

© 2018 г.

Илья Медведев

аспирант Института экономики и управления

Тверского государственного университета

(e-mail: ilya13092@yandex.ru)

ПАРАЛЛЕЛЬНЫЙ ИМПОРТ В ЕАЭС

Работа посвящена рассмотрению и минимизации рисков, связанных с внедрением параллельного импорта в ЕАЭС. Выявлена необходимость разработки мер, направленных на выработку судебной практики и опыта работы с независимыми импортерами в отношении отдельных категорий товаров. Сделан вывод, что ЕАЭС не готов к внедрению параллельного импорта товаров массового потребления и предложено провести апробацию необходимого механизма на примере гражданского авиастроения с учетом специфики данной отрасли.

Ключевые слова: параллельный импорт, Евразийский Экономический Союз, авиастроение, фармацевтика, торговая политика.

Параллельный импорт уже на протяжении многих лет является очень неоднозначным и дискуссионным вопросом, который относительно недавно стал серьезно рассматриваться в странах-участницах Евразийского Экономического Союза (ЕАЭС). В связи с правовой спецификой данного вопроса очень важно понимать какие риски берут на себя страны ЕАЭС, используя данный механизм регулирования импорта, а также какой экономический эффект потенциально может дать параллельный импорт в тех отраслях, которые рассмотрены в данной работе.

Прежде чем переходить непосредственно к сути вопроса, касающегося проблем и перспектив внедрения параллельного импорта, необходимо рассмотреть путь развития данного инструмента регулирования в правовой сфере в рамках проблем связанных с легализацией параллельного импорта на уровне национального законодательства и законодательства стран ЕАЭС, а также понять что, собственно говоря, представляет собой параллельный импорт. Коротко о параллельном импорте можно сказать, что по сути это механизм дистрибуции в третьи страны товара независимыми импортерами без прямого разрешения правообладателя из страны, где оригинальный товар был введен в экономический оборот. Естественно, данный факт создает ряд проблем, связанных с законностью и степенью легальности использования параллельного импорта, что привело к появлению такого термина как “серый импорт” [1].

Если говорить о России, то активное обсуждение проблемы параллельного импорта началось еще в 2011 году, когда Федеральная антимонопольная служба предложила внести изменения в законодательство страны, касающиеся принципа “исчерпания исключительного права на товарный знак” [2], однако не была в этом вопросе поддержана, в результате

чего проект был заморожен. В 2015 году Россия вновь вернулась к данному проекту, правда уже в формате ЕАЭС, и уже после проведения внутригосударственного согласования в 2017 году Межправительственный совет ЕАЭС должен был легализовать использование параллельного импорта в отношении отдельных категорий товаров.

В случае с Казахстаном ситуация обстоит следующим образом: до 2012 года в Казахстане действовал международный принцип исчерпания прав который предусматривал утерю правообладателем контроля над товарным знаком в случае введения его в оборот на территории любой другой страны. Иными словами, на территорию Казахстана можно было импортировать любой маркированный товар, который был введен правообладателем в оборот на территории любой другой страны. С 2012 года был введен национальный принцип исчерпания права, который предусматривал для импортера обязательное получение разрешения от правообладателя. В 2015 году данный принцип в связи с созданием ЕАЭС сменился на региональный и теперь предполагал, что правообладатель теряет контроль над товарным знаком в случае введения его в оборот на территории любой из стран ЕАЭС.

Также если говорить о развитии правовой базы параллельного импорта в рамках ЕАЭС то стоит отметить, что в 2016 году был принят Протокол о внесении изменений в Договор о Евразийском экономическом союзе, в соответствии с которым предполагается установление специального перечня изъятий из регионального принципа исчерпания права на товарный знак, исходя из интересов стран-участниц ЕАЭС. Иными словами, параллельный импорт будет полностью легализован в отношении тех категорий товаров, которые будут включены в данный список.

