


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
«25» июня 2021 г.

ДИПЛОМНАЯ РАБОТА

на тему: Таможенно-тарифное регулирование импорта легкового и грузового транспорта в РФ в условиях ЕАЭС

Исполнитель
студент группы 737- узс


(подпись, дата)

Н.А. Казарян

Руководитель
доцент, к.т.н.


(подпись, дата)

В. Е. Шабельский

Нормоконтроль


(подпись, дата)

О.В. Шпак

Рецензент


(подпись, дата)

Н. А. Бабкина

Благовещенск 2021

Благовещенск 2021
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
« 01 » 02 . 2021 г.

ЗАДАНИЕ

К дипломной работе (проекту) студента

Казарян Норайра Агароновича

1. Тема дипломной работы (проекта)

Таможенно-тарифное регулирование импорта легкового и грузового транспорта в РФ в условиях ЕАЭС

(утверждено приказом от 25.01.2021 № 103-уч)

2. Срок сдачи студентом законченной работы(проекта) 17.06.2021 г.

3. Исходные данные к дипломной работе (проекту)

учебная литература, ресурсы интернета

4. Содержание дипломной работы (проекта) (перечень подлежащих разработке вопросов):

1. Теоретические аспекты таможенно-тарифного регулирования рынка грузового и легкового транспорта в РФ в условиях ЕАЭС

2. Анализ таможенно-тарифного регулирования рынка грузового и легкового транспорта в Российской Федерации в условиях ЕАЭС

3. Влияние мер таможенно-тарифного регулирования на импорт легковых и грузовых автомобилей в российской Федерации, в условиях ЕАЭС

5. Перечень материалов приложения (наличие чертежей, таблиц, графиков, схем, программных продуктов, иллюстративного материала и т.п.) 10 рисунков, 2 таблицы, 24 источника

6. Консультанты по дипломной работе (проекту) (с указанием относящихся к ним разделов) _____

7. Дата выдачи задания 01.02.2021 г.

Руководитель дипломной работы (проекта) В.Е. Шабельский, доцент, к.т.н.
(Ф.И.О., должность, ученая степень, ученое звание)

Задание принял к исполнению (дата) 01.02.2021 г.

Шабельский (подпись студента)

РЕФЕРАТ

Дипломная работа содержит 42 с., 10 рисунков, 2 таблицы, 24 источника.

ЛЕГКОВОЙ ТРАНСПОРТ, ГРУЗОВОЙ ТРАНСПОРТ, ТАРИФНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, НЕТАРИФНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, ЭКСПОРТ, ИМПОРТ

Цель дипломной работы – изучить действующие меры тарифного и нетарифного регулирования экспорта, и импорта легкового и грузового транспорта в Россию в условиях ЕАЭС, оценить влияние указанных мер на российский рынок легкового и грузового транспорта, а также предложить меры по оптимизации мер тарифного и нетарифного регулирования импорта, и экспорта легкового и грузового транспорта.

Предметом исследования являются показатели импорта легкового и грузового транспорта в РФ в условиях ЕАЭС. Объектом исследования являются проблемы и направления развития внешней торговли в условиях ЕАЭС. Период исследования: 2013 – 2020 гг.

Информационной базой исследования являются материалы учебной и периодической литературы в области организации и управления внешнеэкономической деятельностью.

Таможенно-тарифная политика в настоящее время претерпевает сильные изменения, так как вступление России в ВТО наложило на Российскую Федерацию некоторые международные обязательства, в частности касающиеся изменений в тарифной политике путем снижения ввозных таможенных пошлин для обеспечения свободного рынка и рыночного регулирования цен. Соответственно, многие отрасли экономики России в настоящее время не могут быть защищены таможенно-тарифными мерами.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	6
1 Теоретические аспекты Таможенно-тарифного и регулирования рынка грузового и легкового транспорта в РФ в условиях ЕАЭС	8
1.1 Место грузового и легкового транспорта в ТН ВЭД ЕАЭС	8
1.2 Таможенно-тарифное регулирование импорта грузового и легкового транспорт в условиях ЕАЭС	16
1.3 Нетарифное регулирование импорта грузового и легкового транспорта в Российской Федерации в условиях ЕАЭС	37
2 Анализ таможенно-тарифного регулирования регулирования рынка грузового и легкового транспорта в Российской Федерации в условиях ЕАЭС	46
2.1 Государственная политика в отношении российского рынка автомобилей и отрасли их производства	46
2.2 Динамика и структура экспорта легковых и грузовых автомобилей из Российской Федерации	51
2.3 Динамика и структура импорта легковых и грузовых автомобилей в Российской Федерации из стран дальнего зарубежья	58
3 Влияние мер таможенно-тарифного регулирования на импорт легковых и грузовых автомобилей в Российской Федерации, в условиях ЕАЭС	61
Заключение	66
Библиографический список	69

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования характеризуется рядом факторов.

Цель данной исследовательской работы – изучить действующие меры тарифного и нетарифного регулирования экспорта, и импорта легкового и грузового транспорта в Россию в условиях ЕАЭС, оценить влияние указанных мер на российский рынок легкового и грузового транспорта, а также предложить меры по оптимизации мер тарифного и нетарифного регулирования импорта, и экспорта легкового и грузового транспорта.

В соответствии с поставленной целью и сформированной гипотезой были определены следующие задачи исследования:

- изучить теоретические аспекты, касающиеся мер тарифного и нетарифного регулирования перемещения легкового и грузового транспорта через таможенную границу ЕАЭС;
- проанализировать статистику перемещения легкового и грузового транспорта через таможенную границу ЕАЭС;
- проанализировать влияние мер таможенно-тарифного и нетарифного регулирования на импорт легкового и грузового транспорта в РФ, в условиях ЕАЭС;
- оценить возможность импортозамещения на российском рынке легкового и грузового транспорта.

При написании исследовательской работы в соответствии с поставленными задачами и сформированной целью были использованы следующие методы:

- анализ литературы;
- аналитический метод;
- синтез;
- обобщение результатов.

Предметом исследования являются показатели импорта стран-участников ЕАЭС. Объектом исследования являются проблемы и направления развития внешней торговли в условиях ЕАЭС. Период исследования: 2013 – 2020 гг.

Информационной базой исследования являются материалы учебной и периодической литературы в области организации и управления внешнеэкономической деятельностью.

1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ТАМОЖЕННО-ТАРИФНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ РЫНКА ГРУЗОВОГО И ЛЕГКОВОГО ТРАНСПОРТА В РФ В УСЛОВИЯХ ЕАЭС

1.1 Место грузового и легкового транспорта в ТН ВЭД ЕАЭС

Основная система классификации в таможенном деле ЕАЭС является ЕАЭС ГС на основе описанной и Гармонизированной системы кодирования товаров (ГС), комбинированной номенклатуры Европейского Союза, товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности СНГ [10].

Классификация товаров в соответствии с ТН ВЭД ЕАЭС является одним из наиболее распространенных инструментов, используемых участниками внешнеэкономической деятельности для минимизации затрат.

Код ТН ВЭД ЕАЭС относится к информации, которая будет указана в графе 33 декларации на товары, поскольку она определяет размер импортной (экспортной) таможенной пошлины. Кроме того, в таможенном тарифе, утвержденном на законодательном уровне, где установлены запреты и ограничения, налоговые льготы и исключения, товары определяются только кодом ТН ВЭД ЕАЭС, а название товара дается для удобства использования. [6].

Стоит отметить, что от правильной классификации по ТН ВЭД ЕАЭС, зависит не только от выполнения международных обязательств, но и установление Международной конвенцией о Гармонизированной системе идентификации и кодирования в то же время полнота бюджетных денежных поступлений, внедрение нетарифных нормативных мер и объективность таможенной статистики. Представим особенности Гармонизированной системы кодирования товаров (рисунок 1).

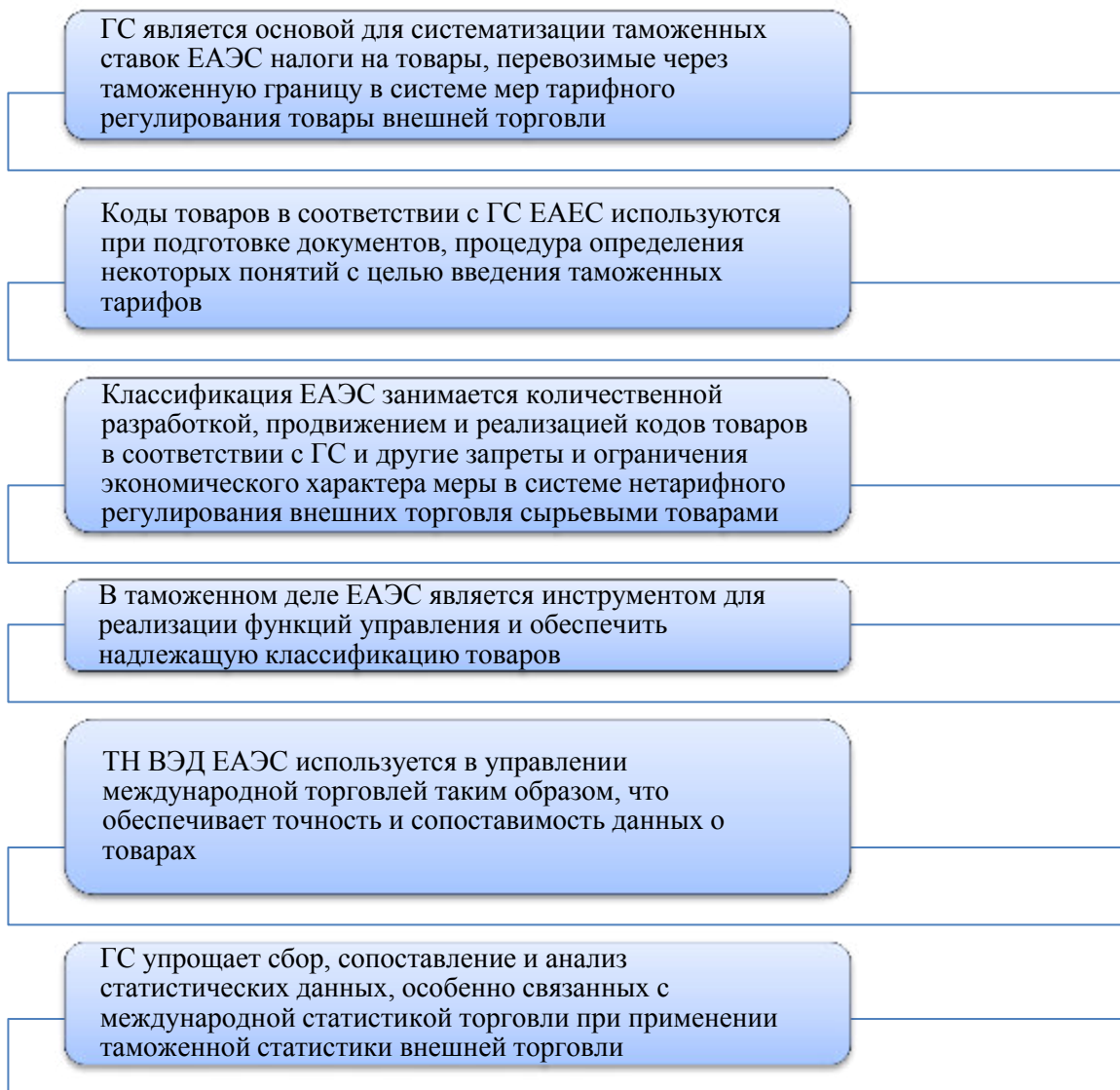


Рисунок 1 – Особенности Гармонизированной системы кодирования товаров при осуществлении внешнеэкономической деятельности

В составе ТН ВЭД ЕАЭС для грузового и легкового транспорта отведена группа 87 «Средства наземного транспорта, кроме железнодорожного или трамвайного подвижного состава, и их части и принадлежности». Представим классификацию моторных транспортных средств для осуществления грузовых перевозок, входящих в группу 8704 на рисунке 2.

