

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение
высшего образования
«Южно-Уральский государственный университет»
(национальный исследовательский университет)
«Высшая школа экономики и управления»
Кафедра «Таможенное дело»

РАБОТА ПРОВЕРЕНА
Рецензент, начальник
Челябинского таможенного поста
_____ Б.А. Сурков
_____ 2018 г.

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ
Заведующий кафедрой, к.э.н.
_____ Е.А. Степанов
_____ 2018 г.

Проблемные вопросы таможенного регулирования экспорта угля из
России

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА
К ВЫПУСКНОЙ КВАЛИФИКАЦИОННОЙ РАБОТЕ
ЮУрГУ– 38.05.02.2018.397.ПЗ ВКР

Руководитель работы
заведующий кафедрой, к.э.н.
_____ Е.А. Степанов
_____ 2018 г.

Автор работы
студент группы ЭУ- 532
_____ В.С. Князев
_____ 2018 г.

Нормоконтролер
специалист по УМР
_____ В.А. Фролова
_____ 2018 г.

Челябинск 2018

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	3
1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ТАМОЖЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ЭКСПОРТА УГЛЯ ИЗ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ.....	6
1.1 Нормативно-правовое регулирование экспорта угля из РФ.....	6
1.2 Меры тарифного и нетарифного регулирования угля.....	17
1.3. Актуализация мер таможенного регулирования и концепция изменения регулирования экспорта угля.....	Ошибка! Закладка не определена.
2. АНАЛИЗ ПРАКТИКИ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ ЭКСПОРТА УГЛЯ ИЗ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ.....	32
2.1 Особенности характеристики товарной группы.....	32
2.2. Основные положения внешнейторговой политики РФ при экспорте угля	34
2.3 Анализ рынка угля в рамках ЕАЭС.....	42
3. ПРОБЛЕМЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ УГЛЯ ИЗ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ.....	47
3.1 Проблемы таможенного регулирования экспорта угля.....	Ошибка! Закладка не определена.
3.2 Государственная поддержка экспортеров.....	49
3.3 Перспективы международной кооперации и сотрудничества на горизонте 2024.....	Ош ибка! Закладка не определена.
3.4 Выводы, рекомендации, предложения.....	51
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	55

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ

СПИСОК.....**Ошибка! Закладка не
определена.**

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования. В современных условиях важное значение имеет осуществление эффективной внешнеэкономической деятельности (ВЭД), повышение ее эффективности и устойчивости. Развитие внешнеэкономической деятельности, ее эффективность во многом зависит от умелого государственного регулирования. Важнейшим элементом системы государственного регулирования внешнеэкономической деятельности страны является таможенная система.

Рассмотрены вопросы выбора и применения мер государственного регулирования внешней торговли являются решающими для реализации таможенной политики государства. В России они имеют особое значение. Это объясняется спецификой системы Федерального государства, при соблюдении принципа единства таможенной территории надо сочетать с задачами развития хозяйственных комплексов отдельных субъектов Российской Федерации.

В современных условиях, таможенное регулирование должно стать эффективным рычагом государственной поддержки и стимулирования развития экспортного потенциала страны. Для этого в мировой практике используется разнообразный Арсенал средств, который условно можно разделить на два блока. Первая-это средства или меры, направленные на поддержку и стимулирование развития экспортного производства товаров. Второй блок-меры, направленные на поддержку продвижения экспортной продукции на внешние рынки. Важнейшее место отводится мерам, направленным на стимулирование развития экспортного потенциала. Эта группа охватывает широкий спектр организационных, экономических и специальных мер, включая меры таможенного регулирования.

Тенденции современного развития сферы внешнеэкономической деятельности формируются под влиянием группы факторов, так или иначе связанных с таможенным регулированием.

Особенностью российского экспорта угля является высокая доля транспортной составляющей в стоимости угля. Около 80% балансовых запасов энергетического угля в России сосредоточены в районах Западной и Восточной Сибири, и

основные месторождения коксующихся углей в Кузнецком бассейне. Так, большинство российских угольных шахт расположены далеко от выходов в море (расстояние до ближайших портов составляет около 3,5-4,5 тыс. км). Ни в одной стране мира, которая активно экспортирует уголь, нет таких огромных расстояний. В любом случае угольщики вынуждены пользоваться услугами железнодорожного транспорта. Железнодорожные тарифы потребляют значительную часть прибыли угольных компаний.

Объект: проблемы таможенного регулирования экспорта угля из России.

Тема: таможенное регулирование экспорта угля из России.

Цель: изучение проблемных вопросов таможенного регулирования экспорта угля из России.

Задачи:

1. Изучение нормативно-правового регулирования экспорта угля из Российской Федерации.

2. Определить меры тарифного и нетарифного регулирования угля.

3. Охарактеризовать актуализацию мер таможенного регулирования и концепции изменения регулирования экспорта угля, а также выделить особенности товарной группы.

4. Определить основные положения внешнеторговой политики Российской Федерации в области экспорта угля.

5. Провести анализ рынка угля в рамках ЕАЭС.

6. Выявление проблем совершенствования таможенного контроля угля из Российской Федерации.

Результаты: Теоретико-методологическую основу исследования составили научные разработки отечественных и зарубежных ученых, прежде всего, исследователей в области теории внешней торговли, регулирования внешнеэкономической деятельности. Информационную базу диссертационной работы составили законодательные акты Российской Федерации и зарубежных стран по вопросам внешнеэкономической и таможенной деятельности, нормативно-методические документы, статистические материалы.

В рамках систематизации анализируемых данных и процессов, применялись экономико-статистические методы сравнения, классификации и группировки, хронологию событий и явлений.

1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ТАМОЖЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ЭКСПОРТА УГЛЯ ИЗ РОССИИ

1.1 Нормативно-правовое регулирование экспорта угля из РФ

После распада бывшего Советского Союза Беларусь, Казахстан и Россия предприняли третью попытку создания Таможенного союза.

Предыдущий российско-Белорусский опыт построения Таможенного союза [1] и единого таможенного пространства Союзного государства свидетельствует о том, что Государства-участники формирующегося Таможенного союза Евразийского экономического сообщества должны четко определить и согласовать меры, которые будут применяться до осуществления таможенного контроля и таможенного оформления на внутренних границах в отношении товаров и транспортных средств, происходящих во взаимной торговле, происходящих из третьих стран, которые выдаются, передаются в свободное обращение на территории одного из государств-участников по ставкам, от ставок единого Таможенного тарифа.

Договор о создании единой таможенной территории и формировании Таможенного союза подписан 6 октября 2007 года в Душанбе, Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации заложила фундамент для построения полноценного Таможенного союза в соответствии с общепризнанными принципами международного права, согласно которому на единой таможенной территории подлежат беспрепятственное движение товаров, как происходящих с единой таможенной территории, и происходящие из третьих стран и выпущенные в свободное обращение на этой таможенной территории, при условии применения всеми государствами Таможенного союза единого Таможенного тарифа и других единых мер регулирования торговли товарами с третьими странами [3].

Договорная база Таможенного союза, сформированного в рамках Евразийского экономического сообщества, позволяет применения в исключительных случаях ставок ввозных таможенных пошлин, отличные от ставок единого Таможенного тарифа. При этом соответствующее решение Комиссии Таможенного союза о

применении одним из государств-участников более высокой или более низкой ставки обязательно должно содержать информацию о мерах, которые должны быть приняты другими государствами-участниками для достижения целей применения более высокой или более низкой ставки. [4] .

Однако согласно определению Таможенного союза ЕврАзЭС [5, с. 447 450] товары, не включенные в Единый Таможенный тариф или временно исключенные из него, не могут рассматриваться как товары, к которым в полной мере применимы преимущества единой таможенной территории.

То есть товары и транспортные средства, в отношении которых государства-участники не достигли соглашения о ставках ввозных таможенных пошлин в едином таможенном тарифе [6, с. 464 470], или временного изъятия были предоставлены, но которые были выпущены для свободного обращения на территории одного из государств членов Таможенного союза на ввоз пошлину, например, ниже, чем ставки единого Таможенного тарифа, применяемые в других странах Таможенного союза, то такие товары и транспортные средства не могут рассматриваться как выпущенные для свободного обращения и для других государств-участников Таможенного союза ЕврАзЭС, где более равномерная ставка ввозной пошлины применяется.

Соответственно, такие товары и транспортные средства для таможенных целей имеют статус товаров не Таможенного союза [7], в связи с чем таможенный контроль и таможенное оформление должны осуществляться при их ввозе на территорию других государств Таможенного союза.

Вышеуказанные обстоятельства и прогнозируемые трудности в создании и поддержании единого Таможенного тарифа и единой системы мер нетарифного регулирования могут способствовать принятию государствами-участниками Таможенного союза ЕврАзЭС от односторонних решений об осуществлении защиты национальных экономических интересов силами национальных таможенных органов непосредственно на внутренних границах государств-членов Таможенного союза.

Примером такого решения проблемы не достичь требуемого уровня унификации таможенных, тарифных, нетарифных и меры таможенного регулирования в рамках Союзного государства является реализация с февраля 1996 года. Российские таможенные органы сначала вблизи российско-Белорусской границы, а с января 1999 года непосредственно в пунктах принятия уведомлений на российско-Белорусской границы при ввозе товаров и транспортных средств на территорию Российской Федерации с территории Республики Беларусь, функции определения статуса товаров для таможенных целей в целях решения вопроса о необходимости проведения их таможенного оформления и таможенного контроля в соответствии с законодательством Российской Федерации [8].

Следует отметить, что риски отказа государств-членов Таможенного союза ЕврАзЭС для применения такого основополагающего принципа функционирования Таможенного союза, как отмена таможенного контроля и таможенного оформления на внутренних границах из-за временных изъятий из Единого Таможенного тарифа отдельных товаров и транспортных средств, обусловлены объективно существующими различиями в структуре экономик государств-участников и, соответственно, неравными потребностями и интересами в части объемов и номенклатуры, ввозимых на территорию страны из-за происхождения товаров ЕАЭС в третьи страны.

Принимая во внимание вышеизложенное, в целях создания ассоциации интеграции Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации в соответствии с общепринятым пониманием Таможенного союза, но с учетом реального состояния и уровня экономического развития каждой из трех стран, в процессе формирования Таможенного союза ЕврАзЭС, необходимо не только утвердить Единый Таможенный тариф [9], но также договориться о мерах, которые будут применяться при перемещении товаров между государствами-членами, для которых одно из государств применяет таможенные пошлины, отличные от ставок единого Таможенного тарифа Таможенного союза. Важность скоординированной реализации этих мер обусловлена тем, что формально-легальные такие товары имеют статус товаров не Таможенного союза и соответственно не подпа-

дают под правило беспрепятственного перемещения в пределах единой таможенной территории, поскольку участники Таможенного союза не выпускают в свободное обращение для других государств единый таможенный тариф выше.

В то же время, для обеспечения того, чтобы другие государства Таможенного союза ЕврАзЭС не вводили в вышеуказанный узкий ассортимент товаров и транспортных средств происхождения третьих стран, меры таможенного регулирования непосредственно на своих внутренних границах, Белоруссии, Казахстана и России, необходимо признать товары и транспортные средства, выпущенные в свободное обращение по ставкам ввозных таможенных пошлин ниже ставок единого Таможенного тарифа, которые условно оформляются в свободное время на национальной территории, отчуждение которых запрещено без разрешения таможенных органов. В этом случае на таможенные службы будет возложена обязанность осуществлять таможенный контроль за целевым использованием таких товаров и транспортных средств на национальных территориях и их таможенным оформлением при вывозе в другие государства - члены Таможенного союза путем помещения под процедуру таможенного контроля перевозки во внутренний таможенный орган другого государства-участника.

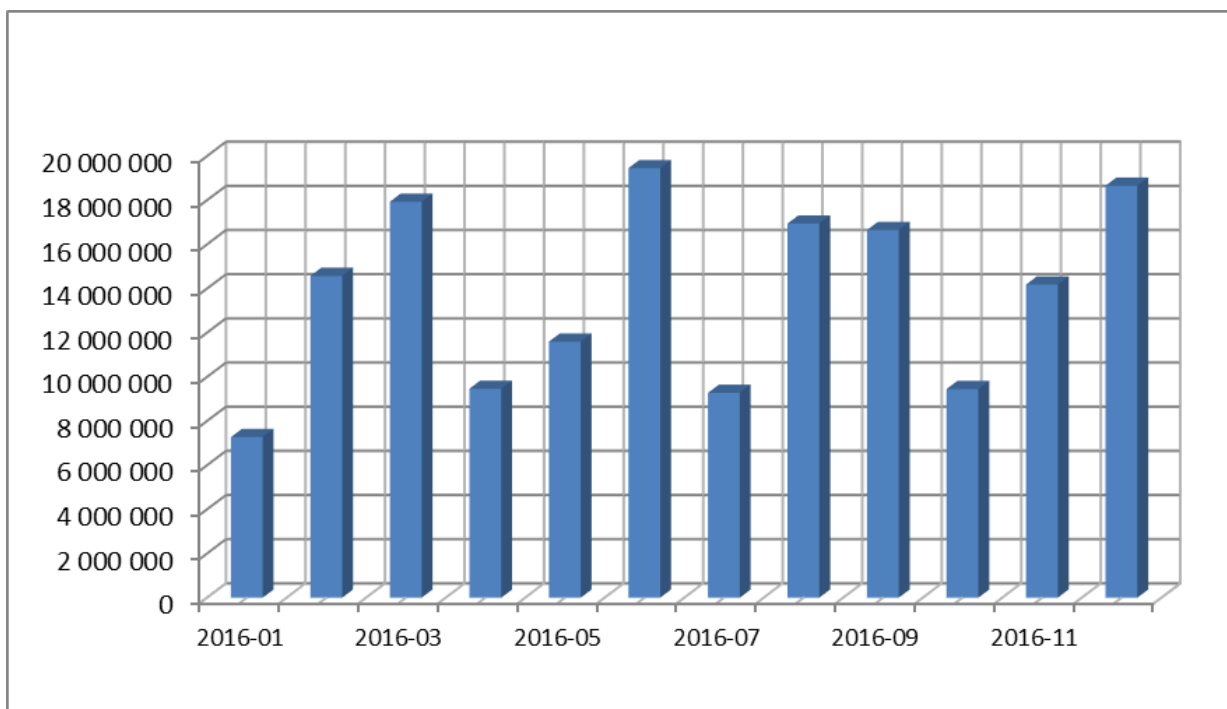
Следует отметить, что на начальном этапе формирования российско-Белорусского Таможенного союза, была подобная практика: от 10 января 1996 г. по 17 сентября 1998 года в одно транспортное средство, ввозимое в Республику Беларусь в течение календарного года физическое лицо, уплатив таможенную пошлину по единой ставке в размере 0,3 ЭКЮ за 1 куб. см объема двигателя в течение двух лет с момента таможенного оформления не подлежит отчуждению или передаче во владение или пользование другим лицам, за исключением передачи в пользование членам семьи лица, кто ввез автомобиль. В целях контроля соответствия физических лиц данному ограничению белорусскими таможенными органами в паспорте транспортного средства с паспортами транспортного средства, выданными владельцам иномарок, проставлена печать "отчуждение без разрешения таможни запрещено".

