rol-tarifnyh-preferentsiy-eaes-v-mirovoy-torgovle> (дата обращения: 07.09.2026).

2. ТН ВЭД ЕАЭС и ЕТТ ЕАЭС. – URL: <https://eec.eaeunion.org/comission/departement/catr/ett/> (дата обращения: 07.09.2026).

3. Гомон И.В. Анализ применения таможенных платежей в отношении легковых автомобилей, ввозимых физическими лицами на таможенную территорию ЕАЭС / И.В. Гомон, К.А. Волкова // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. – 2021. – №12–1. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/analiz-primeneniya-tamozhennyh-platezhey-v-otnoshenii-legkovyh-avtomobiley-vvozimyh-fizicheskimi-litsami-na-tamozhennuyu> (дата обращения: 07.09.2026). – DOI 10.24412/2500-1000-2021-12-1-156-160. – EDN SJHIZX