


Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
АМУРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
(ФГБОУ ВО «АмГУ»)

Факультет международных отношений
Кафедра международного бизнеса и туризма
Специальность 38.05.02 – Таможенное дело

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ
И.о. зав. кафедрой
 В. В. Ульянова
«21» июня 2022 г.

ДИПЛОМНАЯ РАБОТА


на тему: Воздействие таможенно-тарифного и нетарифного регулирования на
ввоз легковых автомобилей в Российскую Федерацию в условиях ЕАЭС

Исполнитель
студент группы 737-ос2


(подпись, дата)

А. И. Тырыкина

Руководитель
доцент, к.г.н.


(подпись, дата)

Т.А. Мирошниченко

Нормоконтроль
инженер


(подпись, дата)

О. В. Шпак

Рецензент



(подпись, дата)

Н.А. Бабкина

Благовещенск 2022

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
АМУРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
(ФГБОУ ВО «АмГУ»)

Факультет международных отношений
Кафедра международного бизнеса и туризма

УТВЕРЖДАЮ
И.о. зав. кафедрой

В. В. Ульянова
«25» 01. 2022 г.

ЗАДАНИЕ

К выпускной квалификационной работе студента Тырыкиной Александры Игоревны

1. Тема выпускной квалификационной работы: Воздействие таможенно-тарифного и нетарифного регулирования на ввоз легковых автомобилей в условиях ЕАЭС.

(утверждено приказом от 25.01.2022 № 126-уч)

2. Срок сдачи студентом законченной работы (проекта) 14.06.2022г

3. Исходные данные к выпускной квалификационной работы: 1-Статистические данные таможенно-тарифного и нетарифного регулирования на ввоз легковых автомобилей в РФ в условиях ЕАЭС.


4. Содержание выпускной квалификационной работы (перечень подлежащих разработке вопросов): 1. Теоретические аспекты таможенно-тарифного и нетарифного регулирования ввоза легковых автомобилей в РФ в условиях ЕАЭС. 2. Ввоз легковых автомобилей в РФ в условиях ЕАЭС: современное состояние и тенденции развития. 3. Воздействие таможенно-тарифного и нетарифного регулирования на ввоз легковых автомобилей в РФ в условиях ЕАЭС.

5. Перечень материалов приложения: (наличие чертежей, таблиц, графиков, схем, программных продуктов, иллюстративного материала и т.п.): 17 рисунков, 21 таблицу.

6. Консультанты по выпускной квалификационной работе (с указанием относящихся к ним разделов) нет

7. Дата выдачи задания 26.01.2022г.

Руководитель выпускной квалификационной работы: Мирошниченко Татьяна Александровна, доцент, к.г.н.

Задание принял к исполнению (дата): 26.01.2022 г. 
(подпись студента)

РЕФЕРАТ

Дипломная работа содержит 68 страниц, 17 рисунков, 21 таблицу, 2 приложения, 27 источников.

ТАМОЖЕННО-ТАРИФНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ,
ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ, ИМПОРТ, ЛЕГКОВЫЕ
АВТОМОБИЛИ, ЕВРАЗИЙСКИЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ СОЮЗ,
РОССИЙСКИЙ РЫНОК АВТОМОБИЛЕЙ, ДИНАМИКА ИМПОРТА,
ЕДИНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ НАЛОГ

В данной работе рассмотрено влияние таможенно – тарифного регулирования и нетарифного регулирования на ввоз легковых автомобилей в Российскую Федерацию в условиях ЕАЭС.

Объект работы – таможенно-тарифное регулирование ввоза легковых автомобилей в странах ЕАЭС.

Предмет работы – принципы тарифного и нетарифного регулирования импортных операций легковых автомобилей в странах ЕАЭС.

Цель работы – изучить принципы таможенно-тарифного регулирования ввоза легковых автомобилей в страны ЕАЭС.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	5
1 Теоретические аспекты таможенно-тарифного и нетарифного регулирования ввоза легковых автомобилей в РФ в условиях ЕАЭС	7
1.1 Место легковых автомобилей в ТНВЭД ЕАЭС	7
1.2 Таможенно-тарифное регулирование легковых автомобилей в РФ в условиях ЕАЭС	10
1.3 Нетарифное регулирование легковых автомобилей в РФ в условиях ЕАЭС	19
2 Ввоз легковых автомобилей в РФ в условиях ЕАЭС: современное состояние и тенденции развития	24
2.1 Товарная структура ввоза легковых автомобилей в РФ: особенности динамики	24
2.2 Географическая структура ввоза легковых автомобилей в РФ: особенности и структурные сдвиги	29
2.3 Российский рынок легковых автомобилей: особенности и динамика развития	39
3 Воздействие таможенно-тарифного и нетарифного регулирования на ввоз легковых автомобилей в РФ в условиях ЕАЭС	52
Заключение	59
Библиографический список	62
Приложение А	66
Приложение Б	68

ВВЕДЕНИЕ

В соответствии с одним из основных принципов перемещения товаров и транспортных средств через таможенную границу ЕАЭС, который закреплен в ст. 150 п.3 Таможенного кодекса ЕАЭС, все товары и транспортные средства, перемещаемые через таможенную границу, подлежат таможенному контролю в порядке и на условиях, которые предусмотрены Таможенным кодексом ЕАЭС. Требование этого принципа является обязательным и применяется ко всем лицам, перемещающим товары и транспортные средства

Важность перемещения товаров и транспортных средств в процессе пересечения таможенной границы ЕАЭС переоценить невозможно, поскольку она устанавливает систему взимания таможенных пошлин в органе декларирования и таможенного контроля, что позволяет государству обеспечивать экономическую и национальную безопасность. В данной работе речь пойдет именно о процедуре ввоза легковых авто участниками ВЭД. Эта процедура способствует привлечению денежных средств в доход государства, от чего непосредственно увеличивается показатель благосостояния населения. Поэтому для совершения таможенной процедуры ввоза транспортных средств существует большой перечень нормативных актов, постановлений, федеральных законов, инструкций, регулирующих порядок перемещения автомобилей, которые необходимо изучать, а также непосредственного осуществления контроля таможенных операций и платежей, в отношении перемещаемых транспортных средств.

Актуальность темы исследования связана с существованием социально-экономических проблем, возникших в стране в последние годы, и несовершенством политики Правительства Российской Федерации в отношении импортных операций легковых автомобилей. Дальнейшее исследование особенностей таможенно-тарифного регулирования ввоза легковых автомобилей в странах ЕАЭС позволит найти новые пути совершенствования его процесса, что обуславливает актуальность данной работы.

Объект исследования - таможенно-тарифное и нетарифное регулирование ввоза легковых автомобилей в странах ЕАЭС.

Предмет исследования - принципы тарифного и нетарифного регулирования импортных операций легковых автомобилей в странах ЕАЭС.

Цель исследования - изучить принципы таможенно-тарифного регулирования ввоза легковых автомобилей в страны ЕАЭС.

В соответствии с целью исследования в работе определены следующие задачи:

- рассмотреть теоретические аспекты таможенно регулирования при ввозе легковых автомобилей на таможенную территорию ЕАЭС;

- описать специфику тарифных и нетарифных мер регулирования импорта легковых автомобилей;

- проанализировать товарную структуру ввоза легковых автомобилей в РФ;

- провести анализ географической структуры ввоза легковых автомобилей в РФ;

- проанализировать российский рынок легковых автомобилей;

- изучить воздействие таможенно-тарифного и нетарифного регулирования на ввоз легковых автомобилей в РФ в условиях ЕАЭС

Практическая значимость работы определяется возможностью использования определенных положений для решения задач, связанных с расчетом ставок таможенной пошлины в отношении легковых автомобилей.

Работа состоит из титульного листа, оглавления, введения, трёх глав, заключения, списка литературы и приложений. Библиографический список насчитывает 27 позиций.

1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ТАМОЖЕННО-ТАРИФНОГО И НЕТАРИФНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ВВОЗА ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В РФ В УСЛОВИЯХ ЕАЭС

1.1 Место легковых автомобилей в ТН ВЭД ЕАЭС

Легковой автомобиль — это транспортное средство, рассчитанное на 2 – 8 человек, а также предназначенное для перевозки багажа. Классифицируются легковые автомобили по типу кузова и рабочему объему цилиндров двигателя.

В целом следует отметить, что «Автомобили легковые и прочие транспортные средства» относятся к товарной позиции 8703. Транспортные средства, классифицируемые по данному коду, в основном предназначены для перевозки пассажиров, в том числе гоночные авто и грузопассажирские фургоны.

Рассмотрим состав товарной позиции 8703 в Таблице 1.

Таблица 1 – место легковых автомобилей в ТН ВЭД ЕАЭС¹

8703	Автомобили легковые и прочие моторные транспортные средства, предназначенные главным образом для перевозки людей (кроме моторных транспортных средств товарной позиции 8702), включая грузопассажирские автомобили-фургоны и гоночные автомобили:	
	8703 10	- транспортные средства, специально предназначенные для движения по снегу; автомобили для перевозки игроков в гольф и аналогичные транспортные средства
		- транспортные средства с двигателем внутреннего сгорания с искровым зажиганием с возвратно-поступательным движением поршня прочие:
	8703 21	- с рабочим объемом цилиндров двигателя не более 1000 см ³
	8703 22	- с рабочим объемом цилиндров двигателя более 1000 см ³ , но не более 1500 см ³
	8703 23	- с рабочим объемом цилиндров двигателя более 1500 см ³ , но не более 3000 см ³
	8703 24	- с рабочим объемом цилиндров двигателя более 3000 см ³
		- транспортные средства с поршневым двигателем внутреннего сгорания с воспламенением от сжатия (дизелем или полудизелем) прочие:
	8703 31	- с рабочим объемом цилиндров двигателя не более 1500 см ³
	8703 32	- с рабочим объемом цилиндров двигателя более 1500 см ³ , но не более 2500 см ³
	8703 33	- с рабочим объемом цилиндров двигателя более 2500 см ³
	8703 90	- прочие

¹ Товарная позиция 8703 // ifcg [сайт]. URL: <https://www.ifcg.ru/kb/tnved/notes/code/8703/> (Дата обращения: 11.11.2021).

Как видно из Таблицы 1, товарная позиция 8703 включает в себя 3 субпозиции, которые классифицируются в данном случае по объему двигателя.

Данная товарная позиция включает в себя различные транспортные средства, такие как автомобили с двигателем внутреннего сгорания, электромобили, автомобили, оснащенные газовыми турбинами и т.д.

Также, товарная позиция 8703 включает в себя:

- транспортные средства, оснащенные мотоциклетным двигателем, колесами и другими деталями, которые по своему устройству напоминают легковые автомобили, а именно системой управления автомобильного типа;

- транспортные средства, собранные на Т – образном шасси, в котором пара задних колес имеют отдельные приводы, с независимыми электромоторами, заряжающимися от аккумулятора. Управление таким транспортным средством производится путем центрального рычага управления, с помощью которого водитель может направлять транспортное средство в стороны, заводить его, производить торможение и ускорение, а также задавать задний ход транспортному средству.

Помимо вышеперечисленных транспортных средств, включенных в позицию 8703 Товарной номенклатуры, туда входят:

- легковые автомобили, такие как лимузины, гоночные и спортивные авто, такси;

- специализированные транспортные средства – тюремные фургоны, автомобили скорой помощи;

- транспортные средства, оснащенные двигателем внутреннего сгорания, оборудованные для проживания, например, туристические фургоны, а также средства для перевозки пассажиров;

- транспортные средства, специально предназначенные для движения по снегу;

- четырехколесные моторные транспортные средства с трубчатым шасси, имеющие автомобильную систему управления.

Гибридные автомобили – это автомобили, которые оснащены не только двигателем внутреннего сгорания, но и другими источниками энергии, приводящими в движение ведущие колеса. Для инерционной тяги в данных легковых автомобилях используется энергия не только горючего топлива (например, бензина), но и накопители электрической энергии (например, электрический аккумулятор, конденсатор, генератор). Гибридные автомобили делятся на два типа и различаются по таким характеристикам, как схема трансмиссии (параллельная, последовательная, последовательно – параллельная, раздельная) и уровень использования гибрида (например, полные гибриды, средние гибриды и гибриды с подзарядкой от электросети).

Гибридные транспортные средства, оснащенные электрическими аккумуляторами, получают питание от таких источников, как электрическая розетка, зарядная станция.

Таким образом, можно сделать вывод, что автомобили относятся к сложной машинно-технической продукции. Стоит отметить, что каждое государство стремится самостоятельно развивать данную промышленность, по - этому подвергается таможенному регулированию для защиты отечественного рынка. Таможенно-тарифное регулирование будет рассмотрено в следующем параграфе.

1.2 Таможенно-тарифное регулирование легковых автомобилей в РФ в условиях ЕАЭС

Основным инструментом торговой политики государства является таможенный тариф – перечень ставок таможенных пошлин, применяемый ко всем товарам, прописанным в товарной номенклатуре, во внешней торговле тех или иных стран.

Единый таможенный тариф действует для всех стран участниц ЕАЭС. Разрабатывается в Евразийской экономической комиссии. В таможенном тарифе прописаны ставки в рамках тарифных квот, компенсационных и прочих сборов.

Импортная таможенная пошлина является одним из способом регулирования внешнеторговой деятельности. Взимается данная пошлина при ввозе товаров и транспортных средств в целях повышения конкурентоспособности отечественных товаров путем поднятия цен на импортные товары.

Тремя основными функциями таможенных пошлин являются фискальная, протекционистская (защитная) и балансировочная.

Фискальная функция относится как к импортным, так и к экспортным пошлинам, и отвечает за пополнение государственного бюджета.

Протекционистская функция, относящаяся к импортным пошлинам, повышает уровень импортозамещения посредством защиты отечественных производителей от зарубежной конкуренции.

Балансировочную функцию относят к экспортным пошлинам, в целях снижения объемов экспорта товаров из страны, цены на которые по разным причинам ниже мировых.

По способу взимания таможенные пошлины делятся на:

- адвалорные – начисляются в процентах к таможенной стоимости облагаемых товаров (например, 25 % от таможенной стоимости);
- специфические – начисляются в установленном размере за единицу облагаемых товаров (например, 5 евро за 1 кг);
- комбинированные – сочетают адвалорные и специфические виды таможенного обложения (например, 25 %, но не менее 5 евро за 1 кг);
- смешанные – сочетают адвалорные и специфические виды таможенного обложения путем суммирования (например, 25 % от таможенной стоимости плюс 5 евро за 1 кг).

При ввозе транспортных средств из-за рубежа начисляются таможенные пошлины при установлении года выпуска автомобиля, рабочего объема двигателя, таможенной стоимости транспортного средства по ставкам,

установленным пунктом 12 раздела IV приложения 5 Соглашения².

Таможенные платежи определяются по таким факторам, как:

- вид автомобиля (транспортный, специальный и гоночный);
- наличие или отсутствие прицепа;
- стоимость автомобиля;
- параметры двигателя транспортного средства;
- год производства;
- владелец;
- вид таможенной ставки;
- налог на добавленную стоимость (НДС);
- льготы³.

Чтобы произвести расчет таможенных платежей при ввозе автомобиля, необходимо получить достоверную информацию о нем. При отсутствии такой информации, ставки для уплаты таможенных платежей определяются в соответствии с Приказом ФТС России от 21.02.2012 № 302 «Об установлении фиксированных сумм обеспечения уплаты таможенных пошлин, налогов в отношении подакцизных товаров»⁴.

Помимо ввозных таможенных пошлин устанавливаются и таможенные сборы за таможенные операции, которые определены постановлением Правительства Российской Федерации от 28.12.2004 № 863 «О ставках таможенных сборов за таможенные операции»⁵ для товаров, перемещаемых через таможенную границу ЕАЭС.

Таможенная стоимость транспортного средства рассчитывается на основе цен, по которым аналогичные автомобили продаются в розничной торговле при одинаковых условиях.

² Шишаев, А.И. Регулирование международной торговли товарами. 2017. С. 167.

³ Бергман В.И. Правовые вопросы Евразийского таможенного союза. 2018. С. 48.

⁴ Приказ ФТС РФ от 21.02.2012 № 302 «Об установлении фиксированных сумм обеспечения уплаты таможенных пошлин, налогов в отношении подакцизных товаров».

⁵ Постановление Правительства Российской Федерации от 28.12.2004 № 863 «О ставках таможенных сборов за таможенные операции».

Заявленная таможенная стоимость прописывается в таможенной декларации лицом, ввозящим автомобиль. Для достоверности информации об указанной стоимости в таможенный орган предоставляются подтверждающие документы.

Документами, подтверждающими таможенную стоимость автомобиля, являются чеки, справки, договор купли – продажи, счет и прочие коммерческие документы.

В случае, если вышеперечисленные документы, подтверждающие стоимость, отсутствуют, при наличии достаточного количества оснований, указывающих на занижение таможенной стоимости, таможенный орган вправе самостоятельно установить стоимость, исходя из статистической стоимости товара. В данной ситуации таможенные платежи рассчитываются из стоимости, определенной таможенным органом⁶.

Из таможенной стоимости складываются и другие таможенные платежи, такие как таможенный сбор, ставка таможенных пошлин и весь платеж в сумме.

Государство при помощи таможенных пошлин регулирует ввоз легковых автомобилей, путем поднятия цен на иномарки за счет пошлин, таким образом способствуя импортозамещению и повышению конкурентоспособности отечественного автопрома.