В случае с Арменией помимо новых изменений, касающихся параллельного импорта в ЕАЭС, также вносятся изменения в национальное законодательство, напрямую разрешающие параллельный импорт в отдельных отраслях экономики. Так, если брать в качестве примера законопроект “О лекарствах”, принятый в мае 2016 года, можно увидеть, что данный закон в отличие от поправок в ЕАЭС уже напрямую разрешает использовать параллельный импорт лекарственных препаратов из других стран. Однако вместе с тем существует ряд проблем, которые будут рассмотрены ниже.

Если говорить о законодательстве Беларуси и Киргизии, то здесь нет особенностей в национальном законодательстве, существенно отличающихся от тех изменений, которые вносятся в законодательство ЕАЭС в сфере параллельного импорта за исключением некоторых положений ВТО, не применяющихся к Белоруссии как единственной стране ЕАЭС, которая пока еще не вступила в ВТО (что “затрудняет выработку единой правоприменительной практики по данному вопросу” [3]).

Рассмотрим положительные и отрицательные аспекты параллельного импорта. Говоря о плюсах использования параллельного импорта нужно понимать, что страны, легализующие параллельный импорт, прежде всего, исходят из того, что положительными результатами в случае легализации параллельного импорта будет уменьшение ущемления правообладателем прав отечественных потребителей касательно цены, качества и ассортимента продукции, а также снижение стоимости продукции известных марок. Все это является результатом конкуренции между официальными представителями правообладателя и независимыми импортерами. Покупка иностранных товаров осуществляется в более сжатые сроки за счет большего количества независимых импортеров. Также к плюсам можно отнести, как уже было сказано ранее, возможность снятия ограничений на участие иностранцев в капитале предприятий малого и среднего бизнеса, что потенциально способствует созданию новых рабочих мест и предотвращению потенциальных лимитаций поставок продукции по решению государственных органов или правообладателей.

Говоря же о параллельном импорте непосредственно в странах ЕАЭС, стоит заметить, что помимо общих положительных моментов, которые были выделены ранее, существует ряд проблем, с которыми странам ЕАЭС придется столкнуться в связи с введением параллельного импорта. Первостепенной проблемой, которая сразу указывает на неоднозначность параллельного импорта, является ослабление таможенного контроля в связи со слабо развитой судебной практикой в отношении такого рода импорта, а также закономерное увеличение ввоза контрафактных товаров, так как заниматься подобным родом деятельности смогут даже фирмы-однодневки.

Особенно опасна данная тенденция в отношении таких категорий товаров как медицинские препараты и оборудование, которые как раз и должны стать экспериментом применения данного инструмента. Также стоит принимать во внимание вопросы инвестиционной привлекательности ЕАЭС [4] в связи с введением параллельного импорта. В частности, введение параллельного импорта порождает риски, связанные со спадом инвестиций в страну в связи с увеличением маркетинговых расходов, что в текущих условиях создает ряд проблем для стран ЕАЭС [5]. Не так все однозначно и с методологией ЕАЭС по вопросам параллельного импорта. Так, в качестве основных критериев применения параллельного импорта выступают такие понятия как недоступность, недостаточное количество или завышенные цены на товар. Все эти критерии весьма расплывчаты и потенциально могут повлечь за собой злоупотребление данным инструментом [6]. В результате этого помимо некачественной и контрафактной продукции можно ожидать серьезные проблемы с демпингом по ряду категорий товаров, так как сам механизм параллельного импорта предполагает ввоз товаров по низким ценам и ослабление демпингового контроля.

Стоит отметить, что ослабление антидемпинговых мер будет происходить на фоне недостаточно развитой судебной практики по вопросам связанным с использованием параллельного импорта в целях сокрытия демпинга и ухода от ответственности за неправомерное использование объектов интеллектуальной собственности [7], а также при лоббировании иностранными независимыми импортерами своих интересов.

Именно поэтому для того, чтобы предотвратить или компенсировать негативные эффекты, связанные с параллельным импортом, нужно предпринимать последовательные меры связанные прежде всего с установлением параллельного импорта на очень ограниченный ряд отраслей, которые напрямую связаны с обеспечением национальной безопасности. В качестве примера отрасли, которая наиболее нуждается в мерах, связанных с применением параллельного импорта, можно привести авиастроение, а если быть более точным, то наиболее подробного рассмотрения требует отрасль гражданского авиастроения. Что особенно актуально, если учитывать текущие проблемы, которые на данный момент существуют в этой отрасли [8].

