

Министерство образования и науки Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
АМУРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
(ГОУВПО «АМГУ»)

Факультет Международных отношений
Кафедра Международного бизнеса и туризма
Специальность 38.05.02-Таможенное дело

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ
И.о. зав. кафедрой
_____ С.В. Феоктистов
«__» _____ 2017 г.

ДИПЛОМНАЯ РАБОТА

на тему: Таможенно-тарифное регулирование импорта легковых автомобилей
в Россию в условиях ЕАЭС

Исполнитель
студент группы 237ос-2

подпись, дата

С.А. Жирова

Руководитель
старший преподаватель

подпись, дата

Т.В. Соколенко

Нормоконтроль

подпись, дата

О.В. Шпак

Рецензент

подпись, дата

А.В. Плешивцев

Благовещенск 2017

РЕФЕРАТ

Дипломная работа содержит 65с., 14 рисунков, 7 таблиц, 33 источника.

ИМПОРТ ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ, ТЕРРИТОРИЯ ЕАЭС, ТАМОЖЕННЫЙ КОНТРОЛЬ, РЫНОК ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ, ТАМОЖЕННО – ТАРИФНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, СТАВКИ ТАМОЖЕННЫХ ПЛАТЕЖЕЙ

В работе рассматривается влияние таможенно-тарифных мер регулирования на импорт легковых автомобилей. Для этого раскрывается сущность таможенно-тарифного регулирования, а так же рассматриваются ставки таможенных платежей при ввозе легковых автомобилей в Россию.

Исследуется динамика импорта легковых автомобилей в Россию. На основе этого проводится анализ импорта и факторы на него влияющие.

В заключительной части выявляются проблемы и пути совершенствования импорта легковых автомобилей в Российской Федерации а так же основные сценарии развития.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	5
1. Теоретические основы таможенно-тарифного регулирования	7
1.1 Таможенно-тарифное регулирование в условиях ЕАЭС	7
1.2 Состояние спроса и предложения на рынке легковых автомобилей в России	16
1.3 Особенности таможенно-тарифного регулирования легковых автомобилей в условиях ЕАЭС	23
2. Особенности динамики импорта легковых автомобилей в Россию	32
2.1 Анализ импорта легковых автомобилей 2007-2017 годы	32
2.2 Влияние факторов на импорт легковых автомобилей в Россию	46
3. Прогноз развития импорта легковых автомобилей	51
3.1 Основные сценарии развития импорта легковых автомобилей в Россию	51
3.2 Проблемы и пути совершенствования импорта легковых автомобилей	55
Заключение	60
Библиографический список	62

ВВЕДЕНИЕ

Автомобильная промышленность мира - это объемная и очень важная часть мировой экономики и международного бизнеса, ведь это не только в сущности машины, однако и разнообразные товары в области обслуживания автомобилей, а кроме этого, в значительной мере, рынок производства и осуществлении реализации автозапчастей. Рынок автомобилей включает несколько смежных рынков и областей: от особо тесно примыкающих (рынка деталей и блоков автомобилей и нефтедобывающей промышленности) вплоть до менее очевидных (строительство дорог, изготовление аксессуаров для автомобилей и т.п.).

Автомобиль обеспечивает большую мобильность человека, эффективность труда, устанавливает современный стиль жизни общества. Он считается показателем уровня обеспеченности материальными средствами как отдельного человека (его собственника), так и общества либо государства в целом.

Значимой особенностью автомобилей считаются их адаптационные возможности в том, что относится, в частности, к интеграции в едином процессе перевозки с остальными разновидностями транспорта: водным (паромы, суда для горизонтальной погрузки и разгрузки грузов и т.д.), железнодорожным (платформы, трейлеры), авиационным (большегрузные самолеты). При этом применяется перевозка не только колесной техники, но и контейнеров, также иных видов грузовых мест. В итоге вклад автомобильного транспорта в формирование единой мировой транспортной системы очень велик.

Актуальность темы - автомобильный транспорт играет огромную роль в современном обществе. Развитие автомобильных услуг на сегодняшний день является обязательным условием для полноценной жизни каждого человека.

Объект исследования - рынок легковых автомобилей.

Предмет - анализ импорта легковых автомобилей.

Цель - исследование таможенно-тарифного регулирования импорта легковых автомобилей.

Задачи:

- 1) рассмотреть особенности таможенно-тарифного регулирования легковых автомобилей в условиях ЕАЭС;
- 2) проанализировать состояние спроса и предложения на рынке легковых автомобилей в России;
- 3) провести анализ особенности динамики импорта легковых автомобилей в Россию;
- 4) выявить какие факторы влияют на импорт легковых автомобилей в Россию;
- 5) найти проблемы и пути совершенствования импорта легковых автомобилей;
- 6) проанализировать объемы продаж легковых автомобилей.

1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

1.1 Таможенно-тарифное регулирование в условиях ЕАЭС

Договор о Евразийском экономическом союзе (далее – Договор о ЕАЭС) был подписан 29 мая 2014 года, он вступил в силу с января 2015 г. Дадим определение Евразийскому экономическому союзу – это международная организация региональной экономической интеграции, которая обладает международной правосубъектностью. В Евразийском экономическом союзе обеспечивается свободное передвижение товаров, работ, услуг, денежных средств и рабочей силы, помимо этого осуществление скоординированной или согласованной единой политики в секторах экономики, установленных договором о ЕАЭС и международными договорами в рамках Союза. Заложенные экономические и правовые основы этого интеграционного объединения позволят в кратчайшей перспективе увеличить уровень экономик, кроме того материальное благополучие граждан стран — участников ЕАЭС.

В процессе образования Таможенного союза Республики Беларусь, Республики Казахстан и России (далее – Таможенный союз, ТС) образовано единое таможенное законодательство, которое складывается, в первую очередь, из Таможенного кодекса Таможенного союза (затем — ТК ТС), а так же вытекающих из него множество соглашений и договоров между государствами-членами ТС по частным вопросам. На базе Кодекса и данных договоров Комиссия издает собственные решения, устанавливающие определенные правила и процедуры, обязательные для всех 3-х стран. ТК ТС функционирует в настоящее время и продолжит функционировать в течение ближайшего времени. В тоже время, в ТК ТС остается незаконченными несколько проблемных вопросов: существенное число отсылочных норм к государственному законодательству; наличие принципа резидентства, который ограничивает право подачи таможенной декларации на территории

1-го из государств-членов ТС резидентами иных государств-членов ТС; недостаточный уровень имплементации нынешних инструментов упрощения операций торговли (УЭО, «единое окно», автоматизированный выпуск товаров, пост таможенный аудит и др.); неясности определенных терминов ТК ТС.

С подписанием Договора о ЕАЭС меняется главный инструмент таможенного регулирования. На замену ТК ТС должен прийти Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (затем – ТК ЕАЭС). В настоящий период экспертами Евразийской экономической комиссии (далее — ЕЭК), Сторонами и бизнес-сообществом Беларуси, Казахстана и России подготовлен проект ТК ЕАЭС. Создатели Кодекса приняли к сведению представленные рекомендации в части формирования гибкого и результативного инструмента таможенного регулирования и упрощения процедур торговли. Значительная доля проблематичных вопросов ТК ТС решена. Разработанный правовой акт базируется на международных стандартах и передовой практике таможенного администрирования. Договор о ЕАЭС регулирует таможенные правоотношения на всей территории ЕАЭС. В ТК ЕАЭС кодифицированы положения многочисленных международных соглашений в области таможенного регулирования. Планируемый срок вступления в силу нового ТК – 2017 год (документ приводится в соответствии с Договором о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза, подписанного 11 апреля 2017 г. в Москве.)