Таможенные сборы на товары для личного пользования, перемещаемые через таможенную границу, уплачиваются по ставке таможенных пошлин и налогов, применяемых к товарам в соответствии со статьей 77 Таможенного Кодекса Евразийского Экономического союза.

Расчет таможенной платы за эксплуатацию ввозимых автомобилей осуществляется с применением ставки – льготного вила платежа в виде фиксированного обменного курса, величина которого зависит от рабочего объема двигателя либо стоимости транспортного средства.

⁶ Свинухов В.Г. Таможенное право: учебник. 2017. С. 58.

Информация о дате изготовления транспортных средств и двигателей, которыми оснащены данные автомобили, будет использоваться для подсчета ставки таможенных платежей за транспортные средства, находящиеся в эксплуатации. В случае если точная дата выпуска не определена, но имеется информация о годе, либо годе и месяце изготовления авто, датой изготовления считается 1 июля года изготовления либо 15-е число месяца изготовления соответственно.

Для определения года выпуска автомобиля, в случае отсутствия документов, подтверждающих дату изготовления авто, используется идентификационный номер транспортного средства (VIN – номер), и таким образом, год выпуска автомобиля исчисляется с 1 июля года его производства.

На сегодняшний день используются следующие ставки таможенных пошлин на автомобили:

- тарифная ставка для лиц, покупающих автомобиль для личного пользования, при этом не связанного с коммерческой деятельностью, определяется Соглашением;

- тарифная ставка автомобиля для юридических и физических лиц, ввозимых автомобилем коммерческого назначения, определяется ТН ВЭД.

Таможенными органами определяется назначение транспортного средства для личного пользования, на основании заявления физического лица, ввозящего автомобиль, а также количества и частоты перемещений через границу автомобиля физическим лицом и причины поездки. Для физических лиц установлено ограничение – ввоз одного автомобиля в год.

В отношении ввоза транспортного средства собственником или на имя другого лица, не покинувшего территорию таможенной территории, кроме приобретения автомобиля в ЕАЭС, независимо от того, где находилось место совершения сделки, взимание таможенных платежей производится по единым ставкам с заполнением таможенного приходного ордера⁷.

⁷ Горчак М.О. Совершенствование механизма таможенно-тарифного регулирования внешнеэкономической

Таможенные пошлины на ввоз автомобилей в Российскую Федерацию для юридических и физических лиц различны. Физическое лицо покупает автомобиль для некоммерческого использования, поэтому не может импортировать тяжелую технику и другое специализированное оборудование. Таможенными органами определяется назначение транспортного средства для личного пользования, на основании заявления физического лица, ввозящего автомобиль, а также количества и частоты перемещений через границу автомобиля физическим лицом и причины поездки.

Таможенные пошлины для физических лиц зависят от следующих факторов:

- год выпуска автомобиля. Здесь имеет значения возраст автомобиля. Ставки делятся на автомобили от 3 до 5 лет и свыше 5 лет;
- объем двигателя. За единицу измерения принят 1 кубический сантиметр;
- для автомобилей младше трех лет - страна производитель. От нее зависит и таможенная стоимость авто;
- для автомобилей старше трех лет - важен только объем двигателя.

Таможенные пошлины для физических лиц на автомобили до 3 лет представлены в таблице 2.

Таблица 2 - Таможенные пошлины для физических лиц на автомобили до 3 лет с момента выпуска, за исключением автомобилей российского производства⁸

Таможенная стоимость автомобиля	Размер таможенной пошлины		
	2012	2017	2022
1	2	3	4
До 325 000 руб.	54 % таможенной стоимости, но не менее 2,5 евро за 1 куб. см. рабочего объема двигателя	54 % таможенной стоимости, но не менее 2,5 евро за 1 куб. см. рабочего объема двигателя	54 % таможенной стоимости, но не менее 2,5 евро за 1 куб. см. рабочего объема двигателя

деятельности РФ. 2017. С. 15.

⁸ Единые ставки таможенных пошлин, налогов при ввозе физическими лицами автомобилей на таможенную территорию РФ // base.garant [сайт]. URL: <https://base.garant.ru/5756320/#:~:text=в%20отношении%20автомобилей%2C%20с%20момента,но%20не%20менее%202%2C5%20евро> (Дата обращения: 09.11.2020).

Продолжение таблицы 2

1	2	3	4
От 325000 до 650000 руб.	48 % таможенной стоимости, но не менее 3,5 евро за 1 куб. см. рабочего объемадвигателя	48 % таможенной стоимости, но не менее 3,5 евро за 1 куб. см. рабочего объемадвигателя	48 % таможенной стоимости, но не менее 3,5 евро за 1 куб. см. рабочего объемадвигателя
От 650000 до 1625000 руб.	48 % таможенной стоимости, но не менее 5,5 евро за 1 куб. см. рабочего объемадвигателя	48 % таможенной стоимости, но не менее 5,5 евро за 1 куб. см. рабочего объемадвигателя	48 % таможенной стоимости, но не менее 5,5 евро за 1 куб. см. рабочего объемадвигателя
От 1625 000 до 3250000 руб.	48 % таможенной стоимости, но не менее 7,5 евро за 1 куб. см. рабочего объемадвигателя	48 % таможенной стоимости, но не менее 7,5 евро за 1 куб. см. рабочего объемадвигателя	48 % таможенной стоимости, но не менее 7,5 евро за 1 куб. см. рабочего объемадвигателя
от 3250000 до 6500000 руб.	48 % таможенной стоимости, но не менее 15 евро за 1 куб. см. рабочего объемадвигателя	48 % таможенной стоимости, но не менее 15 евро за 1 куб. см. рабочего объемадвигателя	48 % таможенной стоимости, но не менее 15 евро за 1 куб. см. рабочего объемадвигателя
Более 6500 000 руб.	48 % таможенной стоимости, но не менее 20 евро за 1 куб. см. рабочего объемадвигателя	48 % таможенной стоимости, но не менее 20 евро за 1 куб. см. рабочего объемадвигателя	48 % таможенной стоимости, но не менее 20 евро за 1 куб. см. рабочего объемадвигателя

Как видно из Таблицы 2, для автомобилей до 3 лет с момента выпуска применяются комбинированные ставки таможенных пошлин. Начиная с 2012 года ставки пошлин остаются неизменными. Это происходит в связи с тем, что в 2012 году Россия вступила в ВТО и взяла на себя обязательство снизить ставки таможенных пошлин для соответствия единой международной ставке. Для компенсации потерь от снижения ставок, Российская Федерация ввела утилизационный сбор.

Рассмотрим таможенные пошлины, применяемые для физических лиц на автомобили от 3 до 5 лет с момента выпуска, независимо от страны производства в таблице 3.

Таблица 3 - Таможенные пошлины для физических лиц на автомобили от 3 до 5 лет с момента выпуска, независимо от страны производства⁹.

Объем двигателя	Размер таможенной пошлины		
	2012	2017	2022
До 1000 см. куб.	1.5 евро за 1 куб. см. рабочего объема двигателя	1.5 евро за 1 куб. см. рабочего объема двигателя	1.5 евро за 1 куб. см. рабочего объема двигателя
От 1000 до 1500 см. куб.	1.7 евро за 1 куб. см. рабочего объема двигателя	1.7 евро за 1 куб. см. рабочего объема двигателя	1.7 евро за 1 куб. см. рабочего объема двигателя
От 1500 до 1800 см. куб.	2.5 евро за 1 куб. см. рабочего объема двигателя	2.5 евро за 1 куб. см. рабочего объема двигателя	2.5 евро за 1 куб. см. рабочего объема двигателя
От 1800 до 2300 см. куб.	2,7 евро за 1 куб. см. рабочего объема двигателя	2,7 евро за 1 куб. см. рабочего объема двигателя	2,7 евро за 1 куб. см. рабочего объема двигателя
От 2300 до 3000 см. куб.	3 евро за 1 куб. см. рабочего объема двигателя	3 евро за 1 куб. см. рабочего объема двигателя	3 евро за 1 куб. см. рабочего объема двигателя
более 3000 см. куб.	3.6 евро за 1 куб. см. рабочего объема двигателя	3.6 евро за 1 куб. см. рабочего объема двигателя	3.6 евро за 1 куб. см. рабочего объема двигателя

Как видно из таблицы 3, для автомобилей от 3 до 5 лет с момента выпуска применяются специфические ставки таможенных пошлин. С 2012 года они также остаются неизменными в связи с вступлением РФ в ВТО.

Для юридических лиц, а также индивидуальных предпринимателей, ввозящих машину в целях получения материальной выгоды, таможенные пошлины определяются общим порядком. На сегодняшний день, для отечественных легковых авто младше трех лет пошлины составляют 1 евро за 1 кубический см двигателя без учета налога на добавленную стоимость, составляющего 20%.

Далее рассмотрим таможенные пошлины, применяющиеся к юридическим лицам на автомобили до 3 лет с момента выпуска, независимо от страны производства в таблице 4.

⁹ Таможенные пошлины на легковые автомобили в 2021 году // bs-life [сайт]. URL: <http://bs-life.ru/domashnyaya-economica/avto/tamozennie-poshliny2013.html> (Дата обращения: 09.11.2021).

Таблица 4 - Таможенные пошлины для юридических лиц на автомобили до 3 лет с момента выпуска, за исключением автомобилей российского производства

Объем двигателя	Размер таможенной пошлины		
	2012	2017	2022
До 1000 см. куб.	25 %, но не менее 1 евро за 1 куб. см рабочего объема двигателя	25 %, но не менее 1 евро за 1 куб. см рабочего объема двигателя	25 %, но не менее 1 евро за 1 куб. см рабочего объема двигателя
От 1000 до 1500 см. куб.	25 %, но не менее 1,1 евро за 1 куб. см рабочего объема двигателя	25 %, но не менее 1,1 евро за 1 куб. см рабочего объема двигателя	25 %, но не менее 1,1 евро за 1 куб. см рабочего объема двигателя
От 1500 до 1800 см. куб.	25 %, но не менее 1,25 евро за 1 куб. см рабочего объема двигателя	25 %, но не менее 1,25 евро за 1 куб. см рабочего объема двигателя	25 %, но не менее 1,25 евро за 1 куб. см рабочего объема двигателя
От 1800 до 2300 см. куб.	25 %, но не менее 1,8 евро за 1 куб. см рабочего объема двигателя	25 %, но не менее 1,8 евро за 1 куб. см рабочего объема двигателя	25 %, но не менее 1,8 евро за 1 куб. см рабочего объема двигателя
От 2300 до 3000 см. куб.	25 %, но не менее 1,8 евро за 1 куб. см рабочего объема двигателя	25 %, но не менее 1,8 евро за 1 куб. см рабочего объема двигателя	25 %, но не менее 1,8 евро за 1 куб. см рабочего объема двигателя
более 3000 см. куб.	25 %, но не менее 2,35 евро за 1 куб. см рабочего объема двигателя	25 %, но не менее 2,35 евро за 1 куб. см рабочего объема двигателя	25 %, но не менее 2,35 евро за 1 куб. см рабочего объема двигателя

Рассмотрев таблицу 4, можно сделать вывод, что для юридических лиц применяются комбинированные ставки таможенных пошлин на ввод автомобилей до 3 лет с момента выпуска. Ставки пошлин не изменяются с 2012 года в связи с вступлением России в ВТО и принятием единых ставок таможенных пошлин.

В таблице 5 рассмотрим таможенные пошлины для юридических лиц на автомобили от 3 до 5 лет с момента выпуска, независимо от страны производства.

Таблица 5 - Таможенные пошлины для юридических лиц на автомобили от 3 до 5 лет с момента выпуска, за исключением автомобилей российского

производства.

Таблица 5 – Таможенные пошлины для юридических лиц на автомобили от 3 до 5 лет с момента выпуска, независимо от страны производства.

Объем двигателя	Размер таможенной пошлины		
	2012	2017	2022
До 1000 см. куб.	25 %, но не менее 0,45 евро за 1 куб. см рабочего объема двигателя	25 %, но не менее 0,45 евро за 1 куб. см рабочего объема двигателя	25 %, но не менее 0,45 евро за 1 куб. см рабочего объема двигателя
От 1000 до 1500 см. куб.	25 %, но не менее 0,5 евро за 1 куб. см рабочего объема двигателя	25 %, но не менее 0,5 евро за 1 куб. см рабочего объема двигателя	25 %, но не менее 0,5 евро за 1 куб. см рабочего объема двигателя
От 1500 до 1800 см. куб.	25 %, но не менее 0,45 евро за 1 куб. см рабочего объема двигателя	25 %, но не менее 0,45 евро за 1 куб. см рабочего объема двигателя	25 %, но не менее 0,45 евро за 1 куб. см рабочего объема двигателя
От 1800 до 3000 см. куб.	25 %, но не менее 0,55 евро за 1 куб. см рабочего объема двигателя	25 %, но не менее 0,55 евро за 1 куб. см рабочего объема двигателя	25 %, но не менее 0,55 евро за 1 куб. см рабочего объема двигателя
Более 3000 см. куб.	25 %, но не менее 1 евро за 1 куб. см рабочего объема двигателя	25 %, но не менее 1 евро за 1 куб. см рабочего объема двигателя	25 %, но не менее 1 евро за 1 куб. см рабочего объема двигателя

Как видно из таблицы 5, как и в выше рассмотренных таблицах, ставки пошлин едины с 2012 года по настоящий момент в связи с вступлением РФ в ВТО. Для юридических лиц применяются комбинированные таможенные пошлины на автомобили от 3 до 5 лет с момента выпуска.

Для определения таможенной стоимости автомобиля, необходимы данные от производителей, либо независимых источников. Расчет таможенной стоимости таким образом применяется только для автомобилей, срок эксплуатации которых, не превышает трех лет. Информацию об автомобиле запрашивает таможенный орган, при этом учитывая не только год выпуска, но и комплектацию транспортного средства. При отсутствии данной информации, за основу берутся иностранные каталоги. Ценовая политика выстраивается исключительно в российской валюте (рублях), то есть при известной стоимости

в иностранных валютах, происходит перерасчет по действующему курсу Центрального Банка России на момент подачи таможенной декларации. В случае, если данные о стоимости транспортного средства, заявленные владельцем транспортного средства, отличаются от имеющихся у таможенников, то за основу берется стоимость, которая выше.

Рассмотрев таможенно-тарифное регулирование ввоза легковых автомобилей, можно сделать вывод, что для физических лиц, применяются комбинированные ставки пошлин. Данные ставки с момента вступления РФ в ВТО остаются неизменными, но цена на ввоз автомобилей растет, в связи с повышением курсов валют. Для юридических лиц на ввоз легковых автомобилей применяются специфические ставки таможенных пошлин, установленные общим порядком. Кроме того, легковые автомобили подвержены и нетарифному регулированию, в виде утилизационного сбора, обложения налогами и прочими нетарифными мерами регулирования, которые будут рассмотрены в следующем параграфе.

1.3 Нетарифное регулирование легковых автомобилей в РФ в условиях ЕАЭС

Под нетарифными мерами внешнеэкономического регулирования понимается комплекс мер административного, экономического, технического характера (за исключением таможенного тарифа), затрудняющих свободную торговлю между государствами.

Нетарифные меры экономического характера включают в себя:

- антидемпинговые меры;
- налог на добавленную стоимость;
- налог с оборота;
- акцизные сборы;
- специальные импортные налоги и сборы;
- меры валютного и финансового характера и др.

Данные меры нетарифного регулирования распространяются на торговлю

на территории Евразийского экономического союза с третьими странами.

Все решения по мерам нетарифного регулирования принимаются Комиссией ЕАЭС.

В отношении товаров, к которым применяются меры нетарифного регулирования, включены в единый список товаров в торговле с третьими странами.

Нетарифные правила содержат ограниченное количество исключительных прав на импорт определенных видов товаров, лицензии, контроль за импортом этих товаров, а также специальные виды запретов и ограничений, технические регламенты и прочие меры.

К нетарифным мерам регулирования, применяемым при импорте транспортных средств, относятся:

- утилизационный сбор;
- технический регламент «О безопасности колесных транспортных средств»;
- проверка автомобиля экологическому классу не ниже ЕВРО – 5.

Утилизационный сбор был учрежден Постановлением Правительства Российской Федерации от 26 декабря 2013 года № 1291 «Об утилизационном сборе в отношении колесных транспортных средств и шасси о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации».

Данное положение устанавливает следующее:

- перечень видов и категорий колесных транспортных средств и шасси, в отношении которых уплачивается утилизационный сбор, а также размеров утилизационного сбора;
- правила взимания, исчисления, уплаты и взыскания утилизационного сбора в отношении колесных транспортных средств и шасси, а также возврата и зачета излишне уплаченных или излишне взысканных сумм этого сбора;
- изменения, которые вносятся в акты Правительства Российской Федерации

Федерации¹⁰.

Базовая ставка утилизационного сбора на легковые автомобили составляет 20000 рублей.

Ставки утилизационного сбора для легковых автомобилей для физических лиц рассмотрим в таблице 6.

Таблица 6 - утилизационный сбор на автомобили для физических лиц¹¹

Возраст легкового автомобиля	k 1	Сумма, руб.
Новые до 3-ёх лет	0,17	3400 руб.
Старше 3-ёх лет	0,26	5200 руб.