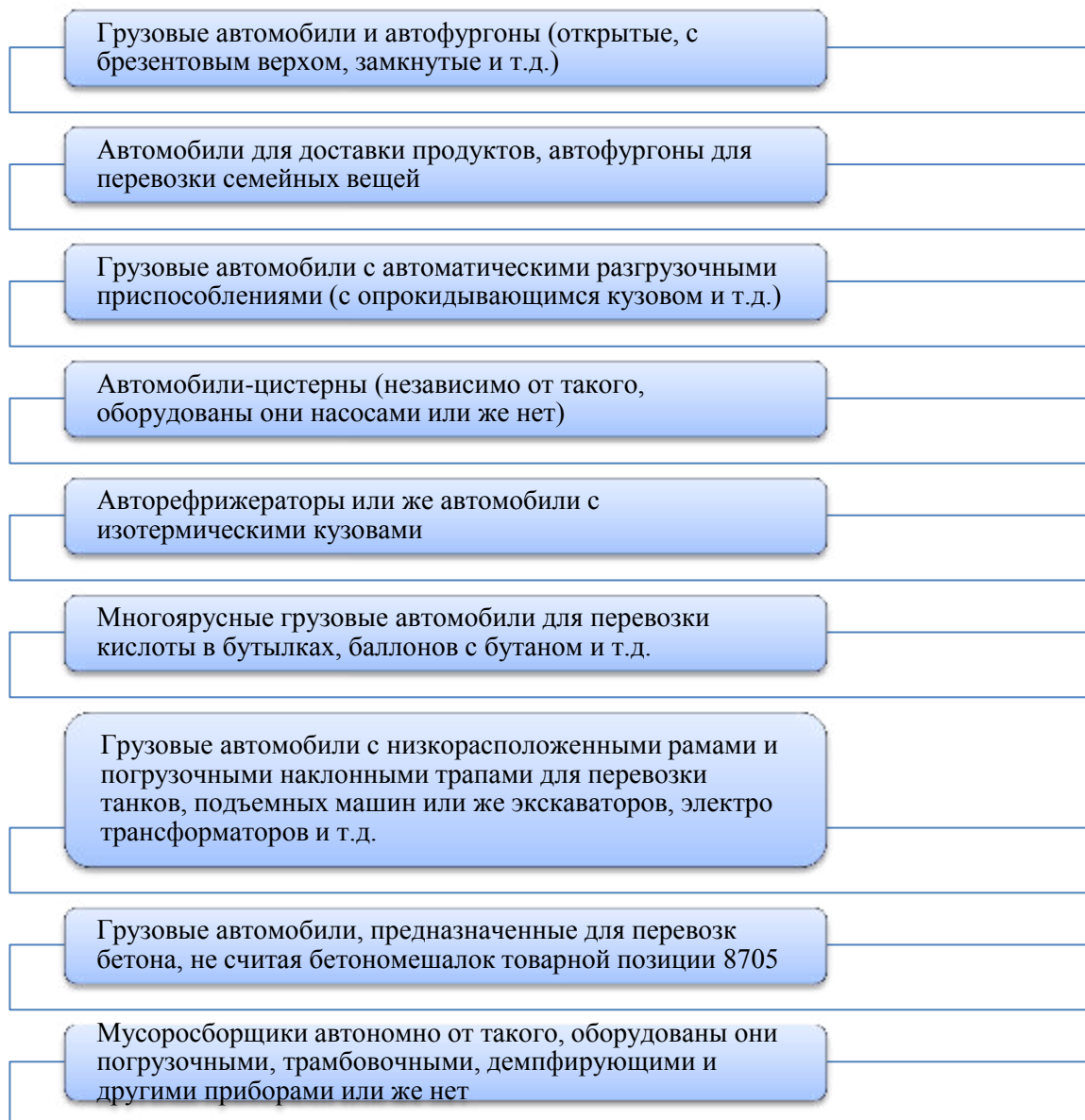


Рисунок 2 – Состав ТН ВЭД группа 8704

Итак, рассмотрев место грузового и легкового транспорта, было выявлено, что в ТН ВЭД ЕАЭС для них отведена группа 87. При этом, для каждого вида транспорта отведены свои коды товарной позиции, например, для легковых автомобилей предназначен код 03. При перемещении грузового и легкового транспорта через таможенную границу ЕАЭС важно правильно определить их товарную группу, так как от этого будет зависеть ставка таможенной пошлины.

1.2. Таможенно-тарифное регулирование импорта грузового и легкового транспорт в условиях ЕАЭС.

Таможенные пошлины используются в практике регулирования внешнеторговой деятельности любого государства и относятся к экономическим средствам регулирования ВТД, поскольку введение таможенной пошлины увеличивает стоимость импортных товаров, продаваемых на внутреннем рынке, что ограничивает их импорт.

Через таможенные пошлины государство может стимулировать развитие определенных секторов экономики, а также обеспечивать защиту определенных секторов экономики от конкуренции со стороны иностранных товаров.

В таблице 1 приведен свод ставок таможенных пошлин на легковой транспорт, отнесенный к товарной позиции 8703 ТН ВЭД ЕАЭС.

Таблица 1 – Ставки ввозных таможенных пошлин на легковой транспорт

Код ТН ВЭД	Наименование позиции	Доп. Ед. Изм.	Ставка ввозной таможенной пошлины
1	2	3	4
8703 31	-- с рабочим объемом цилиндров двигателя не более 1500 см ³ :		
8703 31 10	--- новые:		
8703 31 101 0	---- автомобили, специально предназначенные для медицинских целей	шт	0
8703 31 109 0	---- прочие	шт	15
8703 31 90	--- бывшие в эксплуатации:		
8703 31 901 0	---- автомобили, специально предназначенные для медицинских целей	шт	0
8703 31 909	---- прочие:		
8703 31 909 3	----- автомобили, с момента выпуска которых прошло более 7 лет	шт	1,5 евро за 1 см ³ объема двигателя
8703 31 909 4	----- автомобили, с момента выпуска которых прошло более 5 лет, но не более 7 лет	шт	20, но не менее 0,32 евро за 1 см ³ объема двигателя
8703 31 909 8	----- прочие	шт	20, но не менее 0,32 евро за 1 см ³ объема двигателя

Продолжение таблицы 1

8703 32	-- с рабочим объемом цилиндров двигателя более 1500 см ³ , но не более 2500 см ³ :		
	--- новые:		
8703 32 110 0	---- моторные транспортные средства, оборудованные для проживания	шт	15
1	2	3	4
8703 32 191 0	----- автомобили, специально предназначенные для медицинских целей	шт	0
8703 32 199 0	----- прочие	шт	15
8703 32 90	--- бывшие в эксплуатации:		
8703 32 901 0	---- автомобили, специально предназначенные для медицинских целей	шт	0
8703 32 909	---- прочие:		
8703 32 909 3	----- автомобили, с момента выпуска которых прошло более 7 лет	шт	2,2 евро за 1 см ³ объема двигателя
8703 32 909 4	----- автомобили, с момента выпуска которых прошло более 5 лет, но не более 7 лет	шт	20, но не менее 0,4 евро за 1 см ³ объема двигателя
8703 32 909 8	----- прочие	шт	20, но не менее 0,4 евро за 1 см ³ объема двигателя
8703 33	-- с рабочим объемом цилиндров двигателя более 2500 см ³ :		
	--- новые:		
8703 33 110 0	---- моторные транспортные средства, оборудованные для проживания	шт	15
8703 33 909 3	----- автомобили, с момента выпуска которых прошло более 7 лет	шт	3,2 евро за 1 см ³ объема двигателя
8703 33 909 4	----- автомобили, с момента выпуска которых прошло более 5 лет, но не более 7 лет	шт	20, но не менее 0,8 евро за 1 см ³ объема двигателя
8703 33 909 8	----- прочие	шт	20, но не менее 0,8 евро за 1 см ³ объема двигателя
1	2	3	4
8703 40	- транспортные средства, приводимые в движение как двигателем внутреннего сгорания с искровым зажиганием с возвратно-поступательным движением поршня, так и электрическим двигателем, кроме тех, которые могут заряжаться подключением к внешнему источнику электроэнергии, прочие:		
8703 40 109 2	----- прочие	шт	15
	----- прочие:		

Продолжение таблицы 1

8703 40 301 0	---- автомобили, специально предназначенные для медицинских целей	шт	0
8703 40 309	---- прочие:		
	----- моторные транспортные средства, оборудованные для проживания:		
8703 40 309 1	----- у которых мощность двигателя внутреннего сгорания больше максимальной 30-минутной мощности электрического двигателя	шт	15, либо 12,5, но не менее 0,6 евро за 1 см ³ объема двигателя, в зависимости от того, какая из исчисленных сумм таможенной пошлины ниже
8703 40 309 2	----- прочие	шт	15
	---- прочие:		
8703 40 309 8	----- у которых мощность двигателя внутреннего сгорания больше максимальной 30-минутной мощности электрического двигателя	шт	15
8703 40 309 9	----- прочие	шт	15
8703 40 40	--- бывшие в эксплуатации:		
8703 40 510 1	----- у которых мощность двигателя внутреннего сгорания больше максимальной 30-минутной мощности электрического двигателя	шт	15, либо 12,5, но не менее 0,79 евро за 1 см ³ объема двигателя, в зависимости от того, какая из исчисленных сумм таможенной пошлины ниже
8703 40 510 9	----- прочие	шт	15
8703 40 59	---- прочие:		
8703 40 591 0	----- автомобили, специально предназначенные для медицинских целей	шт	0
	----- прочие:		
8703 40 592	----- с рабочим объемом цилиндров двигателя внутреннего сгорания более 1500 см ³ , но не более 1800 см ³ :		
8703 40 592 1	----- у которых мощность двигателя внутреннего сгорания больше максимальной 30-минутной мощности электрического двигателя	шт	15
8703 40 592 9	----- прочие	шт	15
8703 40 599	----- с рабочим объемом цилиндров двигателя внутреннего сгорания более 1800 см ³ , но не более 3000 см ³ :		
	----- с рабочим объемом цилиндров двигателя внутреннего сгорания более 1800 см ³ , но не более 2300 см ³ :		
8703 40 599 1	----- у которых мощность двигателя внутреннего сгорания больше максимальной 30-минутной мощности электрического двигателя	шт	15
8703 40 599 2	----- прочие	шт	15

Продолжение таблицы 1

	----- с рабочим объемом цилиндров двигателя внутреннего сгорания более 2300 см ³ , но не более 2800 см ³ :		
8703 40 599 3	----- у которых мощность двигателя внутреннего сгорания больше максимальной 30-минутной мощности электрического двигателя	шт	15
8703 40 599 4	----- прочие	шт	15
	----- с рабочим объемом цилиндров двигателя внутреннего сгорания более 2800 см ³ , но не более 3000 см ³ :		
	----- автомобили повышенной проходимости, поименованные в дополнительном примечании Евразийского экономического союза 6 к данной группе:		

В таблице 2 приведен свод ставок таможенных пошлин на грузовой транспорт, отнесенный к товарной позиции 8704 ТН ВЭД ЕАЭС.