Подходы, которые отразятся в ТК ЕАЭС:

- приоритет электронного таможенного декларирования;
- возможность совершения таможенных операций, связанных с регистрацией таможенной декларации и выпуском товаров, автоматически, информационными системами таможенных органов;
- оптимизация сведений, которые подлежат указанию в транзитной декларации и в декларации на товары;

- возможность подавать таможенную декларацию в случае отсутствия документов таможенному органу, на основании которых заполняется данная декларация;
- использование при совершении таможенных операций механизма единого окна (это система, позволяющая лицам, осуществляющим торговые операции, предоставлять информацию, необходимую для выполнения всех требований законов об импорте и экспорте, в единую структуру);
- предварительная оптимизация оповещения таможенных органов о ввозимых товарах на территорию ЕАЭС;
- объединение (унификация) особенностей при таможенном декларировании товаров, которые перемещаются в разобранном или несобранном или виде;
- уменьшение сроков выпуска товаров с момента регистрации таможенной декларации до 4 часов;
- возможность выпуска товаров под обеспечение уплаты таможенных пошлин, налогов, в случае если таможенный контроль не завершен;
- совершенствование института уполномоченных экономических операторов;
- уточнение условий и содержания некоторых таможенных процедур;
- упрощение условий и порядка перемещения отдельных категорий товаров через таможенную границу ЕАЭС.

Нетарифные меры, применяемые во внешнеторговой политике, многообразны, причем их роль по мере снижения таможенных тарифов не уменьшается, а возрастает. Наиболее распространены те, которые направлены на прямое ограничение импорта:

- квотирование;
- лицензирование;
- добровольные ограничения экспорта;
- технические ограничения;
- антидемпинговое законодательство.

Особое значение имеют квотирование и лицензирование импорта и экспорта.

Квотирование - это лимитирование размера импорта с помощью так называемых глобальных, индивидуальных, сезонных и других видов процентных ограничений.

Глобальная квота, на долю которой приходится две трети всех случаев, устанавливает ограничение объема импорта в стоимостных или натуральных показателях на определенный период. Общая величина допустимого квотой импорта по странам не разбивается.

Индивидуальная квота предусматривает размер импорта в отношении конкретных стран или конкретного товара (его производителя). В качестве критерия при распределении индивидуальной квоты учитываются встречные обязательства государств по импортированию товаров данной страны. Такие обязательства закрепляются торговыми соглашениями и принимают характер двусторонней квоты на договорной основе.

Сезонные квоты устанавливают ограничение размеров импорта сельхоз. товаров на определенное время года. Ограничение импорта без учета временного периода представляют не конкретизированные квоты.

Квотирование вводится для сбалансирования внешней торговли и платежных балансов, регулирования спроса и предложения на внутреннем рынке, выполнения международных обязательств и достижения взаимовыгодной договоренности на межправительственных переговорах.

Лицензирование представляет собой ограничение в виде получения права или разрешения (лицензии) от уполномоченных государственных органов на ввоз определенного объема товара. В лицензии может устанавливаться порядок ввоза или вывоза товара.

Лицензирование толкуется в международной практике как временная мера, которая осуществляется на основе строгого контроля тех или иных товарных потоков. Оно практикуется в случаях временного ограничения

нежелательных объемов импорта. В современной зарубежной практике в основном применяются генеральная и индивидуальная лицензии.

Генеральная лицензия - постоянно действующее разрешение фирме на право импорта определенных товаров из перечисленных в ней государств без ограничения объема и стоимости. Иногда в лицензии указываются товары, запрещенные к ввозу. Генеральные лицензии со списками товаров регулярно публикуются в официальных изданиях.

Индивидуальная лицензия выдается как разовое разрешение на одну торговую операцию с конкретным видом товара (иногда двумя-тремя видами, но одной и той же товарной группы). В ней указываются также сведения о ее получателе, количестве, стоимости и стране происхождения товара. Она является именной, не может передаваться другому импортеру и имеет ограниченный срок действия (как правило, до одного года).

Составным элементом лицензирования является контингентирование т.е. установление государством централизованного контроля над вызовом и ввозом посредством ограничения номенклатуры товаров в пределах установленных количественных или стоимостных квот на фиксированный период времени. В настоящее время положения ГАТТ/ВТО разрешают вводить количественные ограничения импорта в случае резкого неравновесия торгового баланса.

Технические барьеры. В числе мер нетарифного ограничения в зарубежной практике значатся специальные требования к импортным товарам, устанавливаемые для обеспечения безопасности и охраны природной среды, роль которых сегодня значительно возросла. Они предполагают соблюдение таможенных формальностей — технических стандартов и норм, требований к упаковке и маркировке товаров, нормативов санитарного и ветеринарного контроля. Сами по себе эти формальности необходимы и нейтральны, но они могут быть сформулированы таким образом, что либо становятся барьером на пути определенных товаров, либо служат целям дискриминации по отношению к отдельным странам.

Одна часть технических барьеров представляет собой запрет или ограничение импорта товаров и материалов, загрязняющих окружающую среду (химические товары, ядохимикаты, каменный уголь и нефть с высоким содержанием серы). Другая часть включает расширение протекционистских мер в отношении промышленного оборудования, транспортных средств и других видов продукции, эксплуатация которых ведет к загрязнению атмосферы и воздуха. Наконец, последняя связана с качеством товаров, и эти технические барьеры защищают интересы потребителей, оберегая их от ущерба, вызванного дефектом товара, и от возможного вреда при употреблении, что относится прежде всего к импорту бытовой электротехники, медицинским препаратам и приборам, пищевым продуктам, детским товарам. Многие страны приняли законы, предусматривающие суровые санкции в отношении поставщиков импортных товаров, которые обязаны информировать покупателя в инструкциях, при маркировке или на этикетке о всех возможных рисках, связанных с потреблением товара.

Для защиты национальных производителей государство одновременно с ограничением импорта предпринимает меры, направленные на поощрение экспорта. Одна из форм стимулирования отечественных экспортных отраслей - экспортные субсидии, т.е. льготы финансового характера, предоставляемые государством экспортерам для расширения вывоза товаров за границу. Благодаря таким субсидиям экспортеры получают возможность продавать товар на внешнем рынке по более низкой цене, чем на внутреннем. Экспортные субсидии могут быть прямыми (выплата дотаций производителю при его выходе на внешний рынок) и косвенными (путем льготного налогообложения, кредитования, страхования и т.п.).

Ввозная таможенная пошлина. Таможенная пошлина – обязательный платеж, взимаемый таможенными органами в связи с перемещением товаров через таможенную границу.

Налог на добавленную стоимость (НДС), который взимается при ввозе товаров на таможенную территорию ТС, является косвенным налогом.

Порядок его уплаты регулируется как ТК ТС, так и внутренним налоговым законодательством стран-участников ТС, в нашем случае – НК РФ.

Акцизы, взимаемые при ввозе товаров на таможенную территорию ТС, также относятся к косвенным налогам и регулируются аналогично НДС.

Таможенные сборы, согласно статье – это обязательные платежи, взимаемые таможенными органами за совершение ими действий, связанных с выпуском товаров с таможенной территории (таможенные операции) и их таможенным сопровождением, или иных действий, установленных ТК ТС и/или законодательством стран-участников ТС. Список действий, которые могут служить основанием для уплаты таможенного сбора, является открытым, то есть он может быть дополнен исходя из действующего ТК ТС и нормативно-правовых актов государств-участников ТС.

Вывозная таможенная пошлина. Данный термин отсутствует не только в нормативно-правовых актах РФ, но и ТС. Однако его можно определить по аналогии с ввозной таможенной пошлиной.

