

УДК 339

JEL classification: H10, J58, P35, Z13

## ТАМОЖЕННО-ТАРИФНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ И РАЗВИТИЕ АВИАЦИОННОЙ ОТРАСЛИ В РОССИИ

©*Манушина А. П.*, канд. экон. наук, Российская таможенная академия,  
г. Люберцы, Россия, *smarkgtu@mail.ru*

©*Торукало Ю. Е.*, Российская таможенная академия,  
г. Люберцы, Россия, *yuliashka-95@mail.ru*

## CUSTOMS AND TARIFF REGULATION AND DEVELOPMENT OF THE AVIATION INDUSTRY IN RUSSIA

©*Manushina A.*, Ph.D., Russian Customs Academy,  
Lybertsy, Russia, *smarkgtu@mail.ru*

©*Torukalo Yu.*, Russian Customs Academy,  
Lybertsy, Russia, *yuliashka-95@mail.ru*

*Аннотация.* В данной статье проводится сравнительный анализ таможенно–тарифного регулирования авиационной промышленности за период с 2011 по 2017 год, предложены основные направления усиления роли таможенно–тарифного регулирования в протекционизме приоритетной высокотехнологичной отрасли. Отмечается постепенное увеличение собственного производства пассажирских самолетов, а также государственная поддержка способствует развитию отечественной авиационной промышленности. По оценкам Boeing, доля российского рынка самолетостроения будет составлять 10% от мирового и доля новых поставок самолетов будет составлять 6% от глобального рынка коммерческого авиастроения.

*Abstract.* In this article, a comparative analysis of customs and tariff regulation of the aviation industry for the period from 2011 to 2017 is carried out. The main directions of strengthening the role of customs and tariff regulation in the protection of the priority high-tech industry are proposed. There is a gradual increase in the domestic production of passenger aircraft, as well as government support promotes the development of the domestic aviation industry. According to Boeing estimates that the share of Russian aircraft market will account for 10% of the world, and the share of new aircraft deliveries will amount to 6% of the global market for commercial aircraft manufacturing.

*Ключевые слова:* таможенная пошлина, ставка ввозной таможенной пошлины, части летательных аппаратов, авиационная техника.

*Keywords:* customs duty, rate of import customs duties, parts of aircraft, aviation equipment.

В течение нескольких лет российская экономика развивается достаточно динамично и основной движущей силой положительной динамики, высокого экономического роста являются высокотехнологичные отрасли.

Авиационная промышленность является одной из ведущих отраслей, а также главным инструментом для функционирования и развития гражданских инфраструктурных направлений [1]. Обеспечение производства продукции, отвечающей мировым стандартам,

конкурентоспособной как, на внутреннем, так и на внешнем рынках, требует обновления средств производства во всех отраслях народного хозяйства [2]. Но из-за отсутствия у государства определенности с приоритетами развития национальной экономики, а также обоснованных подходов к установлению ставок ввозных таможенных пошлин на приоритетные высокотехнологичные товары, а именно пассажирские самолеты, происходит снижение эффективности государственной поддержки развития производства [3].

Для анализа таможенно-тарифного регулирования ввоза товаров для авиационной промышленности в России и выявления главных проблем в данной отрасли реализации данной цели, необходимо:

- проведение анализа современного состояния выпуска пассажирских самолетов и особенности его развития;
- проведение анализа ставки ввозных таможенных пошлин на летательные аппараты;
- выявление основных путей развития авиационной отрасли в России.

Для создания авиационной техники в России принимают участие более 1500 предприятий металлургии, приборостроения, машиностроения, радиотехнической и других отраслей промышленности. В результате повышения платежеспособного спроса со стороны авиакомпаний, а также усиления государственной поддержки выпуск пассажирских самолетов для замены более устаревших с каждым годом увеличивается в единичных экземплярах.

Исследуя эту проблему, необходимо проанализировать производство отечественными предприятиями воздушных судов (Рисунок 1).