Таблица 2 – Ставки ввозных таможенных пошлин на грузовой транспорт

Код ТН ВЭД	Наименование позиции	Доп. Ед. Изм.	Ставка ввозной таможенной пошлины
1	2	3	4
8704 10	- автомобили-самосвалы, предназначенные для эксплуатации в условиях бездорожья:		
8704 10 10	-- с поршневым двигателем внутреннего сгорания с воспламенением от сжатия (дизелем или полудизелем) или с поршневым двигателем внутреннего сгорания с искровым зажиганием:		
8704 10 101	--- с поршневым двигателем внутреннего сгорания с воспламенением от сжатия (дизелем или полудизелем) и рабочим объемом цилиндров двигателя более 2500 см ³ или с поршневым двигателем внутреннего сгорания с искровым зажиганием и рабочим объемом цилиндров двигателя более 2800 см ³ и полной массой транспортного средства не более 50 т:		
8704 10 101 1	---- с шарнирно-сочлененной рамой и полной массой транспортного средства более 45 т, но не более 50 т	шт	3
8704 10 101 9	---- прочие	шт	3
8704 10 102	--- с поршневым двигателем внутреннего сгорания с воспламенением от сжатия (дизелем или полудизелем) и рабочим объемом цилиндров двигателя более 2500 см ³ или с поршневым двигателем внутреннего сгорания с искровым зажиганием и рабочим объемом цилиндров двигателя более 2800 см ³ , прочие:		
8704 10 102 1	---- с шарнирно-сочлененной рамой	шт	0
	---- прочие:		
8704 10 102 2	---- с количеством осей не более двух	шт	5
8704 10 102 9	---- прочие	шт	5

Продолжение таблицы 2

8704 10 108 0	--- прочие	шт	5
8704 10 900 0	-- прочие	шт	5
8704 21 990 8	----- прочие	шт	10
8704 22	-- с полной массой транспортного средства более 5 т, но не более 20 т:		
8704 22 100 0	--- специально предназначенные для перевозки высокорadioактивных материалов	шт	12
	--- прочие:		
8704 22 910	---- новые:		
8704 22 910 1	----- транспортные средства (типа "форвардер"), оборудованные погрузочно-разгрузочным устройством, предназначенные для перемещения лесоматериалов от места валки деревьев до лесопогрузочного пункта или лесовозной дороги	шт	10
8704 22 910 2	----- с подъемным механизмом ножничного типа, оборудованным кузовом, предназначенным для перевозки, перемещения в самолет и из него кресел-каталок и/или носилок с пассажирами, не способными передвигаться, или без них, и лиц, их сопровождающих, и оснащенным системами вентиляции, отопления и освещения, окнами, многофункциональными устройствами крепления для кресел-каталок и/или носилок, поручнями, расположенными по обеим сторонам вдоль всего кузова, с количеством установленных мест не более двух для сидения сопровождающих	шт	5
8704 22 910 8	----- прочие	шт	15
1	2	3	4
8704 22 990	---- бывшие в эксплуатации:		
8704 22 990 1	----- транспортные средства (типа "форвардер"), оборудованные погрузочно-разгрузочным устройством, предназначенные для перемещения лесоматериалов от места валки деревьев до лесопогрузочного пункта или лесовозной дороги	шт	10
	----- прочие:		
8704 22 990 4	----- с момента выпуска которых прошло более 7 лет	шт	1 евро за 1 см ³ объема двигателя
8704 22 990 5	----- с момента выпуска которых прошло более 5 лет, но не более 7 лет	шт	10, но не менее 0,18 евро за 1 см ³ объема двигателя
8704 22 990 7	----- прочие	шт	10
8704 23	-- с полной массой транспортного средства более 20 т:		
8704 23 100 0	--- специально предназначенные для перевозки высокорadioактивных материалов	шт	10

Продолжение таблицы 2

	--- прочие:		
8704 23 910	---- новые:		
8704 31 390 8	----- прочие	шт	15
	---- с рабочим объемом цилиндров двигателя не более 2800 см ³ :		
8704 31 910 0	---- новые	шт	15
8704 31 990	----- бывшие в эксплуатации:		
8704 31 990 3	----- с момента выпуска которых прошло более 7 лет	шт	1 евро за 1 см ³ объема двигателя
8704 31 990 4	----- с момента выпуска которых прошло более 5 лет, но не более 7 лет	шт	15
8704 31 990 8	----- прочие	шт	15
8704 32	-- с полной массой транспортного средства более 5 т:		
8704 32 100 0	--- специально предназначенные для перевозки высокорadioактивных материалов	шт	15
	--- прочие:		
8704 90 000	- прочие:		
8704 90 000 1	-- с полной массой транспортного средства не более 5 т, приводимые в движение только электрическим двигателем	шт	15
8704 90 000 9	-- прочие	шт	15

Таким образом, мы видим, что в указанных товарных позициях представлены все виды пошлин по виду расчета. Минимальная ставка ввозной таможенной пошлины составляет 0% от таможенной стоимости, максимальная ставка ввозной таможенной пошлины составляет 20% от таможенной стоимости. Таким образом, сохраняется принцип эскалации таможенного тарифа, при котором на готовые и новые изделия ставка ввозной таможенной пошлины выше. Данная ставка позволяет защитить внутреннего производителя.

1.3 Нетарифное регулирование импорта грузового и легкового транспорта в РФ в условиях ЕАЭС.

Нетарифное регулирование внешней торговли является методом государственного регулирования посредством использования количественных ограничений и запретов. основополагающим нормативно-правовым актом государственного уровня, регулирующим правоотношения в данном направлении, выступает федеральный закон от 08.12.2003 г. № 164-ФЗ «Об основах государственного регулирования внешнеторговой деятельности».

Раскрывая понятие «нетарифное регулирование» в узком смысле, то можно отметить, что данный вид регулирования основан на ограничениях и запретах, выступающих своего рода регулятором при осуществлении внешнеэкономической деятельности.

Договором о Евразийском экономическом союзе предусмотрено, что ЕАЭС выступает в роли единой интегрированной системы, в рамках которой, действующие страны-участницы, применяют единые таможенные пошлины, а также гармонизированные нетарифные меры и единые меры таможенного контроля¹.

Российское законодательство определяет нетарифное регулирование как меры количественных ограничений с использованием запретов экономического характера. При этом законодательством ЕАЭС предусмотрено, что меры нетарифного регулирования являются составной частью запретов и ограничений, так как помимо количественных ограничений и экономических запретов также включают в себя меры контроля.

Поэтому необходимо четко различать и определять, какая конкретная мера относится к определенной группе, чтобы подтвердить целесообразное использование той или иной меры.

¹ Договор о Евразийском экономическом союзе" (ред. от 08.05.2015) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://base.consultant.ru>;

Представим на рисунке 3 объекты применения запретов и ограничений.

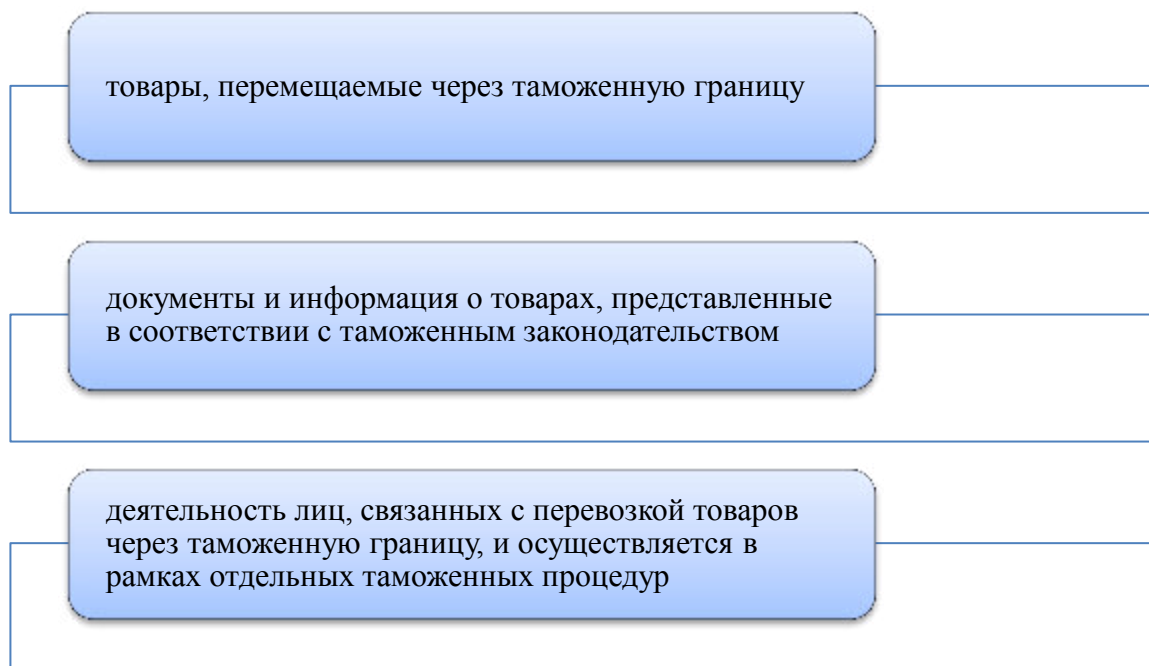


Рисунок 3 - Объекты применения запретов и ограничений

Все меры нетарифного характера в настоящее время можно объединить в пять групп. Представим их на рисунке 4.

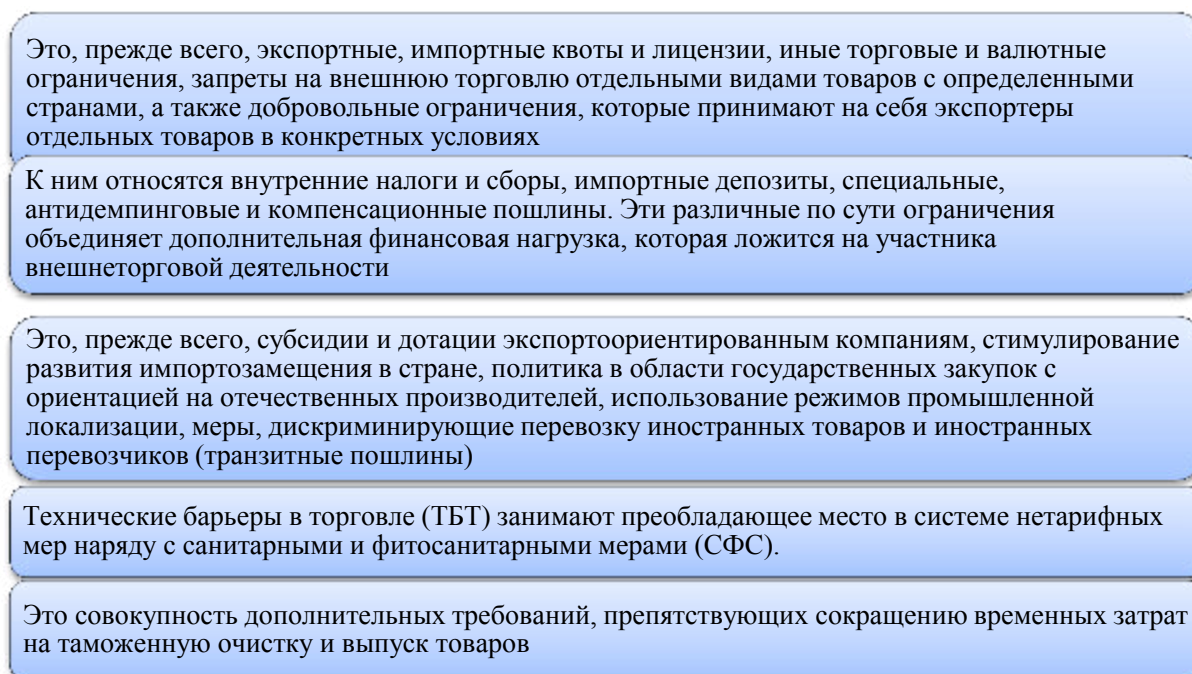


Рисунок 4 – Классификация нетарифных мер

Также стоит отметить, что для перемещения определенных видов товаров через таможенную границу необходимо получить специальное разрешение – лицензию.