Аргументируя необходимость анализа данного направления, можно привести текущие состояние данной отрасли на примере товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Евразийского Экономического Союза (ТН ВЭД ЕАЭС). Так, по ряду позиций для пассажирских самолетов гражданской авиации ставка ввозной таможенной пошлины составляет 0% от таможенной стоимости, что, в свою очередь, не позволяет говорить о положительной тенденции, связанной со снижением зависимости РФ и стран ЕАЭС в области авиастроения.

Если привести в качестве примера ситуацию в российских авиакомпаниях, можно увидеть неутешительную картину комплектации самолетного парка. Так, если брать две крупнейшие по пассажирообороту авиакомпании России, а именно Аэрофлот и авиакомпанию «Россия», то можно увидеть доминирование иностранных самолетов в их самолетном парке. Согласно данным Аэрофлота, самолетный парк состоит из 209 самолетов и только 34 самолета типа SSJ-100 являются российскими. Что касается других авиакомпаний стран ЕАЭС, то здесь ситуация является аналогичной как в случае с ТН ВЭД ЕАЭС так и по самолетному парку. Такие компании как Air Astana (Казахстан), Белавиа (Беларусь), Air Manas (Киргизия) и Aravia (Армения) имеют самолетный парк, полностью состоящий из импортных самолетов типа Boeing, Airbus и Embraer. Разумеется, нельзя упускать из виду тот факт, что помимо SSJ-100 есть ряд других отечественных самолетов, таких как, например, ТУ-154 или ИЛ-96. Однако это не может изменить ситуацию, связанную с преобладанием иностранных самолетов в авиакомпаниях ЕАЭС, так как перечисленные отечественные самолеты или являются морально устаревшими (ТУ-154, ИЛ-96), или это разработки на уровне прототипов (МС21).

Помимо доминирования иностранных самолетов в авиакомпаниях РФ и стран ЕАЭС нужно иметь в виду и следующую ситуацию. Особенности разработки российского SSJ-100 связаны с существенной долей иностранного участия в производстве комплектующих для него. Например, двигатели типа SaM146 изготавливались при участии компаний из России, Франции, Германии и Италии, что не позволяет говорить об автономном производстве данного самолета силами России в случае перебоев поставок комплектующих для данных самолетов. Также к минусам, связанным с развитием авиастроения в России и странах ЕАЭС, можно отнести отсутствие на данный момент каких-либо предпосылок для совместных разработок в сфере гражданского авиастроения, что в свою очередь также сильно тормозит развитие отечественного авиастроения.

Помимо проблем, связанных с национальной безопасностью, стоит отметить и кризис ряда Российских авиакомпаний наряду с сопутствующими финансовыми трудностями [9]. Если снова брать в качестве примера Аэрофлот, то стоит отметить что данная компания, которая является крупнейшей авиакомпанией России, с 2014 года несет серьезные убытки в связи с кризисом на нефтяном рынке и корреляцией данного кризиса с программой топливного хеджирования. Эта программа была принята на пике стоимости нефти и, несмотря на то, что компания по “состоянию на 2013–14 года имела устойчивую финансовую ситуацию с крайне низкой вероятностью банкротства” [10], нынешняя ситуация не демонстрирует положительную динамику. Помимо этого в качестве причин убытков стоит учитывать применение плоского тарифа, который устанавливает фиксированную цену авиабилетов независимо от даты покупки и сезона, а также “недостаток получаемых средств с транссибирских роялти” [11] от иностранных перевозчиков за пролет над территорией РФ. Иными словами, помимо причин, связанных с нефтяным кризисом, еще одним фактором убытков являются выполнение социальных обязательств российских авиакомпаний. Однако констатируя кризис нефтяного рынка, и нагрузку, связанную с социальными обязательствами авиакомпаний, и применение плоского тарифа, следует считать наиболее серьезной проблемой формирования издержек отечественных авиакомпаний, так как если учитывать преобладание в самолетном парке иностранных самолетов и комплектующих, можно сделать вывод: покупка, техническое обслуживание и прочие издержки, формируются в иностранной валюте в то время как прибыль отечественные авиакомпании получают в национальной валюте, что в условиях ее падения и корреляции с ценами на нефть делает импортное оборудование крайне дорогим. Поэтому если в качестве мер по стабилизации финансового состояния авиакомпаний вносить изменения, связанные с отказом от плоских тарифов, это мало изменит ситуацию и скорее приведет к коллапсу авиасообщения с такими