Предлагаемый механизм обеспечения экономической безопасности государств-членов Таможенного союза ЕврАзЭС совместными усилиями таможенных служб государств-участников без проведения таможенного контроля и таможенного оформления на внутренних границах имеет особое значение для урегулирования, во-первых, вопрос о ввозе легковых автомобилей на территорию Российской Федерации с территории Республики Беларусь транспортных средств иностранного происхождения, которые выдаются для свободного обращения в Республике Бел белорусскими юридическими и физическими лицами по льготным правилам таможенного налогообложения и впоследствии отчуждаются в Россию, а во-вторых, проблемы ввоза на территорию Республики Беларусь и Российской Федерации около 450 наименований товаров на уровне 10 марок ЕАЭС (фармацевтическая продукция, бумага, пластмассовые изделия и алюминий), машинно-технической продукции и ряда других товаров), которые Республика Казахстан в переходный период имеет право ввозить на свою территорию из третьих стран с применением ставок ввозных государственных пошлин, отличных от ставок единого Таможенного тарифа [11].

Таким образом, описанный алгоритм совершения таможенных операций таможенного оформления и таможенного контроля в отношении товаров и транспортных средств происхождения третьих стран, которые временно выведены из Единого Таможенного тарифа перемещение в пределах единой таможенной территории Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации, а в условиях не достигается полное единообразие мер таможенно-тарифного регулирования, применяемых государствами-участниками в целях обеспечения соблюдения одной из основ веры в принципы Таможенного союза, отмену таможенного контроля и таможенного оформления на внутренних границах государств-членов Таможенного союза без ущерба их экономической безопасности, которые будут обеспечивать должную устойчивость Таможенного союза в целом

Уголь-полезный минерал. Одним из основных направлений, в котором используется уголь, является производство жидкого топлива. Кроме того, уголь используется в технологических процессах выплавки металлов.

Несмотря на нестабильную месячную динамику экспорта угля, стоит учиты-



вать квартальные показатели, в которых можно отметить положительную динамику роста. Если во втором квартале экспортная стоимость немного "опустилась" по сравнению с первым кварталом, то в третьем квартале стоимость экспорта выросла почти на \$ 300 млн, а к концу четвертого квартала превысила отметку в \$ 2,5 млрд. Всего в 2016 году было экспортировано 165 млн тонн. При таких высоких показателях объема и стоимости экспорта количество компаний-экспортеров невелико. Также стоит отметить небольшое количество деклараций, выпущенных в 2016 году, что свидетельствует о том, что компании в основном занимаются оптовыми поставками данной продукции. (Рисунок 1)

Рисунок 1 – Показатели экспорта каменного угля в 2016г., тонн.

Таблица 1 – Динамика экспорта каменного угля в 2016 г.

Год- месяц	Объ- ем, тонн	Стоимость, USD	Экспортё- ров	Деклара- ций

2016-01	7 273 834	381 303 248	56	930
2016-02	14 572 299	782 309 564	79	1 629
2016-03	17 932 296	901 565 167	85	1 718
2016-04	9 462 562	460 517 531	79	1 121
2016-05	11 595 700	588 686 059	78	1 171
2016-06	19 450 657	937 790 328	93	1 719
2016-07	9 278 741	475 394 370	67	1 160
2016-08	16 943 853	891 569 016	75	1 790
2016-09	16 651 349	903 739 210	73	1 673
2016-10	9 446 861	521 322 423	75	1 088
2016-11	14 182 339	823 151 407	72	1 426
2016-12	18 658 920	1 193 823 763	91	1 892
Итого	165 449 411	8 861 172 087		17 317

Источник: статистические данные Челябинской таможни

Самый популярный вид-битуминозный уголь. За 2016 год на этот вид угля было поставлено 152 млн тонн на сумму 8 млрд долларов.

Наибольшее количество компаний-экспортеров предпочитают поставлять каменный уголь. В 2016 году поставками угля из России занимались 111 компаний.

Всего эти компании выпустили более 15 тысяч деклараций. Кроме того, стоит обратить внимание на другой вид угля антрацит. В 2016 году было экспортировано 13 млн тонн этого вида угля. Стоимость всех сделок составила 812 млн долларов (Рисунок 2)

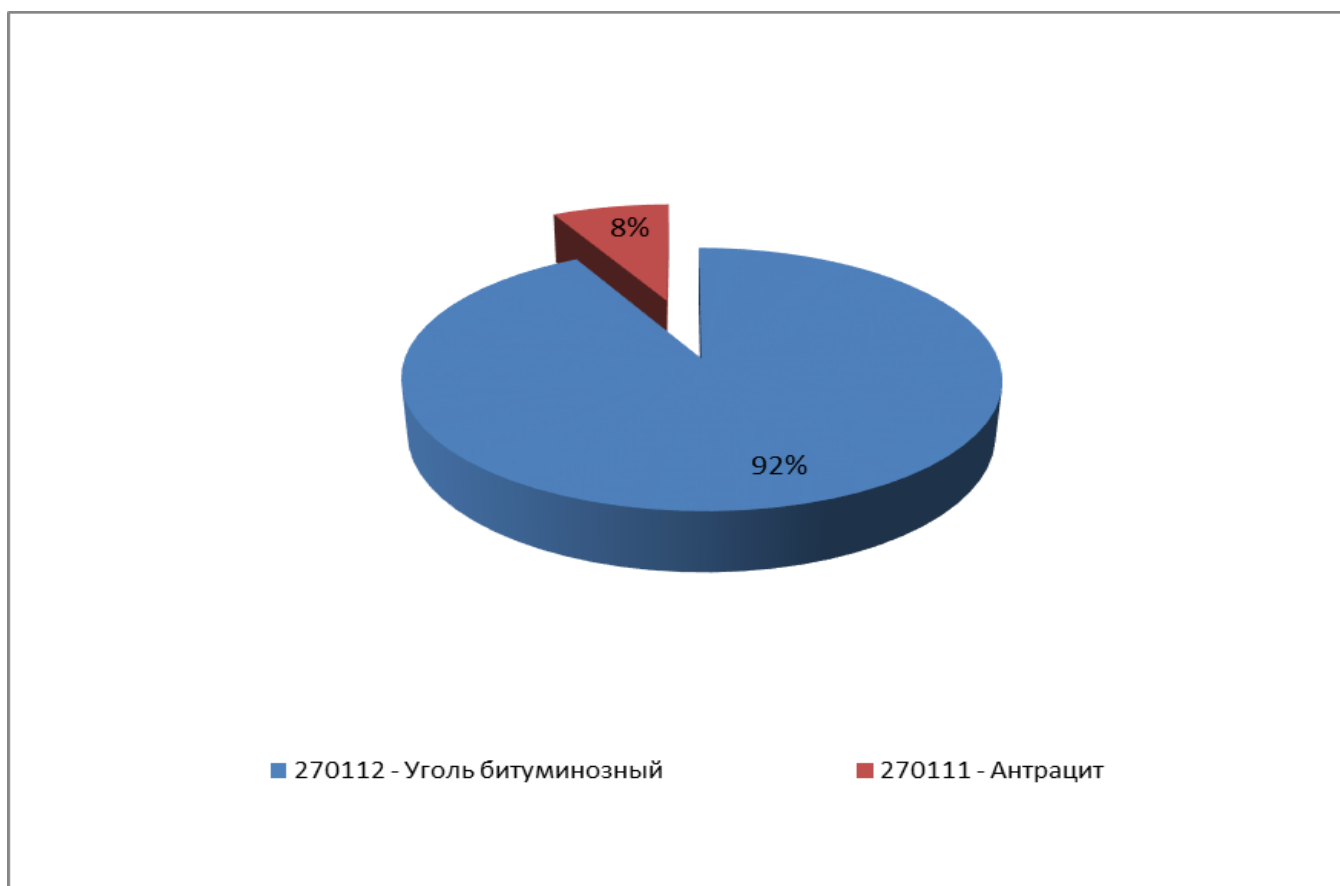


Рисунок 2 – Показатели экспорта каменного угля в 2016г. по видам

Таблица 2 – Экспорт каменного угля по видам

Код ТН ЕАЭС и вид	Объём, тонн	Стоимость, USD	Средняя цена USD/тонна	Экспортёров	Деклараций
270112 Уголь битуминозный	152 263 660	8 034 618 397	53	111	15 320
270111 Антрацит	12 905 023	812 649 321	63	55	1 973
270119 Уголь каменный прочий, включая пылевидный или непылевид-	280 728	13 904 369	50	6	25

ный, но неагломерированный					
Итого	165 449 411	8 861 172 087			17 318

Источник: статистические данные Челябинской таможни

Большой объем угля поставляется в Корею. На 2016 год было экспортировано 25 млн. тонн угля. Стоимость всех сделок составила почти 1,5 миллиарда долларов. Самый дорогой вид угля отправляется в Украину. Средняя цена составляет \$ 65 за тонну. Наименее дорогой уголь экспортируется в Великобританию. Всего было поставлено 11 млн тонн угля (Рисунок 3)

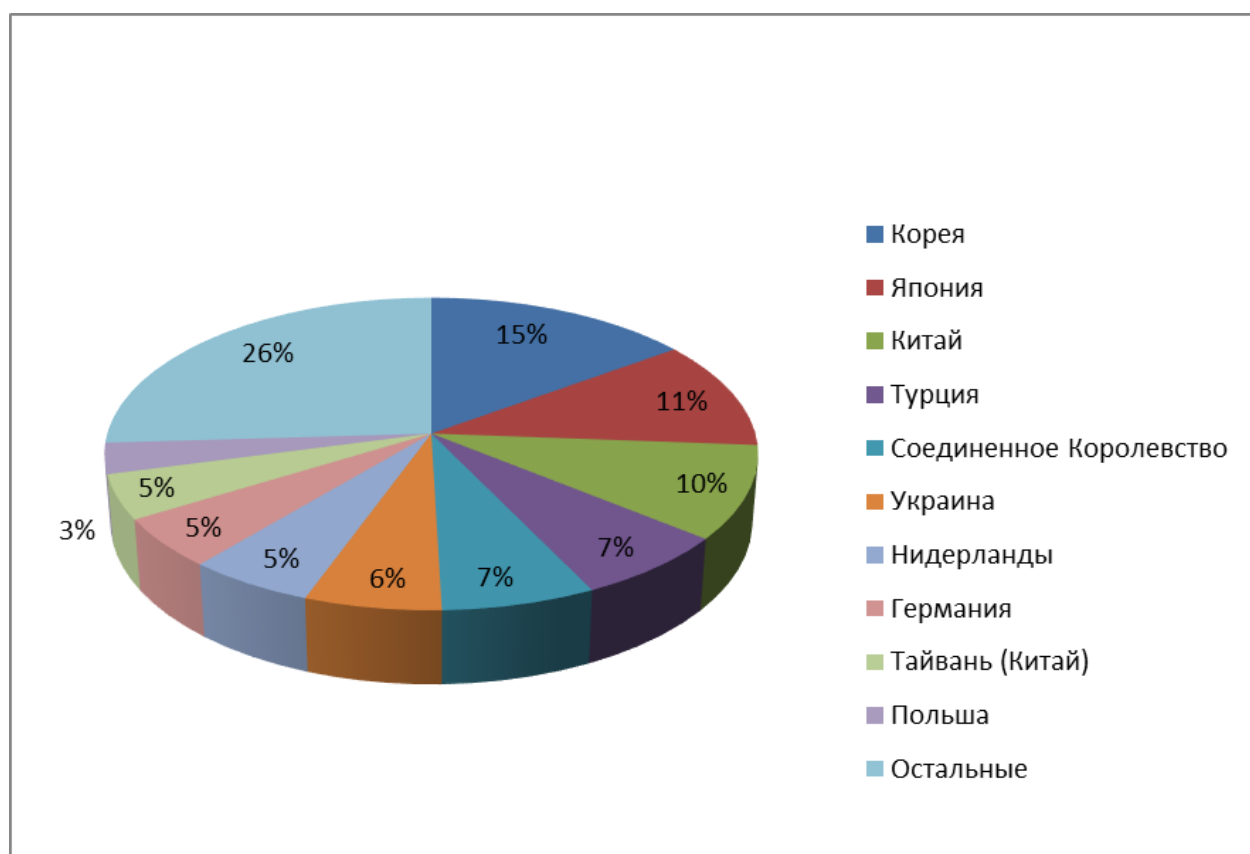


Рисунок 3 – Экспорт каменного угля в 2016г. по странам назначения

Таблица 3 – Экспорт каменного угля по странам назначения

Страна назначения	Объем, тонн	Стоимость, USD	Средняя цена	Экспор-тёров	Декла-раций
-------------------	-------------	----------------	--------------	--------------	-------------

			USD/тонна		
Корея	24 756 667	1 405 482 197	56,77	57	2 222
Япония	18 548 818	1 138 138 016	61,36	57	1 944
Китай	15 991 322	805 834 694	50,39	57	1 147
Турция	11 496 638	668 539 635	58,15	62	1 375
Соединенное Королевство	11 185 177	461 477 804	41,26	43	450
Украина	9 926 446	645 217 889	65,00	36	987
Нидерланды	9 193 659	438 952 679	47,75	42	922
Германия	8 521 775	408 801 501	47,97	37	776
Тайвань (Китай)	7 630 897	395 876 454	51,88	42	990
Польша	5 268 384	283 884 200	53,88	65	1 147
Остальные	42 929 628	2 208 967 020	51,46	105	5 357
Итого	165 449 411	8 861 172 087			17 317

Источник: статистические данные Челябинской таможни

Среди ведущих экспортеров стоит выделить две компании ОАО «УК КУЗБАССРАЗРЕУГОЛЬ» и АО «СУЭК-КУЗБАСС». Общий объем данных двух компаний превысил отметку в 50 млн. тонн.