В Российской Федерации уполномоченным органом по выдаче лицензий является Минпромторг.

Классификация товаров в зависимости от их участия во внешней торговле может быть представлена следующим образом (рисунок 5).

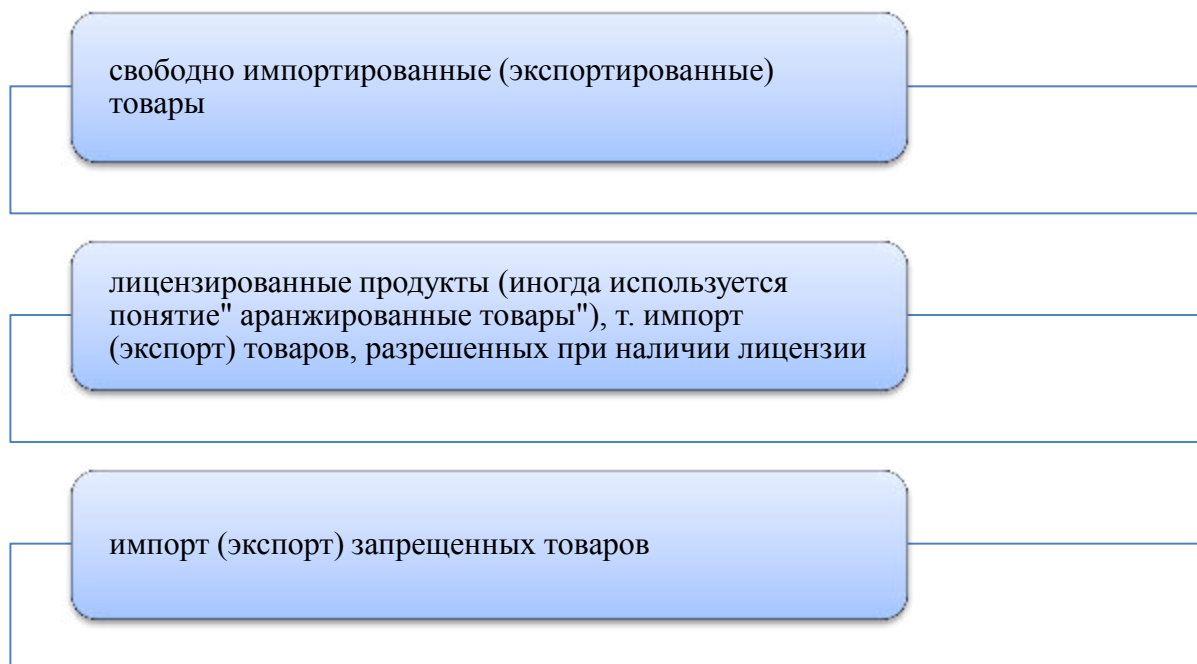


Рисунок 5 – Классификация товаров, участвующих во внешнеэкономической деятельности

Одно из главенствующих мест в системе нетарифных мер занимают технические барьеры. Их возникновение обусловлено имеющимися различиями в техническом регулировании стран-участниц ЕАЭС, например, технические регламенты, сертификация, особые требования к маркировке и упаковке.

Одним из приоритетных направлений совершенствования таможенного администрирования, связанного с обеспечением таможенными органами соблюдения запретов и ограничений, является внедрение современных

информационных технологий, направленных на снижение административной нагрузки на участников ВЭД, упрощение таможенных процедур.

Одной из видов административных и таможенных формальностей считается сертификация ввозимых товаров. Ввозимые на территорию Российской Федерации товары обязаны отвечать техническим, фармакологическим, санитарным, ветеринарным и экологическим эталонам, установленным в РФ. Возбраняется импорт товаров, которые не отвечают обозначенным выше эталонам и притязаниям, не имеют сертификата, маркировки или же символа соотношения в предусмотренных законодательством случаях, запрещены к применению как критические потребительские товары, имеют недостатки, представляющие угрозы для покупателей.

2 АНАЛИЗ ТАМОЖЕННО-ТАРИФНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ РЫНКА ГРУЗОВОГО И ЛЕГКОВОГО ТРАНСПОРТА В РФ В УСЛОВИЯХ ЕАЭС

2.1 Государственная политика в отношении российского рынка автомобилей и отрасли их производства

Развитие отечественной автомобильной промышленности в современном аспекте берет начало в 2005 году с решения Правительства Российской Федерации «О развитии отечественного производства продукции автомобильной промышленности». Данное направление реализуется посредством открытия на территории Российской Федерации крупных автоконцернов для сборки автотранспортных средств.

С утверждением в 2010 году стратегии развития автомобильной промышленности на период до 2020 года, в основные задачи отечественного автомобилестроения входят задачи по наращиванию производства данного вида продукции машиностроения с целью удовлетворения внутренней потребности, а также развития экспорта данной группы товаров с одновременным ростом добавленной стоимости.

Причиной падения конкурентных преимуществ Российской Федерации на мировом рынке автомобилестроения ознаменовалось вступлением в 2012 году страны в ВТО, что обусловило необходимость в сокращении ставок таможенных пошлин на ввоз легковых автомобилей.

Затем, на рубеже с 2014–2015 гг., те условия, в которых до того времени находились российские отрасль и рынок легковых автомобилей, изменились еще более радикально. В частности, в рассматриваемый период произошла девальвация рубля, что стало дополнительным фактором сокращения спроса на автомобили со стороны внутреннего рынка. Все перечисленное способствовало тому, что государство оказывалось все более вовлеченным в проблемы отрасли, количественно и качественно расширяя применяемые в отношении автопрома

меры поддержки. Постоянный рост направленных в помощь отрасли финансовых вливаний, в сочетании с тем фактом, что их эффективность была явно недостаточной, привели к тому, что государство осознало необходимость переосмысления своей политики в рассматриваемой нами сфере.

В итоге, уже в 2016 году, Президентом РФ была поставлена задача разработки нового варианта стратегии развития автопрома. Ближе к середине 2017 года Минпромторгом на публичном обсуждении был представлен проект новой стратегии развития отрасли.

В новом варианте стратегии содержались задачи по достижению объема производства легковых автомобилей в объеме 2,1 млн. единиц, таким образом, рост должен составить практически в 2 раза по сравнению с уровнем производства в 2016 году. С учетом того, что емкость рынка легковых автомобилей будет составлять около 2,2 млн. единиц. Если сравнивать фактическое производство легковых автомобилей в 2012 году (2,7 млн. единиц составила емкость рынка при внутреннем производстве в 2 млн. единиц) отечественными заводами с вариантом, предусмотренным Стратегией, то можно отметить наращивание объемов производства, предусмотренные разработанным документом.

При этом, ключевым ориентиром выступает переориентация граждан на отечественную продукцию автомобилестроения за счет расширения и улучшения технических характеристик, а также активного продвижения на внутреннем рынке. Стоит отметить, что в настоящее время, законодательством вводятся все новые изменения по ввозу и эксплуатации импортных автомобилей.

Также Стратегией планируется ежегодное субсидирование отрасли, размер которого составляет 65 млрд. руб. Но, к 2020 году властями планировалось переориентировать государственную поддержку исключительно на производство электромобилей, беспилотных машин, а также на развитие необходимой для их эксплуатации инфраструктуры.

Также в данном документе были выделены и рискованные зоны развития легкового автомобилестроения. В частности, к ним отнесли: низкий уровень развития НИОКР, отсутствие производимой внутри государства некоторой части автокомпонентов, что обуславливает необходимость в их импорте.

В феврале 2018 года на тот момент главой Правительства РФ Д.А. Медведевым было проведено совещание о проекте Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации до 2025 года. На этом мероприятии премьер-министр говорил, в частности, о том, что «основное преимущество получили производители, которые локализовали выпуск машин в России». Со слов Медведева, доля собранных в России автомобилей в общем объеме продаж техники на тот момент систематически росла. И в среднем по отрасли она уже достигла уровня около 86%. Постулируя необходимость развития экспортного канала сбыта, премьер в то же время заявлял, что «для развития такой страны, как Россия, нужен доступный по цене и хороший по качеству транспорт, адаптированный под наши дороги, под наши климатические условия». Одновременно им делался вывод, что «это возможно только при расширении внутреннего производства и повышении его локализации». Затем, в апреле 2018 года, когда правительство наконец утвердило Стратегию развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2025 года, основной целью этого документа было названо «создание регулирующих, инвестиционных, инфраструктурных и технологических условий для обеспечения конкурентоспособности на мировом рынке российской автомобильной промышленности и производства компонентов». При этом вновь принятый документ был синхронизирован с утвержденной правительством ранее Стратегией развития экспорта продукции автомобильной промышленности на период до 2025 года и условиями присоединения России к международным торговым организациям. Иными словами, наглядно видно смещение приоритета интересов регулятора в сторону развития внешнеторгового канала сбыта продукции отечественного автопрома.

Представим цели Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2025 года (рисунок 6).