Представленные данные показывают, что рынок авиации развивается постепенно и существует ряд факторов, которые влияют на его развитие. В настоящее время на самолеты установлена ставка ввозной таможенной пошлины в размере 20%, которая выполняет основные меры протекционистской функции. Из данных на Рисунке 1 видно, что прослеживается постепенное увеличение собственного производства пассажирских самолетов, а также государственная поддержка способствует развитию отечественной авиационной промышленности.

Основная цель России в этом процессе — это развивать авиационную отрасль и занять 3% мирового рынка. Сравнивая производство отечественных самолетов пять лет назад и производство на сегодняшний день, можно сказать, что уровень за последние годы значительно вырос.

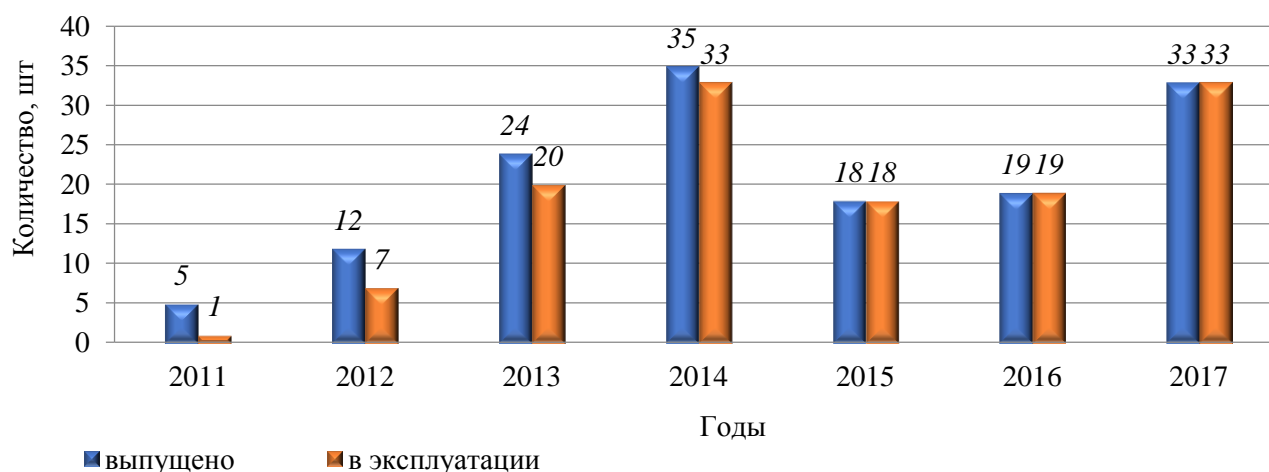


Рисунок 1. Динамика выпуска самолетов России Источник: Официальный сайт администрации авиации России (<http://www.aviaport.ru>).

Проанализируем изменение ставок ввозных таможенных пошлин на самолеты за период с 2009 по 2017 гг. (Рисунок 2).

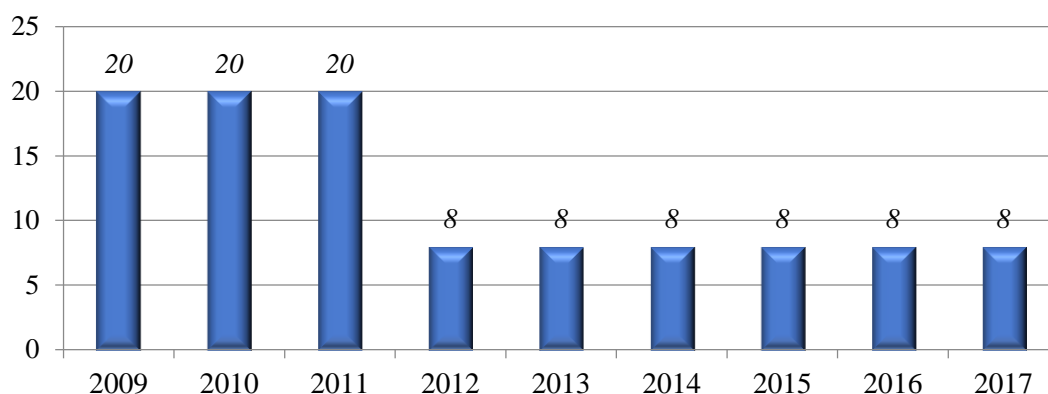


Рисунок 2. Изменение ставки ввозной таможенной пошлины на самолеты (%) ([www.alta.ru](http://www.alta.ru)).