Таможенные сборы. Часть 3 статьи 72 ТК ТС говорит о том, что «размер таможенных сборов не может превышать примерной стоимости затрат таможенных органов за совершение действий, в связи с которыми установлен таможенный сбор», в противном случае по заявлению плательщика возможен возврат (зачет) излишне уплаченных или излишне взысканных сумм таможенных сборов и иных денежных средств (но не позднее, чем через 3 года с даты их уплаты).

Все таможенные платежи можно подразделить с юридической и экономической точки зрения на имеющие таможенную природу формирования – это сборы и пошлины, и налоговую – НДС и акцизы.

Эксперты ЕЭК проводят работу по упрощению процедур торговли на основе международных стандартов и эффективных инструментов Всемирной таможенной организации.

В 2014 году 29 мая Президентами государств - участников ТС утверждены основные направления развития механизма единого окна в

системе регулирования внешнеэкономической деятельности». Целями этого документа являются, во первых - объединение и развитие подходов по формированию национальных механизмов единого окна в таможенном союзе; во вторых - взаимное признание электронных документов, которые необходимы для осуществления ВЭД; в третьих – информационное взаимодействие и его организация. Для этого на платформе ЕЭК разработан проект Плана по реализации «Основных направлений развития механизма «единого окна» в системе регулирования внешнеэкономической деятельности».

Применение и развитие механизма «единого окна» позволит: углубить интеграционное взаимодействие государств-участников ЕАЭС; упростить условия осуществления ВЭД для представителей бизнес-сообщества; исключить представление дублирующих документов и сведений для различных государственных органов, регулирующих ВЭД; обеспечить переход на безбумажные технологии и др.

С учетом сказанного, в проекте ТК ЕАЭС будут введены следующие новации: возможность не предоставлять документы для совершения таможенных операций (если они имеются в информационных системах); предоставление таможенным органам сведений о таких документах в таможенной декларации (вместо документов); возможность подтверждения соблюдения запретов и ограничений из информационных систем; возможность при убытии товаров предоставить сведения о таможенной декларации (а не саму декларацию на товары); возможность подачи транзитной декларации без предоставления таможене отдельных документов. Это может быть реализовано, в случае если таможенные органы смогут получить сведения об этих документах, либо необходимую информацию из них из своих информационных систем. На основании этого можно сделать вывод, что реализация новаций ТК ЕАЭС уже в ближайшей перспективе позволит выйти таможенному регулированию ЕАЭС на новый уровень, а также максимально упростит процедуры торговли и,

безусловно, облегчит жизнь добропорядочным экономическим операторам. Если говорить о таможенных пошлинах, то они выполняют ряд функций:

Экономическая: надбавка к цене импортируемого товара инструмент стимулирования отраслей (часто молодых и зарождающихся).

Действие: пошлина в стране повышается; иностранные компании повышают цену, перекладывая часть издержек на потребителей в стране; спрос в стране падает из-за возросшей цены; объём иностранных поставок товара может упасть; национальные компании могут занять нишу при условии их конкурентоспособности.

Фискальная функция. В том числе благодаря пошлинам пополняется бюджет. Пополняться за счёт пошлин может как за счёт экспортных, так и за счёт импортных.

В целом же само использование импортных пошлин:

- а) противоречит задачам защиты внутреннего рынка, поскольку государство уже будет заботиться об увеличении доли национальных компаниях, а будет стараться обложить иностранные компании;
- б) иногда импорт может упасть, как и сами поступления.

Торгово-политическая роль: защита национальных отраслей от конкуренции иностранных товаров, поскольку цена на иностранный товар вследствие обложения пошлиной повысится. Защита может быть как слабых отраслей (чтобы те компании на отечественной отрасли стали сильнее), так и сильных отраслей (чтобы компании получали сверхприбыль, чтобы компании выходили на внешний рынок). Благодаря этому повышается пошлина на товар, в котором заинтересован конкурент; конкурент идёт на переговоры; страна, поднявшая пошлину, добивается уступок в таможенном обложении своих товаров. То есть страна, поднявшая сначала пошлину, соглашается снизить пошлину только при условии, что конкурент тоже снизит для некоторые свои пошлины либо создаст для более благоприятную ситуацию.

1.2 Состояние спроса и предложения на рынке легковых автомобилей в России

В условиях уменьшающегося спроса, острой конкуренции и избыточного предложения существует современный мировой рынок автомобилей. Стремящиеся захватить достойные позиции на мировом рынке автомобилестроительные компании, следуют по пути концентрации, объединения и большого сокращения издержек.

Объем спроса на такой товар, как автомобиль, складывается как из его стоимости, так и под действием некоторых других неценовых факторов:

Во первых это текущие доходы потребителей. Как всем известно, чем выше доход, тем динамичнее развивается структура потребления индивида: его сбережения растут, вместе с этим и денежные суммы, потраченные на приобретение товаров. Автомобиль - это дорогостоящий товар, и возможность его приобрести пропорциональна доходу, а точнее его росту;

Во вторых это банковский процент. На покупательную способность товаров, которые обычно приобретают в кредит, в нашем случае - автомобили, особое влияние оказывают факторы потребительского долга и банковской процентной ставки. Эти факторы могут оказать наибольшее влияние на спрос, чем текущий денежный доход. Чем больше долгов по отношению к доходу и процентные ставки выше, тем меньше потребитель захочет возлагать на себя дополнительные обязательства, связанные с покупкой товара.

В третьих - цена на товары-дополнители. Товары, дополняющие друг друга, либо товары-комплименты. К примеру, в случае если начинается рост цен на топливо, спрос на автомобили систематически уменьшается, так как горючее считается ведущим фактором, определяющим службу машин, по крайней мере, создает для этого все условия;

В четвертых - насыщение рынка. Главным фактором для товаров длительного пользования, является фактор насыщения рынка этим товаром. В 2009 г. в мире насчитывалось приблизительно около 1 миллиарда машин,

население мира приблизительно 7 млрд. чел., то есть в мире каждый седьмой человек в среднем имеет автомобиль. При расчете этого показателя на душу населения он составляет около 130 автомобилей на одну тысячу человек. Если сравнить в Португалии, США Люксембурге, Исландии данный показатель превышает 700 шт. Можно сделать вывод, о том что автомобиль является скорее роскошью, чем средством передвижения до сих пор.

В настоящее время мировой рынок автомобилей фактически сформировался и представлен ограниченным числом фирм. Для данной отрасли характерна высочайшая структурная конкуренция, в основном цен и качества выпускаемых автомобилей. На величину предложения оказывают влияние 2 вида факторов: ценовые и неценовые.

Ценовые: эти факторы тесно связаны с процессом ценообразования, будь то цены на готовый автомобиль или же на первичное сырье, идущее на его изготовление.

Неценовые:

1) Динамика цен на ресурсы. Компания делает закупки сырья и необходимого оборудования для осуществления производственной деятельности. При повышении цены на основные, оборотные фонды и ресурсы производства, издержки так же будут расти. В свою очередь, рост затрат заставляет фирму уменьшать производственную деятельность до тех пор, пока цена за 1 ед. продукции не станет равной или ниже предельных издержек, предложение начинает сокращаться, как итог;

2) Разработка новых технологий позволяет производителю увеличить эффективность производства и в следствии, количество производимой продукции. Внедрение новых основных производственных фондов и технологических открытий (машины и оборудование) на производстве способствует уменьшению показателей материалоемкости и трудоемкости, а так же росту фондоотдачи. В итоге реальным становится процесс расширения масштабов производства;

3) Динамика величины налогообложения. Регулятором государственного бюджета являются налоги, периодически они изымаются из дохода всех экономических субъектов (как правило, 1 раз в месяц). Чем налоговая ставка и сумма налога, подлежащая отчислению, выше, тем потенциал для дальнейшего развития становится ниже;

4) Численность продавцов на рынке. Так как рынок автомобилей уже достаточно сформирован, из этого следует, что численность продавцов на нем становится наименее важным фактором, но под действием внешних факторов (смена политического курса государства, экономический кризис), среди устоявшихся игроков рынка, происходит перераспределение долей и ролей.