Как видно из таблицы 6, размер утилизационного сбора для физических лиц зависит от возраста легковых автомобилей. Для автомобилей старше 3 лет коэффициент расчета выше, т.к. при оплате данного сбора предполагается, что эти деньги в будущем будут потрачены на утилизацию машины, и чем она старше, тем, теоретически, быстрее придет в негодность.

Рассмотрим ставки утилизационного сбора на автомобили для юридических лиц и ИП в таблице 7.

Таблица 7 - утилизационный сбор на автомобили для юридических лиц и ИП¹²

Виды и категории легковых автомобилей	Новые до 3-ёх лет		Старше 3-ёх лет	
	Коэффициент	Сумма, руб.	Коэффициент	Сумма, руб.
1. Электромобиль (без гибридного двигателя)	1,42	28400	5,3	106000
2. С объемом двигателя:				
Не более 1000 куб. см	1,42	28400	5,3	106000
Свыше 1000 куб. см, но не более 2000 куб. см	2,21	44200	8,26	165200
Свыше 2000 куб. см, но не более 3000 куб. см	4,22	84400	16,12	322400
Свыше 3000 куб. см, но не более 3500 куб. см	5,73	114600	28,5	570000
Свыше 3500 куб. см	9,08	181600	35,01	700200

¹⁰ Постановление Правительства РФ от 26.12.2013 «Об утилизационном сборе в отношении колесных транспортных средств (шасси) и прицепов к ним и о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации.

¹¹ Утилизационный сбор на легковые автомобили // ucsol [сайт]. URL: <https://ucsol.ru/information/utilizatsionnyj-sbor> (Дата обращения: 12.11.2021).

¹² Утилизационный сбор на легковые автомобили // ucsol [сайт]. URL: <https://ucsol.ru/information/utilizatsionnyj-sbor> (Дата обращения: 12.11.2021).

Как видно из таблицы 7, утилизационный сбор для юридических лиц зависит от объема двигателя. Чем объем больше, тем коэффициент расчета выше.

Технический регламент "О безопасности колесных транспортных средств" утвержден постановлением Правительства РФ от 10 сентября 2009 г. № 720.

Основными особенностями указанного документа являются:

- Запрещается установка на транспортные средства категории М 1 (легковые транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров и имеющие, помимо места водителя, не более восьми мест для сидения) и N1 (Грузовые транспортные средства и их шасси, предназначенные для перевозки грузов, имеющие максимальную массу не более 3,5 тонн), включая транспортные средства повышенной проходимости (категория G), выступающих вперед частей конструкции, крепящихся к бамперу или другим элементам передней части транспортного средства, изготавливаемых из стали или других материалов с аналогичными характеристиками. Данное требование не распространяется на металлические решетки массой менее 0,5 кг, предназначенные для защиты только фар;

- Светопропускание ветрового стекла должно быть не менее 75 %, а передних боковых стекол и стекол передних дверей (при наличии) - не менее 70 процентов. Это требование не применяется к задним стеклам только легковых транспортных средств, используемых для перевозки пассажиров и имеющих, помимо места водителя, не более восьми мест для сидения;

- Указатели поворота должны быть желтого цвета;

- Запрещено использование газоразрядных источников света (категории D) на транспортных средствах, не оснащенных автоматическими корректорами фар, либо если автоматические корректоры фар не работоспособны.

Технический регламент "О требованиях к выбросам автомобильной техникой, выпускаемой в обращение на территории Российской Федерации,

вредных (загрязняющих) веществ" был учрежден постановлением Правительства РФ от 12.10.2005 N 609.

Ввозимые на территорию Российской Федерации автомобили, в соответствии с пунктом 14 данного документа, должны соответствовать экологическому классу ЕВРО – 5 – экологический стандарт, который регулирует содержание опасных для окружающей среды веществ в выхлопных газах. В случае, если экологический класс ввезенного из-за рубежа автомобиля ниже ЕВРО – 5, паспорта на такие автомобили таможенным органом не выдаются¹³.

Для подтверждения экологического класса автомобиля необходимы следующие документы:

- одобрение типа транспортного средства, шасси;
- сертификат соответствия;
- свидетельство о безопасности конструкции транспортного средства.

Данные документы выдаются аккредитованными органами по сертификации в соответствии с действующим законодательством Российской Федерации.

Рассмотрев классификацию легковых автомобилей в ТН ВЭД ЕАЭС, а также таможенно-тарифное и нетарифное регулирование, можно сделать следующие выводы. Легковые автомобили относятся к товарной позиции 8703. Классифицируются легковые автомобили по типу кузова и рабочему объему цилиндров двигателя. Таможенные платежи на ввоз автомобилей для физических и юридических лиц различны. При исследовании таможенно-тарифных и нетарифных мер регулирования легковых автомобилей, можно отметить, что данные меры направлены на поддержание отечественного рынка. Также, одной из главных задач таможенно-тарифного и нетарифного регулирования является пополнение государственного бюджета средствами, взимаемыми при растаможке автомобилей посредством пошлин, налогов и прочих сборов.

¹³ Протокол № 72 заседания Правления Ассоциации нефтепереработчиков и нефтехимиков // oilfer [сайт]. URL: https://oilref.ru/protocol/2005/72_2005.pdf (Дата обращения: 13.11.2021).

Для дальнейшего анализа рассмотрим динамику ввоза легковых автомобилей в РФ в условиях ЕАЭС.

2 ВВОЗ ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В РФ В УСЛОВИЯХ ЕАЭС: СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ

2.1 Товарная структура ввоза легковых автомобилей в РФ: особенности динамики

Импорт автомобилей в Российскую Федерацию занимает одну из крупных статей ввоза машиностроительной продукции.

Ведущие категории импорта легковых автомобилей:

- Транспортные средства с двигателем внутреннего сгорания с искровым зажиганием и с возвратно-поступательным движением поршня, с рабочим объемом цилиндров более 1500, но не более 3000 см кубических;

- Транспортные средства с двигателем внутреннего сгорания с искровым зажиганием и с возвратно-поступательным движением поршня, с рабочим объемом цилиндров двигателя более 1000, но не более 1500 см кубических;

- Транспортные средства с двигателем внутреннего сгорания с искровым зажиганием и с возвратно-поступательным движением поршня, с рабочим объемом цилиндров двигателя более 3000 см кубических.

Классификация легковых автомобилей в рамках ТН ВЭД 8703 происходит по следующим параметрам:

- 8703 21 – автомобили с рабочим объемом цилиндров двигателя не более 1000 см³;

- 8703 22 – автомобили с рабочим объемом цилиндров двигателя более 1000 см³, но не более 1500 см³;

- 8703 23 - автомобили с рабочим объемом цилиндров двигателя более 1500 см³, но не более 3000 см³;

- 8703 24 – автомобили с рабочим объемом цилиндров двигателя более 3000 см³.

Анализ импорта легковых автомобилей (8703 21 – 8703 24 ТН ВЭД ЕАЭС) в РФ по стоимостным показателям представлен в таблице 8 (показатели рассчитаны на основе данных Таблицы 1 Приложения А).

Таблица 8 - Динамика импорта легковых автомобилей в РФ (по стоимостным показателям)

Код ТН ВЭД	Наименование	Темпы роста, %					
		2016/ 2012	2017/ 2016	2018/ 2017	2019/ 2018	2020/ 2019	2021/ 2020
870321	ТС с объемом двигателя не более 1000 кубических см	10,83	135,05	112,68	83,57	129,49	159,41
870322	ТС с объемом двигателя более 1000 кубических см, но не более 1500 кубических см	13,23	175,57	111,97	136,13	79,19	222,79
870323	ТС с объемом двигателя более 1500 кубических см, но не более 3000 кубических см	19,68	113,09	112,00	115,48	59,81	128,92
870324	ТС с объемом двигателя не более 3000 кубических см	39,71	107,94	94,09	96,23	62,79	156,47

Анализируя таблицу 8 стоит отметить, что в 2016 году произошел значительный спад показателей импорта. Наименьший показатель пришелся на транспортные средства с объемом двигателя не более 1000 кубических сантиметров и составил 10,8 %. Далее наблюдается равномерный рост показателей импорта легковых автомобилей с 2017 по 2019 год. В 2020 году происходит резкий спад импорта, в связи с всемирной пандемией COVID-19 и введения строгих ограничительных мер в большинстве стран, а также закрытием границ. К 2021 году ситуация в мире стабилизировалась и показатели импорта легковых автомобилей вернулись в норму.

Динамика ввоза легковых автомобилей в РФ по критерию объема двигателей в стоимостном объеме представлена на рисунке 1.

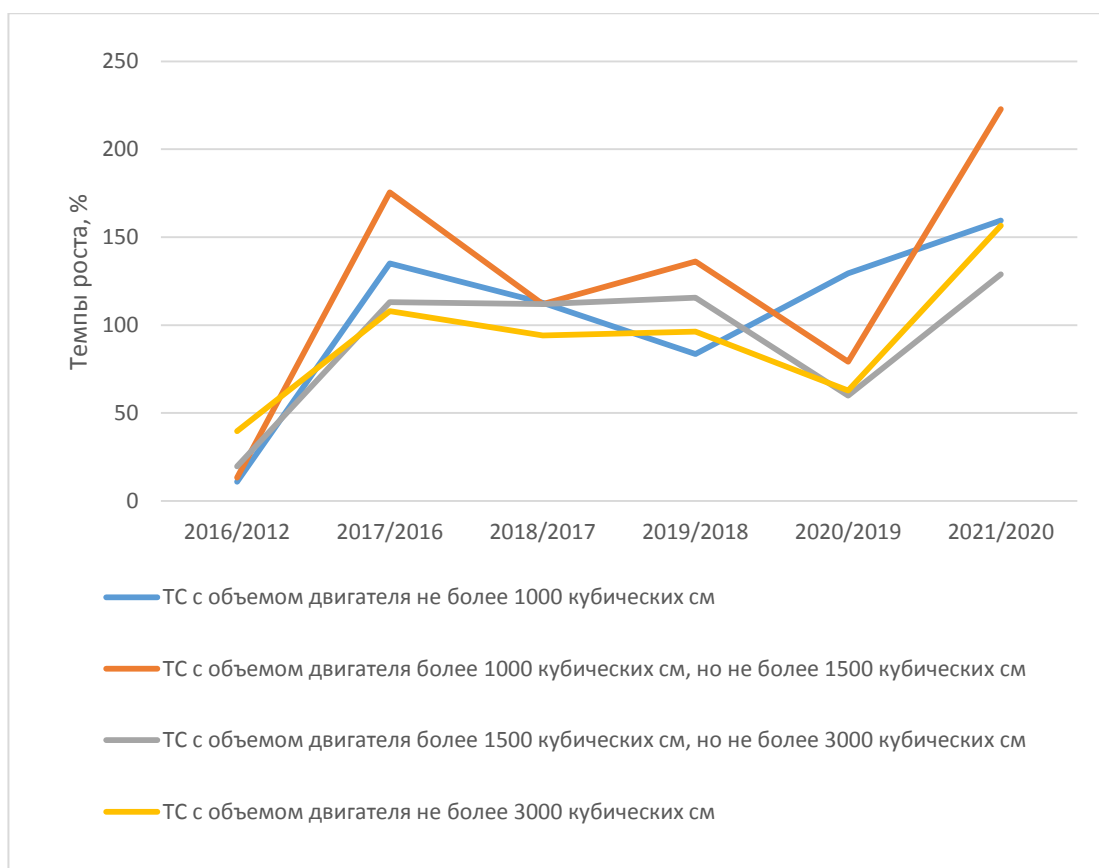


Рисунок 1 - Динамика ввоза легковых автомобилей в РФ по критерию объема двигателей в стоимостном объеме.

Из рисунка 1 видно, что показатели темпов роста ввоза легковых автомобилей в РФ по стоимостным показателям не стабильны. В основном рост показателей наблюдается в 2017, 2019 и 2021 годах по всем позициям. Наибольший приходится на 2021 год на автомобили, с объемом двигателя более 1000 кубических см, но не более 1500 кубических см и составляет более 220 %. Самое сильное снижение показателей происходит в 2016 и 2020 годах. В 2016 году это связано с последствиями санкций, наложенных на РФ после присоединения Крыма, а в 2020 году со всемирной пандемией COVID – 19. Наименьшие темпы роста приходятся как раз на 2016 год по всем позициям и составляют в среднем около 25 %.

Рассмотрим динамику импорта легковых автомобилей (870321 - 870324 ТН ВЭД ЕАЭС) в РФ по количественным показателям в таблице 9 (показатели рассчитаны на основе данных Таблицы 2 приложения А).

Таблица 9 – Динамика импорта легковых автомобилей в РФ (по количественным показателям)

Код ТН ВЭД	Наименование	Темпы роста, %					
		2016/2012	2017/2016	2018/2017	2019/2018	2020/2019	2021/2020
870321	ТС с объемом двигателя не более 1000 кубических см	9,95	118,63	121,47	88,79	189,32	114,62
870322	ТС с объемом двигателя более 1000 кубических см, но не более 1500 кубических см	15,50	218,43	64,56	157,19	82,54	129,97
870323	ТС с объемом двигателя более 1500 кубических см, но не более 3000 кубических см	18,76	104,40	127,88	153,72	53,42	125,26
870324	ТС с объемом двигателя не более 3000 кубических см	36,92	133,71	118,98	169,52	30,62	120,64

Говоря о динамике, представленной в таблице 9, стоит отметить, что к 2021 году положительная тенденция наблюдается в отношении показателей по всем рассматриваемым позициям. Наибольший объем импорта приходится на показатели «автомобили с рабочим объемом цилиндров двигателя больше 1500 см³, но не более 3000 см³» (ТН ВЭД – 8703 23). Это объясняется тем, что большинство выпускаемых машин имеют такие двигатели. В 2016 и 2020 годах просматривается тенденция спада показателей. В 2016 году это связано с последствиями экономического кризиса, связанного с присоединением Крыма к РФ, и санкциями по отношению к РФ. В 2020 году на снижение импорта автомобилей повлияла всемирная пандемия COVID – 19.

Представим динамику ввоза легковых автомобилей по критерию объема двигателей в количественном объеме на рисунке 2.

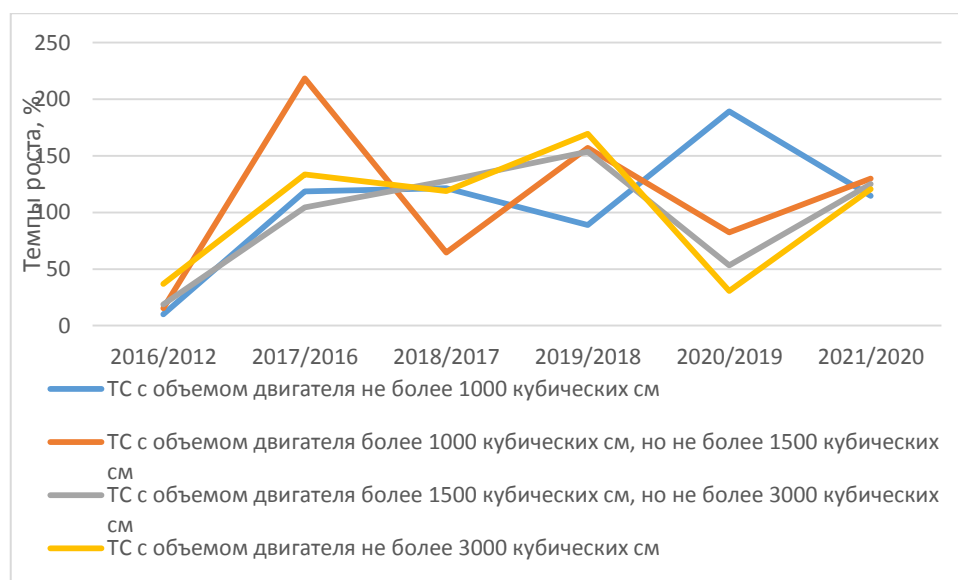


Рисунок 2 - Динамика ввоза легковых автомобилей в РФ по критерию объема двигателей в количественном объеме.

Рассмотрев рисунок 2, можно заметить чередование роста и спада показателей каждый второй год. Таким образом спад ввоза легковых автомобилей приходится на 2016, 2018 и 2020 года, а рост в 2017, 2019 и 2021 годах. Такая нестабильность связана с рядом факторов: колебание курса доллара, санкции, наложенные на РФ на фоне внешнеполитических разногласий, всемирной пандемии. Наибольший показатель темпов роста приходится на легковые автомобили с объемом двигателя более 1000, но не более 1500 кубических см в 2017 году и составляет примерно 225 %.

Таким образом, рассмотрев товарную структуру ввоза легковых автомобилей в РФ и особенности динамики ввоза легковых авто из-за рубежа, можно сделать следующий вывод: в Российскую Федерацию в наибольшем объеме ввозятся автомобили с объемом двигателя более 1500, но не более 3000 кубических сантиметров. Говоря о динамике импорта – показатели по годам не стабильны. Спад показателей по всем ввозимым товарным позициям приходится на 2016 и 2020 года. В 2016 году снижение импорта автомобилей связано с последствиями санкций, наложенных на Россию после присоединения Крыма к составу РФ в 2014 году. В 2020 году спад показателей обуславливается введением строгих ограничительных мер по всему миру из-за распространения

пандемии COVID – 19. В остальные рассмотренные года наблюдается стабильный рост показателей импорта.