удаленными от центральной России регионами, как например Дальневосточный федеральный округ.

Именно поэтому параллельный импорт должен рассматриваться, прежде всего, как инструмент, рассчитанный на поддержку наиболее зависимых от импорта отраслей, к которым на данный момент относится гражданская авиация. Стоит принимать во внимание, что в случае выбора данной отрасли в качестве эксперимента, связанного с реализацией параллельного импорта, основным результатом данной инициативы должен стать поиск независимых импортеров комплектующих для самолетов иностранного производства. Разумеется, маловероятно, что данная мера сможет полностью решить проблему, связанную с убытками и издержками авиакомпаний России как крупнейших авиакомпаний ЕАЭС однако как минимум будет способна предотвратить риски, связанные с прекращением поставок иностранных самолетов и их комплектующих в страны ЕАЭС, что является весьма насущной проблемой, связанной с негативной ситуацией, которая сложилась для стран ЕАЭС за последние годы по ряду политических причин.

Еще одной проблемой, которая требует детального рассмотрения, является механизм применения параллельного импорта. Иными словами, нужно ответить на вопросы: каким образом и как будет регулироваться деятельность независимых импортеров.

В настоящий момент на данный вопрос нет ответа, так как исходя из информации, представленной Евразийской экономической комиссией, можно сделать вывод, что проект находится в зачаточном состоянии и помимо перспектив снижения цен на лекарства в рамках единого рынка лекарства ЕАЭС [12] и изменения в законодательстве ЕАЭС в части применения принципа исчерпания прав правообладателя на товарный знак, нет детального описания применения механизма параллельного импорта. Отсутствие конкретики и согласованности по данному вопросу делают его весьма актуальным и позволяют говорить об активном использовании таможенных органов для регулирования параллельного импорта.

Если конкретизировать вышесказанное, то наилучшим вариантом будет передача функций, связанных с контролем над параллельным импортом, таможенным органам на уровне отделов системы управления рисками (СУР) с учетом специфики их работы [13], которая касается анализа и оценки эффективности применения форм таможенного контроля, подготовки предложений по выявлению рисков и управлению этими рисками, анализа деятельности таможенных органов и повышения их эффективности при применении таможенного контроля, а также разработки и применения профилей рисков. Все названные функции дают хорошую основу для регулирования параллельного импорта с использованием имеющихся инструментов. Иными словами, целесообразно будет создание на основе имеющихся профилей риска системы, состоящей

исключительно из импортеров, которые занимаются импортом категорий товаров, относящихся к параллельному импорту.

Отвечая на вопрос, касающийся проблемы дублирования и усложнения имеющийся системы, необходимо отметить, что данная мера, прежде всего, направлена на усиление контроля над независимыми импортерами, осуществляющими импорт категорий товаров, относящихся к параллельному импорту. Данный факт очень важен, так как необходимо учитывать специфику товара, на который должен будет распространяться параллельный импорт (прежде всего самолетов и их комплектующих, а в будущем лекарственные средства, которые в связи со своей спецификой попадают под нетарифные меры регулирования в виде таможенных запретов и ограничений [14].