Снижение ставок ввозных таможенных пошлин на самолеты не способствуют развитию их производства за период с 2011 по 2017.

Проанализируем ставки ввозных таможенных пошлин на части летательных аппаратов товарной позиции 8801 и 8802 в едином таможенном тарифе евразийского экономического союза (ЕТТ ЕАЭС) от 18 октября 2016 г. №101 (Таблица 1).

Таблица 1.  
 СТАВКИ ВВОЗНЫХ ТАМОЖЕННЫХ ПОШЛИН НА ЧАСТИ ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТОВ  
 (<http://www.customs.ru>)

Код ТН ВЭД	Наименование позиции	Доп. ед. изм.	Ставка ввозной таможенной пошлины (в процентах от таможенной стоимости либо в евро, либо в долларах США)
8803	Части летательных аппаратов товарной позиции 8801 или 8802:		
8803 10 000 0	- воздушные винты и несущие винты и их части	-	0
8803 20 000 0	- шасси и их части	-	0
8803 30 000 0	- части самолетов и вертолетов прочие	-	0
8803 90	- прочие:		
8803 90 100 0	-- воздушных змеев	-	5
8803 90 200 0	-- космических аппаратов (включая спутник)	-	5
8803 90 300 0	-- суборбитальных и космических ракет-носителей	-	5
8803 90 900 0	-- прочие	-	5

На протяжении периода с 2000 по 2016 гг. ставки ввозных таможенных пошлин на части летательных самолетов не меняются, так как Россия стремится производить и развивать авиационную промышленность самостоятельно. Особую роль играет инициатива В. В. Путина, так, например, в 2017 году Владимиром Владимировичем отмечалось, что

авиастроение в России имеет мощный технологический задел и является приоритетной отраслью для государства и поэтому потенциал предприятий должен быть реализован максимально.

На данный момент согласно текущему российскому законодательству гражданские пассажирские самолёты делятся на 7 групп, часть из которых полностью или временно освобождены от уплаты налогов на импорт, другие облагаются ввозной таможенной пошлиной, таможенным сбором (до 100 тысяч рублей) и НДС (18%) (Рисунок 2, Таблица 2).

Таблица 2.

ДИФФЕРЕНЦИАЦИЯ ВИДОВ ТАМОЖЕННЫХ ПЛАТЕЖЕЙ  
 В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ПАССАЖИРСКИХ МЕСТ В САМОЛЁТЕ  
 (<http://www.aviaport.ru>)

<i>Количество кресел</i>	<i>Налоги и сборы</i>
До 50 (> 20 тысяч кг МПСА)	Только НДС
До 50 (< 20 тысяч кг МПСА)	НДС и пошлина
51-11-	НДС и пошлина
111-160	Не облагается
161-218	НДС и пошлина
219-300	Не облагается
301 +	Только НДС

Данные, приведенные в Таблице 2, показывают дифференцированное взимание таможенных платежей при ввозе самолетов разного назначения.

В стране постепенно развивается авиастроение и российские компании пользуются большим спросом, поэтому на данный момент основной целью перед отечественным авиастроением является вхождение в кратчайший срок в число крупнейших мировых производителей авиационной техники. Необходимо назвать задачи, решение которых определяют успех в создании конкурентоспособной авиационной техники.

Прежде всего, это — совершенствование, поддержка и укрупнение бизнеса в данной области, интеграция с прикладной и академической наукой, а также с другими отраслями промышленности, необходимые для решения сложных технических задач. Международное сотрудничество, а также разработка и внедрение новых технологий являются одним из важных направлений для решения данных задач.