Далее рассмотрим географическую структуру ввоза легковых автомобилей в Российскую Федерацию.

2.2 Географическая структура ввоза легковых автомобилей в РФ: особенности и структурные сдвиги

Географическая структура ввоза легковых автомобилей (ТН ВЭД 8703 – автомобили легковые и прочие моторные транспортные средства) в Россию за 2012, 2016-2021 гг. по странам представлены в таблице 10 (показатели рассчитаны на основе данных Таблицы 3 Приложения Б).

Таблица 10 – Географическая структура импорта легковых автомобилей в РФ за 2012, 2016 – 2021 гг. в темпах роста (по стоимостным показателям)

Страны	Темпы роста, %					
	2016/ 2012	2017/ 2016	2018/ 2017	2019/ 2018	2020/ 2019	2021/ 2020
870321						
Япония	11,6	118,2	207,7	66,7	161,1	131,0
Германия	10,0	250,0	240,0	58,3	85,7	133,3
Корея	11,2	2,0	3250,0	153,8	320,0	131,3
Прочее	10,6	142,5	109,3	82,2	126,0	159,8
870322						
Япония	11,5	142,8	313,2	86,1	31,4	202,1
Германия	12,3	142,4	111,7	111,1	70,9	202,0
Корея	12,5	3,3	305,0	103,3	158,7	230,0
Прочее	13,3	236,7	82,4	178,9	95,9	229,1
870323						
Япония	21,8	93,7	106,1	121,1	59,5	138,2
США	19,6	136,8	120,7	150,1	33,0	130,1
Германия	20,8	102,9	97,4	111,7	39,4	133,0
Прочее	39,8	61,1	195,5	33,8	197,9	118,5
870324						
Япония	38,5	96,4	125,2	85,4	56,0	136,0
США	37,0	97,9	92,7	89,3	35,7	127,1
Германия	32,3	116,9	112,5	104,7	46,9	130,0
Прочее	76,5	157,5	7,7	480,9	215,1	221,2

Как видно из таблицы 10, наибольшие показатели импорта легковых автомобилей в Россию оказались из Японии, Германии, США и Кореи.

Остальные страны (35 стран) выведены в позицию «прочие страны». Проанализируем географическую структуру по товарным позициям. Товарные позиции 8703 21 и 8703 22 экспортировались в Россию из Германии, Японии и Кореи в более крупном объеме, по сравнению с другими странами. Самый маленький показатель роста импорта пришелся на 2017 на автомобили из Кореи и составил 2 %. Это связано с тем, что в 2017 году Корея заключила договор с США, по которому Корея взяла обязательство поставлять свои автомобили в Америку по дешевой цене. Америка в свою очередь обязалась поставлять металл в Корею по выгодной цене. Как следствие, импорт в Россию из данной страны снизился, потому что был найден более выгодный рынок сбыта для Кореи. Также, спад темпов роста пришелся на 2016 год в связи с политической ситуацией в 2014 году, и санкциями, наложенными на Россию в данный период. Легковые автомобили с объемом двигателя более 1500, но менее 3000 кубических сантиметров (8703 23) являются самыми распространенными на территории РФ. Темпы роста импорта по этой позиции стабильно растут во все года, за исключением 2020 года в связи с пандемией коронавируса. Спад показателей в 2020 году характерен, как мы видим, для всех рассматриваемых позиций. Что касается позиции 8703 24, показатели темпов роста не стабильны за весь рассматриваемый период. Наименьший показатель приходится на автомобили из Германии в 2016 году и составляет 32,3%. Наибольший – на Японские автомобили в 2021 году – 136 %. Такой большой рост связан со стабилизацией ситуации, после ограничений, введенных в 2020 году, где наблюдается тенденция спада у всех стран, а Япония является одной из стран, которые наиболее быстро оправились от пандемии.

Для наглядного примера рассмотрим географическую структуру ввоза легковых автомобилей в РФ (в денежном выражении) по товарным позициям на рисунках 3 - 6.

На рисунке 3 рассмотрим географическую структуру ввоза легковых автомобилей с объемом двигателя не более 1000 кубических см (Код ТН ВЭД

8703 21) в РФ по стоимостным показателям.

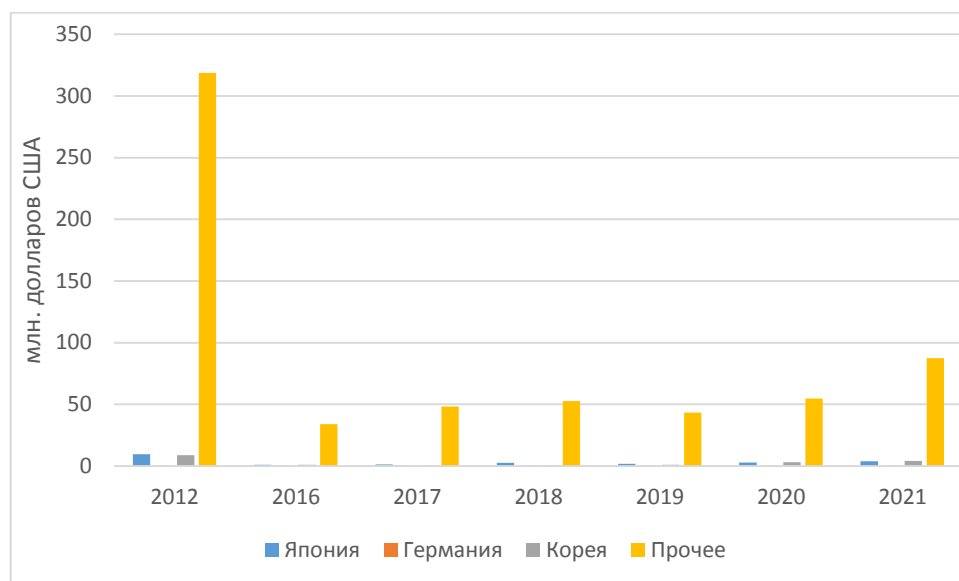


Рисунок 3 – Географическая структура импорта легковых автомобилей по коду ТН ВЭД 8703 21 в РФ (по стоимостным показателям).

Как видно из рисунка 3, показатели ввоза легковых автомобилей с объемом двигателя менее 1000 кубических см (8703 21) из стран-лидеров – Японии, Германии и Кореи практически не заметны, на фоне показателей из прочих стран. Это связано с тем, что большое количество стран ввозит автомобили, классифицируемые по рассматриваемому коду ТН ВЭД, и в сумме их показатели сильно превышают те, которые приходятся на тройку лидеров. Однако, можно заметить, что в 2012 году данные автомобили ввозились в большем объеме, в сравнении с последующими периодами.

Далее рассмотрим географическую структуру ввоза легковых автомобилей с объемом двигателя более 1000, но не более 1500 кубических см (Код ТН ВЭД 8703 22) в РФ по стоимостным показателям на рисунке 4.

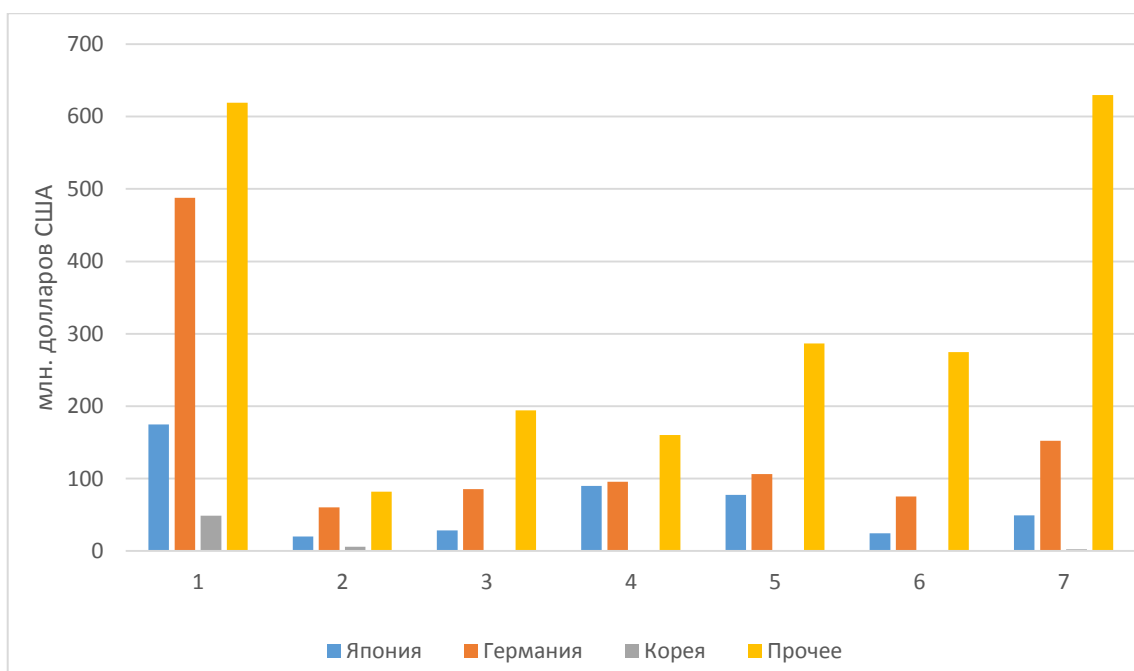


Рисунок 4 – Географическая структура импорта легковых автомобилей по коду ТН ВЭД 8703 22 в РФ (по стоимостным показателям).

Рассмотрев рисунок 4, можно отметить, что лидерами по ввозу легковых автомобилей с объемом двигателя более 1000, но не более 1500 кубических см в РФ по стоимостным показателям являются Япония, Германия и Республика Корея. Однако из Японии и Германии, как видно из рисунка, ввозится значительно больше автомобилей, нежели из Кореи. Наибольший показатель наблюдается в 2012 году на автомобили из Германии и оставляет около 500 млн долларов.

На рисунке 5 рассмотрим географическую структуру ввоза легковых автомобилей с объемом двигателя более 1500, но не более 3000 кубических см (Код ТН ВЭД 8703 23) в РФ по стоимостным показателям.

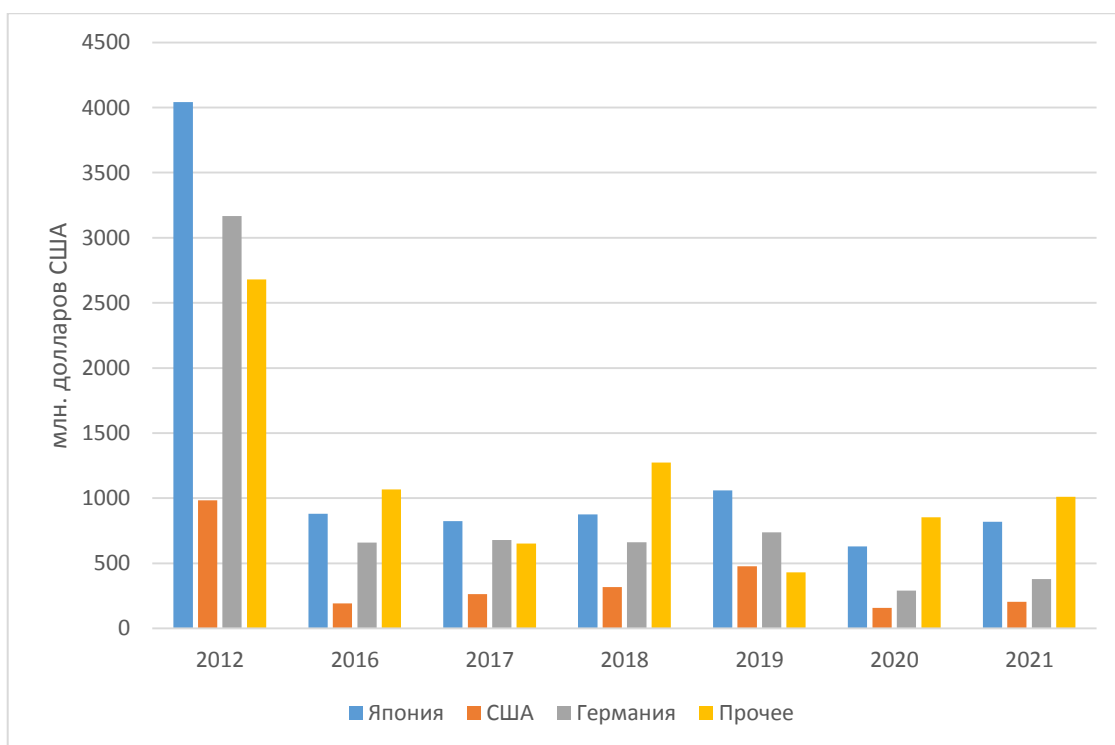


Рисунок 5 – Географическая структура импорта легковых автомобилей по коду ТН ВЭД 8703 23 в РФ (по стоимостным показателям).

Как видно из рисунка 5, в большем объеме автомобили, классифицируемые по коду 8703 23, ввозятся из Японии, США и Германии. Абсолютным лидером по ввозу данных автомобилей является Япония. Наибольший показатель приходится на 2012 год и составляет около 4 млрд долларов. Наименьший показатель среди тройки лидеров наблюдается на автомобили из США в 2020 году и составляет примерно 200 млн долларов. В целом динамика не стабильна.

На рисунке 6 рассмотрим географическую структуру ввоза легковых автомобилей с объемом двигателя более 3000 кубических см (Код ТН ВЭД 8703 24) в РФ по стоимостным показателям.

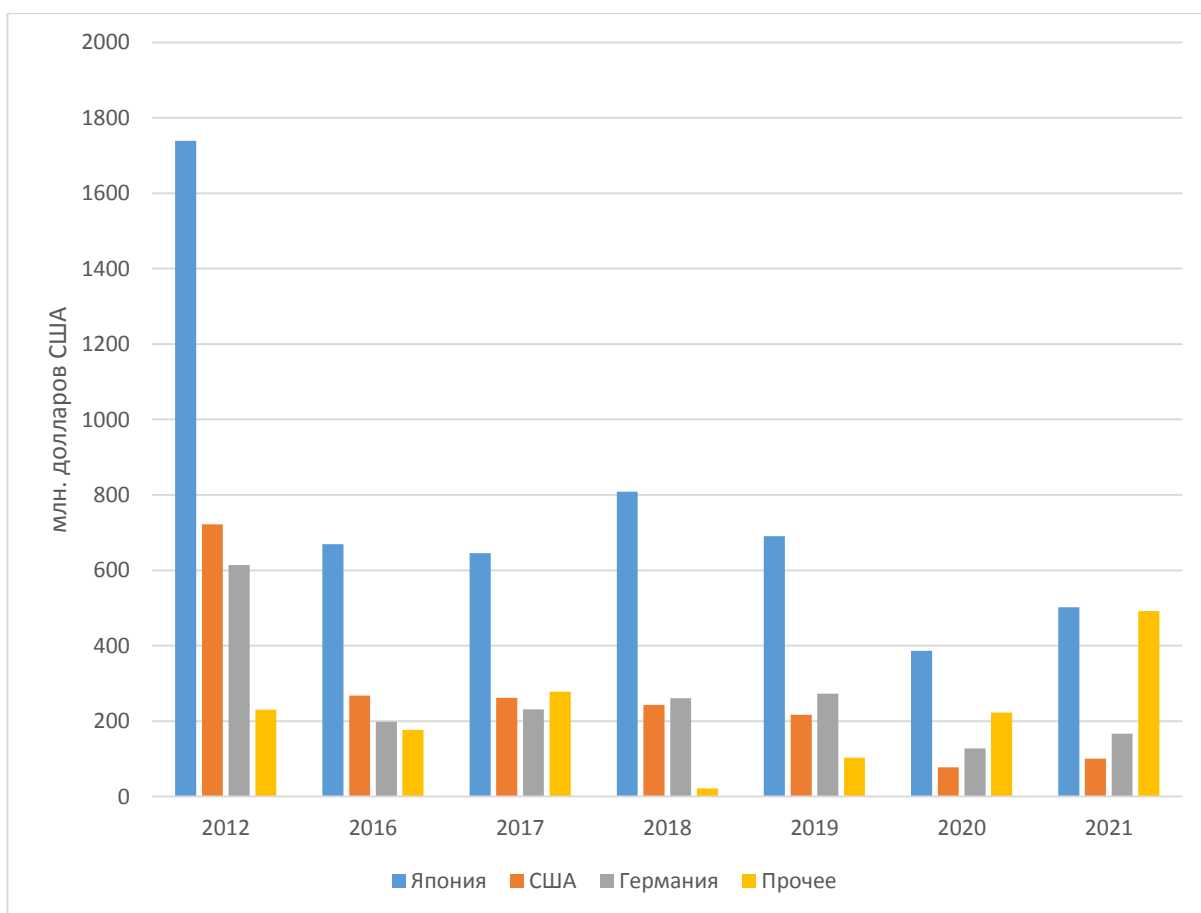


Рисунок 6 – Географическая структура импорта легковых автомобилей по коду ТН ВЭД 8703 24 в РФ (по стоимостным показателям).