Помимо сложностей, связанных с чисто правовыми моментами таможенного контроля, следует также принимать во внимание необходимость в высококвалифицированной экспертизе данных товаров. Другими словами, появление на рынке контрафакта с применением параллельного импорта создает прецедент для очень опасной ситуации, так как если брать в качестве примера комплектующие и части для самолетного парка авиакомпаний ЕАЭС, то можно с уверенностью сказать, что поставки неисправного оборудования могут привести к очень трагичным последствиям. То же самое актуально и для рынка лекарственных препаратов [15]. Именно поэтому на первых этапах важно использовать более протекционистскую политику, что в свою очередь естественно уменьшит потенциальное количество независимых импортеров, однако не позволит ситуации выйти из под контроля.

Еще одной сложностью таможенного контроля параллельного импорта на примере данных категорий товаров является необходимость наличия хорошо оборудованных центров с высококвалифицированными кадрами, которые смогут осуществлять экспертизу вышеуказанных категорий товаров, что автоматически ставит вопрос о том “достаточно ли на данный момент в странах ЕАЭС специалистов и оборудования для осуществления экспертизы товаров на контрафакт” [16]. Помимо этого необходимо принимать во внимание на то, из каких стран будет происходить независимый импортер, так как это напрямую влияет на эффективность работы таможенных постов. В случае с параллельным импортом будут нужны специализированные таможенные посты, которые будут осуществлять контроль над параллельным импортом и будут в состоянии провести экспертизу товара на контрафакт.

Все эти аспекты серьезно сужают количество маршрутов, на которые будет приходиться основной товаропоток категорий товаров, попадающий под категорию параллельный импорт. Ответом на данный вопрос и должно стать применение модифицированной СУР для независимых импортеров, чья деятельность связана с параллельным импортом.

Применение данной системы для отдельных независимых импортеров позволит сформировать представление о том, из каких именно стран будет приходиться параллельный импорт, что позволит максимизировать эффективность специализированных таможенных постов.

Говоря о стране происхождения параллельного импорта на примере гражданского авиастроения, можно привести в качестве примера Китай, так как Китай на данный момент использует международный принцип исчерпания права [17]. Это позволяет говорить о возможности импорта самолетов типа 737 Боинга и их модификаций, так как если принимать во внимание международный принцип исчерпания права и перенос, по данным официального информационного агентства Китая Синьхуа, производственных линий авиакомпания Боинг в Китай (март 2018 года), можно будет рассматривать сценарий, связанный с параллельным импортом данной категории товаров из этой страны. Естественно, в случае развития сценария связанного с использованием параллельного импорта в контексте снижения прямой зависимости самолетного парка ЕАЭС от иностранного правообладателя и запуск проекта связанного с экспериментом на примере данной отрасли, следует ожидать негативной реакции правообладателя на эти действия, и это позволит странам ЕАЭС избежать ценовой дискриминации, а также рисков, связанных с возможным отказом правообладателя от импорта своей продукции в страны ЕАЭС.

Что касается фармацевтической отрасли, которая была упомянута в начале статьи, то здесь нужно рассматривать опыт стран Евросоюза (ЕС) по регулированию данного рынка [18]. По имеющейся статистике EFPIA (European Federation of Pharmaceutical Industries and Associations) за 2015 год, то можно видеть, что доля лекарств, полученных через параллельный импорт, в исключительных случаях (Дания) не превышает 25%. Исходя из данной практики, можно сделать вывод, что доля лекарственных средств полученных через независимых импортеров, не будет превышать данную величину. Причиной этому является тот факт, что на опыте стран ЕС основной сложностью реализации механизма параллельного импорта является приведение национального законодательства в области регулирования цен на лекарственные продукты к единому стандарту, но даже сейчас данная тема “остается дискуссионной” [19].

В случае с ЕАЭС нужно отметить что, как и в случае со странами ЕС, нужно будет реализовывать единую ценовую политику в отношении рынка лекарств. Данная практика довольно успешно развивается, учитывая, что положения о единых правилах и принципах функционирования обращения лекарственных средств были обозначены еще в 2014 году в рамках Договора о ЕАЭС. Однако, несмотря на это, практика функционирования рынка лекарственных средств в ЕАЭС развивается не столь быстрыми темпами. Единый рынок лекарств ЕАЭС заработал с 6 мая 2017 года,

но ситуация относительно сертификации качества продукции фармацевтической отрасли все еще не полностью регулируется.