Таблица 4 – Основные экспортёры каменного угля

Экспортёр	Объем, тонн	Стоимость, USD	Средняя цена, USD/тонна	Инофирм-контрагентов	Деклараций
ОАО «УК КУЗБАССРАЗРЕУГОЛЬ»	29 846 056	1 416 326 180	47,45	67	3 055
АО «СУЭК-КУЗБАСС»	24 907 365	1 439 434 171	57,79	84	3 125
АО «РАЗРЕЗ ТУГНУЙСКИЙ»	9 803 814	482 212 143	49,19	29	643
АО «САЛЕК»	9 109 254	388 096 289	42,60	45	523
ПАО «КТК»	8 229 246	371 434 744	45,14	28	490
АО ХК «ЯКУТУГОЛЬ»	6 479 662	421 720 759	65,08	5	121
АО «ЧЕРНИГОВЕЦ»	5 532 133	326 312 881	58,99	52	370
ООО «РУК»	5 393 330	430 511 743	79,82	38	614
ООО «ПРОМУГОЛЬСЕРВИС»	5 380 408	284 747 835	52,92	85	583
ПАО «ЮЖНЫЙ КУЗБАСС»	4 298 720	310 007 179	72,12	20	601

АО«СИБАНТР АЦИТ»	3 445 610	211 166 044	61,29	24	234
ООО «ШАХТА ЛИСТВЯЖНАЯ»	3 252 509	126 577 002	38,92	21	171
АО «ТОППРОМ»	3 142 287	176 849 042	56,28	50	449
ООО «СУЭК- ХАКАСИЯ»	3 083 396	185 056 015	60,02	55	387
ООО «РАЗРЕЗ КИЙЗАССКИЙ»	2 893 820	158 400 137	54,74	50	310
ОАО «ШАХТА "ЗАРЕЧНАЯ»	2 742 306	119 593 892	43,61	45	234
АО «УРГАЛУ- ГОЛЬ»	2 541 378	123 637 865	48,65	19	266
АО«МЕЖДУРЕ ЧЬЕ»	2 126 452	140 110 254	65,89	26	275
АО «РУССКИЙ УГОЛЬ»	2 093 924	101 993 619	48,71	49	336
ООО «ТТК»	1 856 814	79 960 162	43,06	10	82
Остальные	29 280 270	1 566 278 135	53,49	726	4 446

Источник: статистические данные Челябинской таможни

Стоимость экспорта составила почти 3 млрд. долларов. При этом наиболее дорогостоящий вид каменного угля поставляется из России компанией ООО «РУК». Данный экспортёр экспортирует товар со средней ценой почти в 80 долларов за тонну. Всего же этой компанией было поставлено 5,3 млн. тонн каменного угля.

1.2 Меры тарифного и нетарифного регулирования угля

С 1 января 2010 года фактически начал функционировать Таможенный союз трех государств: Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации.

Таможенно-тарифное регулирование в Таможенном союзе.

В настоящее время принят и действует на территории Таможенного союза Единый Таможенный тариф Таможенного союза, включающий в себя совокупность ставок таможенных пошлин, применяемых к товарам, ввозимым на единую таможенную территорию из третьих стран, систематизированных в соответствии с Единой товарной номенклатурой внешнеэкономической деятельности Таможенного союза ТНЭК ВЭД ЕАЭС).

Единый таможенный тариф окончательно не сформирован и на данный момент идет постоянное согласование новых и пересмотр действующих тарифов, с учетом следующих факторов Сторонами:

- 1) уровень унификации таможенных тарифов.
- 2) импорт конкретного товара на таможенные территории сторон.
- 3) чувствительность ставок ввозных таможенных пошлин для конкретной отрасли.
- 4) международные обязательства сторон.

Единый таможенный тариф в настоящее время не применяются на всей территории Таможенного союза. Например, в Республике Казахстан имеет право обратиться в течение переходного периода (до 2015 года) ставки ввозных таможенных пошлин, отличных от ставок единого Таможенного тарифа Таможенного союза в соответствии с перечнем товаров и ставок, утвержденных решением межгоссовета ЕврАзЭС от 27 ноября 2009 года № 18, решением Комиссии Таможенного союза от 27 ноября 2009 г. № 130.

Следует отметить, что Соглашением от 25.01.2008 г. " о едином таможенно-тарифном регулировании " предусмотрено, что при ввозе товаров на единую таможенную территорию сторон могут применяться тарифные льготы в виде освобождения от уплаты ввозных таможенных пошлин или снижения ставки ввозной таможенной пошлины.

Допускается предоставление тарифных льгот в отношении товаров:

1) ввоз в качестве вклада иностранного учредителя в уставный (акционерный) капитал в сроки, установленные учредительными документами для формирования этого капитала.

2) ввозимых в рамках международного сотрудничества государств сторон в области исследования и использования космического пространства, а также соглашений об услугах по запуску космических аппаратов, по перечню, утверждаемому комиссией.

От уплаты ввозной таможенной пошлины освобождаются:

1) Валюта государств сторон, Валюта третьих стран (кроме используемой для нумизматических целей), а также ценные бумаги в соответствии с законодательством государств сторон.

2) товары, ввозимые в качестве гуманитарной помощи и (или) для ликвидации последствий аварий и катастроф, стихийных бедствий.

3) транспортных средств, осуществляющих международные перевозки грузов, багажа и пассажиров и др.

Необходимо также отметить единую систему тарифных преференций, используемую для содействия экономическому развитию развивающихся и наименее развитых стран, которая предусматривает::

- в отношении товаров, происходящих из развивающихся стран-пользователей единой системы тарифных преференций Таможенного союза применяются ставки ввозных таможенных пошлин в размере 75 процентов от ставок ввозных таможенных пошлин единого Таможенного тарифа;

- В отношении товаров, происходящих из наименее развитых стран-пользователей единой системы тарифных преференций подлежат нулевые ставки ввозных таможенных пошлин.

Согласно положениям соглашения от 12.12.2008 г. "об условиях и механизме применения тарифных квот" при осуществлении регулирования ввоза сельскохозяйственной продукции, происходящей из третьих стран, на единую таможенную территорию, льготы (преференции) могут предоставляться в виде установления

тарифных квот на их ввоз, если аналогичные товары производятся (производятся, выращиваются) на единой таможенной территории.

Тарифные квоты и ставки ввозных таможенных пошлин на преференциальный ввоз сельскохозяйственных товаров устанавливаются комиссией Таможенного союза, и таможенного оформления товаров, ввозимых на единую таможенную территорию в рамках тарифных квот осуществляется в государстве стороны, в котором участнику внешнеторговой деятельности была выделена данная квота.

Перечень товаров, для которых установлены тарифные квоты по состоянию на 1 января 2011 года, а также объем тарифных квот на ввоз этих товаров на территорию государств-членов ЕЭВС утвержден решением Комиссии Таможенного союза от 18 ноября 2010 года № 505.

Распределение тарифной квоты между третьими странами в том случае, комиссия приняла такое решение, как правило, осуществляется комиссией на основе результатов консультаций со всеми значительными поставщиками из третьих стран.

Под крупными поставщиками из третьих стран понимаются поставщики, доля которых в импорте сельскохозяйственных товаров на единую таможенную территорию составляет 10 и более процентов.

1 июля 2010 года в соответствии с решением Межгосударственного Совета ЕврАзЭС от 21 мая 2010 года на территории Таможенного союза вступило в силу Соглашение о применении специальных защитных, антидемпинговых и компенсационных мер в отношении третьих стран от 25 января 2008 года (далее - "базовое" Соглашение).

В настоящее время меры по защите внутреннего рынка в рамках Таможенного союза применяются в переходный период, когда происходит постепенный пересмотр действующих защитных мер в странах-членах Таможенного союза с целью их распространения на единую территорию.

Специальные защитные, антидемпинговые и компенсационные меры, вводимые и применяемые на территории государств-членов Таможенного союза, подлежат пересмотру с целью их распространения на единую таможенную террито-

рию Таможенного союза в соответствии с положениями переходного Соглашения.

Меры нетарифного регулирования в Таможенном союзе.

Технический регламент.

Поправки коснулись также применения мер нетарифного регулирования. С 1 июля 2010 года на территории государств-членов Таможенного союза действуют на альтернативной основе: национальный режим технического регулирования и единый режим технического регулирования.

Единый режим технического регулирования предусматривает реализацию технических регламентов Союза, которые будут иметь прямое действие на всей территории Таможенного союза, а также использование единых форм подтверждающих документов (декларация соответствия, сертификат соответствия).

Также комиссией Таможенного союза 18 июня 2010 года принято решение № 319 "О техническом регулировании в Таможенном союзе", которым утвержден единый перечень продукции, подлежащей обязательной оценке (подтверждению) в рамках Таможенного союза с выдачей единых документов. "В этот перечень включены товары, в отношении которых до вступления в силу технических регламентов Союза в настоящее время применяется единый режим подтверждения соответствия.

1.3. Актуализация мер таможенного регулирования и концепции изменения регулирования экспорта угля

Перспективы развития угольной промышленности связаны с решением системной проблемы. К ним относятся следующие проблемы:

* снижение внутреннего спроса на энергетический уголь с момента наибольшего потребления энергетического угля на внутреннем российском рынке (1988 г.), этот показатель снизился в 1,6 раза. Объективная необходимость сдерживания роста цен на газ на внутреннем рынке до уровня рентабельности экспорта не позволяет угольной продукции конкурировать с газом в сфере электроэнергетики и в жилищно-коммунальном хозяйстве;

□ слаборазвитая инфраструктура в новых угледобывающих районах. Для дальнейшей разработки Эльгинского угольного месторождения необходимо завершить железнодорожную ветку от станции Эльга до участка "Эльгинский". Без строительства железнодорожной ветки Кызыл-Курагино невозможно освоить разработку угольного бассейна Ulughemsky, кроме того, строительство мостов, электроподстанций, рабочих поселков и т. д. требуемый. ;

□ отсутствие мотивации для пользователя недр при геологоразведке и разведке участков недр с низкой степенью геологического изучения;

недостаточное развитие Восточного полигона железнодорожной сети (в том числе недостаточная пропускная способность на Байкало-Амурской магистрали), наличие "барьерных мест" железнодорожного участка Междуреченск-Тайшет, железнодорожных подходов к портам Северо-Запада и Юга России;

* затянувшийся (из-за недостаточности выделяемых бюджетных средств) процесс реструктуризации угольной промышленности, значительный объем дополнительной социальной работы, отсутствующий в других отраслях экономики (рацион угля, социальные надбавки к пенсиям и др.), а также проблемы горных моногородов в действующих угольных бассейнах. Города Зверева и Гуково (Ростовская область) и Ленинск-Кузнецкий и Прокопьевск (Кемеровская область) в кризисный период с 2009 по 2010 годы были признаны моногородами и включены в перечень нуждающихся в первичной медицинской помощи. Аналогичная поддержка в области переселения работников угольной промышленности Крайнего Севера не включен в список проблемных моногородов для шахтерского города Инта (Республике Коми);

□ неконкурентоспособность продукции угледобывающей промышленности России и растущая зависимость отрасли от импорта технологий и оборудования;

* низкая средняя рентабельность продаж угля, короткие сроки кредитования и высокий уровень процентных ставок по банковским кредитам, препятствующие привлечению финансовых ресурсов в целях модернизации угольной промышленности и повышения безопасности труда;

□ растущий дефицит квалифицированных трудовых кадров на фоне престижной профессии Шахтера по условиям труда и уровню его оплаты.

В настоящее время предприняты первые шаги по решению системных проблем угольной отрасли:

в части ресурсного обеспечения Министерством природных ресурсов и экологии Российской Федерации утверждена программа лицензирования угольных месторождений на период до 2015 года.