Рассмотрев рисунок 6 можно сказать, что лидером по ввозу автомобилей, с объемом двигателя более 3000 кубических см все так же является Япония. Второе и третье места занимают США и Германия соответственно. Сильный спад показателей наблюдается в 2016 и 2020 годах. В остальные года динамика стабильна, имеет тенденцию к росту. Наибольший показатель приходится на 2012 год на автомобили из Японии и составляет около 1,8 млрд долларов. Наименьший показатель приходится на автомобили из США в 2020 году и составляет примерно 100 млн долларов.

Далее рассмотрим географическую структуру ввоза автомобилей в РФ в темпах роста по количественным показателям в таблице 11 (показатели рассчитаны на основе данных Таблицы 4 Приложения Б).

Таблица 11 – Географическая структура импорта легковых автомобилей в РФ за 2012, 2016 – 2021 гг. в темпах роста (по количественным показателям)

Страны	Темпы роста, %					
	2016/ 2012	2017/ 2016	2018/ 2017	2019/ 2018	2020/ 2019	2021/ 2020
870321						
Япония	11,8	109,1	116,7	78,6	136,4	126,7
Германия	1,0	300,0	166,7	160,0	12,5	200,0
Корея	9,5	20,0	500,0	150,0	300,0	133,3
Прочее	9,9	120,6	120,9	88,7	191,4	113,6
870322						
Япония	13,4	251,0	76,4	98,9	39,8	200,0
Германия	14,9	120,0	122,2	104,5	66,7	202,2
Корея	12,6	1,8	400,0	125,0	200,0	150,0
Прочее	17,4	265,0	48,9	219,0	98,1	110,9
870323						
Япония	20,0	93,7	93,8	155,7	37,5	130,0
США	22,3	196,1	188,0	224,5	35,3	130,2
Германия	18,9	112,1	147,5	167,8	12,5	129,8
Прочее	16,7	104,1	147,1	119,4	125,8	122,3
870324						
Япония	40,0	110,9	97,8	121,5	37,6	130,0
США	39,6	132,5	171,7	237,4	34,7	129,3
Германия	38,4	133,3	156,8	220,3	6,6	140,0
Прочее	82,6	168,4	128,1	190,2	42,3	66,7

Как видно из таблицы 11, лидерами ввоза легковых автомобилей в натуральном выражении остаются Япония, Германия, США и Корея. Динамика ввоза по сравнению с показателями по стоимостным объемам совпадает. Спад и подъем показателей приходится на те же позиции и периоды, что и в выше представленной таблице по стоимостным показателям. Самый большой спад импорта приходится на 2016 год на легковые автомобили с объемом двигателя менее 1000 кубических сантиметров из Германии. Показатель темпа роста составляет всего 1 %. Наибольший рост импорта наблюдается в 2018 на легковые автомобили из Кореи, с объемом двигателя менее 1000 кубических сантиметров и составляет 500 %.

Для наглядного примера рассмотрим географическую структуру ввоза легковых автомобилей в РФ (в денежном выражении) по товарным позициям на

рисунках 7 - 10.

На рисунке 7 рассмотрим географическую структуру ввоза легковых автомобилей с объемом двигателя не более 1000 кубических см (Код ТН ВЭД 8703 21) в РФ по натуральным показателям.

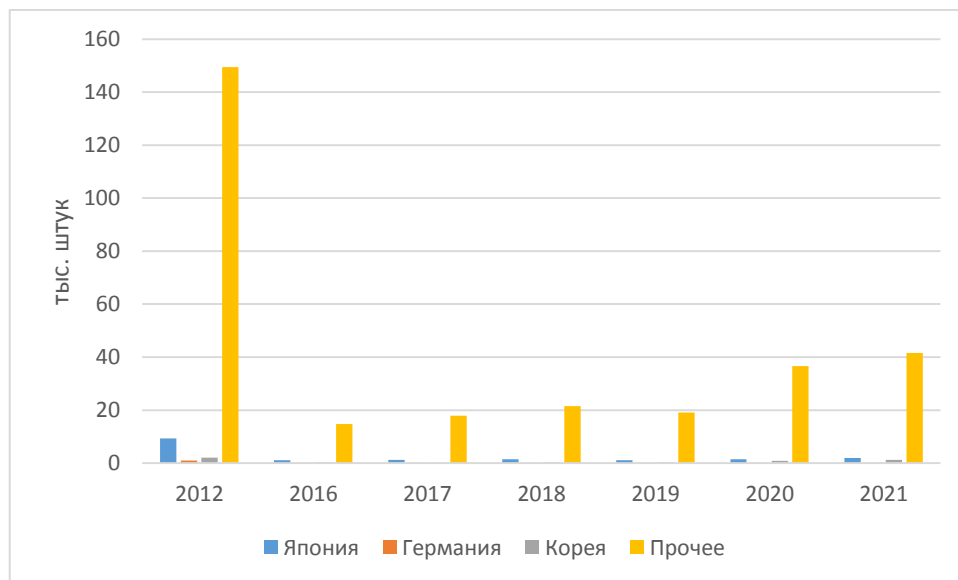


Рисунок 7 – Географическая структура импорта легковых автомобилей по коду ТН ВЭД 8703 21 в РФ (по натуральным показателям).

Как видно из рисунка 7, показатели ввоза легковых автомобилей с объемом двигателя менее 1000 кубических см (8703 21) из стран-лидеров – Японии, Германии и Кореи практически не заметны, на фоне показателей из прочих стран. Это связано с тем, что большое количество стран ввозит автомобили, классифицируемые по рассматриваемому коду ТН ВЭД, и в сумме их показатели сильно превышают те, которые приходятся на тройку лидеров. Однако, можно заметить, что в 2012 году автомобили из Японии ввозились в большем объеме, в сравнении с последующими периодами из этих стран.

Далее рассмотрим географическую структуру ввоза легковых автомобилей с объемом двигателя более 1000, но не более 1500 кубических см (Код ТН ВЭД 8703 22) в РФ по натуральным показателям на рисунке 8.

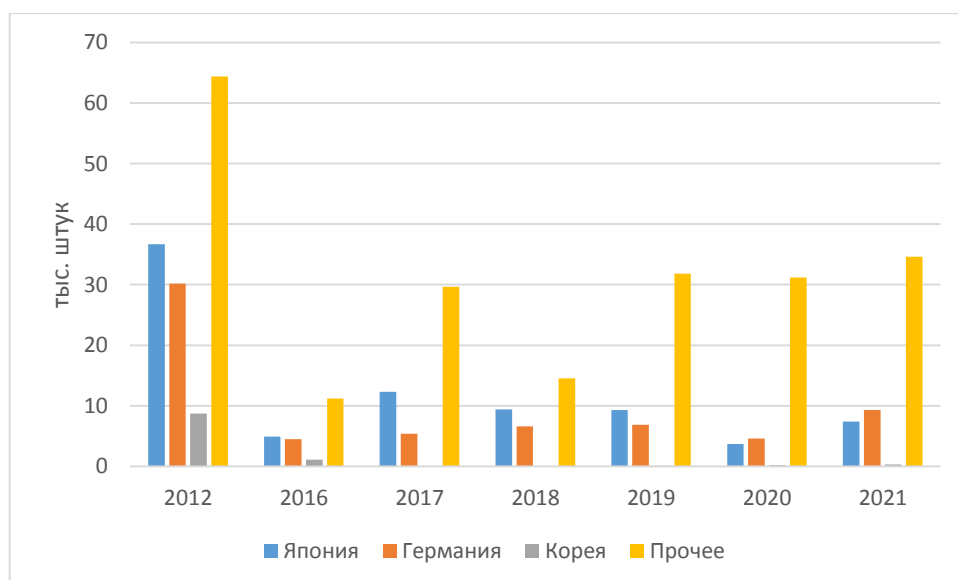


Рисунок 8 – Географическая структура импорта легковых автомобилей по коду ТН ВЭД 8703 22 в РФ (по натуральным показателям).

Как видно из рисунка 8, лидерами по ввозу в Россию автомобилей, с объемом двигателя более 1000, но не более 1500 кубических см, являются Япония, Германия и Республика Корея. Однако на фоне Японии и Германии, показатели ввоза автомобилей из Кореи значительно меньше.

На рисунке 9 рассмотрим географическую структуру ввоза легковых автомобилей с объемом двигателя более 1500, но не более 3000 кубических см (Код ТН ВЭД 8703 23) в РФ по натуральным показателям.

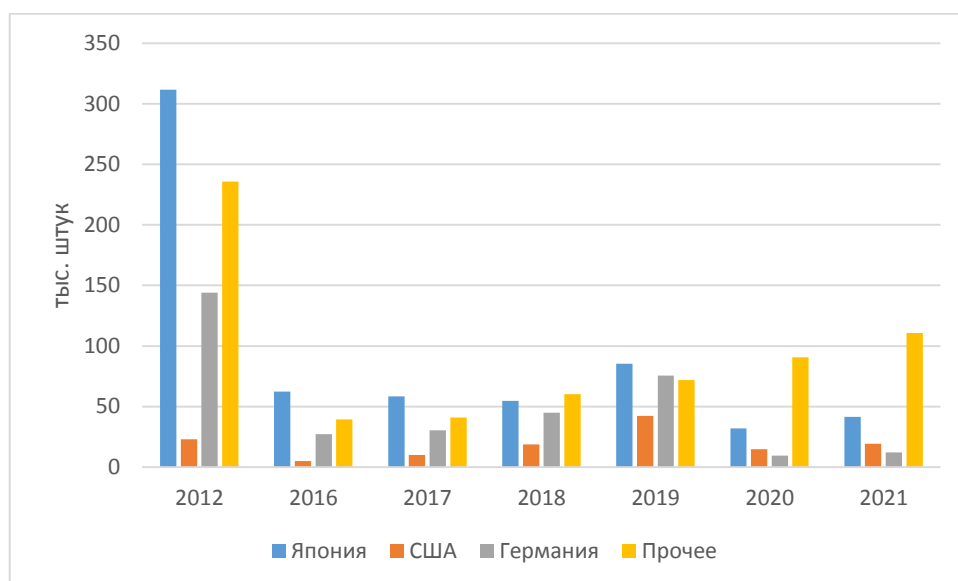


Рисунок 9 – Географическая структура импорта легковых автомобилей по коду ТН ВЭД 8703 23 в РФ (по натуральным показателям).

Рассмотрев рисунок 9, можно сказать, что первое место по ввозу легковых автомобилей с объемом двигателя более 1500, но не более 3000 кубических см, в Россию занимает Япония. На втором месте располагается Германия, на третьем – США. Наибольший показатель приходится на автомобили из Японии в 2012 году и составляет более 300 тысяч штук. Наименьший – на автомобили из США в 2016 году – около 10 тысяч штук.

На рисунке 10 рассмотрим географическую структуру ввоза легковых автомобилей с объемом двигателя более 3000 кубических см (Код ТН ВЭД 8703 24) в РФ по натуральным показателям.

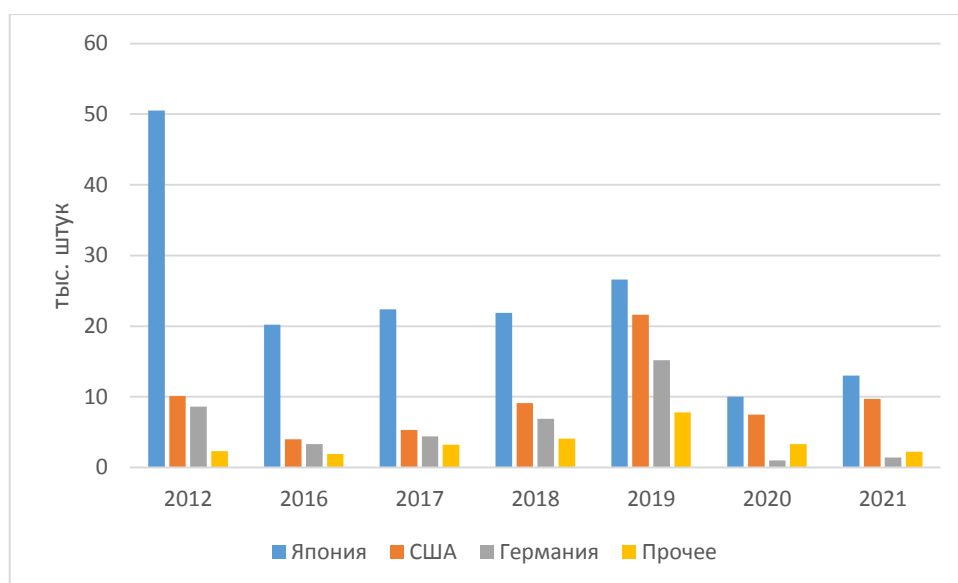


Рисунок 10 – Географическая структура импорта легковых автомобилей по коду ТН ВЭД 8703 24 в РФ (по натуральным показателям).

Как видно из рисунка 10, абсолютным лидером по ввозу автомобилей, с объемом двигателя более 3000 кубических см в Россию является Япония. Как и по остальным позициям, рассмотренным выше, наибольший показатель приходится на 2012 год – около 50 тысяч штук. Из США и Германии ввозится данных автомобилей значительно меньше.

Рассмотрев географическую структуру ввоза легковых автомобилей в Россию по стоимостным и натуральным показателям, можно отметить, что основным поставщиком рассматриваемых автомобилей в Россию, является Япония. Второе место занимает Германия по общему объему импорта данных

автомобилей в Россию. Динамика ввоза автомобилей, как видно из вышепредставленных анализов, не равномерна. В наибольшем объеме, ввоз автомобилей по всем позициям приходится на 2012 год. Последующий спад характеризуется тем, что в 2012 году РФ вступила в ВТО, и приняла ставки таможенных пошлин по единым ставкам, которые оказались менее выгодны для потребителей в РФ.

Далее рассмотрим воздействие таможенно-тарифного и нетарифного регулирования на ввоз легковых автомобилей в РФ в условиях ЕАЭС.

2.3 Российский рынок легковых автомобилей: особенности и динамика развития

В России сегодня насчитывается 16 крупных предприятий, занятых выпуском легковых автомобилей как отечественных, так и иностранных моделей.

Ниже рассмотрим список крупных предприятий, выпускающих легковые автомобили и их расположение на территории РФ:

- 1) завод Hyundai в Санкт-Петербурге (Kia Rio; Hyundai Solaris, Creta);
- 2) завод Nissan в Санкт-Петербурге (Nissan Murano, X-Trail, Qashqai и Pathfinder);
- 3) завод Toyota в Санкт-Петербурге (Toyota Camry и RAV4);
- 4) завод General Motors в Санкт-Петербурге (деятельность временно приостановлена);
- 5) завод Ford-Sollers во Всеволожске (Ford Mondeo, Focus);
- 6) завод «Автотор» в Калининграде (Kia cee'd, Sportage, Soul, Venga, Optima, Prime, Mohave, Sorento; Hyundai, i40, BMW X3, X4, X5, X6; Elantra);
- 7) завод Renault в Москве (Renault Duster, Kaptur; Nissan Terrano);
- 8) завод Volkswagen в Калуге (Volkswagen Polo, Touareg, Tiguan, Multivan; Skoda Rapid; Audi A6, A8);
- 9) завод Peugeot Citroen Mitsubishi Automotive в Калуге (Mitsubishi Outlander; Peugeot 408; Citroen C4);

10) завод ГАЗ в Нижнем Новгороде (Volkswagen Jetta; Skoda Octavia и Yeti);

11) завод Derways в Черкесске (Lifan Breez, Solano, Smily; Haima 3; Geely МК, МК Cross, Emgrand; Great Wall Hover; Chery Tiggo 5 и Chery Tiggo 3);

12) завод АвтоВАЗ в Тольятти (Lada, Jeep 1, Renault Logan, Sandero; Nissan Almera);

13) завод Ford-Sollers в Набережных Челнах (Ford Fiesta, EcoSport);

14) завод Ford-Sollers в Елабуге (Ford Kuga, Explorer, Transit);

15) завод «ИЖАвто» в Ижевске (Nissan Sentra);

16) завод Sollers во Владивостоке (Toyota Land Cruiser Prado; Mazda6 и CX-5).

В целом следует отметить, что в России и на данный момент производятся автомобили, разработанные еще в 1970 – 1980 годах, которые давно устарели. Однако производство современных автомобилей в России не стоит на месте, и собираются новые концепты автомобилей, как разработанных в России, так и иномарки от мировых брендов.

Рассмотрим объем производства легковых автомобилей в РФ по натуральным показателям за последние 5 лет в таблице 12 (рассчитано автором).

Таблица 12 – Объем производства легковых автомобилей в РФ по натуральным показателям (тысячи штук)

Наименование	Количественный объем, тыс. штук				
	2017	2018	2019	2020	2021
ТС с объемом двигателя не более 1000 кубических см	121,9	130,3	134,7	128,1	141,6
ТС с объемом двигателя более 1000 кубических см, но не более 1500 кубических см	149,5	162,1	175,8	171,6	193,4
ТС с объемом двигателя более 1500 кубических см, но не более 3000 кубических см	618,6	625,8	631,9	615,6	684,2
ТС с объемом двигателя более 3000 кубических см	109,4	113,0	119,1	115,8	122,7

Как видно из таблицы 12, в наибольшем объеме в России производятся легковые автомобили с объемом двигателя более 1500, но не более 3000 кубических см. Динамика объемов производства имеет стабильную тенденцию к росту на протяжении всего рассматриваемого периода за исключением 2020 года, в связи с распространением коронавирусной инфекции.