Исходя из представленного выше перечня, необходимо выделить ключевые направления в создании самолетов нового поколения это:

- развитие и внедрение новых технологий;
- увеличение степени защиты национальных производителей пассажирских самолетов, а также внутреннего рынка.

- полагаем еще увеличить уровень ввозной таможенной пошлины, как на самолеты, так и на комплектующие части, тогда таможенно-тарифное регулирование будет способствовать развитию авиационной отрасли.

В результате всех приведенных перспектив развития, прогноз на ближайшие несколько лет в авиастроении создает положительную картину. Исходя из представленных данных видно, что до 2033 г ожидается значительный рост производства самолетов. Совокупные поставки самолетов на мировой авиационный рынок оцениваются в 31715 летных единиц (Рисунок 3).

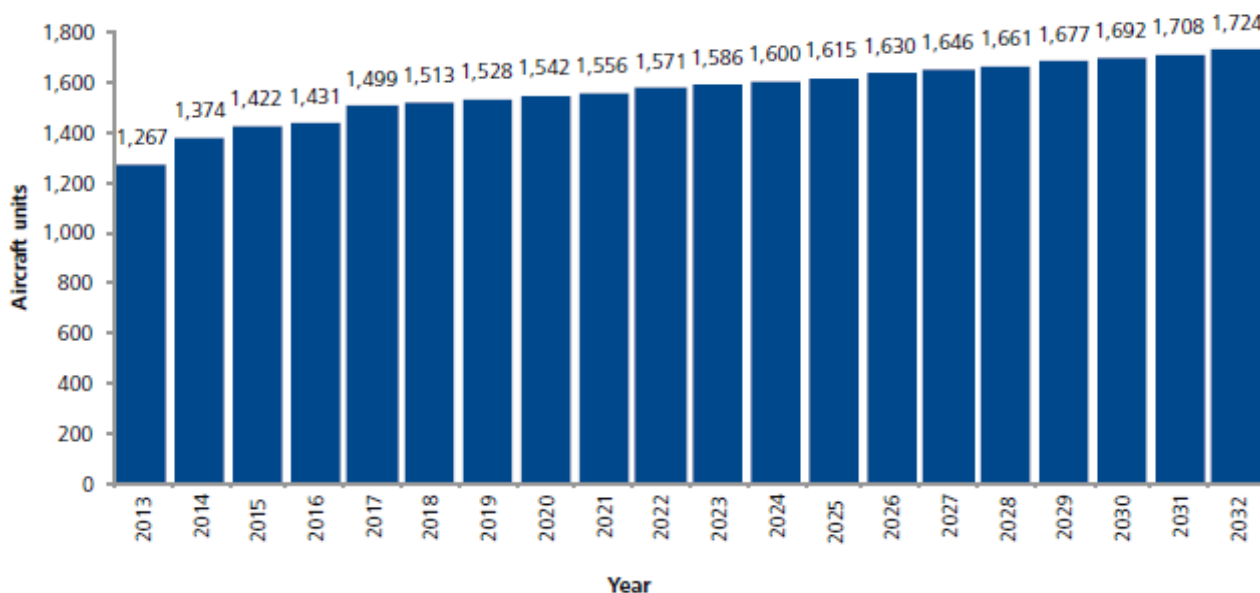


Рисунок 3. Поставка самолетов на мировой авиационный рынок: текущее состояние и перспективы на ближайшее будущее (2014-2033 гг.) [2].

По оценкам Boeing, доля российского рынка самолетостроения будет составлять 10% от мирового и доля новых поставок самолетов будет составлять 6% от глобального рынка коммерческого авиастроения.

Проведенный анализ позволяет сделать вывод, что перед Россией сейчас стоит задача внедрения новых технологий, введения ограничения на иностранные воздушные суда, запрещения применения процедуры временного ввоза для коммерческих воздушных судов и использование научного задела, результатов интеллектуальной деятельности, полученных при создании военной техники.