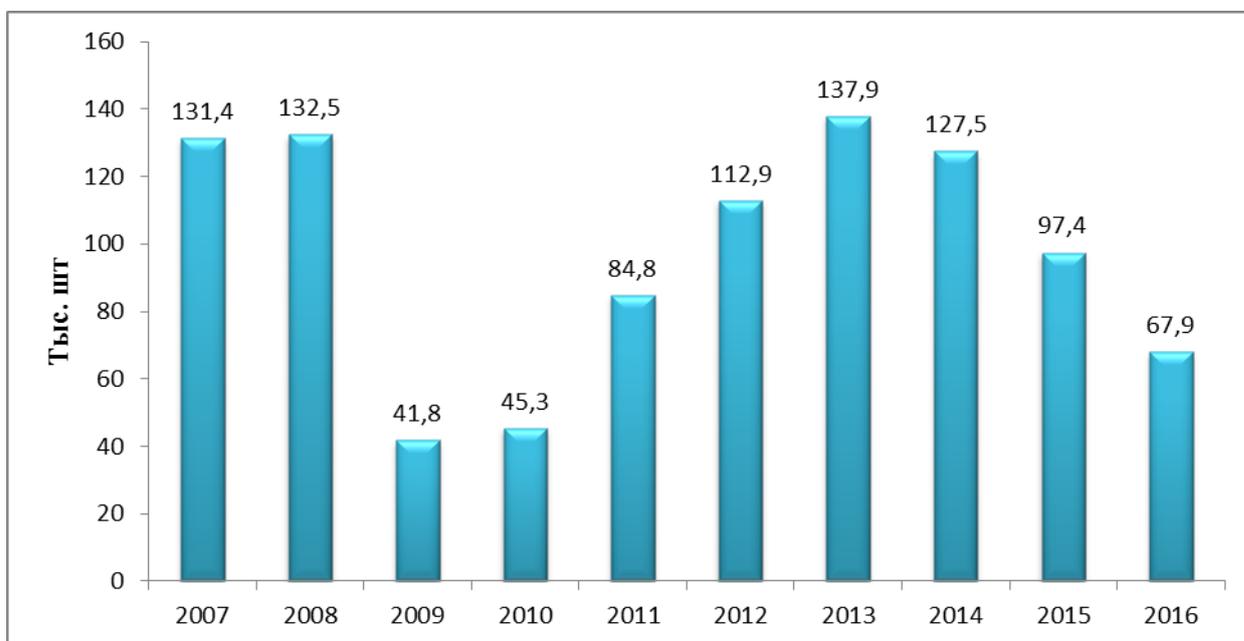


Рисунок 1 - Динамика экспорта легковых автомобилей из России 2007-2016 годах.¹

За рассматриваемый период наблюдался резкий снижение экспорта легковых автомобилей в 2009-2010 годах. По сравнению с 2008 годом экспорт упал на 31,5% или в 3,16 раз. Далее можно наблюдать плавный рост экспорта, а начиная с 2014 года динамика снова становится отрицательной.

¹Федеральная таможенная служба Российской Федерации [Электронный ресурс] : офиц. сайт. - Режим доступа : <http://www.customs.ru/> – 27.05.2017.

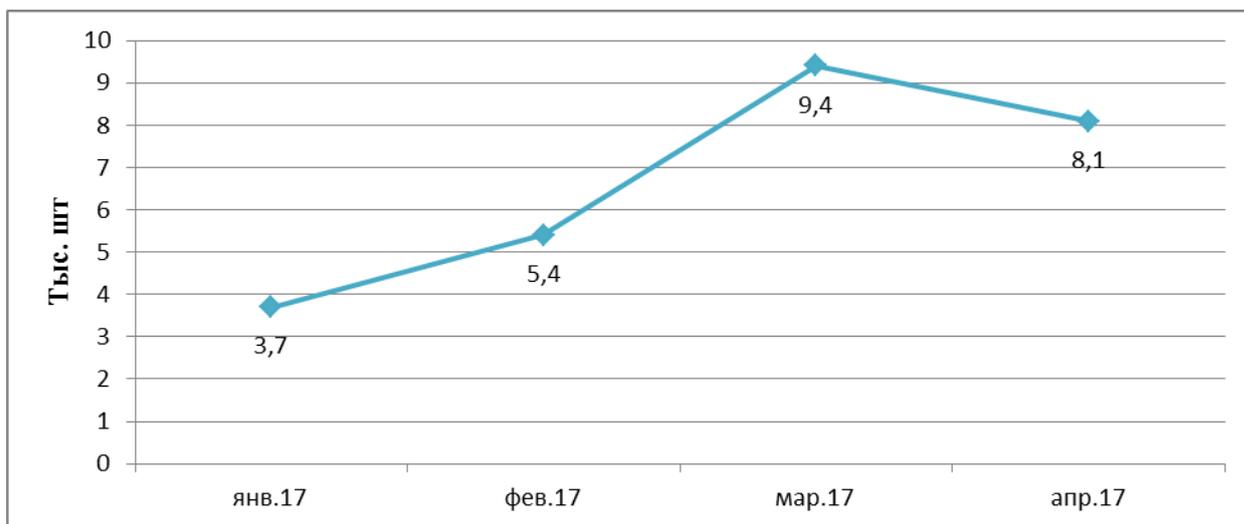


Рисунок 2 - Динамика экспорта легковых автомобилей из России за январь - апрель 2017г

Рассматривая ежемесячную динамику экспорта легковых автомобилей в начале 2017 года, можно сказать, что март показал себя достойно, по сравнению с январем показатель экспорта увеличился в 2,5 раза.

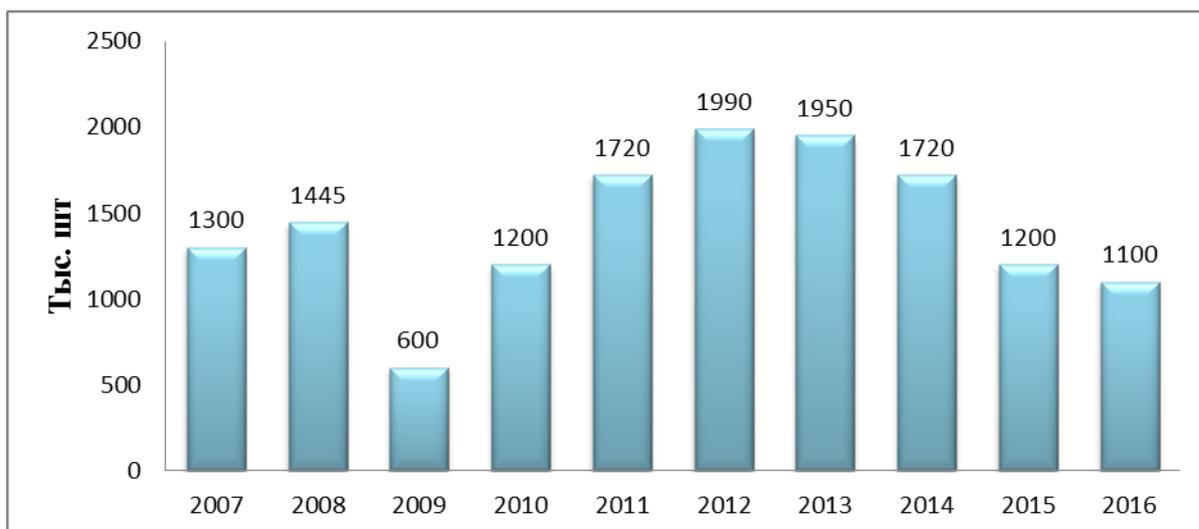


Рисунок 3 - Динамика производства легковых автомобилей в России 2007 - 2016 годы ²

До кризиса 2008 года в России наблюдался плавный рост производства автомобилей. Текущий спад в отрасли принципиально отличается от кризиса 2008–2009. Падение производства в прошлый кризис было более резким: в январе 2009 г. уровень производства был сразу на 80% (т. е. в 5 раз) ниже,

²Международная организация производителей автомобилей [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа: <http://www.oica.net> – 21.05.2017.