Обеспечен ежеквартальный Мониторинг реализации данной программы и ее ежегодное обновление;

что касается развития производственного потенциала Федерального закона "О внесении изменений в части первую и вторую Налогового кодекса Российской Федерации в целях содействия реализации региональных инвестиционных проектов на территории Дальневосточного федерального округа и отдельных лиц Российской Федерации", направленный на создание благоприятных налоговых условий для осуществления инвестиционной деятельности и поддержки создания новых промышленных предприятий и высокотехнологичных проектов на Дальнем Востоке и в Восточной Сибири. Закон предусматривает обнуление для таких проектов ставки налога на прибыль, перечисляемую в федеральный бюджет, на период 10 налоговых периодов. Законодательством субъектов Российской Федерации может быть установлена более низкая ставка налога, подлежащего зачислению в бюджеты субъектов Российской Федерации. Кроме того, предусматривается обнуление ставки налога на добычу полезных ископаемых до применения нулевой ставки по налогу на прибыль и за первые 24 периода после;

в развитии Восточного хребта железнодорожной сети, Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации приняты решения о финансировании расширения транссиба и БАМа до 2018 года на сумму 562 млрд. рублей. рублей, из которых 302 миллиарда. рубли будут привлечены по инвестиционной программе открытого акционерного общества "Российские железные дороги", а 260 млрд рублей будут профинансированы из федерального бюджета и Фонда

национального благосостояния в уставный капитал открытого акционерного общества "Российские железные дороги".

В результате рост объемов перевозок угля и руды составит порядка 55 млн тонн в год;

в части повышения средней рентабельности продаж угольной продукции Федеральная служба по тарифам, принимая во внимание решения, принятые Правительством РФ для поддержания тарифов на грузовые железнодорожные перевозки, осуществляемые открытым акционерным обществом "Российские железные дороги" в 2014 году на уровне 2013 года и последующей ежегодной индексации в соответствии с показателями инфляции за предыдущий год, было принято решение об установлении долгосрочных параметров индексации тарифов на железнодорожные перевозки на период до 2018 лет;

в части создания безопасных условий труда законодательно установлены требования обязательной дегазации в шахтах и повышения квалификации работников не реже одного раза в 5 лет; утверждена государственная программа Российской Федерации "развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности", содержащая подпрограмму "современные средства индивидуальной защиты и системы жизнеобеспечения подземного персонала угольных шахт". В 2012 году создано Некоммерческое партнерство "Ассоциация горных проектировщиков";

В части трудового законодательства, особенности регулирования труда работников, занятых на подземных работах были созданы, условно постоянная часть зарплаты шахтеров была увеличена с 45 до 70 процентов, условия для уплаты страховых взносов на обязательное социальное страхование от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний были установлены с 1 апреля 2013 года Федеральным отраслевым Соглашением по угольной промышленности РФ на 2013-2015 вступил в силу;

с точки зрения профессиональной подготовки, комплекс мер реализуется с целью реализации в 2012-2014 годах концепции совершенствования системы подготовки, профессиональной переподготовки и повышения квалификации персонала

для организаций угольной отрасли, формирования системы региональных минерально-сырьевых университетов; компании, созданные Корпоративное обучение и профессиональное развитие систем, в 2014 году на базе объединения работодателей угольной промышленности, приоритетные профессиональные стандарты будут разработаны.

Основной задачей развития угольной промышленности России в настоящее время является превышение предложения угля над спросом, что приведет к долгосрочному снижению цен на внешних угольных рынках. Причинами этого являются стагнация экономики в еврозоне и последствия "сланцевой революции" в США, в результате которых экспорт угля из этой страны за последние три года увеличилось почти на 72 миллиона тонн.

Произошло перераспределение мировых потоков угля, и главное-возросла конкуренция на традиционных рынках сбыта российского угля.

В этих условиях особенно уязвимыми оказались компании-экспортеры угля Кузбасса. Этот угольный бассейн равноудален как от портов Западного направления, так и от портов восточного направления, средняя протяженность перевозок в обоих направлениях превышает 4500 км, а доля железнодорожного тарифа в цене потребителя достигает 40-45 процентов. При этом угольные компании теряют прибыль, если не оказываются убыточными. При сохранении низких цен на международном рынке угля в течение длительного периода, многие угольные предприятия находятся под угрозой быстрого банкротства. В свою очередь, это требует от государства мер по социальной защите работников закрытых предприятий, поскольку формирование полноценного ликвидационного фонда (фондов) может занять несколько десятилетий.

Наиболее вероятным ответом на этот вызов может стать постепенный переход старых угольных бассейнов к использованию угля на месте добычи. Эта цель призвана служить кластерному подходу, заключающемуся в создании взаимосвязанных производств на базе угольных месторождений, направленных на более полное использование потенциала угля как минерала. В настоящее время представляется наиболее вероятным создание угольно-энергетических и угольных техноло-

гических кластеров, ориентированных на угольную энергетику, глубокую переработку угля для производства продукции с высокой добавленной стоимостью и использование отходов производства.

Для сохранения конкурентоспособности Российской угольной продукции на внешних рынках целесообразно освоить новые месторождения угля в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке, востребованные на внешних рынках. Расположение таких месторождений вблизи границ позволит существенно снизить транспортные расходы по сравнению с предприятиями, расположенными в центре страны.

Кроме того, такой сдвиг может обеспечить рост продаж российского угля на более емком угольном рынке в Азиатско-Тихоокеанском регионе, где в 2012 году Россия составила всего 5,9 процента.

Кроме того, перспективы развития угольной промышленности на востоке страны также связаны с формированием новых промышленных зон, где рядом запасы угля находятся месторождения руд цветных и редких металлов и строительных материалов. Разработка таких месторождений предполагает строительство угольных электростанций, электроэнергия с которых будет использоваться для создания и эксплуатации территориальных производственных комплексов. Вероятность строительства угольных энергоблоков большой мощности в приграничных районах Забайкалья и Дальнего Востока для экспорта электроэнергии сохраняется.

В то же время в настоящее время отсутствуют условия и стимулы для развития угольной генерации в электроэнергетике страны. В ближайшее время ценовое соотношение газ-уголь, стимулирующее строительство энергоблоков нового поколения, не будет достигнуто, а значит, не удастся задействовать рыночные механизмы.

Объективно, необходимой для газификации регионов, прежде всего в Сибирском и Дальневосточном федеральных округах, также серьезно осложняет решение проблемы расширения использования угля на внутреннем рынке.

Глобальные проблемы предстоящего периода являются основания для включения в программу развития угольной промышленности России на период до 2030 года (далее-Программа) альтернативных сценариев развития угольной промышленности.

Первая проблема-усиление глобальной конкуренции, охватывающей рынки товаров, капитала, технологий и рабочей силы. В предстоящий период, проблемы, связанные с преодолением энергетических барьеров роста, в том числе за счет повышения энергоэффективности и расширения использования альтернативных источников энергии, а также усилением влияния экологических факторов и факторов изменения климата, будет иметь серьезное влияние на развитие мировой экономики.

Характер энергетического рынка будет меняться, его ценовые и объемные характеристики будут все больше определяться не производителем энергоресурсов, а их потребителем, что значительно усилит экологические требования к использованию энергоресурсов.

Вторая проблема-ожидаемая новая волна технологических изменений, усиливающих роль инноваций в социально-экономическом развитии и снижающая влияние многих традиционных факторов роста. В ближайшее десятилетие развитые страны перейдут к формированию новой технологической базы экономического развития, основанной на использовании новейших достижений в области науки и техники.

Третья проблема-рост новых внутренних ограничений роста, вызванных недостаточным развитием транспортной и энергетической инфраструктуры.

С учетом вышеизложенного анализируются альтернативные варианты развития угольной отрасли с учетом глубины технологической модернизации, темпов обновления производственных фондов и создания новых продуктов переработки угля. В то же время основным направлением развития Российской угольной промышленности является создание новых центров добычи угля на востоке страны в Республике Тыва, Республике Саха (Якутия), Забайкальском крае и Амурской об-

ласти, с соответствующим наращиванием экспортного потенциала и повышением конкурентоспособности угольных компаний.

Рассмотрены два основных варианта объемных показателей промышленного развития.

Первый вариант предусматривает добычу угля в объеме не более 410 млн тонн и из-за низкого перспективных соотношения цен газа и угля (менее 2 к 1) и наличием инфраструктурных ограничений.

Однако она предполагает реализацию мер по управлению рисками, определенных проектом энергетической стратегии России на период до 2035 года.

Второй вариант, оптимистичный (технологическая модернизация), предусматривает добычу угля в объеме 480 млн. тонн.

Реализации данного показателя будут способствовать льготные налоговые условия для высокотехнологичных проектов, установленные Федеральным законом "О внесении изменений в части первую и вторую Налогового кодекса Российской Федерации в части стимулирования реализации региональных инвестиционных проектов на территориях Дальневосточного федерального округа и отдельных субъектов Российской Федерации", реализуемых на Дальнем Востоке и в Восточной Сибири, а также высокие темпы модернизации производства, переход внутреннего рынка газа на условия, равные рентабельности по отношению к экспортным поставкам, более высокие темпы промышленного развития технологий переработки угля, в том числе глубоководных. Планируется изменение тарифного и налогового законодательства. В рассматриваемый период прогнозируется рост цен на уголь на внешнем рынке.

Кроме того, при благоприятном сочетании внешних и внутренних условий, возможно, превысит прогнозные показатели оптимистического варианта. Это может быть связано с увеличением спроса на рынке Атлантического угля, что даст стимул для расширения добычи угля в Печорском и Донецком бассейнах. На востоке страны, доля российского угля на рынок Азиатско-Тихоокеанского региона с сегодняшних 5, 9 процента может увеличиться до 13 процентов.

В значительной степени увеличение прогнозируемых объемов добычи угля к 2030 году может оказать влияние на успешное экономическое сотрудничество с Китаем в возможном развитии 3 поля, два из которых расположены в Амурской области (Erkovets и Огоджа), где к 2030 году это позволило увеличить добычу угля на 29 и 10 млн. тонн соответственно, при одновременном строительстве угольных электростанций для подачи электроэнергии в Китай. Третьим перспективным угледобывающим центром являются угольные месторождения Чикойской котловины в Забайкальском крае (с добычей 10-20 млн. тонн угля к 2030 году). Более того, развитие этих проектов не повлияет на загрузку внутренних транспортных путей, так как месторождения расположены в непосредственной близости от границы с Китаем, а угольная продукция с месторождений Чикойской впадины будет экспортироваться через ближайший пункт пропуска.

Первичное увеличение экспорта угля из восточных регионов страны поможет сохранить конкурентоспособность российского угля на международных рынках за счет снижения транспортных издержек. В старых угледобывающих районах будут развиваться угледобывающие технологические (включая глубокую переработку угля), угольно-химические кластеры (включая производство кокса из кокса, синтетических жидких топлив и новых химических продуктов из низкокачественных коксующихся углей) и угольно-энергетические кластеры, позволяющие комплексно использовать возможности угольных месторождений. В восточных регионах страны, помимо кластерного подхода, будут разработаны территориально-производственные комплексы, направленные на совместную разработку угля и смежных металлических руд.

Внедрение единых систем управления промышленной безопасностью позволит значительно снизить уровень производственного травматизма и профессиональных заболеваний. Использование самых современных экологически чистых технологий в модернизации старых и строительстве новых угледобывающих и угледобывающих предприятий позволит минимизировать вредные выбросы в окружающую среду. Ежегодный уровень мелиорации нарушенных земель будет приближаться к ежегодному объему нарушений.

Будет завершена реструктуризация угольной промышленности России.

Обязательства государства по обеспечению социальной защиты высвободившихся работников ликвидируемых предприятий и защите территорий от экологических и иных последствий добычи угля будут выполнены в полном объеме. В процессе создания системы планового вывода из эксплуатации неэффективных производственных объектов начнет формироваться ликвидационный фонд (фонды), механизм ликвидации обанкротившихся предприятий начнет работать до начала финансирования из ликвидационного фонда, со всеми правовыми мерами по социальной защите уволенных работников ликвидируемых угольных предприятий.

Новые профессиональные стандарты позволят готовить и трудоустраивать специалистов требуемых профессий в угольной промышленности в необходимом

количестве. Строительство благоустроенных сел с необходимой социальной инфраструктурой привлечет специалистов к освоению новых угольных месторождений в отдаленных районах.

Российская угольная промышленность имеет все возможности для того, чтобы стать современной отраслью с высококонкурентной продукцией. Потенциал развития российских угольных компаний в рамках отечественного топливно-энергетического комплекса:

при наличии огромных запасов угля, которые при существующем уровне добычи будут длиться 600 лет;

накоплен значительный опыт использования данного энергоресурса, в том числе в обеспечении устойчивости энергоснабжения, особенно в кризисных ситуациях;

* возможность выхода на мировой рынок;

наличие значительных резервов повышения эффективности;

в разнообразии разных видах продуктов угля;

способность адаптироваться к изменяющимся рыночным условиям;

возможность интеграции с приоритетными направлениями инновационного развития экономики;

в обеспечении Региональной энергетической безопасности.

2. АНАЛИЗ ПРАКТИКИ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ ЭКСПОРТА УГЛЯ ИЗ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

2.1 Особенности характеристики товарной группы

Создание единой научной классификации, удовлетворяющей различным отраслям, настолько сложно, что до сих пор не решено. Сложность создания универсальных классификаций для различных типов ТГИ обусловлена разнообразием их состава и свойств; требованиями к правильной оценке технологических свойств. Потребности науки и различных отраслей народного хозяйства привело к созданию многочисленных классификаций, основанных на различных требованиях. Известно несколько типов классификаций ТГИ: генетическая, промышленная, индустриально-генетическая.

Уголь-это горючая осадочная горная порода растительного происхождения, состоящая в основном из углерода и ряда других химических элементов.

