

- инвестиционный климат;
- степень движения капитала, товаров, рабочей силы.

Возвращаясь к проблеме инвестиционной политики, можно предположить, что регионам необходимо сформировать собственный имидж. Это будет способствовать привлечению внимания к региону, даст возможность улучшать инвестиционный климат, получать дополнительные ресурсы для развития региональной экономики.

С учетом современных тенденций развития необходимо сосредоточить усилия региональных органов власти на ключевой задаче инвестиционной политики в целях обеспечения устойчивого развития – создание эффективной структуры управления инвестиционной деятельностью, включающей перспективные инвестиционные проекты и программы, механизмы стимулирования отечественных и зарубежных инвестиций, эффективную государственную поддержку инвестиций.

Литература

1. О государственной поддержке инвестиционной деятельности на территории Республики Дагестан [Электронный ресурс] : закон Республики Дагестан от 7 октября 2005 года №42. Доступ из справ.-правовой системы «Консультант Плюс».
2. Об инвестиционной деятельности в Российской Федерации, осуществляемой в форме капитальных вложений [Электронный ресурс] : Федеральный закон Российской Федерации от 25 февраля 1999 года №39-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «Консультант Плюс».
3. Меньшинина А.В. Инвестиции: Конспект лекций (для студентов специальности 060400 «Финансы и кредит»)[Текст] / А.В. Меньшенина. – Омск: ОмГУ, 2005. – 79 с.
4. Подшиваленко Г.П. Инвестиции [Текст]/Г.П. Подшиваленко. – М.: КноРус, 2009. – 68 с.
5. Березнев С.В., Шевелева О.Б., Начева М.К. Инвестиционный потенциал Кемеровской области: оценка состояния, резервы повышения [Текст] / С.В. Березнев, О.Б. Шевелева, М.К. Начева // Региональная экономика: теория и практика. – 2012. – № 28. – С. 2-13.
6. Литвинов Д.А., Бузин Р.В. Теоретические основы инвестиционной безопасности национальной экономики [Текст] / Д.А. Литвинов, Р.В. Бузин // Научные ведомости Белгородского государственного университета. Серия: История. Политология. Экономика. Информатика. – 2008. – № 8. – С. 15-19.
7. Грозовский Б. Ловушка стагнации: сколько лет потеряет российская экономика [Электронный ресурс]. URL: <http://www.forbes.ru>.
8. Инвестиционная безопасность государства [Электронный ресурс]. URL: <http://blogsuperdengi.ru>.
9. Федеральная служба государственной статистики [Электронный ресурс]. URL: <http://www.gks.ru>.

ПРОБЛЕМЫ МЕТОДОЛОГИИ КЛАССИФИКАЦИИ ЧАСТЕЙ МАШИН И МЕХАНИЗМОВ В СООТВЕТСТВИИ С ТН ВЭД ТС

*Е.К. Григорьяни, Н.П. Сорокина
г. Белгород, Россия*

Актуальность вопросов классификации частей машин и механизмов в таможенных целях обусловлена наличием льготных условий при ввозе на таможенную территорию Таможенного союза для большого количества оборудования и комплектующих. Это связано со стратегическими задачами государства, нацеленными на перевооружение агропромышленного комплекса.

Таможенный тариф, построенный на основе Гармонизированной системы описания и кодирования товаров (НС), имеет весьма важный критерий классификации – это глубина или степень переработки товаров. С этим критерием напрямую связан принцип эскалации таможенного тарифа, то есть увеличение ставок ввозных таможенных пошлин на товары с

более глубокой степенью переработки. Но при этом порядок классификации частей и принадлежностей заслуживает особого внимания, поскольку представляется сложным дифференцировать понятия «части» и «принадлежности». Данная категория товаров в номенклатуре описывается по таким товарным признакам, как материал, из которого изготовлены части, их конструктивные особенности и функциональное назначение [6, с. 62].

Так, согласно научной и специальной литературе, частями считают узлы и детали машин, которые, как правило, механически соединены с основным агрегатом. Кроме того, при классификации частей в соответствии с ТН ВЭД ТС важно знать, формируют ли они законченное целое с машиной, не имеют ли альтернативной функции.