чем в январе 2008 г. Восстановление после кризиса 2008 года также было стремительным: уже в марте 2011 г. объем производства был выше, чем до кризиса. В период текущего кризиса заметный спад автомобильного производства в России начался уже в середине 2014 года, но бум покупок товаров длительного пользования в конце 2014 года немного стимулировал увеличение производства. Тем не менее, в дальнейшем общеэкономический кризис и девальвация валюты, повлекшая за собой рост цен на продукцию, привели к уменьшению спроса и, как следствие, снижению производства. Несмотря на запуск в нашей стране нескольких новых массовых моделей автомобилей, например, кроссоверов Hyundai Creta и Renault Kaptur, объем производства легковых машин в 2016 году по сравнению с 2015-м снизился на 7,4%, до 1,1 млн единиц.

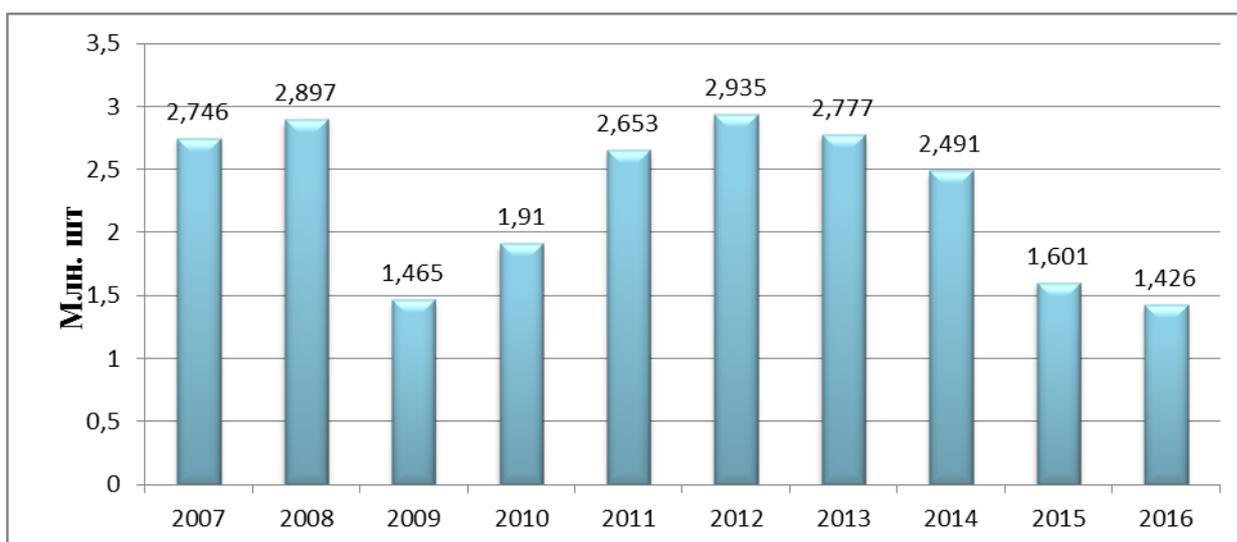


Рисунок 4 - Динамика продаж новых легковых автомобилей в РФ 2007-2016 гг.³

За последние 8 лет российский рынок новых легковых автомобилей уже переживал кризис, когда динамика продаж уходила в «минус». Так с октября 2008 года по апрель 2010 ежемесячная динамика рынка новых автомобилей показывала отрицательные значения. Максимальное падение было зафиксировано в июле 2009 года – тогда рынок новых легковых

³Международная организация производителей автомобилей [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа: <http://www.oica.net> – 21.05.2017.

автомобилей упал на 58%. Аналитики «Автостат» говорят, что ежемесячный максимум продаж выпал на апрель 2008 года (почти 273 тыс. шт.), а максимальный рост рынка был зафиксирован в ноябре 2010 года.

Падение рынка сегодня – это не только влияние экономического кризиса, но и других параметров. Так, динамика рынка вошла в отрицательную зону в марте 2013 года. И, хотя, отмечались единичные «всплески», в целом видна тенденция к увеличению падения.

Динамика рынка новых легковых автомобилей в феврале 2015 года составила -38% к февралю 2014 года. Объем рынка (120000 штук) результат практически как и в январе 2011 года (121 тыс. шт.). Что касается 2015-2016 годов, продажи продолжают падать.

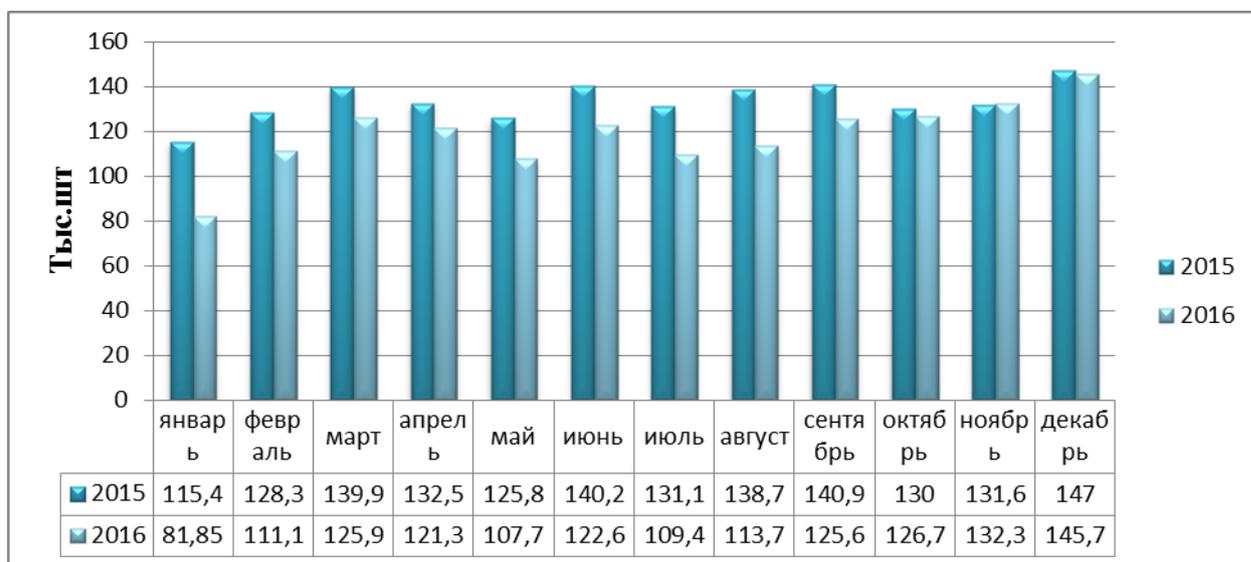


Рисунок 5 - Динамика продаж новых автомобилей 2015/2016 годах по месяцам

Общий объем продаж новых легковых и легких коммерческих автомобилей согласно статистике АЕБ сократился на 35,7% в 2015 году и на 11% в 2016 году. Основными факторами падения стали девальвация российской валюты, удорожание автомобильных кредитов, снижение деловой активности и покупательной способности населения, нестабильная геополитическая ситуация.