Состав угля зависит от возраста: бурый уголь-самый молодой, потом уголь и наконец в антрацит старше всех. При старении происходит концентрация углерода и снижение содержания летучих компонентов, в частности влаги. Так, бурый уголь имеет влажность 20-40%, более 50% летучих компонентов, в антраците оба показателя составляют 5-7%. Оптимальный показатель влажности для использования в котлах Thermorobot составляет не более 25%.

Помимо основных компонентов, уголь содержит различные негорючие золообразующие добавки "горная порода". Зола загрязняет окружающую среду и спекается в шлаке, что затрудняет сжигание угля. Кроме того, наличие породы уменьшает удельную теплоту сгорания угля. В зависимости от сорта и условий добычи количество минеральных веществ различается очень сильно, зольность различных углей составляет от 6 до 30%. Рассчитано зольность бурого угля, для использования в котельных Термобот не более 10%.

Еще одним вредным компонентом угля является сера. При сгорании серы образуются оксиды, которые в атмосфере превращаются в серную кислоту. Он за-

грязнит окружающую среду и дает кислотный конденсат, который разрушает элементы котла. Содержание серы обычно позволено в границах 0.1-1%.

Главным показателем любого топлива является удельная теплота сгорания. Для бурого угля этот показатель составляет около 3500, для антрацита 7400 ккал / кг. Мы используем 5300 ккал / кг в наших расчетах. В справочниках иногда приводится значение 7000 ккал / кг, но эти цифры относятся к угольному концентрату.

Уголь классифицируется по многим параметрам (география производства, химический состав), но с "Отечественной" точки зрения, покупая уголь, достаточно понимать маркировку и возможность использования в Термороботе.

По степени углефикации, три вида угля различают: бурые, каменные и антрацит. Используется следующая система обозначения угля: Grade = (grade) + (size class).

Таблица 5 – Виды и сорта угля

Бурые		Б
Ка- менные	Длиннопламен- ные	Д
	Газовые	Г
	Жирные	Ж
	Коксовые	К
	Отощено- спекающиеся	ОС
	Слабоспекаю- щийся	СС
Тощие	Т	
Антрациты		А

Источник: статистические данные Челябинской таможни

Кроме основных марок, приведенных в таблице, выделяют также промежуточные марки каменного угля: ДГ (длиннопламенно-газовые), ГЖ (газовые жир-

ные) , КЖ (коксовые жирные) , ПА (полуантрациты) , бурые угли также делятся по группам.

Коксующиеся марки угля (Г , кокс , Ж , К , ОС) в теплоэнергетике практически не используются , так как они являются дефицитным сырьем для коксохимической промышленности.

По классу крупности (размеру кусков, фракции) сортовой каменный уголь подразделяется на :

Таблица 6 – Разновидности угля по классу крупности

П	Плит- ный	более100 мм
К	Круп- ный	50-100 мм
О	Орех	26-50 мм
М	Мел- кий	13-25 мм
С	Семеч- ко	6-13 мм
Ш	Штыб	менее6 мм
Р	Рядо- вой	не ограниченный размерами

Источник: статистические данные Челябинской таможни

Кроме сортового угля в продаже присутствуют совмещенные фракции и отсе-вы (ПК , КО , ОМ , МС , СШ , МСШ , ОМСШ). Размер угля определяют исходя из меньшего значения самой мелкой фракции и большего значения самой крупной фракции , указанных в названии марки угля.

Например , фракция ОМ (М — 13–25 , О — 25-50) составляет 13–50 мм.

Кроме указанных сортов угля в продаже можно встретить угольные брикеты, которые прессуют из низкообогащенного угольного шлама.

2.2. Основные положения внешнеторговой политики РФ при экспорте угля

Сегодня невозможно представить себе полностью изолированное государство, не взаимодействующее с другими странами. Конечно, историческое развитие любой страны строится на основе контактов с соседними государствами, состоит в создании определенных политических и экономических отношений. Экономическая сторона международного сотрудничества в первую очередь базируется на внешнеторговых операциях. Между странами Международная торговля может быть определена как экспортно-импортные отношения, установленные между государствами [1]. Например, некоторые страны продают свои товары или услуги на соответствующих внутренних рынках других стран, а эти страны, в свою очередь, продают свои конечные продукты, услуги или ресурсы на рынках своих торговых партнеров. При этом структура импортно-экспортных отношений объясняется международным разделением труда, когда страна реализует создание и дальнейшую реализацию продукта, производство которого наиболее выгодно в соответствующих географических и природно-климатических условиях. В то же время для обеспечения достойной жизни граждан и экономического развития этой стране необходим весь комплекс товаров и услуг, которые являются естественными для производства другого государства. Исходя из этого, возникает объективность и необходимость международной торговли, которая обеспечивает экономический рост государства, и служит основой для международной интеграции во всех сферах общественной жизни [1]. Кроме того, реализация торговой деятельности является одной из приоритетных отраслей экономики государства, так как торговля обеспечивает развитие инфраструктуры, увеличение и модернизацию производства, повышение качества отечественной продукции, а главное - привлечение иностранных инвестиций в национальную экономику.

Россия выступает в качестве одного из основных посредников в международной торговле и имеет множество торговых партнеров, с которыми активно сотрудничает в рамках экспортно-импортных отношений. В то же время российский экспорт в основном базируется на сырьевом секторе, то есть на продаже углево-

дородного сырья, а также поставках сельскохозяйственного сырья на мировой рынок, в то время как импорт-это Промышленное оборудование и транспортные средства, продукты питания, высокие технологии. Экономике и внешнюю торговлю Российской Федерации можно назвать сугубо сырьевой. Однако в условиях девальвации и падения цен на углеводороды и металлы в структуре российского экспорта наблюдаются определенные изменения.

В общей сложности за прошлый год загрузка по сети "РЖД" составила 1,26 млрд тонн. Это на 3,2% больше, чем в 2016 году, и является самым высоким показателем за последние пять лет. В 2017 году, грузооборот железнодорожного транспорта установил новый рекорд за всю историю России и достиг уровня 2,5 млрд. т-км, что на 6,4% больше, чем в 2016 году.

В 2017 году по железной дороге было отгружено 358,5 млн тонн угля, что на 9,1% выше показателя 2016 года и является рекордным для угольного сегмента в истории России. В декабре 2017 года перевозки угля также установили очередной рекорд и выросли до 32,6 млн тонн, что на 5,2% больше, чем в декабре 2016 года.

Основной рост перевозок пришелся на экспортные маршруты. Темпы поставок угля в другие страны увеличились на 17% к уровню 2016 года, в то время как объем внутренних грузоперевозок вырос всего на 1%.

Рост спроса на российский уголь обусловлен благоприятной конъюнктурой на внешних рынках на фоне восстановления мировых цен, что позволило угольщикам быстро наращивать добычу и продажи, отмечает исследование НПК ОВК. Таким образом, Китай стал лидером по росту потребления российской продукции в 2017 - импорт на треть больше, чем год назад. Внутренние мощности угольной промышленности в КНР сократились на 150 млн тонн за счет малых и неэффективных шахт, что привело к увеличению общего объема импорта угля в страну на 6,1% к уровню 2016 года.

Второе место по объему потребления российского угля заняла Польша, которая в связи с истощением собственных месторождений удвоила поставки из Российской Федерации. По мнению экспертов, такая ситуация сохранится и в среднесрочной перспективе, до развития атомной энергетики. При этом строительство

первой атомной электростанции в Польше начнется только в этом году. Третье место занимает Турция. Экспорт российского угля в страну увеличился на 80%, а турецкие металлурги произвели рекордный объем стали. По словам главы турецкой Ассоциации производителей, Fuata Tosyalı, уровень производства превысил 36 млн. тонн.

Дальнейший заметный рост экспорта российского угля ограничивается портовыми объектами, поэтому работы по их увеличению уже ведутся. Так, например, с января 2018 года морской торговый порт Усть-Луга отказался работать с разгрузкой и начал перебрасывать уголь на терминал "Юг-2". В планах МТП-отгрузка 4 млн тонн угля в этом году и строительство угольного терминала до 15 млн тонн в будущем.

В то же время "Востокуголь" договорился с группой компаний "ОТЭКО" о создании в Таманском порту хаба по экспорту пылеугольного топлива, который состоит из смеси некоксованных углей и используется для доменной плавки, что позволяет снизить себестоимость дорогостоящего кокса. Поставки углей будут осуществляться с участков Восточный (антрацит-182 млн тонн) и Киязасский (марки Т И ТС-209 млн тонн). Поставки начнутся летом с объемом 500 тыс. тонн в месяц и может увеличить до 1-1, 2 млн. тонн в месяц. Терминал может выйти на проектную мощность к концу 2019 года, в то время как к нему планируют принять других угольщиков.

При сохранении мировой экономической ситуации экспорт российского угля будет продолжать расти, но из-за ограничений транспортной инфраструктуры темпы роста перевозок, скорее всего, упадут до 3-4% вместо 9-12% в 2017 году.

На начало 2017 года по железной дороге было отгружено 235,5 млн тонн нефти и нефтепродуктов, что несколько ниже показателя 2016 года - на 0,2%. Загрузка нефти и нефтепродуктов в декабре снизилась на 0,9% и составила 21,3 млн тонн.

Внутренние перевозки нефти и нефтепродуктов увеличились на 3,5%, а экспорт сократился на 6%. При этом произошли изменения в структуре грузоперевозок.

зок: транспортировка мазута сократилась на 4,9 млн тонн, а отгрузки дистиллятов газового конденсата увеличились в 1,5 раза - на 4,6 млн тонн.

По словам руководителя агентства "Ифолие-аналитика" Михаила Бурмистрова, объемы транспортировки нефти в 2018 году сократятся не менее чем на 2% за счет запуска Южного нефтепровода, роста потока нефтепродуктов по трубопроводам и дальнейшего сокращения выпуска мазута.

Однако это сокращение можно исправить, предложив более выгодные условия грузоотправителям со стороны ОАО "РЖД". В частности, заместитель председателя концерна "Белнефтехим" А. Н. Рыбаков заявил, что Беларусь продолжит транспортировку нефтепродуктов через российские порты, запущенные в декабре 2017 года, при сохранении экономической жизнеспособности.

По расчетам специалистов НПК "Объединенная Вагоностроительная компания", в 2018 году ожидается восстановление грузопотока в сегменте строительных грузов. За последний месяц 2017 года загрузка строительных грузов увеличилась на 11,9% до 9,4 млн тонн, а цемента - на 7,7% до 1,4 млн тонн. Всего с начала года по железной дороге было отгружено 132,9 млн тонн строительных грузов, что на 5,7% меньше по сравнению с 2016 годом, а на 26,8 млн тонн цемента - на 0,6% больше, чем в 2016 году. Разнонаправленная динамика перевозок строительных материалов и цемента связана с дефицитом универсального подвижного состава, который перешел на транспортировку угля.

По итогам 2017 года объем жилищного строительства в России снизился на 2% по сравнению с 2016 годом, но все же достиг высокого результата - 78,6 млн кв. метров. Глава министерства строительства РФ Михаил Мень подчеркнул, что стабильный спрос на жилье связан прежде всего с доступностью ипотечных кредитов, ставки по которым упали до минимальных значений: они упали на новостройки до 9,8%, на вторичном рынке - до 10%.

По мнению экспертов НИУ "Высшая школа экономики", к середине 2018 года российский строительный сектор выйдет из депрессии и перейдет к росту на фоне резкого падения ипотечных ставок. А к концу года индекс предпринимательской уверенности в строительстве, ключевой показатель настроений инвесторов, вы-

растет на 11 п. п. до -4%. В результате, в обозримом будущем, индекс могут войти в положительную зону, что произойдет впервые с 2008 года.

Помимо восстановления жилищного строительства, по мнению экспертов, спрос на цемент будет стимулировать развитие цементного дорожного строительства (более чем в 5-6 раз долговечнее асфальтобетона) из-за растущей нагрузки на инфраструктуру.

Улучшение инвестиционной среды в строительстве, развитие жилищного сектора по мере увеличения доступности ипотечного кредитования в результате роста доступности грузовых вагонов для подвижного состава в текущем году приведет к восстановлению перевозок строительных грузов и цемента.

В 2017 году железнодорожным транспортом отгружено 73 млн тонн черных металлов, что на 2,8% больше, чем в 2016 году. По данным Росстата, в 2017 году выпуск металлопроката увеличился на 0,7%, чугуна - на 0,5%, труб - на 4,8%, конструкций из черных металлов - на 7,9%. По словам участников рынка, производство удалось увеличить за счет увеличения спроса со стороны строительной отрасли, автопрома, а также за счет увеличения экспорта. Наибольший рост поставок черных металлов в 2017 году произошел в США - отгрузка в Штаты увеличилась на 800 тыс. тонн или на 40%.

Эксперты "Северстали" считают, что мировые цены на сталь продолжат расти в первом квартале 2018 года в основном за счет снижения экспорта Китаем, а спрос на внутреннем рынке вырастет на 3,4%.

Рост внутреннего спроса, а также высокие экспортные цены будут стимулировать умеренный рост перевозок черных металлов в 2018 году.

Загрузка руды в 2017 году составила 110,5 млн тонн руды, что на 0,9% выше показателя 2016 года. Внутренние поставки руды увеличились на 4%. Причина - увеличение спроса со стороны российских металлургических заводов на фоне роста выпуска металлопродукции. В то же время экспортные поставки сократились на 11%, так как Китай сократил потребление российской продукции на 20% из-за закрытия избыточных литейных мощностей. Кроме того, Украина также сократила потребление на 85% из-за падения производства украинских Металлургов.