Согласно данным, которые приводит коллегия по техническому регулированию ЕЭК, Евразийский сертификат GMP (Good Manufacturing Practice) будет полностью введен не раньше 2020 года. До этого момента страны ЕАЭС будут использовать национальные сертификаты для проверки качества лекарственных средств. Именно поэтому введение параллельного импорта до завершения реформ ЕАЭС по регулированию фармацевтической отрасли влечет за собой большой риск коллапса регулирования на фармацевтическом рынке, так как помимо новых требований к фарминдустрии в ЕАЭС нужно будет также принимать во внимание недобросовестных независимых импортеров, которые беспрепятственно смогут осуществлять свою деятельность в связи, как уже было сказано ранее, со слабой судебной практикой, а также по причине того хаоса в регулировании оборота лекарственных средств, к которому приведет преждевременная легализация параллельного импорта товаров фармацевтической индустрии. Помимо этого, также стоит учитывать то, что лекарственные препараты являются товарами массового потребления, и это будет создавать дополнительные сложности, связанные с контролем деятельности независимых импортеров, особенно с учетом усиления международного сотрудничества и интеграции между ЕАЭС и странами Шанхайской Организации Сотрудничества и Китаем [20].

Принимая во внимания все эти факторы, можно сделать вывод, что необходим запуск экспериментального проекта, связанного с применением параллельного импорта к таким специальным категориям товаров как товары, относящиеся к группе 88 ТН ВЭД ЕАЭС (летательные аппараты, космические аппараты и их части) с особым упором на продукцию гражданского авиастроения, что позволит не только избежать негативных факторов, связанных с сильной зависимости авиакомпаний ЕАЭС от оригинального импортера, но также позволит говорить о возможности уменьшения убытков авиакомпаний ЕАЭС за счет ввоза самолетов и необходимого оборудования через независимых импортеров из Китая.

Также нельзя обойти стороной ряд чисто внешнеполитических факторов касательно разногласий стран ЕАЭС, ЕС и США по некоторым вопросам, что в свою очередь неизбежно приводит к необходимости рассматривать риски, связанные с применением странами ЕС административных мер к независимым импортерам, которые будут осуществлять импорт лекарственных средств в ЕАЭС. Это, в свою очередь, потенциально создает опасную ситуацию на фармацевтическом рынке ЕАЭС, так как если брать в качестве примера крупнейший рынок ЕАЭС – российский, то, согласно данным DSM group, рейтинг производителей лекарств на данном рынке на 90% представлен импортными производителями. Эту ситуацию прекрасно иллюстрирует ТОП-20 производителей по объему продаж

на фармацевтическом рынке России, где можно увидеть только две отечественные компании, представленные “Отисифарм” и “Фармстандарт”, которые не смогут обеспечить достаточное предложение на внутреннем рынке лекарств. В случае же подобной ситуации с продукцией гражданского авиастроения можно будет рассматривать возможность поставок для обновления самолетного парка стран ЕАЭС посредством моделей, производимых в странах БРИКС (это касается не только бразильского Embraer, но и Китайского Comac C 919, который потенциально может оказаться дешевле другой отечественной разработки под наименованием MC-21).

Подводя итог, можно сказать, что текущее состояние ЕАЭС пока не позволяет внедрять параллельный импорт товаров массового потребления по причине ряда факторов, которые будут создавать негативные эффекты, связанные с контрафактом продукции и со слабо развитой практикой решения подобного рода вопросов в условиях незавершенности отработки регулирования единого рынка ЕАЭС. Именно по этой причине развитие параллельного импорта будет наиболее эффективно происходить путем внедрения соответствующего механизма, особенно для более узкоспециализированных и не массово потребляемых товаров (рассмотрена в статье отрасль гражданского авиастроения). Применение параллельного импорта в отношении данной группы товаров в состоянии не только обеспечить национальную безопасность стран ЕАЭС за счет диверсификации импорта продукции гражданского авиастроения, но и позволит наработать необходимую практику взаимодействия с независимыми импортерами уже по более массовым категориям товаров.