Таблица 1 - Продажи марок легковых автомобилей в РФ в 2015/2016 гг ⁴

Место	Марка	2016 год, (ед)	2015 год, (ед)
1	Lada	266296	269096
2	KIA	149567	163500
3	Hyundai	145254	161201
4	Renault	117230	120411
5	Toyota	94568	98149

Согласно статистики Ассоциации Европейского бизнеса АЕБ в 2016 году в России продано 1,4 миллиона новых легковых и легких коммерческих автомобилей, что на 11% меньше чем в 2015 году.

Самые продаваемые автомобили в России в 2016 году. Вслед за традиционно занимающей первое место Ладой, продавшей 266,2 тыс. авто (-1%), расположились: KIA - 149,6 (-9%), Hyundai - 145,3 тыс. (-10%) и Renault - 117,2 (-3%).

В заключении можно сказать, что автомобильный рынок ощутил на себе негативное влияние мирового финансового кризиса, его предшественником считают ипотечный кризис в Соединенных штатах Америки, который был в 2007 году. Кризис повлиял и на факторы предложения, и на факторы спроса на автомобили. Ипотечный кризис в США спровоцировал кризис ликвидности всемирных банков: банки перестали выдавать кредиты, в том числе и кредиты на покупки автомобилей. Из-за этого, продажи автомобилей стали ниже. В разных странах, в рамках борьбы с кризисом в автомобильной отрасли, государства начали старт программ утилизации и субсидирования автомобилей (в Германии, во Франции, в Италия, Великобритании). В краткосрочной перспективе это помешало падению спроса на машины. Впрочем, объемы покупок новых автомашин остаются минимальным во время кризиса и снижения доходов населения, в сравнении с уровнем до кризиса. Удорожание автомобильных кредитов,

⁴Ассоциация Европейского бизнеса [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа: <http://www.aebrus.ru> – 28.05.2017.

девальвация российской валюты, а так же снижение покупательной способности, деловой активности населения и нестабильная геополитическая ситуация – все это основные факторы падения спроса на автомобили.

1.3 Особенности таможенно - тарифного регулирования легковых автомобилей в условиях ЕАЭС

После того, как Россия присоединилась к ВТО, она приняла на себя обязательства по обеспечению выполнения требований организации на уровне Таможенного союза. Выполнение обязательств возможно на основании Договора Таможенного союза о его функционировании в рамках многосторонней торговой системы от 19 мая 2011 г., в соответствии с которым обязательства, которые принимает государство-член Таможенного союза при присоединении к ВТО, становятся частью правовой системы Таможенного союза.

Первый этап выполнения тарифных обязательств произошел в 2012 году: ставки Единого таможенного тарифа Таможенного союза (затем - ЕТТ ТС) были приведены в соответствии с исходными ставками в ВТО, решением Совета Евразийской экономической комиссией от 16.06.2012 года № 54.

Снижение ставок ввозных таможенных пошлин, является процессом возврата к уровню тарифа, который применялся в России с 2004 по 2006 годы, и заключался, в основном, в снижении уровней ввозных таможенных пошлин, введенных позднее. В том числе и в рамках антикризисных мер 2008-2010 годов. Произошло снижение ввозных таможенных пошлин до уровня, предусмотренного обязательствами России в ВТО по 8% тарифных линий.

Часто происходил переход от комбинированной к адвалорной или к специфической ставкам, еще и снижение специфической составляющей комбинированной ставки. Больше половины таких случаев касается продовольственных: мясные продукты, рыба, сухое молоко, молочная сыворотка, крахмал, солод, маргарин, некоторые злаковые, фрукты,

масличные, соевый шрот, шоколад, дрожжи. В основном, пошлина на них снизилась на 5-10 процентов.

Что касается пошлин на промышленные товары, то их ставки снизились на 5- 10 % от уровня 20-25 %.

Для целей соответствия обязательствам в ВТО было решено отказаться от специфической составляющей без изменения адвалорной части таможенной пошлины. Это затронуло химическую продукцию, например декстрины, сульфиды натрия, химические отходы, шины, пластиковые колпачки – с 15-20% до 5-10%. Так же отказ от специфической части, продукции легкой промышленности, к примеру меховые шкуры , сумки, ковры, чулки и колготки – с 20 до 10% Снижение специфической части, продукции лесобумажной промышленности (некоторых видов бумаги , деревянных паллет, картона и пакетов) - с 15-20% до 5-10%. Metallургическая продукция (уголки, прутки, трубы, отдельные виды проката) – с 10-20% до 5-15%. Metallическое сырье (свинец, олово, цинк) с 5 до 3%, запчасти для электронной аппаратуры – с 10 до 5%, автомобильную технику: автобусы, автомобили (с 20-35% до 10-25%) с уменьшенной специфической частью.

Взаимодействие участников внешнеэкономической деятельности и таможенных органов преследует единую цель — минимизирование издержек на осуществление таможенных операций при соблюдении норм, установленных таможенным законодательством.

Таможенные пошлины для тех или других категорий лиц могут существенно различаться. Во первых, следует не забывать о том, что если мы приобретаем автомобиль для последующей реализации на территории нашей страны, нам нужно будет заплатить намного больше, ежели ввозить автомобиль для личного пользования. Стоимость растаможки будет зависеть и от многих технических факторов, в их числе:

- Год выпуска;
- Тип автомобиля;

- Объем силовой установки

Возраст автомобилей также делят на четыре группы, и для каждой из них таможенные пошлины будут существенно отличаться. В их числе:

- Автомобили без пробега;
- Авто возрастом от 1 года до 3 лет;
- Автомобили до 5 лет.
- Автомобили старше 5 лет.

Существуют определенные различия, касающиеся не только цен, но и в самой процедуры растаможки автомобилей. Легковым автомобилям пройти процедуру растаможивания намного дешевле и проще, чем грузовым. Кроме этого, денежная сумма, которую вы заплатите в качестве пошлины для фургонов и тягачей, будет зависеть и от целей их ввоза на территорию Российской Федерации. Когда автомобиль приобретается для личного пользования, размеры таможенных пошлин будут невысокими, сравнивая с автомобилями, ввоз которых осуществляется в коммерческих целях.

А так же следует учесть, что существует разница между странами, откуда производится ввоз авто. Поэтому, если растаможивать автомобиль, купленный на территории Беларуси или Казахстана, никаких дополнительных платежей и сборов вам выплачивать не придется.

Растаможивание автомобиля – дело очень хлопотное и трудоемкое. Оно потребует от вас немалых затрат денег и времени. Поэтому брокерские компании, в наше время, спасают тех людей, которые не хотят заниматься этим делом самостоятельно, и доверяют оформление своего автомобиля им. Однако если вы решили избежать всех неприятностей этой процедуры, вам придется помнить о том, что услуги брокера в таких делах в среднем стоят от 10 000 - 15 000 рублей.

Если учесть, что в большинстве случаев наши граждане завозят легковые автомобили, рассмотрим ставки, которые приняты для растаможки именно в данном случае. Поговорим об основных категориях автомобилей, и

как для них рассчитываются таможенные пошлины, в зависимости от возраста и объема силовой установки.