Для более наглядного примера рассмотрим динамику производства легковых автомобилей в РФ на рисунке 11.

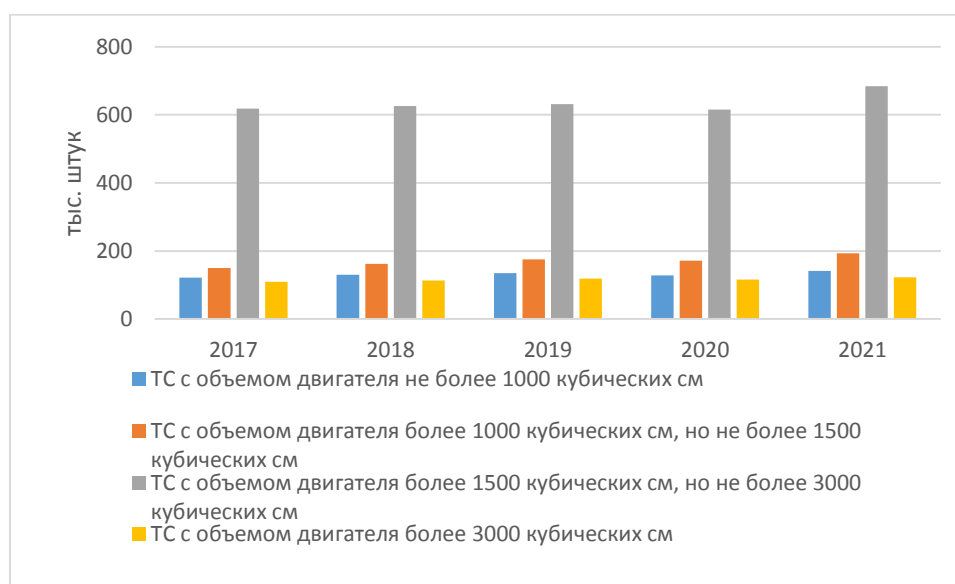


Рисунок 11 – динамика производства легковых автомобилей в России.

Исходя из данных, изображенных на рисунке 11, в большем объеме в России производятся автомобили с объемом двигателя более 1500, но не более 3000 кубических см, что говорит о том, что они более востребованы в РФ. В целом, динамика производства за последние 5 лет стабильна, имеет тенденцию к росту, за исключением 2020 года. В 2020 году наблюдается небольшой спад показателей, связанный с уменьшением производства из-за пандемии COVID – 19. Показатели объема производства автомобилей с объемом двигателя более 1500, но не более 3000 кубических см варьируются в пределах 600 – 700 тысяч штук за год. Остальные автомобили производятся в объеме от 100 до 200 тысяч штук в год.

Рассмотрим структуру классификации транспортных средств,

зарегистрированных на территории РФ на 1 января 2021 года на рисунке 12.



Рисунок 12 – Классификация транспортных средств, зарегистрированных на территории России на 1 января 2021 года¹⁴.

Как видно из рисунка 12, большую долю зарегистрированных транспортных средств в России на 1 января 2021 года составляют легковые автомобили – 76 % (45 млн штук).

Далее рассмотрим количественные показатели продаж легковых автомобилей в России в таблице 13 (рассчитано автором).

Таблица 13 – объемы продаж легковых автомобилей в РФ.

Наименование	Количественный объем, тыс. штук				
	2017	2018	2019	2020	2021
ТС с объемом двигателя не более 1000 кубических см	111,7	126,0	87,9	79,9	100,1
ТС с объемом двигателя более 1000 кубических см, но не более 1500 кубических см	207,3	233,9	211,1	191,7	233,6
ТС с объемом двигателя более 1500 кубических см, но не более 3000 кубических см	1053,4	1187,6	1160,9	1023,3	1083,5
ТС с объемом двигателя более 3000 кубических см	239,4	305,9	299,9	278,5	300,2

¹⁴ Автомобильный парк: на чем ездят россияне в 2020 году // autostat [сайт]. URL: <https://autostat-tu.turbopages.org/autostat.ru/s/press-releases/47703/> (Дата обращения: 15.11.2021).

Как видно из таблицы 13, наименее востребованными автомобилями в России являются автомобили с объемом двигателя не более 1000 кубических сантиметров, а самыми продаваемыми, на протяжении всего рассматриваемого периода – автомобили с объемом двигателя более 1500, но не более 3000 кубических сантиметров. В целом показатели объема продаж автомобилей в России имеют положительную динамику, наблюдается тенденция роста по всем годам, за исключением 2020 года. На спад повлияла приостановка импорта из некоторых стран, а также производства в России, связанная с распространением коронавирусной инфекции во всем мире.

Для более наглядного примера рассмотрим объемы продаж легковых автомобилей в России на рисунке 13.

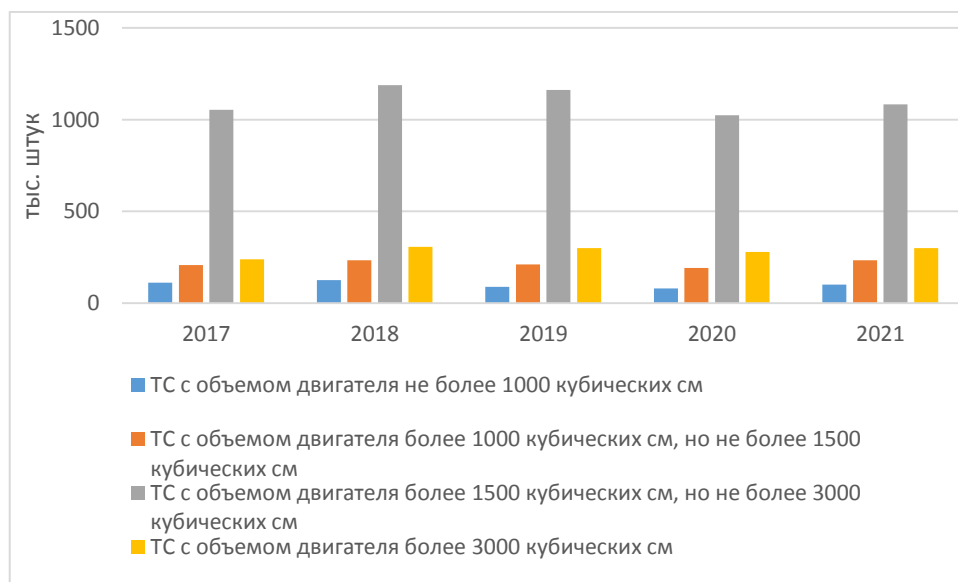


Рисунок 13 – объемы продаж легковых автомобилей в России.

Как видно из рисунка 13, самыми популярными и продаваемыми автомобилями в России являются автомобили, с объемом двигателя более 1500, но не более 3000 кубических сантиметров, так как данные автомобили в большинстве случаев имеют менее 250 лошадиных сил и в связи с этим не попадают под высокий налог, но при всем этом они динамичны и объема их двигателей достаточно для комфортной езды. Многие из них относятся к сегменту «Бизнес-класс». В наименьшем объеме продаются автомобили с объемом двигателя менее 1000 кубических сантиметров.

На основе данных таблиц 12 и 13 рассчитаем баланс производства легковых автомобилей к объемам продаж в России в таблице 14.

Таблица 14 – Баланс производства легковых автомобилей к объемам продаж в России

Наименование	Количество, млн штук				
	2017	2018	2019	2020	2021
ТС с объемом двигателя не более 1000 кубических см	10,2	4,3	46,8	48,2	41,5
ТС с объемом двигателя более 1000 кубических см, но не более 1500 кубических см	-57,8	-71,8	-35,3	-20,1	-40,2
ТС с объемом двигателя более 1500 кубических см, но не более 3000 кубических см	-434,8	-561,8	-529	-407,7	-399,3
ТС с объемом двигателя более 3000 кубических см	-130	-192,9	-180,8	-162,7	-177,5

Как видно из таблицы 14, транспортные средства с объемом двигателя не более 1000 кубических см, судя по показателям, не популярны в России, так как объемы производства превышают объемы продаж данных автомобилей. Что касается остальных автомобилей, рассмотренных в таблице, спрос на данные автомобили превышает их производство в России. Таким образом можно сделать вывод, что Россия не в состоянии заполнить внутренний рынок автомобилями, произведенными на ее территории, и, в связи с этим, вынуждена импортировать транспортные средства для обеспечения ими населения в нужном количестве.

Для более подробного анализа рассмотрим баланс производства легковых автомобилей к объемам продаж в России на рисунке 14.

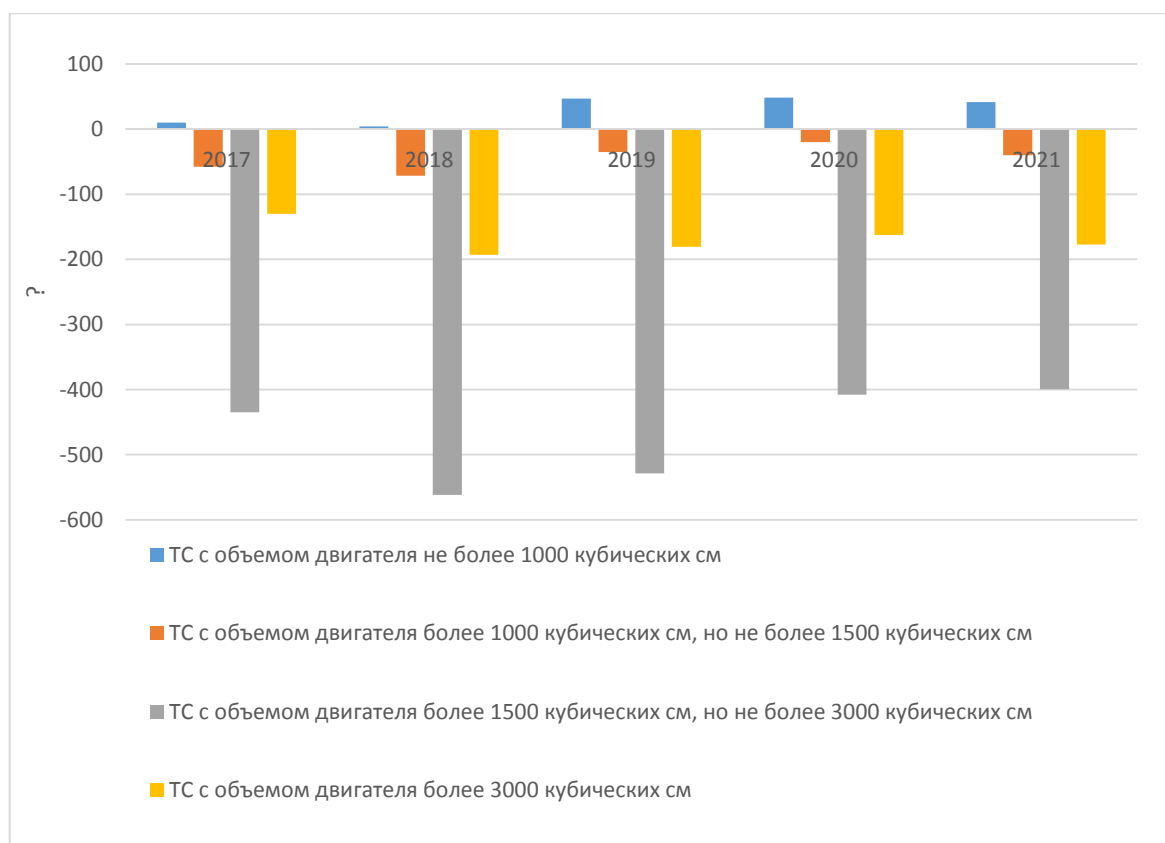


Рисунок 14 – Баланс производства легковых автомобилей в к объемам продаж в России

Как видно из рисунка 14, самые востребованные автомобили в России – с объемом двигателя более 1500, но не более 3000 кубических см, производятся в РФ в дефиците, из-за чего показатели импорта на данные автомобили всегда на высоком уровне. Также, наблюдается нехватка производства транспортных средств с объемом двигателя более 1000, но не более 1500 кубических см, и с объемом двигателя более 3000 кубических см, однако спрос на них не так высок. В профиците производятся транспортные средства с объемом двигателя не более 1000 кубических см.

По данным ГИБДД, на начало 2021 года на учете в России стоит 62,7 млн транспортных средств, а также прицепов и полуприцепов к ним.

Рассмотрим десятку лидеров легковых автомобилей, зарегистрированных в РФ по итогам 2020 года в таблице 15.

Таблица 15 - Топ - 10 марок легковых автомобилей, зарегистрированных в России в 2021 году¹⁵

ТОП - 10 МАРОК	Млн штук
LADA	13,83
KIA	3,70
Hyundai	1,99
Renault	1,78
Ford	1,61
Nissan	1,59
Toyota	1,58
Volkswagen	1,46
Chevrolet	1,32
Mitsubishi	1,14

Как видно из таблицы 15, лидерство на российском рынке занимает отечественная марка LADA. Второе и третье место в рейтинге занимают такие корейские бренды, как KIA и Hyundai соответственно. Последнее место в десятке лидеров заняла японская марка Mitsubishi.

Для более наглядного примера рассмотрим доли зарегистрированных автомобильных марок в РФ в 2021 году (по данным таблицы 15) на рисунке 15.

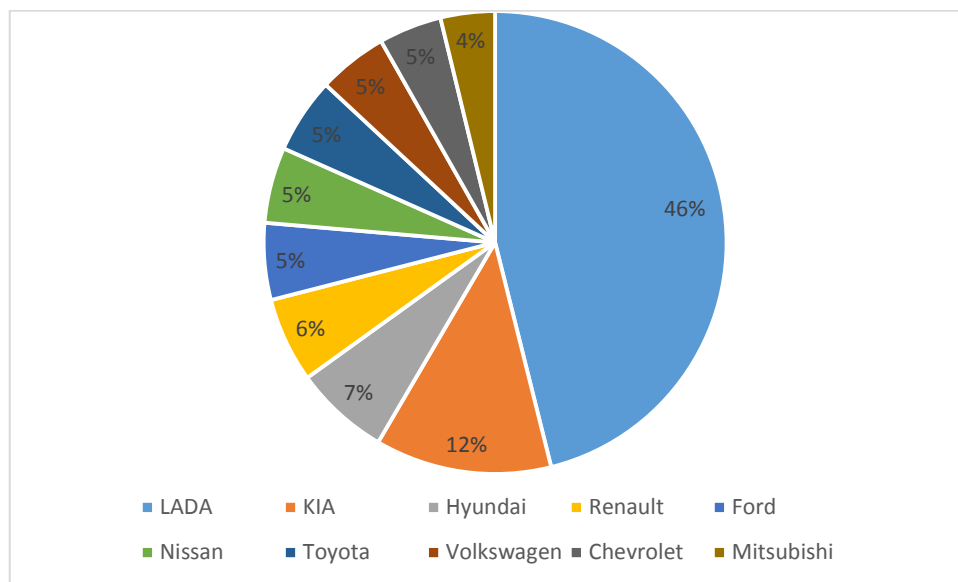


Рисунок 15 – Доли зарегистрированных автомобильных марок в РФ в 2021 году

¹⁵ Составлен ТОП-10 самых популярных автомобилей в России по итогам 2020 года // tavto [сайт]. URL: [https://tavto.ru/news/sostavlen-top-10-samykh-populyarnykh-avtomobiley-v-rossii-po-itogam-2020-goda/#:~:text=В%20ТОП-10%20самых%20продаваемых%20автомобилей,показателем%2032628%20проданных%20машин%20\(-8%25\)](https://tavto.ru/news/sostavlen-top-10-samykh-populyarnykh-avtomobiley-v-rossii-po-itogam-2020-goda/#:~:text=В%20ТОП-10%20самых%20продаваемых%20автомобилей,показателем%2032628%20проданных%20машин%20(-8%25)) (Дата обращения: 16.11.2021).

Как видно из рисунка 15, в 2021 году отечественные автомобили LADA занимают лидирующую позицию и составляют 46 % от всех рассмотренных марок. Второе место по зарегистрированным автомобилям занимает корейская марка KIA, но исходя из диаграммы, сильно уступает предыдущей и занимает лишь 12 %. Остальные рассмотренные автомобильные марки автомобилей, зарегистрированные в России в 2021 году занимают в целом 42 %, и составляют от 4 % до 7 % на каждую.

В Российской Федерации на данный момент насчитывается 10 региональных парков, объем которых составляет более 1 млн автомобилей. Помимо Москвы и Подмосковья, в число вышеназванных региональных автомобильных парков входят Санкт-Петербург, Краснодарский край, Свердловская и Ростовская области, республики Татарстан и Башкортостан и другие.

На 1 января 2021 года российский парк легковых автомобилей насчитывал свыше 45 млн единиц.

На рисунке 16 рассмотрим структуру парка легковых автомобилей на территории РФ по состоянию на 1 января 2021 года.



Рисунок 16 – Парк легковых автомобилей к началу 2021 года¹⁶.

¹⁶ Структура и прогноз парка легковых автомобилей в России // autostat [сайт]. URL: <https://www.autostat.ru/research/product/397/> (Дата обращения: 10.11.2021).