Литература

1. Анисимов Е.Г., Новиков В.Е., Шкодинский С.В. Методические подходы к оценке объема “серого” импорта и потерь доходной части федерального бюджета // Научно-исследовательский финансовый институт. Финансовый журнал. 2015. № 3(25). С. 35–42.
2. Пирогова В. Вновь о параллельном импорте // Хозяйство и право. 2011. № 2. С. 96–101.
3. Шавшина В.П. Практика борьбы с параллельным импортом // Таможенное регулирование. Таможенный контроль. 2014. № 6. С. 33–40.
4. Дейко С.А. Перспектива легализации параллельного импорта в Российской Федерации // Фундаментальные и прикладные исследования в современном мире. 2016. № 15–2. С. 194–196.
5. Модернизация механизмов развития экономики России / Тверь: Твер. гос. ун-т. 2016.
6. Ляпустина А.И. Готова ли Россия к “параллельному импорту”? // Управление инвестициями и инновациями. 2016. № 2. С. 59–63.
7. Любецкий А.В., Сурник А.П. Параллельный импорт товаров, содержащих объекты интеллектуальной собственности // Логистические системы в глобальной экономике. 2013. № 3–2. С. 73–74.
8. Гафиатуллин В.А. Стратегическое развитие комплекса предприятий авиастроения: аспект инновационности // Фундаментальные исследования. 2016. № 3–2. С. 344–348.
9. Паклеева Е.Д., Борисова О.В. Оценка степени кризисного состояния российских авиакомпаний // Российский экономический интернет – журнал. 2016. № 2. С. 37.

10. *Кцюева Е.Р.* Оценка финансового обеспечения деятельности компании “Аэрофлот” в условиях кризиса // Бизнес и общество. 2016. № 1(9). С. 9.
11. *Смирнова Ю.В.* Роялти – как механизм регулирования платежей за выбросы парниковых газов. // Crede expere: транспорт, общество, образование, язык. 2015. № 1. С. 33–38.
12. *Вьюнов В.Н., Ноздрин Е.Е., Князев П.А., Сысоев В.А., Карпычев В.Р.* Проблемы рынка лекарственных средств в РФ и процесс формирования единого рынка лекарств в рамках ЕАЭС // Молодой ученый. 2017. № 18(152). С. 136–139.
13. *Дроботова К.С., Васильева В.С.* Профили рисков в система управления рисками в таможенных органах // Экономика и социум. 2014. № 4–2(13). С. 1059–1062.
14. *Сухова Ю.С.* Анализ мер нетарифного регулирования в рамках таможенного союза // Экономика и управление: новые вызовы и перспективы. 2014. № 6. С. 240–243.
15. *Кагадеева С.О.* Проблема фальсификации лекарственных средств на территории РФ // Медицинское право: теория и практика. 2015. № 1 (1). С. 424–430.
16. *Ипатко Л.И., Павленко О.В.* Актуальные вопросы теории и практики таможенной экспертизы // Фундаментальные исследования. 2017. № 2. С. 135–140.
17. *Гхош Шубха.* Имплементация доктрины исчерпания прав: выводы, основанные на национальном опыте // Торговая политика. 2015. № 4(4). С. 24–87.
18. *Тельнова Е.А.* Ценообразование – зарубежный опыт // Фармакоэкономика. Современная фармакоэкономика и фармакоэпидемиология. 2009. № 4. С. 14–24.
19. *Миронова А.Н., Сакаева И.В., Дудченко В.В., Корнеева Л.В., Яворский А.Н.* Международный опыт экспертизы наименований лекарственных препаратов: Европейское агентство по лекарственным средствам // Ведомости научного центра экспертизы средств медицинского применения. 2013. № 2. С. 38–42.
20. *Абрамов В.Л.* Развитие специализации и кооперации, формирование Евразийского рынка фармацевтической продукции и медицинских изделий // Евразийский союз: вопросы международных отношений. 2015. № 3 (12). С. 38–51.