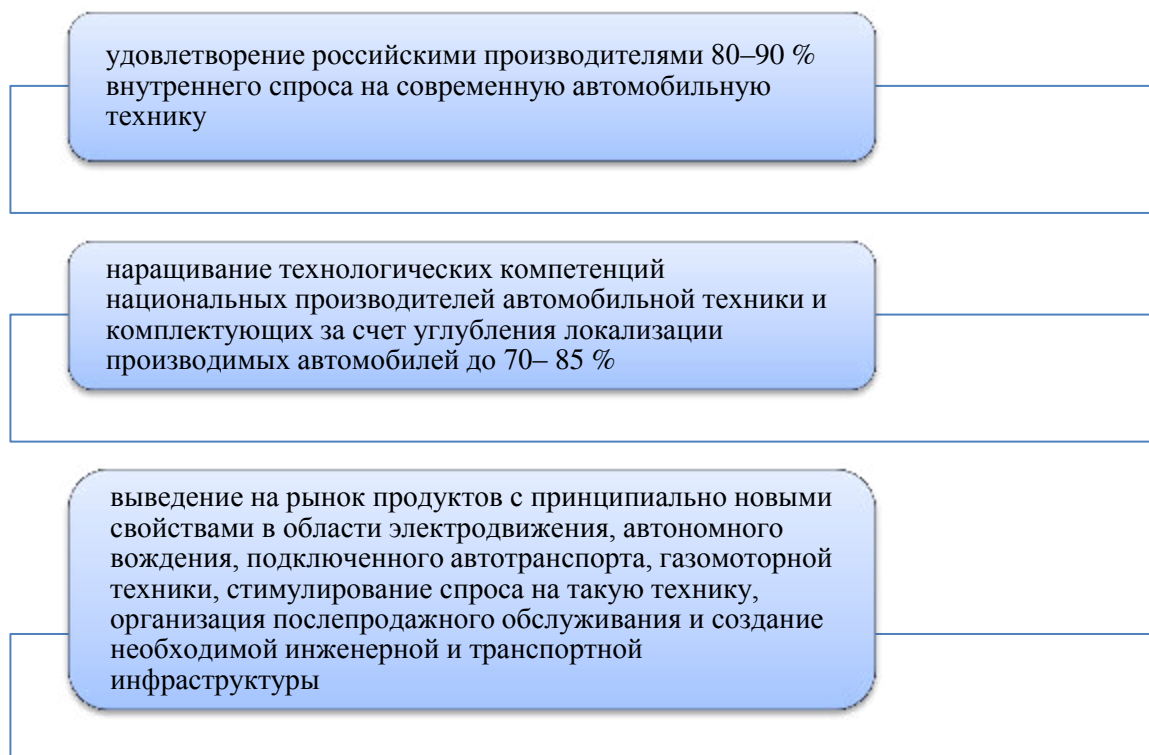


Рисунок 6 – цели Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2025 года

Отправной точкой для развития отечественной автомобильной промышленности, предусмотренной Стратегией, является создание технологических объединений. В состав их основных функций должно входить объединение действий со стороны других участников процесса производства легковых автомобилей с целью развития новейших технологий и создания продукта легкой промышленности с усовершенствованными характеристиками.

Ранее было сказано, что основной целью Стратегии является не столько расширение производства легковых автомобилей, сколько совершенствование их характеристик и переориентация граждан на отечественный автопром.

Сложившаяся в последнее время негативная внешнеэкономическая и внешнеполитическая конъюнктура в связи с пандемией, а также существенное

снижение темпов роста внутренней экономики и волатильность национальной валюты в результате привели к резкому снижению покупательной способности населения, что также отразилось и в спросе на продукцию легкового автомобилестроения.

Применяемые государством в отношении рассматриваемой отрасли и рынка меры поддержки уже на протяжении достаточно длительного периода времени являются необходимым механизмом для отечественных производителей автомобилей. При этом, сохранение, и, даже увеличения мер государственной поддержки обусловлено также снижением спроса среди населения на отечественные автомобили.

2.2 Динамика и структура экспорта легковых и грузовых автомобилей из РФ

Рассмотрим динамику и структуру экспорта легкового и грузового транспорта из России.

В соответствии с данными ФТС РФ, по итогам 2019 года на внешние рынки было отправлено 109,4 тыс. ед. рассматриваемого вида техники, что почти на 16,8% превысило результат 2018 года. В стоимостном выражении объем экспорта автомобилей в прошедшем году составил 1,6 млрд. долл., что соответствовало приросту в 23,6% к уровню 2018 года.

		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Всего	тыс. шт.	137,9	127,5	97,4	68,0	84,4	93,7	109,4
	млн долл.	1484,8	1460,5	1109,8	1097,5	1320,2	1297,5	1603,9

Рисунок 7 - Экспорт автомобилей из России

Таким образом, можно сделать вывод, что начиная с 2017 года объемы экспортных поставок автомобилей увеличивались. На рисунке 7 наглядно видно, что рост стоимостных объемов экспорта происходил быстрее роста «физических» объемов. В результате по итогам 2019 года наблюдалась картина, когда стоимостной объем уже превысил тот результат, которой был достигнут

отраслью перед произошедшим в 2015 году спадом, в то время как количественный объем внешнеторговых поставок автомобилей российского производства заметно отставал от уровня, показанного в 2013–2014 годах.

Рассматривая причины демонстрируемой экспортом автомобилей позитивной динамики, представляющий компанию SBS Consulting эксперт Дмитрий Бабанский указывал, что фундаментальными причинами роста поставок автопрома в 2019 году стали слабый внутренний спрос и государственная система поддержки экспорта. Что касается последнего, в сентябре 2019 года Минпромторг РФ отчитался, что «Правительство Российской Федерации утвердило изменения в Постановление № 496 в целях снижения затрат на транспортировку продукции для предприятий промышленного сектора». Как заявил глава Минпромторга Денис Мантуров, общая сумма выделенных на 2019 год субсидий составила 14,2 млрд руб. И за счет этих средств «производители высокотехнологичной продукции смогут компенсировать до 80% понесенных затрат при транспортировке своих товаров». По заявлению министерства, в соответствии с внесенными изменениями компании автомобильной промышленности получили возможность претендовать на единовременную субсидию от государства в размере 550 млн. руб.

Страна	2017	2018	2019
БЕЛАРУСЬ	34,2	47,6	49,0
КАЗАХСТАН	18,1	18,9	16,3
ЧЕХИЯ	18,6	7,3	9,6
УЗБЕКИСТАН	1,3	4,7	7,8
АЗЕРБАЙДЖАН	1,4	2,9	3,0
ЛАТВИЯ	4,2	3,5	2,9
УКРАИНА	4,6	4,6	2,4
СЕРБИЯ	0,6	0,8	0,9
ГЕРМАНИЯ	0,6	0,4	0,8
СЛОВАКИЯ	0,9	0,7	0,8
КИРГИЗИЯ	0,4	0,5	0,6
ВЕНГРИЯ	1,7	0,5	0,6
АРМЕНИЯ	0,9	0,7	0,5
МОНГОЛИЯ	0,3	0,2	0,5
ЭСТОНИЯ	0,7	0,4	0,5
Прочие	11,5	6,2	3,9
Всего	100	100	100

Рисунок 8 - Структура экспорта автомобилей из России в разрезе ТОП-15 основных стран, в %

Как писало издание «Коммерсант», суть новой версии механизма компенсации части затрат на транспортировку состояла в том, что она переориентировала часть поддержки с продукции низкого передела на машиностроительный комплекс. Однако, как комментировал принятое правительством решение Автостат, введение лимита финансирования и ограничение самой субсидии в размере 11% от стоимости товара вместо утвержденных ранее 25% создало предпосылки для сокращения географии экспорта до близлежащих стран.

В свете сказанного выше интересно то, что, несмотря на произошедший в последние годы рост суммарного объема экспорта рассматриваемого нами вида техники, география поставок практически не изменилась. И, как видно из представленных на рисунке 8 данных, подавляющий объем поставок автомобилей российского производства идет в страны – бывшие республики СССР. Основными импортерами российской техники уже продолжительный период остаются Беларусь и Казахстан. И если в 2017 году совокупная доля этих двух стран в количественном экспорте автомобилей из России была равна 52,3%, то в 2019 году она выросла до 65,3%. Отдельно следует сказать о Чехии, единственной из не входящих в постсоветское пространство стране, которая отличалась существенным объемом экспорта из России.

Нужно заметить, что этот случай стал следствием «точечного» решения компании Skoda, которая, как писал Автостат, на заводе в Квасинах (Чехия) прекратила сборку Skoda Yeti. Но в целях удовлетворения спроса на эту модель на европейском рынке было принято решение поставлять кроссовер Yeti на рынок ЕС из России. К 2019 году ситуация не изменилась: практически весь объем экспортируемой из России техники марки Skoda шел в Чехию.

Рассматривая географию экспорта в целом, можно сказать, что, в соответствии с данными ФТС РФ, в 2019 году автомобили поступили из России в 80 стран. Однако едва ли не половина из них ограничилась поставками буквально единиц техники. А на долю всего лишь восьми крупнейших стран-

импортеров пришлось 92% совокупного количества поступивших из России на внешние рынки автомобилей.

Закономерно, что основной объем в модельном ряде идущих на экспорт машин приходится на автомобили LADA. И ожидаемо, что основным экспортным рынком сбыта марки являются страны СНГ. Как писало «РИА Новости», в 2018 году на экспорт ушло 38 тыс. автомобилей LADA. Среди основных идущих на экспорт моделей рассматриваемой марки называют LADA 4x4 и LADA Vesta. В числе лидеров называют и вторую традиционную отечественную марку – УАЗ. Как писало издание «За рулем», только в Казахстан поставки УАЗ достигали в последнее время 4–6 тыс. автомобилей в год. Кроме того, к числу лидеров российского экспорта относят открывшие в стране собственные сборочные производства Renault и Volkswagen.

Наблюдавшийся в 2017–2019 годах рост внешнеторговых поставок техники был обеспечен преимущественно за счет перечисленных марок. Прежде всего, как уже было сказано, за счет автомобилей бренда LADA. Как писало в феврале 2020 года издание «Ведомости», крупнейший российский автопроизводитель (и экспортер машин) «АвтоВАЗ» реализовал в 2019 году на зарубежных рынках около 50 тыс. машин, что на 32% превысило результат 2018 года. По сообщениям самой компании, главными экспортными рынками бренда LADA являются Белоруссия, Казахстан и Узбекистан. Зарубежные продажи выпущенных в России автомобилей Renault выросли в тот же период на 14%, до 15,8 тыс. ед. техники. Ссылаясь на представителя компании, «Ведомости» указывали, что основные рынки Renault – Белоруссия, Казахстан и Киргизия. Группа VolksWagen экспортировала из России в 2019 году 24,6 тыс. машин (в 2018 г. – около 20 тыс.), из них почти 10 тыс. – Skoda Kodiaq в Европу. Экспорт Nissan из России сократился по сравнению с 2018 годом на 27%, составив 4, 2 тыс. ед. техники, поступившие преимущественно в Казахстан и Беларусь. УАЗ поставил за рубеж 5720 машин (рост на 29%), из них почти 80% отправились в страны СНГ и ближнего зарубежья.

Если перейти непосредственно к модельному ряду автомобилей, лидирующих в настоящее время в поставках на экспорт, до недавнего времени номером один списка оставалась LADA 4x4, отличившаяся самым большим объемом трансграничных поставок в 2018 году.

В сентябре 2019 года Автостат опубликовал материал, в котором дал собственную оценку наиболее массово поставляемых за рубеж моделей. При этом аналитическое агентство учитывало поставки только в страны, не входящие в ЕАЭС. Так вот, в соответствии с этой оценкой, по итогам с января по июнь 2019 года самой экспортируемой из России моделью также стала LADA 4x4, показатель которой составил чуть более 6 тыс. ед. В тройку лидеров по экспорту вошли также LADA Vesta с объемом 4,3 тыс. экземпляров и Skoda Kodiaq (3,9 тыс. шт.).

	Модель автомобиля	
1	LADA 4x4	6018
2	LADA Vesta	4345
3	Skoda Kodiaq	3915
4	Volkswagen Polo	542
5	LADA XRAY	521
6	Hyundai Accent	500
7	Skoda Rapid	333
8	УАЗ Патриот	280
9	Kia Rio	222
10	LADA Largus	217

Рисунок 8 - Экспорт ТОП-10 моделей автомобилей из России за пределы ЕАЭС, шт.