Размер таможенных пошлин на автомобили для юридических и физических лиц значительно отличаются. Физическое лицо приобретает автомобиль для личного (некоммерческого) использования, следовательно не может ввозить специальную технику и другие большегрузные машины. Процедура определения предназначения автомобиля лежит на таможенном органе и зависит от целей поездок, кроме того их частоты, и рассматривается по заявлению автовладельца.

Для физических лиц таможенные пошлины зависят от следующих условий:

- Год выпуска автомобиля. Здесь важен возраст автомобиля. Разделяют машины от 3-х до 5-и лет и больше 5-и лет.
- Объем двигателя. За единицу измерения принят 1 см³.
- Автомобили младше 3 лет – страна производитель. От нее зависит и таможенная стоимость авто.
- Для автомобилей старше трех лет – важен лишь объем двигателя.

Таблица 2 - Размер таможенной пошлины для автомобилей до 3 лет с момента выпуска

Таможенная стоимость автомобиля	Таможенная пошлина
до 325 тыс. рублей	54 % таможенной стоимости, но не < 2,5 € за 1 см ³ рабочего объема двигателя
от 325 до 650 тыс. рублей	48% таможенной стоимости, но не < 3,5 € за 1 см ³ рабочего объема двигателя
от 650 до 1625 тыс. рублей	48% таможенной стоимости, но не < 5,5 € за 1 см ³ рабочего объема двигателя
от 1625 до 3250 тыс. рублей	48% таможенной стоимости, но не < 7,5 € за 1 см ³ рабочего объема двигателя

Таможенная стоимость автомобиля	Таможенная пошлина
от 3250 до 6500 тыс. рублей	48% таможенной стоимости, но не < 15 € за 1 см ³ рабочего объема двигателя
более 6500 тыс. рублей	48% таможенной стоимости, но не < 20 € за 1 см ³ рабочего объема двигателя

Автомобили, возраст которых составляет от 3 до 5 лет, растаможивать придется уже по другой схеме. В данном случае стоимость машины не играет особой роли, и сумма, которую вам придется отдать, рассчитывается исходя из объема двигателя. В частности, растаможка таких авто будет стоить вам следующих денег при том или ином объеме двигателя:

Таблица 3 - Размер таможенной пошлины для автомобилей от 3 до 5 лет с момента выпуска независимо от страны производства ⁵

Объем двигателя	Размер таможенной пошлины
до 1000 см ³	1,5 € за 1 см ³ рабочего объема двигателя
от 1000 до 1500 см ³	1,7€ за 1 см ³ рабочего объема двигателя
от 1500 до 1800 см ³	2,5 € за 1 см ³ рабочего объема двигателя
от 1800 до 2300 см ³	2,7 € за 1 см ³ рабочего объема двигателя
от 2300 до 3000 см ³	3 € за 1 см ³ рабочего объема двигателя
более 3000 см ³	3,6 € за 1 см ³ рабочего объема двигателя

Схема растаможки машин в возрасте от 5 лет. Здесь также не важно, из какой страны ввозится авто (хоть из Германии, хоть из Италии, хоть из Испании и т. д.), и таможенная стоимость машины также не важна. Единственное различие, что в данном случае ставки в 1,5-2 раза выше.

⁵ Федеральная таможенная служба Российской Федерации [Электронный ресурс] : офиц. сайт. - Режим доступа : <http://www.customs.ru/> - 27.05.2017.

Таблица 4 - Размер таможенной пошлины для автомобилей от 5 лет с момента выпуска независимо от страны производства

Объем двигателя	Размер таможенной пошлины
до 1000 см ³	3 € за 1 см ³ . рабочего объема двигателя
от 1000 до 1500 см ³	3.2€ за 1 см ³ . рабочего объема двигателя
от 1500 до 1800 см ³	3.5 € за 1 см ³ . рабочего объема двигателя
от 1800 до 2300 см ³	4,8 € за 1 см ³ . рабочего объема двигателя
от 2300 до 3000 см ³	5 € за 1 см ³ . рабочего объема двигателя
более 3000 см ³	5.7 € за 1 см ³ . рабочего объема двигателя

Кроме того, стоит упомянуть и о таком факте, что если производится растаможка машины, которая была сделана в России – сумма будет рассчитываться исходя из ставки 1 € за 1 см³.

Для юридических лиц:

Таблица 5 - Размер таможенной пошлины для легковых автомобилей с бензиновым двигателем

Рабочий объем двигателя	Возраст			
	до 3 лет	от 3 до 5 лет	от 5 до 7 лет	более 7 лет
до 1000 см ³	25% таможенной стоимости, но не менее 1 € за 1 см ³ объема двигателя + 18% НДС	25% таможенной стоимости, но не менее 0,45 € за 1 см. куб объема двигателя + 18% НДС	25% таможенной стоимости, но не менее 0,45 € за 1 см ³ объема двигателя + 18% НДС	1,4 € за 1 см ³ объема двигателя + 18% НДС
От 1000 до 1500 см ³	25% таможенной стоимости, но не менее 1,1 € за 1 см ³ объема двигателя + 18% НДС	25% таможенной стоимости, но не менее 0,5 € за 1 см ³ объема двигателя + 18% НДС	25% таможенной стоимости, но не менее 0,5 € за 1 см ³ объема двигателя + 18% НДС	1,5 € за 1 см ³ объема двигателя + 18% НДС

Рабочий объем двигателя	Возраст			
	до 3 лет	от 3 до 5 лет	от 5 до 7 лет	более 7 лет
от 1500 до 1800 см ³	25% таможенной стоимости, но не менее 1,25 € за 1 см ³ объема двигателя + 18% НДС	25% таможенной стоимости, но не менее 0,45 € за 1 см ³ объема двигателя + 18% НДС	25% таможенной стоимости, но не менее 0,45 € за 1 см ³ объема двигателя + 18% НДС	1,6 € за 1 см ³ объема двигателя + 18% НДС
от 1800 до 2300 см ³	25% таможенной стоимости, но не менее 1,8 € за 1 см.куб. объема двигателя + 18% НДС	25%таможенно й стоимости, но не менее 0,55 € за 1 см ³ объема двигателя + 18% НДС	25%таможенно й стоимости, но не менее 0,55 € за 1 см ³ объема двигателя + 18% НДС	2,2 € за 1 см ³ объем а двигателя + 18% НДС
от 2300 до 3000 см ³	25%таможенно й стоимости, но не менее 1,8 € за 1 см ³ объема двигателя + 18% НДС	25%таможенно й стоимости, но не менее 0,55 € за 1 с. куб. объема двигателя + 18% НДС	25% таможенной стоимости, но не менее 0,55 € за 1 см ³ объема двигателя + 18% НДС	2,2 € за 1 см ³ объема двигателя + 18% НДС
более 3000 см ³	25% таможенной стоимости, но не менее 2,35 € за 1 см ³ объема двигателя + 18% НДС	25% таможенной стоимости, но не менее 1 € за 1см ³ объема двигателя + 18% НДС	25% таможенной стоимости, но не менее 1 € за 1см ³ объема двигателя + 18% НДС	3,2 € за 1 см ³ объем а двигателя + 18% НДС

Таблица 6 - Размер таможенной пошлины для легковых автомобилей с дизельным и полудизельным двигателем