Принадлежности (аксессуары) – изделия, которые выполняют вторичную, или зависимую, роль, несущественную для выполнения основной функции [4, с. 57]. Они, как правило, повышают эффективность, удобство эксплуатации товаров, улучшают эргономические характеристики. Иными словами, они могут расширять возможности машин, оборудования, приборов и прочего, для которых они предназначены.

Стоит отметить, что в HS и построенной на ее основе ТН ВЭД ТС нет четкого и однозначного разделения рассмотренных понятий «части» и «принадлежности». Каждый случай следует рассматривать отдельно, исходя из характеристик конкретных товаров. Более того, в связи с появлением новых видов товаров, быстрым ростом технологий производства и большим количеством товарных позиций и субпозиций, предназначенных для классификации частей и принадлежностей, достаточно трудно выработать единых однозначных подход и единую методику классификации таких товаров.

Практика показывает, что значительное количество ошибок при классификации частей и принадлежностей связано с игнорированием текстов примечаний к разделам и группам. Например, в своих товарных позициях классифицируются (имеют отдельное место в ТН ВЭД ТС): «части общего назначения» (примечание 2 к разделу XV); части и принадлежности, предназначенные для использования исключительно или в основном в определенном виде машин, инструментов или аппаратов или в нескольких машинах, инструментах или аппаратах, включаемых в одну товарную позицию (в том числе машины, инструменты или аппараты товарных позиций 9010, 9013 или 9031), включаются вместе с этими машинами, инструментами или аппаратами (примечание 26 к 90-й группе).

Напротив, в товарных позициях, предусмотренных для машин, следует классифицировать части и принадлежности, подходящие для использования исключительно или преимущественно со специфическим видом машин или с машинами (то есть в той же товарной позиции, где и машина) [5, с. 25].

Следующая категория товаров – это части и принадлежности, специально поименованные в тексте товарной позиции. Например, шины и покрышки пневматические резиновые новые необходимо классифицировать в товарной позиции 4011, а не в позиции 8708, где классифицируются части и принадлежности моторных транспортных средств товарных позиций 8701-8705.

На протяжении десяти лет в Российской Федерации действовал приказ ГТК РФ от 23.04.2001 №388, который регламентировал общий порядок классификации машин (84-й, 85-й и 90-й групп), поставляемых на таможенную территорию в виде отдельных компонентов. При вывозе таких товаров должностные лица таможенных органов руководствовались приказом ФТС России от 12.01.2007 №22. Данные приказы в свое время помогали таможенной службе решать стоящие перед ней задачи в части, касающейся контроля заявленного кода комплектующих частей и оборудования.

С вступлением в силу Федерального закона от 27.11.2010 №311-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации» и других подзаконных актов Российской Федерации и Таможенного союза многие приказы ГТК/ФТС России утратили свою силу, при этом основные положения «плавно перетекли» в Федеральный закон №311-ФЗ.

Итак, рассмотрим совершение таможенных операций в отношении комплектующих частей на основе Федерального закона «О таможенном регулировании Российской Феде-

рации». Положения распространяются на такие части, которые в совокупности могли являться собой машинами и механизмами, но поставляются в виде отдельных компонентов.

Положения закона (ст. 107) расширяют во времени срок действия основного правила интерпретации 2а, согласно которому поставленные совместно части, обладающие после сборки основными признаками готового изделия, должны классифицироваться как готовое, комплектное изделие [5, с.26]. Прямое действие правила 2а предполагает одновременное представление к таможенному контролю всех частей будущего изделия, а положения закона на основании решения о классификации комплектного оборудования позволяют аккумулировать части в течение длительного периода времени, ограниченного максимальным сроком подачи итоговой декларации.

Итак, для применения положений закона необходимо соблюсти ряд условий (эти условия подробно приведены в ст. 107 и 215 закона) [2]:

- все поставки должны осуществляться по одному внешнеторговому контракту от одного поставщика к одному получателю, являющемуся контрагентами с российской стороны;

- все партии оформляются в одном подразделении таможенного органа или на одном таможенном посту;

- товары должны являться частями машин, механизмов и приборов, подлежащих классификации в группах 84, 85, 90 ТН ВЭД ТС, за исключением товаров бытового назначения;

- одновременное представление отдельных компонентов для таможенного контроля фактически должно быть невозможно или экономически нецелесообразно из-за особенностей изготовления, транспортировки или монтажа;

- при таможенном контроле предоставляется предварительное классификационное решение в отношении товара и т.д.