Тем не менее по итогам 2019 года лидер сменился. Им стал кроссовер Skoda Kodiaq, поставки которого из России за пределы Евразийского экономического союза были осуществлены в объеме 10 тыс. ед. Второе место заняла LADA 4x4 с результатом в 8 тыс. экспортированных автомобилей. Замкнула тройку лидеров LADA Vesta с результатом 5,9 тыс. экземпляров. Среди наиболее популярных моделей российского автоэкспорта по итогам 2019

года были названы LADA XRAY (1,5 тыс. шт.) и Volkswagen Polo (1,4 тыс. шт.). Кроме них, в ТОП-10 такие модели, как Hyundai Accent/Solaris (1008 шт.), LADA Largus (803 шт.), Kia Rio (635 шт.), LADA Granta (605 шт.) и Skoda Rapid (465 шт.).

Переходя к вопросу тех показателей, которые демонстрировал российский экспорт в незавершенном на момент подготовки нашего материала 2020 году, нужно сделать акцент на том, что в рассматриваемый период динамика и изменение структуры экспорта во многом были следствием явлений, вызванных пандемией коронавируса. В соответствии с данными ФТС РФ, по итогам с января по июнь 2020 года из России на внешние рынки было поставлено 30,6 тыс. автомобилей, что соответствует снижению в 44% к уровню первого полугодия 2019 года. Если рассматривать статистику внешнеторговых поставок за 2020 год в помесечной динамике, видно, что основной спад экспорта приходится на апрель-май, т.е. месяцы, когда в России действовал самый жесткий режим связанных с распространением коронавирусных ограничений. И хотя в июне внешнеторговые поставки выросли по сравнению с маем почти в 2 раза, издание «Ведомости» со ссылкой на аналитика «ВТБ Капитала» Владимира Беспалова писало, что говорить о начавшемся восстановлении экспорта преждевременно, поскольку «рост в июне объясняется тем, что были ослаблены ограничительные меры, восстановилось производство, торговля, происходило восполнение складских запасов и удовлетворялся отложенный спрос». В соответствии с мнением эксперта «ВТБ капитала» результат июня представляет собой «отскок относительно очень низких цифр апреля-мая».

2.3 Динамика и структура импорта легковых и грузовых автомобилей в РФ из стран дальнего зарубежья

Рассмотрим основные показатели деятельности Хабаровской таможни в 2020 году.

В 2020 году (далее – АП) в Хабаровской таможне было зарегистрировано 6750 деклараций на товары (далее – ДТ), помещенных под таможенную процедуру «Выпуск для внутреннего потребления», в 2019 году (далее – АППГ) – 6025 ДТ, увеличение составило 10,7%.

В АП направлено запросов дополнительных документов и сведений по контролю таможенной стоимости в отношении 1471 ДТ, что составляет 21,8 % от ИМ ДТ. В АППГ доля ДТ, в отношении которых были запрошены дополнительные документы в части, касающейся сведений о таможенной стоимости, составляла 25,6% (1540 ДТ).

Всего в АП было принято 1032 решений о внесении изменений в ДТ в части, касающейся сведений по таможенной стоимости в сторону увеличения (далее – РОВИ), по результатам которых дополнительно начислено таможенных платежей на сумму 79 млн. 277 тыс. рублей. В АППГ было принято 1278 РОВИ на сумму 105 млн. 893 тыс. рублей.

В АП сумма фактически взысканных таможенных пошлин, налогов по одному принятому решению о внесении изменений составила 76,8 тыс. руб. (в АППГ 82,8 тыс. руб.). Снижение в сравнении с АППГ по количеству РОВИ составило 19 %, по сумме на 25 %.

В ходе анализа причин снижения сумм доначислений по принятым решениям о внесении изменений в ДТ в части контроля таможенной стоимости в 2020 году, проведен мониторинг изменения общего веса (нетто) задекларированного товара. Выявлена тенденция снижения объемов поставок по ряду позиций основных групп платежеёмких товаров (85 группа ТН ВЭД ЕАЭС «электрические машины и оборудование, их части» снижение на 62%, при одновременном снижении ИТС на 25% в связи с изменением номенклатуры ввозимого товара; 73 группа ТН ВЭД ЕАЭС «изделия из черных металлов» снижение на 44%, при этом ИТС данных товаров вырос на 26%; 39 группа ТН ВЭД ЕАЭС «пластмассы и изделия из них» снижение на 34%, при этом ИТС данных товаров вырос на 4%).

В АП принято 20 решений о внесении изменений в ДТ в части, касающейся сведений о таможенной стоимости, сумма подлежащих возврату таможенных платежей по Хабаровской таможне (как по результатам отмены решений по таможенной стоимости в порядке ведомственного контроля и рассмотрения жалоб, так и в результате вынесения судебных решений) составила 5 млн. 436 тыс. рублей. В сравнении с АППГ наблюдается снижение по количеству минусовых решений по таможенной стоимости – в 4,6 раза, по сумме – в 5,7 раз (АППГ – 92 КДТ на сумму 31 млн. 277 тыс. рублей).

Следует отметить, что количество решений о внесении изменений в ДТ в части, касающейся сведений о таможенной стоимости, признанных неправомерными и отмененными в рамках ведомственного контроля, по жалобам, либо судебными органами, снизилось на 78,3%.

В 2020 году должностными лицами, осуществляющими валютный контроль, было проведено 159 проверок по соблюдению участниками ВЭД требований валютного законодательства РФ, из них 80 проверок результативных:

- по 101 проверке был составлен 341 протокол об административном правонарушении по ст. 15.25 КоАП РФ (нарушение валютного законодательства РФ и актов органов валютного регулирования.), на сумму 1 млрд. 146 млн. рублей.

- по 5 проверкам, согласно ч.8.1 ст.24.5 КоАП РФ (обстоятельства, исключающие производство по делу об административном правонарушении - внесение в единый государственный реестр юридических лиц записи о ликвидации юридического лица) протоколы об административном правонарушении не составлялись. Информация с признаками нарушений ст. 193 УК РФ (уклонение от исполнения обязанностей по репатриации денежных средств в иностранной валюте или валюте Российской Федерации) была передана в правоохранительный блок Хабаровской таможни.

По 53 проверкам нарушений соблюдения требований валютного законодательства РФ не выявлено (продлены контрольные сроки поступления валютной выручки, либо возврата денежных средств, ведется претензионная переписка, исковые заявления в суд).

Эффективность проведенных проверок в 2020 году составила – 67 %, в 2019 году - 26,55 %.

В результате проведенных в 2020 году проверочных мероприятий выявлено 263 случая нарушения валютного законодательства на общую сумму 1 млрд. 146 млн. рублей, составлен 341 протоколов об административном правонарушении по статье 15.25 КоАП РФ на общую сумму 1 млрд. 146 млн. тыс. рублей.

В 2020 году произошло в целом увеличение количества составленных протоколов по сравнению с АППГ на 76 протоколов об АП.

В 2020 году рассмотрено 304 административных дела (с учетом переходящих дел с 2019 года) и наложено административных штрафов на сумму 718 млн. 297 тыс. рублей. Взыскано 6 млн. 140 тысяч рублей (в АППГ рассмотрено 241 административное дело (с учетом переходящих дел с 2017 года), наложено административных штрафов на сумму 522 млн. 374 тысяч рублей. Взыскано 2 млн. 268 тысяч рублей).

За 12 месяцев 2020 года в регионе деятельности Хабаровской таможни внешнеэкономическую деятельность осуществляли 542 участника ВЭД (из них индивидуальных предпринимателей - 65, предприятий и организаций - 477). Общее количество деклараций на товары, оформленных за период за январь - декабрь составило – 9 562 ДТ, из них в экспортном направлении – 989 ДТ, в импортном направлении – 8 573 ДТ. В сравнении с аналогичным периодом 2019 года, количество оформленных деклараций в целом увеличилось на 13 % (увеличение по импорту – с 6 172 до 8 573 или на 39 %, по экспорту уменьшение – с 2 280 до 989 или на – 57 %).

Внешнеторговый оборот в 2020 году составил 839,4 млн. долл., что выше уровня 2019 года на 16 %.

Объем экспорта в 2020 году равнялся 49,2 млн. долл., таким образом, он показал динамику снижения на 67 %, при этом, в натуральном выражении экспорт также сокращается, его снижение составило 390 тыс. т.

Объем импорта за 2020 год составил 790,2 млн. долл. в стоимостном выражении, а в количественном – 151,6 тыс. тонн. Таким образом, импорт за отчетный период показывает рост, который составил 230 % в стоимостном выражении и 28 % в натуральном.

Товарная структура импорта преимущественно складывается из машин и оборудования, на долю которых приходится 90 % (708,7 млн. долл.), а также можно выделить:

- Продовольственные товары – 4,4 %, или 34,8 млн. долл.
- Металлы и изделия из них – 3 %, или 21,6 млн. долл.
- Продукция химической промышленности – 2 %, или 13,9 млн. долл.

За 2020 год наибольшее увеличение произошло – машины, оборудование и транспортные средства (код по ТН ВЭД ЕАЭС –84-90) – увеличение по сравнению с АППГ на 37 %, также древесина и целлюлозно-бумажные изделия (код по ТН ВЭД ЕАЭС – 44-49) увеличение по сравнению с АППГ на 73 %. На ряду с этим складывается и отрицательная динамика – кожевенное сырье и изделия из него (код товара ТН ВЭД ЕАЭС 41-43) уменьшение на – 60 % с АППГ, а так же минеральные продукты (код по ТН ВЭД ЕАЭС – 25-27) уменьшение на – 20 % с АППГ и металлы и изделия из них (код по ТН ВЭД ЕАЭС – 72-83) уменьшение на – 23 %.

За 12 месяцев 2020 года импортные товары поставлялись из 54 стран. Основным торговым партнером при импорте является Китай – 139,5 тыс. тонн (92 % удельного веса) на общую сумму 349,3 млн. долларов США или 44 % стоимости импорта.

Основными товарами торговли по экспорту стали:

- продовольственные товары и сельскохозяйственное сырье (43,3 млн. долларов США) – 88 %

- древесина и целлюлозно-бумажные изделия (1,5 млн. долларов США) – 3.1 %.

За январь – декабрь поставки товаров на экспорт производились в 14 стран: – КНР, США, Германию, Польшу, Узбекистан, Соединенное Королевство, Тайвань, Сербию, Японию, Францию, Грецию, Республику Корея, Канаду и Украину.

Основным торговым партнером при экспорте является Китай - 40,2 млн. долл. США или 96 % стоимости экспорта.

Выполнение планового задания по перечислению таможенных и иных платежей в доход федерального бюджета установленного таможене на 2020 год составило 114 % или 5 млрд. 922 млн. руб., в том числе:

- Импортная составляющая – 4 млрд. 258 млн. руб. (выполнение 107 %);

- Экспортная составляющая – 1,26 млрд. руб. (выполнение 126 %);

- Иные платежи – 1 млрд. 662 млн. руб. (выполнение 137 %).

В 2020 году по импортной составляющей план был перевыполнен на 7,04 %, или на 279,91 млн. руб. Так, от импортных операций в бюджет поступило 4258 млн. руб.

В 2020 году по экспортной составляющей план был перевыполнен на 25,71 %, или на 260 млн. руб., от экспортных операций в бюджет поступило 1260 млн. руб.

В 2020 году по иным платежам план был перевыполнен на 36,91 %, или на 448,17 млн. руб., от иных платежей в бюджет поступило 1662 млн. руб.