Увеличение выпуска металлопродукции российскими заводами, а также выход на новые рынки сбыта будут способствовать росту перевозок железной руды в 2018 году.

Погрузка лесных грузов составила 43,3 млн. тонн, что на 2,5% выше, чем в 2016 году. Внутренние поставки лесной продукции увеличились на 1,7%, экспорт - на 5,3%, в основном в Китай - на 13% и в Казахстан - на 40%.

По мнению представителей отрасли, отгрузки могли бы быть выше, если бы не неблагоприятные погодные условия: необычно теплое начало зимы привело к тому, что заготовленную древесину не удалось вывезти из-за оползней на диспетчерской станции. Еще одной причиной эксперты называют отсутствие полувагонов, которых раньше в этом сегменте практически не ощущалось.

По мере увеличения предложения грузовых вагонов подвижным составом, а также реализации лесохозяйственной программы ожидается умеренное увеличение объемов отгрузки древесины в 2018 году.

Погрузки зерна по итогам года составил 22,1 миллиона тонн зерна, что на 16,4% больше, чем в 2016 году. Благодаря обильному урожаю потребность в зерне в большинстве регионов России была удовлетворена собственными культурами, в результате чего отпала необходимость в поставках с традиционно плодородных земель.

Экспортные поставки увеличились почти на 40%, в основном за счет двукратного увеличения объемов в Египет (более 3 млн. тонн).

Минсельхоз повысил прогноз экспорта зерна в 2017-2018 сельскохозяйственном году до 45-47 млн тонн. По словам министра Александра Ткачева, с начала сезона было экспортировано 28 млн тонн, что на 35% больше, чем в предыдущем году. В то же время погодные условия играют роль в других странах в качестве сельскохозяйственных лидеров. Низкая температура и отсутствие снега в ряде американских штатов представляют угрозу для урожая озимой пшеницы в США, доля которой в структуре производства пшеницы составляет около 80%. Кроме того, засуха привела к снижению урожая в Австралии. Низкое производство зерновых ожидается в Бразилии.

Планируемая государственная поддержка грузоотправителей, а также высокий экспортный потенциал Российской Федерации, может привести к дальнейшему росту перевозок зерна в 2018 году.

Транспортировка удобрений в 2017 году увеличилась до 57,1 млн тонн, рост по сравнению с 2016 годом составил 6,8%. В 2017 году перевозки выросли как по внутренним (на 4,5%), так и по экспортным (на 9%) направлениям. Наибольший прирост поставок пришелся на Китай (+ 10%), Бразилию (+ 15%) и Украину (+ 30%).

По оценкам экспертов группы "Акрон", экспорт удобрений будет продолжать расти. Например, в конце 2017 года Китай прекратил производство карбамида на большинстве предприятий, использующих газ, из-за дефицита топлива, направленного на другие приоритетные цели. В результате загрузка мощностей упала ниже 50%. Кроме того, правительство КНР объявило о планах увеличить запасы карбамида в стране на 5,5 млн тонн до 10 млн тонн.

Кроме того, для поддержки экспорта российского карбамида может возникнуть ожидаемый спрос со стороны покупателей из США, которые будут осуществлять активные закупки для покрытия сезонного спроса.

Компания "ФосАгро" объявила о планах в 2018 году открыть маркетинговую компанию в Аргентине, потенциал рынка которой высок. В ближайшие годы латиноамериканская страна намерена увеличить потребление удобрений вдвое с нынешних 3,6 млн. тонн.

При продолжающемся развитии сельского хозяйства и реализации экспортного потенциала в 2018 году ожидается дальнейший рост перевозок минеральных удобрений железнодорожным транспортом.

По итогам прошлого года добыча угля составила 408,9 млн тонн, что на 6% больше, чем годом ранее.

В то же время это исторический рекорд в новейшей истории нашей страны: объем добычи угля в России вернулся плюс-минус к советским показателям. Так, в 1990-х годах отрасль сыграла на спаде, а минимальный объем производства (235 млн. тонн в 1998 году) превысил почти на 74%.

Если верить графику, опубликованному в издании, Россия поставляет уголь не только в страны ЕС и Азии, но и в Украину, которая до недавнего времени сама была богата углем.

Также отмечается, что с 2000 года производительность труда увеличилась почти втрое-со 110 тонн в месяц на человека в 2000 году до 322 тонн в 2017 году.

Кроме того, за десять лет аварийность и смертность при добыче полезных ископаемых снизились в 4,5 раза.

Также было отмечено, что средняя заработная плата в отрасли выросла с двукратного роста до девятикратного-по итогам 2017 года она составила 52,2 тыс. рублей. в месяц, что на 34% выше средней зарплаты по России.

Изменилась и структура производства. В 2000 году шахты приходится более 35% всей добычи угля, а в 2017 году - 25%.

В то же время Россия закупает небольшое количество угля у Казахстана.

Украина до войны на Донбассе могла не только обеспечивать себя углем, но и экспортировать его. В результате войны, а также торговой блокады Донбасса, инициированной радикалами, украинцы лишились доступа к Антрациту Донбасса. При этом около половины ТЭС в Украине работают на этом угольном бренде. Взамен украинское правительство объявило о покупке угля в ЮАР и США, что повысило цены на "черное золото".

2.3 Анализ рынка угля в рамках ЕАЭС

Россия занимает шестое место в мире по объему производства угля. Первые пять мест занимают Китай, США, Индия, Австралия, Индонезия. Объемы запасов угля в мире превосходят все прочие типы ископаемого топлива. Ученые подсчитали, что угля хватит более, чем на 120 лет, нефти – лишь на 42 года, а газа – на 60 лет. Отметим, что запасы угля распределены равномерно по всей планете, поэтому можно исключить перебои в поставках этого топлива.

Мировой рынок угля

Невзирая на сложное экономическое положение в 2015 году и резкое снижение стоимости угля, российская угольная промышленность не только пережила этот год, но и продемонстрировала рост производства. Суммарный объем производства угля в этот год достиг 373 млн тонн, из которых 155 млн тонн отправились на экспорт. В России – вторые по объемам запасы угля в мире, которые оцени-

ваются в 173 млрд тонн . Первое место занимает США 263 млрд тонн . Проводя анализ мирового рынка, необходимо отметить , что уголь , отправляемый на экспорт , представляет собой высококачественные коксующиеся и энергетические угли. Международный товарооборот бурого угля почти отсутствует.

Нашу планету опоясывают два богатых угольных пояса . Один из которых расположен на территории государств бывшего СССР , Китая , Северной Америки до Центральной Европы. Второй пояс более узкий и содержит меньшее количество угля. Он тянется через Южную Бразилию и Южную Африку до Восточной Австралии.

Таблица 7 – Прогноз мирового потребления угля на период до 2020г., млн т

Регионы мира	1995г.	2000г.	2005г.	2010г.	2015г.	2020г.
Всего	4644,98	4909,0	5367,8	5788,8	6209,8	6865,7
Северная Америка	919,08	1057,0	1085,3	1121,7	1175,7	1239,2
Западная Европа	550,8	510,8	478,1	457,2	436,4	409,1
Развитые страны Азии	232,2	235,0	261,3	264,0	268,5	272,2
Восточная Европа	847,3	732,1	732,1	686,8	632,3	564,3
Развивающиеся страны	2094,7	237,1	2810,5	3259,6	3696,8	4380,9

Источник: статистические данные Челябинской таможни

По оценкам специалистов примерно 60 % промышленных запасов угля находится на территориях трех регионов: в США 25 % , в бывшем СССР 23 % и в Китае 12 % . Австралия , Индия и ЮАР все вместе имеют 29 % промышленных залежей.

Около 2/3 стали в мире , выплавляют из чугуна . Он плавится в доменных печах с применением кокса , производимого из коксующегося угля. Такой вид угля содержит малое количество серы и фосфора. По этой причине он дорогостоящий и редкий.

Таблица 8 – Крупнейшие угольные запасы мира, млрд т.

Бассейны	Страны	Общие ресурсы
Тунгусский	Россия	2299
Ленский	Россия	1647
Канско-Ачинский	Россия	638
Кузнецкий	Россия	637
Рурский	ФРГ	287
Аппалачский	США	284
Печорский	Россия	265
Таймырский	Россия	217
Западный	США	170
Донецкий	Украина, Россия	141

Источник: статистические данные Челябинской таможни

На мировом рынке угля в формировании предложения и стоимости основная роль принадлежит пяти странам, в которых обеспечивается 70-80% экспорта. К этим странам относятся:

- Австралия
- Индонезия
- Россия
- Китай
- ЮАР.

Основной спрос формируется развивающимися странами:

- Китай
- Индия.

Основными потребителями угольной продукции являются:

- Япония
- Китай
- Тайвань
- Южная Корея.

В начале текущего года большая часть экспертов сходилась во мнении , что пятилетний пик угольных цен , который был зафиксирован осенью прошлого года, пройден. По прогнозам , существенное снижение цены должно было начаться к концу I квартала и продолжаться во II квартале. Тем не менее , ситуация на рынке сложилась более благоприятная. Стоимость коксующегося угля повысилась в два раза в начале прошлого месяца. Произошло это вследствие тропического циклона «Дебби» , который бушевал в Австралии. Циклоном были повреждены железнодорожные линии в штате «Квинсленд» , поэтому на мировом рынке отмечается недостаток коксующегося угля.

Стоимость каменного угля постоянно колеблется и зависит от множества факторов. Как мы писали выше , даже от природных катастроф. Аналитики отмечают резкие подъемы реализации каменного угля в периоды повышения стоимости нефтепродуктов и природного газа.

Для образования каменного угля нужен не год и не десять , он формируется на протяжении нескольких тысяч лет. В последние десятилетия фиксируется уменьшение уровня образования каменного угля в больших объемах. Это связано с обнаружением вредного грибка , который уничтожает один из наиболее значимых составляющих ископаемого угля лигнин. Однако , несмотря на это , стоимость и реализация каменного угля от этого пока не страдает.

3. ПРОБЛЕМЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ТАМОЖЕННОГО КОТРОЛЯ ЭКСПОРТА УГЛЯ ИЗ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

3.1 проблемы таможенного регулирования экспорта угля

В России, рынок угля будет подвержен сильным сезонным колебаниям, и соответственно объем выручки от операций внутри страны резко меняется. Имея значительный объем стабильного экспорта при хороших рыночных условиях, мы нивелируем эти колебания.

Уже сейчас уголь должен активнее использоваться российским энергетическим комплексом.

Сейчас 60 процентов всего российского угля добывается в Кузбассе, а 90 процентов российского экспорта угля-это тоже Кузбасский уголь. В то же время внутренние поставки за последние десять лет снижались на один процент в год, в то время как экспорт ежегодно увеличивался на семнадцать процентов.

Основными направлениями эффективного развития угольной отрасли России, по мнению экспертов, являются экспорт отечественных углей в Европу и Азию, расширение транспортной инфраструктуры страны, развитие действующих и строительство новых портов, совершенствование прогрессивной тарифной политики, повышение безопасности условий труда, внедрение отечественного горно-очистного оборудования, Дегазация угольных пластов с использованием механизмов Киотского протокола.

Эксперты обеспокоены тем, что пока нет ни программы, ни прогнозных показателей потребления угля на внутреннем рынке тепловой энергии, а также не разработаны меры по защите конкурентоспособности российского экспорта угля. Подъему угольной промышленности мешает несовершенное законодательство.

По мнению экспертов, отрасль регулируется почти четырьмя сотнями законодательных и нормативных актов, которые порой противоречат друг другу.

Настало время перевести основные положения многочисленных инструкций, применяемых в горной промышленности, в ранг законодательных актов, что

предполагает четкое закрепление прав и обязанностей органов государственного контроля, технического надзора за горнорудными предприятиями, собственников угольных предприятий.

Разработана национальная программа реконструкции действующих и ввода в эксплуатацию новых теплоэнергетических мощностей до 2020 года с учетом приоритетного использования угля. Несомненно, в этой работе также необходимо учитывать особенности таможенного оформления в случае массовой отправки угля на экспорт.

В процедуре таможенного контроля экспорта угля существует проблема, с которой таможенники неоднократно обращались в вышестоящие органы. На их этапе они выполняют достаточно большой пласт бумажной работы, который требует значительных затрат времени и усилий, но который не виден, и который нельзя оценить как эффективность деятельности таможенного органа.

Начиная с момента размещения товаров в зоне таможенного контроля в порту, таможенник должен учесть все декларации, счета-фактуры, оформить разрешение на погрузку, внести в базу данных экспортного контроля.

На момент фактической отгрузки на экспорт корпус судна для партии угля превращается в внушительных размеров отвал. Складывается ощущение, что в этом случае внутренние перевозки затягиваются под таможенное оформление. По мнению таможенников, эта работа не входит в компетенцию таможенного органа. И они вынуждены собирать, учитывать и контролировать все железнодорожные накладные и иные внутренние документы.

По дороге машины ломаются и их отцепляют на ремонтных станциях (таможенники называют их "хвостами"). Потом они, конечно, но могут прийти и через месяц, и через два. Каждый "хвост" приобретает дополнительные счета-фактурами, которые также накапливаются на таможне и вновь учитываются, заносятся в базу данных, контролируются и хранятся в толстых папках, с тем чтобы при первом обращении экспортера или контролирующего органа информация по каждой партии, по каждому хвосту.

Кроме того, нередко возникают споры перевозчика, отправителя и получателя. И вновь таможня становится втянутой в эти внутренние разбирательства.