Исходя из данных, изображенных на рисунке 16, можно отметить, что доля новых машин в России составляет практически 10 % всего автопарка, что является не большим показателем. В свою очередь доля автомобилей, старше 10 лет с момента выпуска, занимает 58,9 %, что в разы больше предыдущего показателя. Отечественные автомобили составляют 35,7 % автомобильного российского парка, то есть треть используемых машин в России – отечественного производства. Также, установлен средний возраст эксплуатируемых автомобилей в России – 12,5 лет. Что касается экологического класса автомобилей в России, 40 % относятся к классу ЕВРО – 4, что достаточно много, при допустимых классах, начинающихся с ЕВРО – 5.

Далее, в таблице 16, рассмотрим структуру количества легковых автомобилей в наиболее населенных субъектах РФ в 2021 году.

Таблица 16 - Структура количества легковых автомобилей в наиболее населенных субъектах РФ¹⁷

Федеральный округ\регион	Млн. шт.
ЦФО	12,7
Приволжский ФО	9,03
Сибирский ФО	5,21
Подмосковье	2,74
Краснодарский край	1,93
Санкт-Петербург	1,7
Свердловская область	1,37

Как видно из таблицы 16, наибольшее количество легковых автомобилей по итогам 2021 года зарегистрировано в Центральном федеральном округе (12,7 млн шт.). Вторую позицию в рейтинге занимает Приволжский федеральный округ, на долю которого приходится 9,03 млн штук. В Сибирском федеральном округе, занимающем третье место в рассматриваемом рейтинге, автомобилей, состоящих на учете в ГИБДД числится 5,21 млн шт. Наименьшее количество зарегистрированных автомобилей в рассматриваемых субъектах РФ, приходится на Свердловскую область и составляет 1,37 млн штук.

¹⁷ Структура и прогноз парка легковых автомобилей в России // autostat [сайт]. URL: <https://www.autostat.ru/research/product/397/> (Дата обращения: 10.11.2021).

Для более наглядного примера рассмотрим доли зарегистрированных автомобилей в наиболее населенных субъектах РФ на 2021 год (по данным таблицы 16) на рисунке 17.

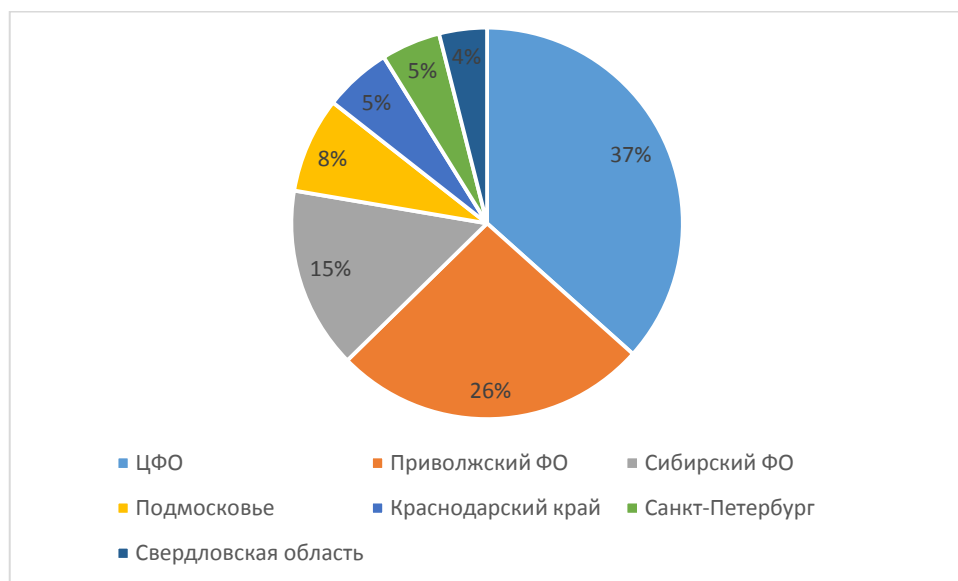


Рисунок 17 - Доли зарегистрированных автомобилей в наиболее населенных субъектах РФ

Исходя из диаграммы, изображенной на рисунке 18, можно сделать следующий вывод: наибольшая доля зарегистрированных на территории РФ легковых автомобилей по состоянию на 2021 год приходится на Центральный Федеральный округ и составляет 37 %. Также, большое количество автомобилей сосредоточено в Приволжском федеральном округе (26 %) и Сибирском Федеральном округе (15 %). На остальные наиболее населенные субъекты РФ, такие как Подмосковье, Краснодарский край, Санкт – Петербург и Свердловская область, приходится 22 % (от 4 % до 8 % на каждый).

Таким образом, рассмотрев Российский рынок легковых автомобилей, можно сделать вывод, что в РФ спрос на легковые автомобили превышает их производство, что говорит о том, что Россия не в состоянии заполнить внутренний рынок автомобилями, произведенными на ее территории, и, в связи с этим, вынуждена импортировать транспортные средства для обеспечения ими населения в нужном количестве. Самой популярной маркой легковых автомобилей в РФ является отечественная LADA. Также, стоит отметить, что в

России собирается большое количество иностранных автомобилей. Лидирующими субъектами РФ по количеству зарегистрированных автомобилей являются Центральный, Приволжский и Сибирский федеральный округ.

Рассмотрев товарную и географическую структуру ввоза легковых автомобилей в Российскую Федерацию, а также динамику развития российского рынка легковых автомобилей, можно сделать следующие выводы:

- в Российской Федерации спрос на легковые автомобили превышает их производство, что говорит о том, что Россия не в состоянии заполнить внутренний рынок автомобилями, произведенными на ее территории, и, в связи с этим, вынуждена импортировать транспортные средства для обеспечения ими населения в нужном количестве;

- в наибольшем объеме в Российскую Федерацию ввозятся легковые автомобили с объемом двигателя более 1500, но не более 3000 кубических см, классифицируемых по коду 8703 23 в Товарной номенклатуре;

- странами – лидерами по ввозу легковых автомобилей в Россию являются Япония, Германия, Южная Корея и США;

- динамика импорта легковых автомобилей в Российскую Федерацию не стабильна. Наибольший объем импорта транспортных средств пришелся на 2012 год, после чего показатели в разы сократились. Такие колебания показателей обусловлены вступлением России в ВТО в 2012 году, и принятием единых ставок таможенных пошлин, которые оказались менее выгодны для потребителей в РФ;

- наибольший спад импорта легковых автомобилей в Россию приходится на 2016 и 2020 года. В 2016 году снижение импорта автомобилей связано с последствиями санкций, наложенных на Россию после присоединения Крыма к составу РФ в 2014 году. В 2020 году спад показателей обуславливается введением строгих ограничительных мер по всему миру из-за распространения пандемии COVID – 19;

- легковые автомобили с объемом двигателя более 1500, но не более 3000 кубических см, являются самыми востребованными в России;

- самой популярной маркой на российском автомобильном рынке является отечественная LADA;

- лидирующими субъектами РФ по количеству зарегистрированных автомобилей являются Центральный, Приволжский и Сибирский федеральный округ.

Далее рассмотрим воздействие таможенно-тарифного и нетарифного регулирования на ввоз легковых автомобилей в Российскую Федерацию в условиях ЕАЭС.

3 ВОЗДЕЙСТВИЕ ТАМОЖЕННО-ТАРИФНОГО И НЕТАРИФНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ НА ВВОЗ ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В РФ В УСЛОВИЯХ ЕАЭС

На основании проведенного анализа товарной и географической структуры ввоза легковых автомобилей в РФ и основных показателей их внутреннего производства в стране возможно оценить влияние таможенно-тарифных и нетарифным мер регулирования на ввоз легковых автомобилей в РФ в условиях ЕАЭС.

В связи со сложившейся политической ситуацией в мире, на Российскую Федерацию наложено огромное количество санкций, которые затронули и автомобильную отрасль. Зарубежные транспортные средства занимают огромный сегмент российского автомобильного рынка. На сегодняшний день некоторые иностранные автомобильные компании приостановили ввоз запчастей, а также, и самих автомобилей на территорию РФ. В связи с тем, что главными импортерами автомобилей в РФ являются недружественные страны, такие как Япония, США, Германия, Южная Корея – Россия вынуждена искать новых поставщиков среди дружественных стран, либо ввозить автомобили через страны ЕАЭС, обходя таким образом наложенные санкции.

Для начала, на примере легковых автомобилей с объемом двигателя более 1000, но не более 1500 кубических см, сравним стоимость при ввозе в РФ схожих по характеристикам (объему двигателя, мощности двигателя, типу кузова), автомобили Toyota Allion из Японии (недружественной страны) и JAC J7 из Китая для физических и юридических лиц в таблицах 17 и 18.

Рассмотрим расчет ввозной цены автомобилей, при их импорте из Японии и Китая для физических лиц в таблице 17.

Таблица 17 – Расчет ввозной цены автомобиля при его импорте в РФ из Японии и Китая для физических лиц

Код ТН ВЭД	8703 21	
Наименование	ТС с объемом двигателя более 1000, но не более 1500 кубических см	
Страна	Япония	Китай
Марка автомобиля	Toyota	JAC
Модель автомобиля	Allion	J7
Год производства автомобиля	2021	2021
Классификационные признаки	- Объем двигателя – 1496 кубических см; - Мощность двигателя – 109 лошадиных сил (л.с.); - Тип кузова – седан.	- Объем двигателя – 1487 кубических см; - Мощность двигателя – 136 лошадиных сил (л.с.); - Тип кузова – седан.
Цена без учета таможенных платежей	853 тысячи рублей	526 тысяч рублей
Пошлина	48 %, но не менее 5,5 евро за 1 куб. см рабочего объема двигателя	48 %, но не менее 3,5 евро за 1 куб. см рабочего объема двигателя
НДС	20 %	20 %
Утилизационный сбор	3 400 рублей	3 400 рублей
Таможенный сбор	3 100 рублей	3 100 рублей
Ввозная цена	1 616 100 рублей	1 010 450 рублей

Как видно из таблицы 17, китайский автомобиль изначально дешевле японского примерно в 1,5 раза при идентичных характеристиках. Отсюда можно сказать, что для России было бы выгоднее ввозить автомобили из Китая. Однако, автомобили из Японии на протяжении многих лет являются фаворитами в России, и считаются одними из самых надежных и неприхотливых транспортных средств. Китайских автомобилей в РФ значительно меньше, и поэтому производителям из Китая придется приложить многочисленные усилия для того, чтобы заработать хорошую репутацию и разрекламировать свои автомобили на территории РФ, и в случае частичного или полного ухода японских марок из России, занять освободившееся место на автомобильном рынке. На данный момент, в связи с запретом на въезд физических лиц на территорию Китая из-за «ковидных» ограничений, ввоз автомобилей будет достаточно проблематичен.

Рассмотрим расчет ввозной цены автомобилей, при их импорте из Японии и Китая для юридических лиц в таблице 18.

Таблица 18 – Расчет ввозной цены автомобиля при его импорте в РФ из Японии и Китая для юридических лиц

Код ТН ВЭД	8703 21	
Наименование	ТС с объемом двигателя более 1000, но не более 1500 кубических см	
Страна	Япония	Китай
Марка автомобиля	Toyota	JAC
Модель автомобиля	Allion	J7
Год производства автомобиля	2021	2021
Классификационные признаки	- Объем двигателя – 1496 кубических см; - Мощность двигателя – 109 лошадиных сил (л.с.); - Тип кузова – седан.	- Объем двигателя – 1487 кубических см; - Мощность двигателя – 136 лошадиных сил (л.с.); - Тип кузова – седан.
Цена без учета таможенных платежей	853 тысячи рублей	526 тысяч рублей
Пошлина	25 %, но не менее 1,1 евро за 1 куб. см рабочего объема двигателя	25 %, но не менее 1,1 евро за 1 куб. см рабочего объема двигателя
НДС	20 %	20 %
Утилизационный сбор	44 200 рублей	44 200 рублей
Таможенный сбор	3 100 рублей	3 100 рублей
Ввозная цена	1 284 150 рублей	810 000 рублей

Рассмотрев таблицу 18, можно сделать вывод, что ввозная цена китайского автомобиля меньше, чем японского. Сравнивая с данными таблицы 22, где был рассмотрен ввоз этих же автомобилей для физических лиц, юридическим лицам в Россию ввозить автомобили дешевле, из-за того, что ставка пошлин для них ниже.

Далее, в таблице 19 рассмотрим расчет ввозной цены автомобилей, относящимся премиальному классу, при их импорте из Японии и Китая для физических лиц.

Таблица 19 - Расчет ввозной цены автомобиля премиального класса при его импорте в РФ из Японии и Китая для физических лиц

Код ТН ВЭД	8703 23	
Наименование	ТС с объемом двигателя более 1500, но не более 3000 кубических см	
Страна	Япония	Китай
Марка автомобиля	Lexus	Naval
Модель автомобиля	RX 200 Turbo	F7
Год производства автомобиля	2021	2021
Классификационные признаки	- Объем двигателя – 1998 кубических см; - Мощность двигателя – 238 лошадиных сил (л.с.); - Тип кузова – кроссовер.	- Объем двигателя – 1967 кубических см; - Мощность двигателя – 190 лошадиных сил (л.с.); - Тип кузова – кроссовер.
Цена без учета таможенных платежей	2 413 000 рублей	1 142 000 рублей
Пошлина	48 %, но не менее 7,5 евро за 1 куб. см рабочего объема двигателя	48 %, но не менее 5,5 евро за 1 куб. см рабочего объема двигателя
НДС	20 %	20 %
Утилизационный сбор	3 400 рублей	3 400 рублей
Таможенный сбор	3 100 рублей	3 100 рублей
Ввозная цена	4 101 140 рублей	1 965 860 рублей

Как видно из таблицы 19, китайский автомобиль премиального класса – Naval F7 изначально дешевле японского Lexus RX 200 Turbo более чем в 2 раза при идентичных характеристиках. Отсюда также, как и из предыдущих рассмотренных таблиц, можно сказать, что для России было бы выгоднее ввозить автомобили из Китая, но на сегодняшний день, в связи с запретом на въезд физических лиц на территорию Китая, ввоз автомобилей будет достаточно проблематичен.

Далее рассмотрим расчет ввозной цены автомобилей, относящимся премиальному классу, при их импорте из Японии и Китая для юридических лиц в таблице 20.

Таблица 20 - Расчет ввозной цены автомобиля премиального класса при его импорте в РФ из Японии и Китая для юридических лиц

Код ТН ВЭД	8703 23	
Наименование	ТС с объемом двигателя более 1500, но не более 3000 кубических см	
Страна	Япония	Китай
Марка автомобиля	Lexus	Naval
Модель автомобиля	RX 200 Turbo	F7
Год производства автомобиля	2021	2021
Классификационные признаки	- Объем двигателя – 1998 кубических см; - Мощность двигателя – 238 лошадиных сил (л.с.); - Тип кузова – кроссовер.	- Объем двигателя – 1967 кубических см; - Мощность двигателя – 190 лошадиных сил (л.с.); - Тип кузова – кроссовер.
Цена без учета таможенных платежей	2 413 000 рублей	1 142 000 рублей
Пошлина	25 %, но не менее 1,8 евро за 1 куб. см рабочего объема двигателя	25 %, но не менее 1,8 евро за 1 куб. см рабочего объема двигателя
НДС	20 %	20 %
Утилизационный сбор	44 200 рублей	44 200 рублей
Таможенный сбор	3 100 рублей	3 100 рублей
Ввозная цена	3 546 150 рублей	1 703 200 рублей

Как видно из таблицы 20, ввоз автомобиля премиального класса из Китая в Россию обойдется юридическому лицу дешевле более чем в 1,5 раза, нежели автомобиля из Японии, а также выгоднее чем физическому лицу (исходя из данных таблицы 19).

Таким образом, сравнив ввозные цены автомобилей с объемом двигателя более 1000, но не более 1500 кубических см из Японии и Китая в Россию, а также, автомобили с объемом двигателя более 1500, но не более 3000 кубических см для физических и юридических лиц, можно сделать вывод, что во всех рассмотренных случаях цена китайских автомобилей в разы дешевле, нежели японских. Исходя из этого, если китайские автомобили заслужат доверие российских автолюбителей, Российская Федерация сможет заполнить ими рынок легковых автомобилей, в случае частичного либо полного ухода японских авто с российского рынка.

Следующим вариантом обхода санкций, наложенных на Россию в связи с

началом спецоперации на Украине, может стать ввоз автомобилей из недружественных стран через страны ЕАЭС.

Рассмотрим вариант ввоза японского автомобиля марки Toyota в РФ через Армению в таблице 21.

Таблица 21 – Расчет ввозной цены легкового автомобиля Toyota Allion при его импорте в РФ из Японии через Армению

Код ТН ВЭД	8703 21	
Наименование	ТС с объемом двигателя более 1000, но не более 1500 кубических см	
Страна-экспортер	Япония	Армения
Страна-импортер	Армения	Россия
Марка автомобиля	Toyota	
Модель автомобиля	Allion	
Год производства	2021	
Классификационные признаки	- Объем двигателя – 1496 кубических см; - Мощность двигателя – 109 лошадиных сил (л.с.); - Тип кузова – седан.	
Цена без учета таможенных платежей	853 тысячи рублей	1 518 340 рублей
Пошлина	48 %, но не менее 3,5 евро за 1 куб. см.	-
НДС	20 %	0 %
Утилизационный сбор	-	3 400 рублей
Таможенный сбор	0 рублей	3 100 рублей
Природоохранный налог	10 %	-
Ввозная цена	1 518 340 рублей	1 524 840 рублей

Рассчитав ввозную цену на автомобиль Toyota Allion при его импорте в РФ из Японии через Армению в таблице 21, можно сделать следующие выводы:

- при ввозе японского автомобиля из Армении в Россию пошлины не уплачиваются, так как между странами – членами ЕАЭС введен режим беспошлинного провоза продукции, и таким образом, при ввозе авто в Россию уплачивается лишь утилизационный и таможенный сбор;

- ввоз данного автомобиля через Армению дешевле для России (опираясь на данные таблицы 21 – ввозная цена напрямую из Японии в Россию составляет 1 616 100 рублей), что на 100 тысяч рублей дороже, чем при ввозе этого же автомобиля через Армению.