Сумма задолженности по уплате таможенных платежей и пеней участников ВЭД перед Хабаровской таможней по состоянию на 31.12.2020 г. составила 78,82 млн. руб., в т.ч. недоимка 63,29 млн. руб., пени

14,53 млн. руб., количество участников ВЭД, имеющих задолженность – 66, общее количество задолженностей – 237.

Принято 298 решений о классификации товаров (до выпуска 212 решений/после выпуска 86 решений), что на 64% меньше показателя аналогичного периода 2019 года (490 РКТ), доначислено (с учетом возвращенных платежей) 31,3 млн. рублей довысканно 30 млн. руб. Сумма доначисленных таможенных и иных платежей увеличилась в 2 раза (в АППГ 15,1 млн.руб.), сумма довысканных таможенных и иных платежей увеличилась в 3,9 раза (в АППГ - 7,7 млн. руб.) Сумма доначисленных таможенных и иных платежей в расчете на 1 РКТ возросла с 0,031 млн.руб. до 0,107 млн.руб.

Проверено сертификатов происхождения товаров формы «А» и «СТ-1» - 900, принято решений об отказе в предоставлении тарифных преференций на сумму 14,1 тыс. руб. В АППГ-69 тыс.руб.

Хабаровской таможней в связи с выявлением фактов несоблюдения запретов и ограничений возбуждено 11 дел об АП (АППГ – 18 дел об АП). Выявлено 130 случаев представления недействительных документов.

Выявлено 24013 единиц контрафактной продукции. Общая сумма предотвращенного ущерба правообладателям составила 16 млн. 661 тыс. 146 руб. (АППГ 2019 года – 27223 единиц контрафактной продукции, ущерб – 4 млн. 271 тыс. 042 руб.). Возбуждено 31 дело об АП по ч.1 ст. 14.10 КоАП РФ. Вынесено штрафных санкций на сумму 150 000руб. (АППГ – Возбуждено 28 дел об АП по ч.1 ст. 14.10 КоАП РФ. Вынесено штрафных санкций на сумму 200 000 руб.).

Рассмотрим динамику и структура импорта легковых и грузовых автомобилей в Российскую Федерацию.

Как показано на рисунке 9, импорт России легкового и грузового транспорта за последние пять лет показывает значительное снижение.

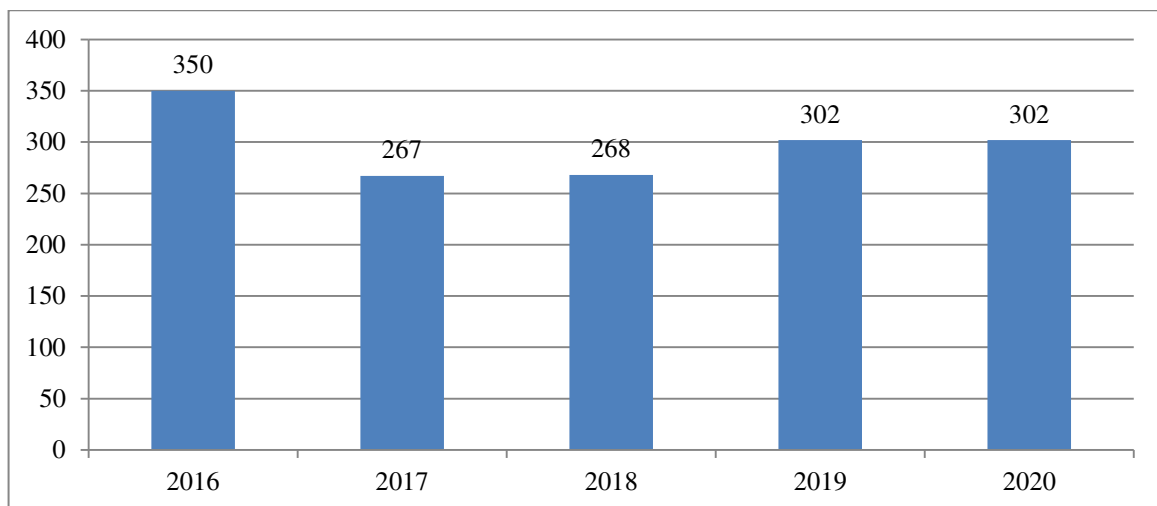


Рисунок 9 - Динамика импорта России легковых и грузовых автомобилей, тыс. шт. [10, 22]

В 2020 году по сравнению с 2016 годом снижение импорта составило 14,3%. Доля импорта устойчиво снижалась в 2016-2020 годах ввиду политики государства по поддержке спроса на локализованные бренды и стимулирования развития производств в России.

Существенная индексация утилизационного сбора с января 2020 года на 112-146% (в зависимости от объема двигателя) и продолжение политики государства по стимулированию локализованных игроков могут оказать негативное влияние на импорт в 2021 году.

Основные торговые партнеры РФ, которые экспортируют легковые и грузовые автомобили на территорию России представлены на рисунке 10.

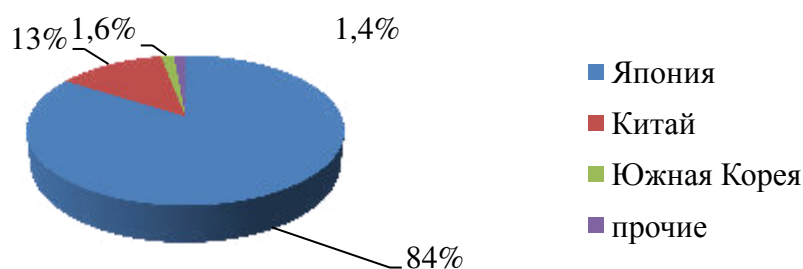


Рисунок 10 - Основные торговые партнеры РФ по экспорту легковых и грузовых автомобилей, %

Наибольшие объемы импорта легковых и грузовых автомобилей приходится на Японию – более 84 %. Данный факт объясняется тем, что Япония является крупнейшим производителем качественной продукции автомобилестроения.

Негативным моментом для России явилось сокращение таможенных пошлин на транспортные средства в связи со вступлением в ВТО, так как их снижение понизило конкурентные преимущества российских автомобилей.

Снижение ставок ввозных таможенных пошлин негативно сказывается на состоянии спроса на продукцию автопроизводителей, действующих на территории РФ. (Для автопроизводителей, работающих на территории Российской Федерации или отечественных автопроизводителей, авторы включают как производителей отечественных брендов (например, АвтоВАЗа), так и иностранных автопроизводителей, собранных на территории Российской Федерации). В России в режиме промышленного монтажа работают такие автозапчасти, как Volkswagen, Nissan, Mercedes-Benz и другие. Продукция российских автопроизводителей может не выдержать конкуренции с более дешевыми импортными автомобилями, что скажется на перегруженности заводов, занятости населения и других макроэкономических показателях. Чтобы этого избежать, необходимо усилить поддержку производителей со стороны государства и побудить покупателей приобретать автомобили отечественного производства, последние ставки ввозной таможенной пошлины для новых автомобилей были снижены до 15%, а для подержанных - до 20%.

Таким образом, несмотря на то, что за последние три года произошел резкий спад объемов ввоза, как автомобилей, так и частей к ним, импорт данной категории товаров составляет значительную часть внешней торговли Российской Федерации. В регионе деятельности ДВТУ легковых и грузовых автомобилей особенно актуально, так как в непосредственной близости находятся такие страны, как Япония, Южная Корея, которые являются одними из крупнейших центров автомобильной промышленности.

3 ВЛИЯНИЕ МЕР ТАМОЖЕННО-ТАРИФНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ НА ИМПОРТ ЛЕГКОВЫХ И ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В РФ, В УСЛОВИЯХ ЕАЭС

Существенное влияние на условия внешнеэкономической деятельности оказывает Таможенный кодекс Евразийского экономического союза, вступающий в силу с 1 января 2018 года (далее-ТК ЕАЭС). Приоритет электронной декларации товаров и взаимодействие государственных органов с участниками внешнеэкономической деятельности, предусмотренное в ЕАЭС ТС, направлены на упрощение таможенного оформления и ускорение их обязательств, которые в конечном итоге должны способствовать развитию внешнеэкономической деятельности.

Происходит декриминализация рынка легковых и грузовых автомобилей, среди прочего, должно быть отсутствие использования во взаимной торговле механизмов рыночного ценообразования на эти товары, а также количественных ограничений и экспортных таможенных пошлин (других налогов, налогов и сборов с эквивалентной стоимостью).

В этих условиях основные подходы таможенной и тарифной политики в отношении импорта автомобилей и грузов автомобилями 2021 - 2023 есть:

- Слияние для налогообложения импортных товаров в государствах - ЕАЭС члены;

- разработка единых условий для реализации льгот по уплате импортных таможенных пошлин функционирования ЕАЭС, включая тарифные льготы при импорте товаров инвестиционного назначения проекты, соответствующие приоритетному сектору экономики государства-члена ЕАЭС;

- выполнение в будущем международных обязательств Российской Федерации, в том числе приведение текущих ставок в соответствии с принятыми обязательствами России в рамках единого таможенного тарифа ЕАЭС ВТО.

Разработка такой меры государственной поддержки, как предоставление субсидий из федерального бюджета для возмещения затрат с учетом влияния на формирование, в том числе затрат на уплату импортных таможенных пошлин. Федеральный бюджет требует создания механизма оценки эффективности доходов. Этот механизм определение соотношения стимулирующего эффекта субсидий на развитие и инвестиционной привлекательности Машиностроение с финансовыми потерями, понесенными федеральным бюджетом.

Важно в прогнозируемый период внешние проблемы для российского автомобилестроения легковых и грузовых автомобилей, и внешнеэкономического сектора, помимо санкционной политики отдельных стран против России:

— защита геополитических рисков и угроз, которые могут привести к дестабилизации в мировой экономики; сокращение спроса на импорт автомобилей во многих странах;

— непредсказуемость дальнейших путей развития международной торговой системы и её риски, возникающие в результате дальнейшего роста протекционистских тенденций;

Таможенно-тарифная политика в этих условиях должна быть сосредоточена на поддержании рациональной доли импорта и экспорта товаров, конкурентоспособность производителей, стимулирование инвестиционных процессов в экономике, в том числе привлечение прямых иностранных инвестиций, сдерживание роста внутренних цен, обеспечение функциональности финансового бюджета снижает прямые и косвенные затраты операторов внешнеэкономической деятельности.

В среднесрочной перспективе, учитывая международные обязательства России, это будет сделано в основном, постепенная либерализация импортного тарифа закончится.

В процессе либерализации торгового режима с обязательствами РФ перед ВТО и созданием льготных торговых режимов с некоторыми странами, уровень

ценовой конкуренции отечественных производителей легковых и грузовых автомобилей будет понижаться. Для этого необходимо активно контролировать внутренний поток, чтобы обеспечить его своевременным возможностью применения специальных защитных, антидемпинговых и компенсационных мер на наднациональном уровне (ЕЭК). Анализ ситуации выявил необходимость создания дополнительных барьеров для импортных автомобилей. Одним из таких препятствий может стать введение единого транспортного налога (ЕТН).

Сбор транспортного налога закреплен в НК РФ глава 28 часть 2.

ЕТН не коснется владельцев автомобилей, произведенных на территории ЕАЭС, и владельцев приобретенных автомобилей Импортные автомобили до 1 января 2019 года.

Контроль оплаты ЕТН для автомобилей иностранного производства также будет возложен на ФНС. Налогоплательщиками будут как физические, так и юридические лица. Действующий транспортный налог для физических лиц и юридических лиц, ФНС самостоятельно рассчитывают сумму налогового сбора.