3.2 Государственная поддержка экспортеров

- Государственная поддержка в виде протекционистских экономических мер способна помочь компаниям сохранить свои позиции на развитых зарубежных рынках. Это должны быть меры, которые не связаны с прямым государственным финансированием или государственной помощью и осуждаются международными экономическими организациями. В отличие от помощи, государственная поддержка в равной степени способствует успеху всех хозяйствующих субъектов определенной отрасли. В случае с угледобывающими компаниями государственная поддержка экспорта может осуществляться по двум направлениям:

- содействие в развитии инфраструктуры железных дорог и портов-основных транспортных путей для угольщиков;

- поддержка ценовой конкурентоспособности отечественных производителей на внешних рынках посредством экономических мер.

- Применение так называемой гибкой системы железнодорожных тарифов на перевозку экспортируемого угля в той или иной степени охватывает оба направления. Создание системы поддержки экспорта, продвижение российских товаров и услуг за рубеж считаются необходимыми на государственном уровне. Однако решение поддержать экспортеров угля путем изменения тарифной политики сложно: "уровень тарифов на перевозку обогащенного угля является предметом торга между угольщиками, железнодорожниками и государством"

- Необходимо разработать федеральную целевую программу по расширению экспорта российского угля с консолидацией комплекса законодательных, административных мер поддержки экспортеров угля, разработать варианты применения гибкой системы железнодорожных тарифов на перевозку угля, организационные меры по внесению изменений с указанием конкретных целей, для достижения которых необходимы дополнительные ресурсы в случае благоприятной ценовой си-

туации на внешних рынках (развитие транспортной инфраструктуры, проектное финансирование, способствующее расширению внутреннего рынка угля).

-
- 3.3 перспективы международного сотрудничества и взаимодействия на горизонте 2024

-
- В соответствии с решениями заседания Совета при Президенте по стратегическому развитию и приоритетным проектам определены следующие основные задачи стратегического направления " Международное сотрудничество и экспорт:

- * Продвижение продукции приоритетных экспортных отраслей (автомобилестроение, Сельхозтехника, железнодорожное машиностроение, авиастроение) на внешние рынки, включая меры по представлению продукции на зарубежных рынках и ее адаптации к местным требованиям, патентной защите, регистрации и сертификации, послепродажному обслуживанию, логистике, кредитно-гарантийной и иной финансовой поддержке с учетом норм и правил ВТО;

- * формирование комплексной системы агропромышленного экспорта, включающей меры по развитию экспортной логистики, поддержку деятельности отраслевых ассоциаций по продвижению продукции на внешние рынки, укрепление системы ветеринарного и фитосанитарного надзора для обеспечения соответствия продукции международным требованиям, устранение тарифных и нетарифных барьеров на внешних рынках;

- * Реализация "пилотных" проектов по продвижению приоритетного экспорта промышленной и сельскохозяйственной продукции на рынки Азиатско-Тихоокеанского региона, в том числе через электронную торговлю;

- * Совершенствование нормативных требований и процедур экспорта с учетом качественного улучшения позиций России в международных рейтингах к 2018 году;

- * Создание консультационного центра по ситуации на экспортных рынках и формированию международных кооперационных цепочек, интернет-портала для

российских экспортеров, стандартного пакета услуг в рамках региональной инфраструктуры поддержки экспорта на базе АО " Российский экспортный Центр";

- реализация «пилотных» проектов по созданию российских торговых домов , а также российских промышленных зон на ключевых экспортных рынках с использованием механизмов государственно-частного партнёрства ;
- модернизация экспортной логистической инфраструктуры на приоритетных направлениях экспорта , включая пункты пропуска через государственную границу Российской Федерации и центры консолидации экспортных грузов .

Приоритетное направление состоит из следующих приоритетных проектов:

- «Системные меры развития международной кооперации и экспорт» ;
- «Экспорт образования» ;
- «Международная кооперация и экспорта в промышленности» ;
- «Экспорт продукции АПК» .

Целевыми показателями по основному направлению стратегического развития Российской Федерации «Международная кооперация и экспорт», утвержденными протоколом Совета при Президенте по стратегическому развитию и приоритетным проектам № 11 от 30.11.2016 года являются:

- Рост не сырьевого неэнергетического экспорта товаров в стоимостном выражении к уровню 2016 года – не менее чем на 15% в 2018 году и не менее чем в 2 раза в 2025 году ;
- Рост экспорта услуг не менее чем на 20% в 2018 году и не менее чем в 2 раза в 2025 году .

3.4 Выводы, рекомендации, предложения

Характерной особенностью Российской угольной промышленности с 2000-х годов является высокая доля экспорта в общем объеме поставок российского угля, которая на сегодняшний день превышает 50%.

Такая структура поставок сформировалась из-за стагнации внутреннего рынка угля. Высокая заинтересованность угольных компаний в расширении рынков

сбыта своей продукции помогла преодолеть" неконкурентоспособные " расстояния по железной дороге. Например, от станций отправления в Кузбассе до портов и погранпереходов они составляют 4000-5000 км (Для сравнения, российские конкуренты на мировом рынке не превышают 300-400 км).

Себестоимость добычи российского угля при этом долгое время была одной из самых низких в мире. В настоящее время развитый потенциал рентабельности Российской угледобычи стал постепенно исчерпываться в связи с неизбежным ростом операционных издержек: ростом зарплат шахтеров, закупкой новой (в основном импортной) техники, вводом в эксплуатацию новых и расширением старых угледобывающих мощностей, повышением цен на электроэнергию и частных операторов вагонов, возникшим в процессе реформирования РЖД и др.

Современные условия для развития отечественной угольной промышленности таковы, что российские угольные компании стали очень чувствительны к объемам экспорта. Поддержка конкурентоспособности российских компаний на внешнем рынке в настоящее время является наиболее актуальной задачей.

В последние годы интерес к углю со стороны России обусловлен его высокими потребительскими характеристиками, надежностью поставок и, несмотря на Удаленность угледобывающих участков, выгодным географическим расположением портовой инфраструктуры страны (небольшое плечо морской транспортировки угля в страны-импортеры как в Атлантическом, так и в восточном направлении).

Эти преимущества должны быть полностью использованы. Приоритетными сегодня, наряду с угольным рынком Китая, являются быстрорастущие рынки в Республике Корея, Японии, Индии, Вьетнаме, Малайзии. Статистика торговли подтверждает активный рост доли российского угля в общем объеме импорта этих стран.

Одним из благоприятных факторов для экспорта российского угля является переориентация индонезийского угля на внутренний рынок. С этой целью правительство Индонезии в 2009 году разработало целевую программу "обязательства

внутреннего рынка" (DMO), которая предусматривает гарантированное насыщение внутреннего рынка сырьем.

Японский угольный рынок, учитывая пересмотр энергетического баланса в сторону увеличения использования угля из-за техногенной аварии на АЭС "Фукусима-1", произошедшей в стране, также весьма перспективен для увеличения присутствия российских углей.

Российский экспорт в Японию имеет явную тенденцию к росту - сегодня около 10% всего импорта угля Японией приходится на российские угольные компании, тогда как пять лет назад он не превышал 5%. Крупнейшими компаниями-экспортерами угля в Японию являются ПАО "Мечел", предприятия ОАО "СУЭК", ПАО "Кузбасская Топливная Компания", ООО "Распадская Угольная компания", ПАО "Южный Кузбасс". Следует также отметить, что в настоящее время на международном угольном рынке наиболее качественным и востребованным сырьем являются антрациты (по международной классификации они относятся к классу УВГ (Ultra High Grade-ultra high quality)).

В связи с этим экспортные поставки Новосибирского и Ростовского антрацитовых углей имеют хорошую перспективу, рентабельность которых сегодня уже самая высокая в стране.

Следует также иметь в виду, что страны африканского континента, которые не могут позволить себе внедрение "чистых", но более дорогих источников энергии, будут по-прежнему полагаться на относительно дешевые угольные технологии в энергетическом секторе. К этим странам относятся: Египет, Нигерия, Малави, Кения, Замбия, Конго, Гана, Гвинея, а также Сенегал и Танзания.

Наиболее вероятными проектами являются запуск новых угольных электростанций в Египте (мощностью около 15 ГВт) и Нигерии (3,4 ГВт). Укрепление позиций России на мировом рынке угля также способствовала проводимая работа по расширению торгово-экономического и научно-технического сотрудничества Российской Федерации с зарубежными странами в области угольной промышленности. В частности, в числе приоритетных задач-сотрудничество со странами Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР).

В рамках энергетического диалога "Россия-Китай" развивается сотрудничество с Китаем через специализированные агентства, организации и компании. В настоящее время многие российские компании совместно с зарубежными партнерами развивают взаимовыгодное сотрудничество на двусторонней основе.

Относительно развития внешнего рынка российского угля, его следует еще раз подчеркнуть, что Россия занимает все более важную позицию на мировом рынке угля, где уголь сохранит свои позиции в качестве одного из мобильных и дешевых первичных энергоресурсов на многие годы вперед. И эту тенденцию нужно всячески поддерживать.

Долю российского угля в целом на международном рынке вполне реально увеличить с сегодняшних 12,6 до 15-17% , а на рынке стран АТР – с 8 до 15%. От этого зависят благосостояние и судьба многих шахтерских коллективов. Нет сомнений в том, что активная совместная работа угольных компаний , трудовых коллективов , Росуглепрофа и органов государственного управления по реализации Программы развития угольной промышленности России на период до 2030 года позволит вывести отрасль на новый уровень , основанный на постоянном обновлении производственного потенциала , эффективных технологиях и обеспечивающий достойное качество жизни шахтеров.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Угольная промышленность на современном этапе развития инноваций и нанотехнологий продолжает оставаться одной из важнейших отраслей мировой экономики. Это связано с тем, что использование угля в некоторых случаях экономически более целесообразно, чем использование нефти или природного газа, а современные технологии позволяют изменить отношение к углю как к экологически "грязному" топливу. Мировое потребление угля растет медленными темпами с 80-х годов прошлого века, и есть все предпосылки для продолжения этой тенденции.

Помимо Японии и США, потребление угля растет в развивающихся странах Азии. В этих странах возможно активное развитие промышленности, сопровождающееся строительством разнообразной инфраструктуры, что должно увеличить потребности этих стран в более экономичных энергоносителях.

Из наиболее масштабных направлений использования угля в промышленном производстве следует отметить: производство электроэнергии, производство металлургического кокса, переработка в различные химические продукты, сжигание в виде топлива различного энергетического назначения. Разведанные объемы природных запасов угля, газа и нефти, подтвержденные многими исследователями, однозначно свидетельствуют о том, что уголь в долгосрочной перспективе является самым надежным и доступным энергоресурсом в мире. С точки зрения мировых запасов уголь превосходит все другие виды ископаемого топлива.

Соотношение запасов Р / П (отношение оставшихся запасов к годовой добыче) для угля составляет более 122 лет, для нефти - 42 года, для газа - 60 лет. Следует особо отметить, что природные ресурсы угля находятся не на территории одной страны, но распределены по всему миру, что позволяет избежать перебоев в поставках этого вида топлива.

Россия имеет вторые по величине запасы угля в мире: 173 млрд тонн (в США - 263 млрд тонн). Угольные предприятия имеют более 240 угольных площадок, в том числе 150 карьеров и 96 подземных. Основные запасы угля находятся в Кузнецком бассейне (52%), Канско-Ачинском бассейне (12%), Печорском бассейне

(5%) и Южно-Якутском бассейне (3%). Доказанные запасы угля в России продлятся 800 лет. Современное состояние Российской угольной промышленности во многом характеризуется тем, что крупнейшими российскими угольными компаниями в форме собственности являются частные компании. Это обстоятельство, безусловно, определяет возросшее желание повысить конкурентоспособность этих компаний. Угольная промышленность уже несколько десятилетий работает в условиях рыночной экономики, а российские угольные компании самостоятельно финансируют инвестиционные программы за счет собственных и привлеченных средств.

Основным ориентиром цен на уголь на мировом рынке является цена энергетического угля.

Пропускная способность портов Дальнего Востока пока не позволяет отечественным угольным шахтам быстро наращивать экспорт. Например, Китай принимает почти весь импортируемый уголь в своих морских портах. Есть исключения: например, уголь из Монголии идет железнодорожным транспортом. Но "сухая" логистика китайским потребителям неудобна.

Мощность российского порта Восточный сейчас составляет 23,5 млн тонн, с введением третьей очереди угольного терминала в 2019 году. Они могут вырасти до 39 млн тонн в год. Для этого потребуются одновременное развитие пропускной способности инфраструктуры железнодорожных узлов и портовых сооружений.

Хорошо известно, что нынешняя ситуация с подвижным составом явно далека от идеальной. В 2016 году было завершено начатое в 2014 году крупномасштабное списание старых вагонов. по инициативе ОАО "РЖД" и вагоностроителей. По данным Института естественных монополий (ИПЕМ), в 2014 году списано более 46 тыс. единиц, в 2015 году - 104 тыс., в 2016 году - 111 тыс. Примерный план списания на 2017 год - 73 тысячи. Начиная с 2014 года. Парк сократился на 10,9% до 1,09 млн автомобилей, передает Институт естественных монополий.

В то же время, по данным ИПЕМ, с 2012 года производство железнодорожного грузового подвижного состава неуклонно сокращается. Тогда российские предприятия произвели 71,6 тыс. грузовых вагонов, в 2013 году - 60 тыс., в 2014 году -

55 тыс., в 2015 году - 29 тыс. [9]. Парк грузовых автомобилей в России по состоянию на начало 2017 года составил 1 млн 87 тысяч. Основу этого парка как наиболее популярного вида подвижного состава на рынке составили полувагоны (около 45%). По данным Глобалтранс, сегодня парк полувагонов имеет примерно 477,000 единиц. В 2016 году списано 67 тыс. полувагонов, приобретено всего 16 тыс. По данным исследования "Sberbank CIB", в период активного сезонного спроса (в мае-октябре) ожидается дефицит в 10-15 тыс. полувагонов.