*Источники:*

(1). Авиатранспортное обозрение // Aviatransport. ru: «Ежегодник АТО – 2017. Тенденции, цифры, факты». URL: <http://www.aviatransport.ru> (дата обращения: 05.05.2018)

(2). Данные таможенной статистики внешней торговли // Официальный сайт ФТС России. URL: <http://www.customs.ru> (дата обращения: 25.05.2018).

(3). Решение Совета Евразийской экономической комиссии от 16.07.2012 №54 (ред. от 18.10.2016 №101) «Об утверждении единой Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза и Единого таможенного тарифа Евразийского экономического союза» // СПС «Гарант». 2018.

(4). Изменяющиеся ставки кода ТН ВЭД. URL: [www.alta.ru](http://www.alta.ru) (дата обращения 29.06.2018)

(5). Министерство промышленности и торговли. Развитие авиационной промышленности России URL: <http://minpromtoorg.gov.ru> (дата обращения: 02.05.2018)

(6). Официальный сайт администрации авиации России. URL: <http://www.aviaport.ru> (дата обращения 22.05.2018)

*Sources:*

(1). Air Transport Review. Aviatransport. ru: Yearbook of ATO - 2017. Trends, figures, facts. URL: <http://www.aviatransport.ru> (reference date: 05/05/2018)

(2). Data of customs statistics of foreign trade. Official site of FCS of Russia. URL: <http://www.customs.ru> (reference date: 25/05/2018).

(3). Decision of the Council of the Eurasian Economic Commission of 16.07.2012 No. 54 (Edited on October 18, 2016 No. 101) On the approval of the single commodity nomenclature of foreign economic activity of the Eurasian Economic Union and the Unified Customs Tariff of the Eurasian Economic Union // SPS Garant. 2018.

(4). Variable rates of the HS code. URL: [www.alt.ru](http://www.alt.ru) (reference date is June 29, 2013).

(5). Ministry of Industry and Trade. Development of the aviation industry of Russia URL: <http://minpromtoorg.gov.ru> (reference date: 05/02/2018).

(6). Official site of the Russian aviation administration. URL: <http://www.aviaport.ru> (circulation date May 22, 2018).

*Список литературы:*

1. Барсегян Д. Э., Новиков В. Е. Таможенно-тарифное регулирование рынка пассажирских самолетов в России. М: Российская таможенная академия, 2010. 124 с.

2. Манушина А. П. Совершенствование таможенного регулирования ввоза продукции машиностроения на таможенную территорию РФ: дисс. ... канд. экон. наук. М., 2003. 165 с.

3. Круглова Е. Ю. Прогнозирование рынка гражданской авиатехники // Российский внешнеэкономический вестник. 2015. №10. С. 104-115.

*References:*

1. Barseghyan, D. E., & Novikov, V. E. (2010). Customs and tariff regulation of the market of passenger aircraft in Russia. Moscow, Russian customs academy, 124.

2. Manushina, A. P. (2003). Improving the customs regulation of the import of mechanical engineering products to the customs territory of the Russian Federation: Ph.D. diss. Moscow, 165.

3. Kruglova, E. Yu. (2015). Forecasting the market of civil aircraft engineering. *Russian foreign economic bulletin*, (10), 104-115.

*Работа поступила  
в редакцию 12.07.2018 г.*

*Принята к публикации  
17.07.2018 г.*

*Ссылка для цитирования:*

Манушина А. П., Торукало Ю. Е. Таможенно-тарифное регулирование и развитие авиационной отрасли в России // Бюллетень науки и практики. 2018. Т. 4. №8. С. 212-217. Режим доступа: <http://www.bulletennauki.com/torukalo> (дата обращения 15.08.2018).

*Cite as (APA):*

Manushina, A., & Torukalo, Yu. (2018). Customs and tariff regulation and development of the aviation industry in Russia. *Bulletin of Science and Practice*, 4(8), 212-217.