Декларирование машины и ее отдельных компонентов производится с применением особого порядка, который предусматривает таможенную процедуру условного выпуска для внутреннего потребления таких отдельных партий компонентов по письменному заявлению заинтересованного лица с последующей подачей таможенной декларации на всю машину в сроки, предусмотренные ст. 215 закона. При этом общий срок подачи итоговой декларации на товар не может превышать три года с даты регистрации заявления на условный пропуск (заявления на выпуск компонента вывозимого товара в случае процедуры экспорта) первой партии ввозимого товара.

Особый порядок декларирования, даже при выполнении ранее показанных условий, может применяться при соблюдении следующего [2]:

- условно выпускаемые для внутреннего потребления компоненты машины не будут отчуждаться в виде отдельных товаров в период завершения таможенного декларирования (до подачи итоговой ДТ);

- в отношении условно выпускаемых для внутреннего потребления компонентов машины до или одновременно с принятием каждого заявления на условный выпуск будет обеспечена уплата таможенных платежей путем внесения денежных средств на депозит таможенного органа либо банковской гарантией банка, включенного в реестр банков и иных кредитных учреждений, имеющих право выступать гарантами перед таможенными органами;

- заинтересованное лицо должно по запросу таможенного органа представлять документы бухгалтерского и складского учета компонентов машины;

- отсутствие у заинтересованного лица задолженности по уплате таможенных платежей и пеней по ним, процентов за предоставление отсрочки или рассрочки по этим платежам.

Таким образом, рассмотрен частный случай порядка классификации частей [5, с.26]. Очевидно, что такой порядок принят для поддержания отечественного товаропроизводителя, облегчения финансового бремени, так как ставки ввозных таможенных

пошлин на собранные технологические линии и другое промышленное оборудование ниже, чем на части, а денежные выплаты за поставленное оборудование растянуты во временных рамках.

Также стоит отметить, что ввоз комплектующих частей оборудования кодом оборудования можно осуществлять и без получения решения о классификации в ФТС России. Такая возможность отражена в инструкции о порядке заполнении декларации на товары, утвержденной Решением Комиссией Таможенного союза от 20 мая 2010 года №257 «Об Инструкции по заполнению таможенных деклараций и формах таможенных деклараций», и закреплена ст. 216 закона. Это использование возможности, заключенной в термине «товарная партия». Общие требования по таможенному декларированию товаров, отвечающих термину «товарная партия», представлены в письме ФТС России от 25.02.2011 №01-11/8408 «О направлении методических рекомендаций о документах, необходимых для таможенного декларирования многокомпонентного оборудования».

При таможенном декларировании можно заявлять сведения о частях товаров, содержащихся в одной товарной партии, в нескольких ДТ, подаваемых в один и тот же таможенный орган, за исключением случая, когда эти части, в силу Основного правила интерпретации 2а, должны рассматриваться как составляющие компоненты изделия, представленного в несобранном или разобранном виде. Комплект таких частей должен классифицироваться в позиции ТН ВЭД ТС, соответствующей комплектному или завершеному товару.

Таким образом, обобщая практический опыт классификации многокомпонентного оборудования, механизмов, частей и принадлежностей в соответствии с ТН ВЭД ТС, следует уяснить, что процесс классификации любых товаров в таможенных целях начинается с ОПИ 1 [5, с. 27]. Это означает, что в начале классификации для любого товара, в том числе частей и принадлежностей, составляется линейка из разделов и групп, где предположительно может классифицироваться товар. После этого приступают к выбору текста товарной позиции. Для этого необходимо вначале проверить исключения к разделам и группам, выбранных в линейку (как правило, это примечание 1 к разделам и группам).

Если же исключений нет, то изучается возможность классификации товара как:

- готового изделия, то есть части или комплекта частей, который рассматривается как целый предмет (например, части в разобранном виде, но для выполнения функции готового товара нужна простая сборка). При этом важно знать, каким способом будет производиться их сборка, если для этого необходимы простые сборочные операции, клепка или сварка, то можно применить ОПИ 2а;

- части, то есть присутствует основное свойство товара, должны классифицироваться в субпозициях либо готовых товаров, либо их частей (в зависимости от их комплектности);

- заготовки части, то есть товар, представленный в форме заготовки, не имеющей основного свойства части, классифицируют по материалу. Например, необработанный прямоугольный брусок доски, который планируется использовать для производства дивана, не является еще частью дивана и классифицируется в группе 44. Наличие же дополнительной обработки – закруглений, отверстий для крепления, шлифовки и прочего позволят уже отнести данный товар к части дивана (94-я группа).