Если на первом этапе отправки угля покупателю производители сталкиваются с особенностями работы РЖД, то на втором - с работой портов. Во взаимодействии портовиков и железнодорожников возникает напряженность, связанная с пропускной способностью и состоянием железнодорожной инфраструктуры портов. Надо модернизировать склады, перегрузочные комплексы, и обновление краевого хозяйства.

"Стратегия развития портовой инфраструктуры России до 2030 года" указывает на то, что только 25% экспортных поставок угля из России осуществляется через порты соседних государств, а основные объемы - 75% через российские порты.

Перевалка угля в России сегодня осуществляется четырьмя портами: Восточный-21,8 млн тонн (24%), Усть-Луга - 15,7 млн тонн (17%), Ванино - 13,5 млн тонн (15%), Мурманск - 11,7 млн тонн (13%).

Совершенно очевидно, что для того, чтобы эти проблемы не стали препятствием для экспорта российского угля, необходимо более детальное изучение текущих проблем российских железных дорог и портов на правительственном уровне.

В результате проведенного анализа можно сделать следующие выводы:

Угольная промышленность остается одной из важнейших отраслей мировой экономики. Возможность производства широкого спектра продукции из угольно-

го сырья обусловлена огромными запасами этого ресурса, имеющимися и разработанными уникальными инновационными технологиями производства. Благодаря этим технологиям уголь уже называют более экологичным топливным ресурсом, чем раньше.

Для многих стран мира, уголь, является необходимым сырьем для металлургической промышленности, так и для мировой энергетики в целом - стратегически важный вид сырья. В среднесрочной перспективе глобальный спрос на уголь будет расти, в первую очередь из-за растущих потребностей развивающихся стран в дешевой энергии.

В развитых европейских странах в последние годы тенденция снижения добычи и экспорта угля (а также потребления) становится все более выраженной. Это связано с ужесточением европейских экологических стандартов при решении вопросов снижения всех возможных воздействий на климатическую ситуацию. Поэтому необходимо принять все необходимые меры для возможного замещения их объемами угольной продукции тех объемов развитых стран, которые ранее были на рынке.

Россия обладает значительными запасами угля и высоким качеством, что является основой для определенного роста угольной отрасли. Несомненно, весомый вклад в развитие угольной отрасли должны внести масштабные инвестиционные проекты по освоению новых месторождений, развитию транспортной инфраструктуры, созданию специализированных промышленных угольных кластеров в Сибири и на Дальнем Востоке.

Учитывая продолжающиеся санкции западных стран и ограниченные объемы внутреннего потребления угольной продукции, приоритетом является расширение сотрудничества с партнерами по альянсу БРИКС, прежде всего с Китаем и Индией, которые являются крупнейшими импортерами угля. В целом, рост экспорта российского угля можно ожидать в основном в странах Азиатско-Тихоокеанского региона.

Формирование центров биржевой торговли угольным сырьем в России является необходимым универсальным методом хозяйствования. Это позволит улуч-

шить управление денежными потоками, повысить прозрачность ценообразования на российский уголь и в конечном итоге снизить риски на этом рынке. Понятно, что активизация биржевой торговли угольным сырьем возможна только при активном участии государства.

Для сохранения и укрепления своих позиций в нынешних условиях усиления конкуренции за потребителя российским компаниям необходимо не только использовать современные технологии добычи угля, но и принимать участие в модернизации элементов логистической инфраструктуры. В этом направлении также необходимо самое активное участие государства.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Беларусь от 6 января 1995 г. "О Таможенном союзе между Российской Федерацией и Республикой Беларусь" // СЗ РФ. 1995. № 45. Ст. 5057.
2. Договор между Российской Федерацией и Республикой Беларусь о создании Союзного государства от 8 декабря 1999 г. // СЗ РФ. 2000. № 7. Ст. 786.
3. Генеральное соглашение по тарифам и торговле (ГАТТ) от 30 ноября 1947 г. (п. 8 ст. XXIV) // СПС "КонсультантПлюс".
4. Протокол об условиях и порядке применения в исключительных случаях ставок ввозных таможенных пошлин, отличных от ставок Единого таможенного тарифа, заключенный Правительством Республики Беларусь, Правительством Республики Казахстан и Правительством Российской Федерации 12 декабря 2008 г. (ст. 4) // Официальный интернет-сайт Комиссии Таможенного союза: URL: <http://www.tsouz.ru>.
5. Договор между Республикой Беларусь, Республикой Казахстан и Российской Федерацией от 6 октября 2007 г. "О создании единой таможенной территории и формировании таможенного союза" // Сборник базовых документов Евразийского экономического сообщества. 2-е изд. М., 2008.
6. Соглашение между Правительством Республики Беларусь, Правительством Республики Казахстан и Правительством Российской Федерации от 25 января 2008 г. "О едином таможенно-тарифном регулировании" // Сборник базовых документов Евразийского экономического сообщества. 2-е изд. М., 2008.
7. Соглашение между Правительством Республики Беларусь, Правительством Республики Казахстан и Правительством Российской Федерации от 12 декабря 2008 г. "О порядке таможенного оформления и таможенного контроля в государствах участниках Таможенного союза" // Официальный интернет-сайт Комиссии Таможенного союза: URL: <http://www.tsouz.ru>.
8. Указание ГТК России от 28 ноября 1996 г. № 01-14/1310 "О таможенном оформлении товаров" // СПС "КонсультантПлюс".

9. Единый таможенный тариф Таможенного союза, утвержденный решением Межгосударственного Совета Евразийского экономического сообщества от 27 ноября 2009 г. № 18 "О едином таможенно-тарифном регулировании Таможенного союза Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации" и решением Комиссии Таможенного союза от 27 ноября 2009 г. № 130 // Официальный интернет-сайт Комиссии Таможенного союза: URL: <http://www.tsouz.ru>.

10. Постановление Кабинета Министров Республики Беларусь от 5 августа 1995 г. № 419 "Об утверждении Положения о порядке перемещения физическими лицами вещей через таможенную границу Республики Беларусь" // Собрание указов Президента и постановлений КМ РБ. 1995. № 23. Ст. 543.

11. Перечень товаров и ставок, в отношении которых в течение переходного периода одним из государств участников Таможенного союза применяются ставки ввозных таможенных пошлин, отличные от ставок Единого таможенного тарифа Таможенного союза, утвержденный решением Межгосударственного Совета Евразийского экономического сообщества от 27 ноября 2009 г. № 18 "О едином таможенно-тарифном регулировании Таможенного союза Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации" и решением Комиссии Таможенного союза от 27 ноября 2009 г. № 130 // Официальный интернет-сайт Комиссии Таможенного союза: URL: <http://www.tsouz.ru>.

12. Аристов А.М. Реструктуризация угольной промышленности: цели и ограничения. Екатеринбург.: Банк культур, информ., 1999. С.17-21.

13. Вестник Русского экономического общества. 2003, Выпуск № 104. -С. 135-136.

14. Грибин Ю.Г. Сопоставительная оценка эффективности экономического управления угольным производством при различных формах собственности. М.: ЦНИЭИУголь, 2000. С. 37-41.

15. Горяинов В.В. Управление рентабельностью и системой цен на уголь. -М.: Недра, 1985.-С. 171-172.

16. Джаксыбаев С.И. Большой уголь Экибастуза. М.: Недра, 1990. -С.82-84.

17. Диколенко Е. Я. Российская угольная энциклопедия. СПб.: Изд-во «ВСЕГЕИ», 2004.-С. 31-35.
18. Дулин А.Н. Оценка риска лизинговых компаний в угольной промышленности / Изд-во «Новочеркас. политехи, ин-т», 2005. С. 151-152.
19. Дулин А.Н. Возможности диверсификации предприятий угольной промышленности в современных условиях / Изд-во «Новочеркас. политехи, ин-т», 2005. С. 42-43.
20. Ефремов Э.И. Экономика топливно-энергетического комплекса Якутии. Новосибирск: Изд-во «СО РАН». Фил. Тео", 2001. С.32.
21. Зайденварг В.Е. Реструктуризация угольной промышленности -М.: Компания "Росуголь", 1996. -С.37-42.
22. Засько Ю.Е. Стратегическое управление угольной отраслью. -М.: Изд-во «Моск. гос. горн, ун-та», 2005. С. 16.
23. Ивашнев Л.И. Основные итоги реформирования угольной отрасли России. М.: Изд-во МГГУ, 2004. С. 37.
24. Конференция по угольной промышленности "Уголь на конкурентном рынке» М.: Информ.-изд. фирма "Скрипто", 1995. С. 43.
25. Кожуховский И.С. Реформирование угольной промышленности. М.: ИЭПП, 1999.-С.25.
26. Конторович А.Э. Стратегия развития угольной промышленности России в первые десятилетия XXI века. Новосибирск: Изд-во «СО РАН». Фил. Тео", 2003. С. 51.
27. Крапчин И.П. Уголь сегодня, завтра: (Технология, экология, экономика). М.: Изд. дом "Новый век", 2000. С.101.23. . Климов С.Л. Угольная промышленность и энергетическая безопасность стран мира. М.: Изд-во МГУ, 2002. С. 121-122.
28. Кирюков В.В. Топливо-энергетический комплекс России: перспективы развития угольной промышленности. С.-Петерб. гос. горн, ин-т им. Г. В. Плеханова (техн. ун-т) СПб., 1997. С. 31-32.

29. Кожуховский И.С. Реформирование угольной промышленности. М.: Экономика, 1999.-С. 134.
30. Краснянский Г. Л. Экономические аспекты развития топливно-энергетического комплекса России. М.: Экономика, 2001. С. 145.
31. Лангольф Э.Л. Проблемы эффективности реструктуризации угольной промышленности Кузбасса. Кузбассвуиздат, 1997. С. 19.
32. Латкин А.П. Современные подходы к реструктуризации угледобывающих предприятий. Примполиграфкомбинат, 2004. -С.35.
33. Лазаренко С.Н. Тенденции развития угольной отрасли Кузбасса. Ин-т угля и углехимии СО РАН, 2003. С. 56.
34. Ледовских А.А. О мерах по завершению реструктуризации угольной промышленности и перспективах ее развития. Росинформуголь, -2006.-274 С.
35. Малышев Ю.Н. Уголь и альтернативная экологически чистая энергетика. М.: Изд-во «Академия горных наук», 2000. С. 35.
36. Мазикин В.П. Оптимизация хозяйственной деятельности системы предприятий угледобывающего региона. М.: Изд-во Моск. гос. гор. ун-та, 2003.-С. 41.
37. Мисевра О.А. Угольно-энергетический баланс Восточной Сибири и Дальнего Востока / М.: Изд-во Моск. гос. горн, ун-та, 2003. С. 101.
38. Морозова Т.Г., Победина М. П., Шишов С. С. Экономическая география России. М.: Экономика, 2000. С.25-26.
39. Морозова Т.Г. Международный рынок угля (современные тенденции и перспективы развития). М.: Росинформуголь, 2006. С.25-27.
40. Османян К.А. Реструктуризация угольной промышленности Чехии (Аналит. обзор) М.: ИНКРУ, 1996. С.95.
41. Подолян В.И. Угольные бассейны и месторождения Дальнего Востока. М.: Геоинформмарк. 2002. С. 51-52.
42. Пономарев В.П. Воспроизводство экономического потенциала добычи угля в системе ТЭК России. М.: Ин-т конъюнктуры рынка угля, 1997.-С. 22.

43. Попович Н.Н. Экономический механизм оценки эффективности реконструкции угледобывающих предприятий / М.: Изд-во Моск. гос. горн, ун-та, 2002. С. 42.
44. Резник Г.Н. Российский уголь с японским акцентом. М.: «Недра», 2005.-С. 72-73.
45. Рожков А.А. Механизмы регулирования социально-экономических последствий реструктуризации угольной отрасли. Екатеринбург: Изд-во Ин-та экономики УрО РАН, 2004. С. 135-137.
46. Романов С.М. Методология формирования и управления прогнозными региональными балансами энергетических углей. М.: Моск. гос. горный ун-т, 2004. С. 72.
47. Рожков А.А. Социально-экономические последствия реструктуризации угольной отрасли России: М.: ФГУП "ЦНИЭИуголь", 2003. С. 27-31.
48. Решетилова Т.Б. Угольная промышленность в развитии производительных сил Украины. М.: Изд-во Моск. гос. горного унта, 1997. С. 25.
49. Реструктуризация угольной промышленности Великобритании (Аналит. обзор) Ин-т конъюнктуры рынка угля. М.: ИНКРУ, 1996. -С. 42.
50. Семенович В.В. Нефтегазоносные и угленосные бассейны России. - М.: Недра, 1996.-С. 31.
51. Смертин О.С. Стратегия управления инновациями в угольной промышленности России. М.: Недра, 2001. С. 42-43.
52. Сверчкова О.Ф. Диагностика несостоятельности (банкротства) предприятий угольной промышленности. М.: Изд-во ЮРГУЭС, 2001, С.73.
53. Трушина Г.С. Экономические проблемы повышения эффективности производства в угольной промышленности Кузбасса. Кемерово: Кузбас. гос. техн. ун-т, 2003. С. 35.
54. Толкацер Д.Я.Цена и качество угольной продукции. М.: Недра, 1982.- С.73.
55. Уилсон К.Л. Уголь мост в будущее. Пер. с англ. А. В. Ивановой -М.: Недра, 1985. С. 46-51.

56. Ульянов И.А. Уголь в народном хозяйстве. М.: Недра, 1982. С.43.