Для физических лиц установили дату погашения заработной платы до 1 декабря и юридических до 1 февраля за отчетный период года. Например, налог на 2018 год будет выплачен до конца 2019 года. Импорт для принятого лица, имеющее налоговый вычет на легковые автомобили, платит сборы по ставкам, установленным в его. Необходимо представить в налоговую инспекцию все документы и сведения.

Рекомендуемые ЕТН для импортных автомобилей будет взиматься по той же схеме, но по разным ставкам. Налоговый счет это также будет зависеть от количества лошадиных сил и года производства автомобиля, но зависеть региона налогоплательщика. Денежные средства будут поступать в региональные бюджеты.

ЕТН все будут сделаны единовременные платежи суммы налогов для физических лиц, для юридических лиц - с предоставлением первоначального взноса. По порядку налогоплательщики-организации обязаны в соответствии со ст. 159 УК РФ, пункт 361.1 Налогового кодекса Российской Федерации после налогового периода необходимо отправить налоговую декларацию в ФНС, в соответствии с местоположением транспортных средств.

При продаже и смене владельца автомобиля, новый владелец также будет продолжать платить ЕТН. Будет зависеть от возраста автомобиля на момент покупки. Например, при покупке если автомобиль не превышает трех лет, то за период эксплуатации автомобиля владелец заплатит в фиксированных пропорциях. Если автомобиль будет продан через четыре года, новый владелец заплатит в высоких пропорциях. Это делает покупку менее привлекательной.

Несмотря на рост курсов валют, импорт автомобилей остается привлекательным, переработка необходимого сбора и установки оборудования "ЭРА-ГЛОНАСС". Импорт приводит к снижению таможенных пошлин покупка импортного автомобиля станет еще более привлекательной. Поэтому было предложен Единый Транспортный налог на импортные автомобили. Поэтому покупатели ограничены бюджет будет учитываться и, возможно, отдаст предпочтение иномарке или отечественному автомобилю, а в соответствующем регионе будут платить транспортный налог по утвержденным ставкам. Покупатели, приобретающие автомобили иностранного производства, будут платить больше ЕТН, не зависящие от региона проживания.

Эта мера уменьшит негативное воздействие последствия снижения финансовых доходов из-за снижения импортных таможенных пошлин автомобили. Кроме того, это поможет повысить ценовую конкурентоспособность косвенно произведенных автомобилей на территории Российской Федерации.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Снижение ставок ввозных таможенных пошлин негативно сказывается на состоянии спроса на продукцию автопроизводителей, действующих на территории РФ. (Для автопроизводителей, работающих на территории РФ или российских автопроизводителей, авторы включают как производителей отечественных брендов (например, АвтоВАЗа), так и иностранных автопроизводителей, собранных на территории Российской Федерации). В России в режиме промышленного монтажа работают такие автозапчасти, как Volkswagen, Nissan, Mercedes-Benz и другие. Продукция отечественных автопроизводителей может не выдержать конкуренции с более дешевыми импортными автомобилями, что скажется на перегруженности заводов, занятости населения и других макроэкономических показателях. Чтобы этого избежать, необходимо усилить поддержку производителей со стороны государства и побудить покупателей приобретать автомобили российского производства, последние ставки ввозной таможенной пошлины для новых автомобилей были снижены до 15%, а для подержанных - до 20%.

Развитие российской автомобильной промышленности в современном аспекте берет начало в 2005 году с решения Правительства Российской Федерации о развитии отечественного производства продукции автомобильной промышленности. Данное направление реализуется посредством открытия на территории России крупных автоконцернов для сборки автотранспортных средств. Причиной падения конкурентных преимуществ Российской Федерации на мировом рынке автомобилестроения ознаменовалось вступлением в 2012 году в ВТО, что обусловило необходимость в сокращении ставок таможенных пошлин на ввоз легковых автомобилей.

Затем, на рубеже 2014–2015 годов, те условия, в которых до того находились российская отрасль и рынок легковых автомобилей, изменились еще более радикально. В частности, в рассматриваемый период произошла

девальвация рубля, что стало дополнительным фактором сокращения спроса на автомобили со стороны внутреннего рынка. Все перечисленное способствовало тому, что государство оказывалось все более вовлеченным в проблемы отрасли, количественно и качественно расширяя применяемые в отношении автопрома меры поддержки. Постоянный рост направленных в помощь отрасли финансовых вливаний, в сочетании с тем фактом, что их эффективность была явно недостаточной, привели к тому, что государство осознало необходимость переосмысления своей политики в рассматриваемой сфере.

При этом, ключевым ориентиром выступает переориентация граждан на отечественную продукцию автомобилестроения за счет расширения и улучшения технических характеристик, а также активного продвижения на внутреннем рынке. Стоит отметить, что в настоящее время, законодательством вводятся все новые изменения по ввозу и эксплуатации импортных автомобилей.

Таким образом, несмотря на резкое снижение объемов импорта как автомобилей, так и деталей за последние три года, импорт этой категории продукции составляет значительную часть внешней торговли Российской Федерации. В регионе деятельность ДВТУ легковых и грузовых автомобилей особенно важна, потому что такие страны, как Япония, Южная Корея, один из крупнейших центров автомобильной промышленности, очень близки.

Проведенный анализ показал, что импорт автомобилей остается привлекательным, несмотря на рост курсов валют, снижение импортных таможенных пошлин, утилизационный сбор и необходимость установки оборудования "ЭРА-ГЛОНАСС". Поэтому было предложено ввести единый транспортный налог на импортные транспортные средства. В результате покупатели с ограниченным бюджетом будут учитываться и, возможно, отдавать предпочтение отечественному производителю. Покупатели, приобретающие автомобили иностранного производства, будут платить ЕТН по более высоким ставкам, не зависящим от региона проживания.

Эта мера уменьшит негативное влияние последствий сокращения финансовых доходов из-за снижения таможенных пошлин на импортные автомобили. Кроме того, это косвенно поможет повысить ценовую конкурентоспособность автомобилей, произведенных на территории РФ.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

- 1 Договор о Евразийском экономическом союзе") (ред. от 08.05.2015) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://base.consultant.ru>. – 12.05.2021.
- 2 Таможенный кодекс Евразийского экономического союза; [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://base.consultant.ru>. – 24.02.2021.
- 3 Международная Конвенция о Гармонизированной системе описания и кодирования товаров (заключена в Брюсселе 14 июня 1983г.) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>;
- 4 Единый таможенный тариф Евразийского экономического союза [Электронный ресурс]: – Режим доступа: www.eurasiancommission.org. – 12.05.2021.
- 5 Федеральный закон "О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" от 03.08.2019 № 289-ФЗ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://base.consultant.ru>. – 13.05.2021.
- 6 Федеральный закон от 08.12.2003 г. № 164-ФЗ «Об основах государственного регулирования внешнеторговой деятельности» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://base.consultant.ru>. – 14.05.2021.
- 7 Федеральный закон от 15.04.1993 г. № 4804 -ФЗ «О вывозе и ввозе культурных ценностей» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://base.consultant.ru>. – 26.03.2021.
- 8 Об Инstrukциях по заполнению таможенных деклараций и формах таможенных деклараций : [решение : принято Комиссией Таможенного союза 20.05.2010 г. № 257] – Режим доступа : <http://base.consultant.ru>. – 13.04.2021.
- 9 Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях [федер. закон : принят Гос. Думой 20 декабря 2001 г. № 195-ФЗ] – Режим доступа : <http://base.consultant.ru>. – 10.01.2021.

10 Стратегия развития индустрии легкового и грузового транспорта и звукового оборудования на период до 2030 года [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://minpromtorg.gov.ru>. – 23.03.2021.

11 Алексеева, Н.Н. Товарная номенклатура внешнеэкономической деятельности : учебное пособие / Н.Н. Алексеева, Л.П. Соловьева. – Владивосток : РИО Владивостокского филиала РТА. – 2012. – 120 с.

12 Джабиев, А. П. Основы таможенного дела : учебник для вузов / под общей редакцией А. П. Джабиева. — 2-е изд. — Москва : Издательство Юрайт, 2020. — 489 с. — (Высшее образование). — ISBN 978-5-534-13241-0. — Текст : электронный // ЭБС Юрайт [сайт]. — URL: <http://www.biblio-online.ru/bcode/449589>. – 12.03.2021.

13 Покровская, В. В. Таможенное дело в 2 ч. Часть 1 : учебник для вузов / В. В. Покровская. — 2-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2020. — 293 с. — (Высшее образование). — ISBN 978-5-9916-8681-5. — Текст : электронный // ЭБС Юрайт [сайт]. — URL: <http://www.biblio-online.ru/bcode/452036>. – 17.03.2021.

14 Покровская, В. В. Таможенное дело в 2 ч. Часть 2 : учебник для вузов / В. В. Покровская. — 2-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2020. — 341 с. — (Высшее образование). — ISBN 978-5-9916-8682-2. — Текст : электронный // ЭБС Юрайт [сайт]. — URL: <http://www.biblio-online.ru/bcode/452037>. – 15.06.2021.

15 Рынок легкового и грузового транспорта и его роль в экономическом пространстве современной экономики Константиныди А.Д., Мосакова Е.А. Экономика и управление: проблемы, решения. 2017. Т. 3. № 5. С. 136-147;

16 Рынок легкового и грузового транспорта Подольский В.А. В сборнике: Лучшая студенческая статья 2018. сборник статей XIV Международного научно-исследовательского конкурса : в 4 ч.. 2018. С. 230-234.

17 Официальный сайт Евразийской экономической комиссии. Товарная номенклатура [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.eurasiancommission.org>. - 19.01.2017.

18 Как устроен российский рынок легкового и грузового транспорта / Маргарита Кудрявцева. – Газета "Деловой Петербург". – [Электронный ресурс]: – Режим доступа: https://www.dp.ru/a/2016/04/11/Vse_dengi_na_instrumen. – 18.04.2020.

19 Локализация легкового и грузового транспорта Валерий Вольнов. – Сетевое издание «ПРО КАЧЕСТВО». – [Электронный ресурс]: – Режим доступа: <https://kachestvo.pro/kachestvo-upravleniya/gosinitsiativa/lokalizatsiya-muzykalnykh-instrumentov/>. – 19.04.2021.

20 Динамика показателей таможенно-тарифного регулирования как инструмента экономической безопасности Гомон И.В., Иочис Я.А., Захаров П.В., Титков Е.А. Форум молодых ученых. 2018. № 12-2 (28). С. 198-202;

21 Проблемы эффективности таможенно-тарифного и нетарифного регулирования внешней торговли России Писаренко А.С. В книге: АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ СОВРЕМЕННОЙ ЭКОНОМИКИ. Сборник тезисов VI межвузовской научно-теоретической конференции. 2018. С. 271-278.

22 Таможенно-тарифное регулирование как инструмент развития импортозамещения в Российской Федерации Манушина А.П., Реснянская С.Р. Международный журнал гуманитарных и естественных наук. 2019. № 5-3. С. 130-134.

23 Совершенствование таможенно-тарифного регулирования и его влияние на динамику объемов импорта стран ЕАЭС (на примере РФ) Округина К.Р., Петреева Д.А., Кислакова К.И. Форум молодых ученых. 2019. № 1-2 (29). С. 1133-1139.

24 Статистические данные Федеральной таможенной службы [Не опубликовано].