Таким образом, обход санкций, путем ввоза легковых автомобилей через страны ЕАЭС, является целесообразным, а также более выгодным для РФ (без учета логистики).

Следующим способом обхода санкций на ввоз автомобилей в РФ может стать параллельный импорт.

В целом, параллельный импорт был запрещен в Российской Федерации с 2009 года. Официально, без позволения правообладателя бренда, ввоз продукции для юридических лиц стал нелегальным. Однако, в мае 2022 года, когда санкции против РФ были введены в огромном количестве, Минпромторг России снял полный запрет с параллельного импорта и составил перечень товаров, разрешенных к ввозу на территорию РФ без разрешения правообладателя. В этом списке появились и марки автомобилей, такие как Land Rover, Mercedes – Benz, Lexus и другие известные автомобильные бренды. Помимо этого, в Россию стало возможно ввозить автомобили и запчасти марок Toyota, Nissan, BMW и другие, через третьи страны путем параллельного импорта.¹⁸

Таким образом, можно рассмотреть возможность ввоза японского автомобиля Toyota Allion, произведенного в Китае, в Россию. В Китае данный автомобиль с завода стоит 1 400 000 рублей. При ввозе такого автомобиля в Россию с учетом пошлин, НДС, утилизационного сбора и прочих таможенных платежей, ввозная цена составит 2 400 000 рублей, что делает данный автомобиль слишком дорогим. Исходя из этого, обход санкций путем параллельного импорта нецелесообразен для Российской Федерации.

На данный момент санкции, введенные с обеих сторон из-за политических разногласий, отражаются на показателях импорта, проявляется тенденция к его сокращению. Цены на импортные автомобили уже растут. Так, в марте 2022-го на фоне нестабильности курса рубля иномарки подорожали, по оценке Forbes, в среднем более чем на 40 %. Однако, исходя из проведенного

¹⁸ <https://www.autonews.ru/amp/news>

анализа таможенно-тарифного и нетарифного регулирования ввоза легковых автомобилей на примере обхода санкций, наложенных на РФ, можно отметить, что у России есть варианты для заполнения автомобильного рынка путем сотрудничества с дружественными странами по данной отрасли.

По моему мнению, сложившаяся ситуация, может дать России толчок к развитию импортозамещения и распространению отечественного автопрома на рынке, а также, укреплению сотрудничества с дружественными странами, которые смогут заполнить российский рынок автомобилей своими транспортными средствами.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В соответствии с поставленной целью, в работе были решены следующие задачи:

- во – первых, были рассмотрены теоретические аспекты таможенно-тарифного и нетарифного регулирования ввоза легковых автомобилей в РФ в условиях ЕАЭС, а также место легковых автомобилей в ТН ВЭД ЕАЭС. Было выявлено, что легковые автомобили относятся к товарной позиции 8703 товарной номенклатуры. Классифицируются легковые автомобили по типу кузова и рабочему объему цилиндров двигателя. Анализ нормативно – правовых актов показал, что на сегодняшний момент времени, инструментами таможенного регулирования на ввоз автомобилей в Россию являются пошлины. Проведя анализ динамики изменения ставок таможенных пошлин, было выявлено следующее – с 2012 года по настоящий момент ставки пошлин не изменились. Причиной этому стало вступление Российской Федерации в ВТО, в следствии чего были установлены единые ставки таможенных пошлин. Что касается нетарифных мер регулирования, применяемых при ввозе легковых автомобилей в Российскую Федерацию, было указано, что они включают в себя утилизационный сбор, проверку соответствия автомобиля экологическому классу не ниже ЕВРО-5, технический регламент «О безопасности колесных транспортных средств» и налог на добавленную стоимость. Следует отметить, что таможенные платежи на ввоз автомобилей для физических и юридических лиц различны. В целом, данные меры направлены на поддержание отечественного рынка. Также, одной из главных задач таможенно-тарифного и нетарифного регулирования является пополнение государственного бюджета средствами, взимаемыми при растаможке автомобилей посредством пошлин, налогов и прочих сборов;

- во – вторых, была рассмотрена товарная и географическая структура ввоза легковых автомобилей в Российскую Федерацию, а также динамика

развития российского рынка легковых автомобилей. Следует отметить, что в Российской Федерации спрос на легковые автомобили превышает их производство, что говорит о том, что Россия не в состоянии заполнить внутренний рынок автомобилями, произведенными на ее территории, и, в связи с этим, вынуждена импортировать транспортные средства для обеспечения ими населения в нужном количестве. В наибольшем объеме в Российскую Федерацию ввозятся легковые автомобили с объемом двигателя более 1500, но не более 3000 кубических см, классифицируемых по коду 8703 23 в Товарной номенклатуре. Странами – лидерами по ввозу легковых автомобилей в Россию являются Япония, Германия, Южная Корея и США. Динамика импорта легковых автомобилей в Российскую Федерацию не стабильна. Наибольший объем импорта транспортных средств пришелся на 2012 год, после чего показатели в разы сократились. Такие колебания показателей обусловлены вступлением России в ВТО в 2012 году, и принятием единых ставок таможенных пошлин, которые оказались менее выгодны для потребителей в РФ. Наибольший спад импорта легковых автомобилей в Россию приходился на 2016 и 2020 года. В 2016 году снижение импорта автомобилей связано с последствиями санкций, наложенных на Россию после присоединения Крыма к составу РФ в 2014 году. В 2020 году спад показателей обуславливается введением строгих ограничительных мер по всему миру из-за распространения пандемии COVID – 19. Легковые автомобили с объемом двигателя более 1500, но не более 3000 кубических см, являются самыми востребованными в России, а самой популярной маркой на российском автомобильном рынке является отечественная LADA;

- в – третьих, было рассмотрено воздействие таможенно-тарифного и нетарифного регулирования на ввоз легковых автомобилей в РФ в условиях ЕАЭС. В целом, таможенные платежи, уплачиваемые при ввозе автомобилей в Российскую Федерацию, установлены в целях повышения конкурентоспособности отечественных товаров путем поднятия цен на

импортные товары. На данный момент санкции, введенные с обеих сторон из-за политических разногласий, отражаются на показателях импорта, проявляется тенденция к его сокращению. Цены на импортные автомобили уже растут. Однако, исходя из проведенного анализа таможенно-тарифного и нетарифного регулирования ввоза легковых автомобилей на примере обхода санкций, наложенных на РФ, можно отметить, что у России есть варианты для заполнения автомобильного рынка путем сотрудничества с дружественными странами по данной отрасли.

По моему мнению, сложившаяся ситуация, может дать России толчок к развитию импортозамещения и распространению отечественного автопрома на рынке, а также, укреплению сотрудничества с дружественными странами, которые смогут заполнить российский рынок автомобилей своими транспортными средствами.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

- 1 Автоимпорт и автоэкспорт 2020 год: ввоз и вывоз сократился // seanews [сайт]. URL: Режим доступа: <https://seanews.ru/2021/02/17/ru-avtoimport-i-avtojekspport-2020-god-vvoz-i-vyvoz-sokratilsja>. - 20.11.2021.
- 2 Автомобильный парк: на чем ездят россияне в 2020 году // autostat [сайт]. URL: Режим доступа: <https://autostat.ru.turbopages.org/autostat.ru/s/press-releases/47703>. - 15.11.2021.
- 3 Анализ данных // stat.customs.gov [сайт]. URL: Режим доступа: <http://stat.customs.gov.ru/analysis>. - 11.11.2021.
- 4 Бергман, В.И. Правовые вопросы Евразийского таможенного союза / В.И. Бергман. - М.: Центр публично-правовых исследований. - 2018. - 174 с.
- 5 Горчак М.О. Совершенствование механизма таможенно-тарифного регулирования внешнеэкономической деятельности РФ / М.О. Горчак // Российский внешнеэкономический вестник. - 2017. - С. 14-24.
- 6 Единые ставки таможенных пошлин, налогов при ввозе физическими лицами автомобилей на таможенную территорию РФ // base.garant [сайт]. URL: Режим доступа: <https://base.garant.ru/5756320/#:~:text=09.11.2020>.
- 7 Захаров, А.Н. Проблемы присоединения России к ВТО / А.Н. Захаров // Российский внешнеэкономический вестник. - 2019. - № 12. - С. 26-34.
- 8 Итоги внешней торговли России // ru-stat [сайт]. URL: Режим доступа: <https://ru-stat.com/analytics/7839>. - 18.11.2021.
- 9 Королева, И.С. Всемирная торговая организация и национальные экономические интересы / И.С. Королева // Вестник МБУ. - 2017. - № 1. - С. 36-43.
- 10 Постановление Правительства Российской Федерации от 28.12.2004 № 863 «О ставках таможенных сборов за таможенные операции».

11 Постановление Правительства РФ «Об утверждении технического регламента о безопасности транспортных средств» // base.garant [сайт]. URL: Режим доступа: <https://base.garant.ru/58060367.> - 13.12.2021.

12 Постановление Правительства РФ от 26.12.2013 «Об утилизационном сборе в отношении колесных транспортных средств (шасси) и прицепов к ним и о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации.

13 Постановление РФ «О дополнительных мерах государственной поддержки российского автомобильного транспорта, предназначенных для международных перевозок» // docs.cntd [сайт]. URL: Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/901854244.> - 14.11.2021.

14 Приказ ФТС РФ от 21.02.2012 № 302 «Об установлении фиксированных сумм обеспечения уплаты таможенных пошлин, налогов в отношении подакцизных товаров».

15 Протокол № 72 заседания Правления Ассоциации нефтепереработчиков и нефтехимиков // oilfer [сайт]. URL: Режим доступа: https://oilref.ru/protocol/2005/72_2005.pdf. - 13.11.2021.

16 Россия вдвое снизила пошлины на иномарки // vedomosti [сайт]. URL: Режим доступа: <https://www.vedomosti.ru/auto/articles.> - 21.11.2021.

17 Свинухов В.Г. Таможенное право / В.Г. Свинухов. - М.: Магистр. - 2017. - 481 с.

18 Составлен ТОП-10 самых популярных автомобилей в России по итогам 2020 года // tavto [сайт]. URL: Режим доступа: <https://tavto.ru/news/sostavlen-top-10-samykh-populyarnykh-avtomobiley-v-rossii-po-itogam.> - 16.11.2021.

19 Справочные материалы к расширенному заседанию коллегии ФТС России // minfin [сайт]. URL: Режим доступа: <https://www.minfin.ru/common/upload/library.-> 18.11.2021.

20 Статистика и спрос на новые автомобили в России // auto.vercity [сайт]. URL: Режим доступа: <https://auto.vercity.ru/statistics/sales/europe/russia.>

- 17.11.2021.

21 Статистика импорта легковых автомобилей и прочих моторных транспортных средств для перевозки людей // statimex [сайт]. URL: Режим доступа: <https://statimex.ru/statistic/8703/import/2017-2019/BY/RU>. - 20.11.2021.

22 Структура и прогноз парка легковых автомобилей в России // autostat [сайт]. URL: Режим доступа: <https://www.autostat.ru/research/product/397>. - 10.11.2021.

23 Таможенная процедура таможенного транзита // customs.gov [сайт] URL: Режим доступа: https://www.customs.gov.by/ru/tamozhenny_transit. - 18.11.2021.

24 Таможенные пошлины на легковые автомобили в 2021 году // bs-life [сайт]. URL: Режим доступа: <http://bs-life.ru/domashnyaya-economica/avto/tamozennie-poshliny2013.html>. - 09.11.2021.

25 Утилизационный сбор на легковые автомобили // ucsol [сайт]. URL: Режим доступа: <https://ucsol.ru/information/utilizatsionnyj-sbor>. - 12.11.2021.

26 Шишаев, А.И. Регулирование международной торговли товарами / А.И. Шишаев. - М.: Центр экономики и маркетинга. - 2017. - 260 с.

27 Штрикова, Д.Б. Совершенствование регулирования объемов импорта легковых автомобилей в системе государственного регулирования ВЭД / Д.Б. Штрикова // Вопросы управления. - 2019. - № 5. - С. 27-39.

РИЛОЖЕНИЕ А

Таблица А. 1 – Динамика импорта легковых автомобилей в РФ в стоимостном выражении.

Код ТН ВЭД	Наименование	Стоимостной объем, млн. долларов США						
		2012	2016	2017	2018	2019	2020	2021
870321	ТС с объемом двигателя не более 1000 кубических см	339,9	36,8	49,7	56	46,8	60,6	96,6
870322	ТС с объемом двигателя более 1000 кубических см, но не более 1500 кубических см	1330,4	176	309	346	471	373	831
870323	ТС с объемом двигателя более 1500 кубических см, но не более 3000 кубических см	10875	2140	2420,1	2710,5	3130,2	1872,2	2413,7
870324	ТС с объемом двигателя не более 3000 кубических см	3305,9	1312,9	1417,1	1333,3	1283,1	805,6	1260,5

Таблица А.2 – Динамика импорта легковых автомобилей в РФ по количественным показателям.

Код ТН ВЭД	Наименование	Количественный объем, тыс. штук						
		2012	2016	2017	2018	2019	2020	2021
870321	ТС с объемом двигателя не более 1000 кубических см	161,8	16,1	19,1	23,2	20,6	39	44,7
870322	ТС с объемом двигателя более 1000 кубических см, но не более 1500 кубических см	140	21,7	47,4	30,6	48,1	39,7	51,6
870323	ТС с объемом двигателя более 1500 кубических см, но не более 3000 кубических см	714,3	134	139,9	178,9	275	146,9	184
870324	ТС с объемом двигателя не более 3000 кубических см	71,5	26,4	35,3	42	71,2	21,8	26,3

ПРИЛОЖЕНИЕ Б

Таблица Б.1 – Географическая структура импорта легковых автомобилей в РФ по стоимостном выражении.

Страны	Стоимостной объем, млн. долларов США						
	2012	2016	2017	2018	2019	2020	2021
870321							
Япония	9,5	1,1	1,3	2,7	1,8	2,9	3,8
Германия	0,2	0,02	0,05	0,12	0,07	0,06	0,08
Корея	8,9	1	0,02	0,65	1	3,2	4,2
Прочее	318,7	33,9	48,3	52,8	43,4	54,7	87,4
870322							
Япония	174,8	20,1	28,7	89,9	77,4	24,3	49,1
Германия	487,6	60,2	85,7	95,7	106,3	75,4	152,3
Корея	48,8	6,1	0,2	0,61	0,63	1	2,3
Прочее	619,2	82,1	194,3	160,2	286,6	274,8	629,5
870323							
Япония	4042,4	880,3	824,7	874,9	1059,6	630,2	819,3
США	983,8	192,9	263,8	318,5	478,1	157,9	205,4
Германия	3168	660	679,4	661,6	739,2	291	378,3
Прочее	2680,8	1066,6	651,9	1274,7	431,3	853,4	1011,7
870324							
Япония	1738,8	669,6	645,7	808,5	690,2	386,2	502,1
США	722	267,4	261,9	242,7	216,8	77,5	100,8
Германия	614,4	198,2	231,6	260,6	272,8	127,9	166,3
Прочее	230,7	176,6	278,1	21,5	103,4	222,4	491,9

Таблица 4 – Географическая структура импорта легковых автомобилей в РФ по количественным показателям.

Страны	Количественный объем, тыс. штук						
	2012	2016	2017	2018	2019	2020	2021
870321							
Япония	9,3	1,1	1,2	1,4	1,1	1,5	1,9
Германия	1	0,01	0,03	0,05	0,08	0,01	0,02
Корея	2,1	0,2	0,04	0,2	0,3	0,9	1,2
Прочее	149,4	14,79	17,83	21,55	19,12	36,59	41,58
870322							
Япония	36,7	4,9	12,3	9,4	9,3	3,7	7,4
Германия	30,2	4,5	5,4	6,6	6,9	4,6	9,3
Корея	8,7	1,1	0,02	0,08	0,1	0,2	0,3
Прочее	64,4	11,2	29,68	14,52	31,8	31,2	34,6
870323							
Япония	311,5	62,3	58,4	54,8	85,3	32	41,6
США	22,9	5,1	10	18,8	42,2	14,9	19,4
Германия	144,1	27,2	30,5	45	75,5	9,4	12,2
Прочее	235,8	39,4	41	60,3	72	90,6	110,8
870324							
Япония	50,5	20,2	22,4	21,9	26,6	10	13
США	10,1	4	5,3	9,1	21,6	7,5	9,7
Германия	8,6	3,3	4,4	6,9	15,2	1	1,4
Прочее	2,3	1,9	3,2	4,1	7,8	3,3	2,2