Несомненно, первое правило интерпретации (ОПИ 1) является приоритетным среди последующих. В соответствии с этим правилом классификация любого изделия должна производиться в специально поименованных текстах товарных позиций или с учетом примечаний включаться в состав этих товарных позиций [5, с.28]. Это правило соблюдается в случае, если часть (или принадлежность) специально сконструирована для определенного технического оборудования, но имеет конкретную товарную позицию или относится в конкретную позицию или относится в конкретную позицию согласно примечанию.

Таким образом, при классификации частей и принадлежностей необходимо соблюдать определенный порядок, основанный на том, что части делятся на различные катего-

рии, требующие индивидуального подхода к их классификации. При составлении линейки из разделов и групп, которые необходимо исследовать для классификации частей, можно использовать описанный выше алгоритм. Иными словами, классификацию следует осуществлять с использованием интеллектуальных логических выводов, используемых в экспертных программах по типу: if ..., then (если ..., то...).

Кроме того, говоря о классификации частей и принадлежностей, следует помнить об особенностях классификации частей машин, механизмов, оборудования, поставляемых вместе с машинами и составляющими с ними стандартную, оговоренную паспортом, инструкцией, руководством единую поставку. Например, запасное колесо к автомобилю, набор плавких предохранителей к телевизору, набор ЗИПа к военному оборудованию. В нормативных документах конкретных рекомендаций по классификации частей таких изделий не приводится. Поэтому основанием для решения вопроса классификации частей выступают основные правила интерпретации с учетом допущений, установленных национальными законодательствами и законодательством Таможенного союза для декларирования таких товаров.

Литература

1. Таможенный кодекс Таможенного союза от 27 ноября 2009 г. (приложение к Договору о Таможенном кодексе Таможенного союза, принятому Решением Межгосударственного Совета ЕврАзЭС на уровне глав государств от 27 ноября 2009 г. №17) // Собрание законодательства РФ. – 2010. – №50. – С. 6615.
2. О таможенном регулировании в Российской Федерации: Федеральный закон от 27.11.2010 №311-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2010. – №48. – С. 6252.
3. Об Инструкции по заполнению таможенных деклараций и формах таможенных деклараций: Решение Комиссии Таможенного союза от 20 мая 2010 года №257 // Собрание законодательства РФ. – 2010. – №46. – С. 6821.
4. Андреева, Е.И. Экспертиза и классификация товаров: таможенный аспект [Текст]: монография / Е.И. Андреева. – М.: Изд-во Российской таможенной академии, 2011. – 168 с.
5. Андреева, Е. Практика классификации частей машин и механизмов [Текст] / Е. Андреева // Таможенное регулирование и контроль. – 2012. – №12. – С.24-29.
6. Старикова, О.Г. Товарная номенклатура ВЭД [Текст]: учебное пособие / О.Г. Старикова. – М.: Интермедия, 2012. – 471 с.

МЕТОДИКА ОЦЕНКИ ВНЕШНЕЙ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ РЕГИОНА: СОДЕРЖАНИЕ И АПРОБАЦИЯ В РЕГИОНАХ ЦФО

*Н.А. Гринёва
г. Белгород, Россия*

Развитие внешнеэкономических отношений региона становится в настоящее время доминирующим условием социально-экономического роста и повышения конкурентоспособности региона в целом. Внешняя конкурентоспособность региона характеризует его конкурентный успех на внешних рынках в процессе конкурентной борьбы с регионами других стран. Однако, несмотря на то, что с каждым годом возрастает число исследований, как зарубежных, так и российских, посвященных вопросам региональной конкурентоспособности, до настоящего времени не разработаны единые методологические и теоретические основы внешней конкурентоспособности региона, отсутствует методический аппарат ее оценки.

В качестве методического инструментария, позволяющего оценить конкурентоспособность регионального развития, мы можем предложить методику оценки внешней конкурентоспособности региона. В рамках предлагаемой методики мы выделяем два подхода к трактовке данного понятия: текущую и стратегическую конкурентоспособность региона. Текущую конкурентоспособность мы определяем как текущие конкурентные позиции ре-