Рабочий объем двигателя	Возраст			
	до 3 лет	от 3 до 5 лет	от 5 до 7 лет	более 7 лет
до 1500 см ³	25% таможенной стоимости, но не менее 1,2 € за 1 см. куб объема двигателя + 18% НДС	25% таможенной стоимости, но не менее 0,4 € за 1 см ³ объема двигателя + 18% НДС	25% таможенной стоимости, но не менее 0,4 € за 1 см ³ объема двигателя + 18% НДС	1,5 € за 1 см ³ объема двигателя + 18% НДС
от 1500 до 2500 см ³	25% таможенной стоимости, но не менее 1,8 € за 1 см ³ объема двигателя + 18% НДС	25% таможенной стоимости, но не менее 0,5 € за 1 см ³ объема двигателя + 18% НДС	25% таможенной стоимости, но не менее 0,5 € за 1 см ³ объема двигателя + 18% НДС	2,2 € за 1 см ³ объема двигателя + 18% НДС
более 2500 см ³	25% таможенной стоимости, но не менее 2,35 € за 1 см ³ объема двигателя + 18% НДС	25% таможенной стоимости, но не менее 1 € за 1 см ³ объема двигателя + 18% НДС	25% таможенной стоимости, но не менее 1 € за 1 см ³ объема двигателя + 18% НДС	3,2 € за 1 см ³ объема двигателя + 18% НДС

Импортные автомобили уже давно стали уступать рыночную долю иномаркам российской сборки, а скачки валютных курсов поставили их в еще более проигрышное положение. В результате автомобильный импорт устанавливает все новые антирекорды, и исправить ситуацию может только укрепление рубля. В противном случае продавать импортные иномарки в России становится просто невыгодно.

На основании всего вышесказанного, можно сделать вывод о том, что таможенный тариф для легковых автомобилей не является единым для всех типов машин. Так же он зависит от года выпуска автомобиля и объема силовой установки. Необходимо помнить, что при покупке автомобиля для реализации на территории нашей страны придется заплатить намного больше, чем если ввозить автомобиль для личного пользования. Возраст автомобиля играет не мало важную роль. Машины подразделяют на 4 категории, и для каждой из них размер таможенной пошлины будет различаться. Таможенные органы осуществляют свою деятельность в целях обеспечения соблюдения законодательства РФ и ТС, а также упрощения и ускорения таможенных операций и процедур. Тогда как участники ВЭД ставят своей целью осуществлять таможенные операции в максимально короткие сроки и с минимальными издержками. На этом основании возникает некоторое число проблем, которые без эффективного взаимодействия таможенных органов и участников внешнеэкономической деятельности не могут быть разрешены. В частности, это касается проблем ускорения таможенных процедур и их упрощения, оптимизации и синхронизации совместной деятельности таможенных органов и участников ВЭД, обмена информацией.

2 ОСОБЕННОСТИ ДИНАМИКИ ИМПОРТА ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В РОССИИ

2.1 Анализ импорта легковых автомобилей 2007-2017 годы

Как известно, с самого начала девяностых годов импорт легковых автомобилей в Россию и бывшие союзные республики стал расти в геометрической прогрессии. Сначала это были тысячи машин, затем десятки тысяч, затем сотни тысяч. Такое увеличение спроса было вызвано не только «открытием границы», но и весьма лояльной таможенной политикой в первые годы существования независимой России – если быть точным, то с ноября 1991 года по июнь 1992 года любой гражданин РФ мог ввести автомобиль совершенно беспошлинно. Таким образом, обеспеченные граждане теперь могли по цене новеньких Жигулей приобрести почти любую машину иностранного производства – только скорее всего подержанную. В 1992-1993 годах соотношение ввоза в Россию бывших в употреблении и новых автомобилей составляло примерно семь к одному – то есть на 205 тысяч подержанных в 1993 году пришлось только 30 тысяч новых. Причем зачастую это были попросту «убитые» машины в возрасте 15-20 лет – проще говоря, автохлам. Пытаясь остановить практически бесконтрольный ввоз, летом 1992 года ввели первые ввозные пошлины, а через полтора года существенно увеличили. К началу 1994 темпы ввоза подержанных легковых автомобилей существенно снизились – спрос стал смещаться в сторону новых автомобилей.

Что касается марочной структуры, то с распадом Союза никакого влияния на ввоз тех или иных легковых иномарок государство естественно уже не оказывало. Очень быстро оказалось, что первые «сливки» с открывшегося российского рынка снимут как раз те производители, которые активно вели подготовительную работу в последние годы существования СССР. Проще говоря, те машины, которые гражданин СССР еще пять лет назад мог только увидеть на выставке, теперь он мог без

всяких препятствий приобрести в личное пользование – на совершенно законных основаниях. Выбор предпочтений наших сограждан был довольно прозаичен: японские, американские и особенно немецкие автомобили.

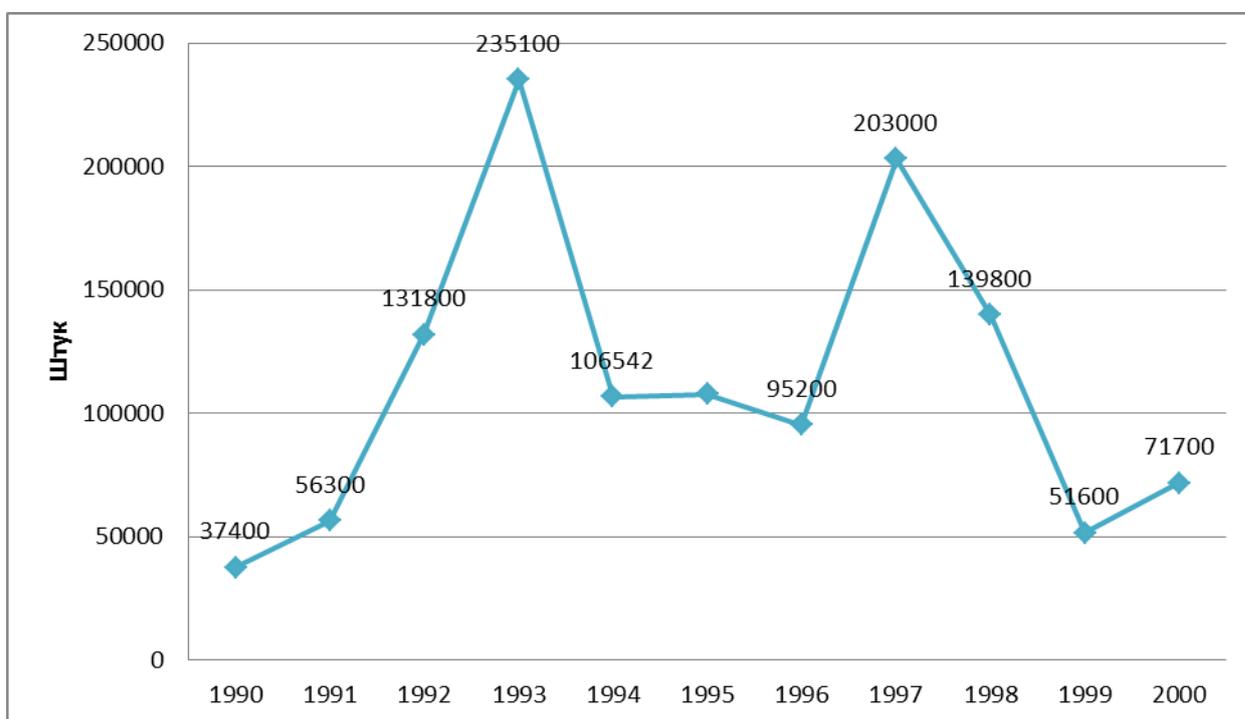


Рисунок 6 – Динамика импорта легковых автомобилей 1990-2000 годы ⁶

Ну и конечно, первые годы существования независимой России характеризуются небывалой популярностью американских автомобилей. Очевидные плюсы американских машин, как большие габариты и солидный внешний вид, мощные двигатели, довольно простая и надежная конструкция, не слишком большая требовательность к топливу – становится понятно, что в России начала 90-х годов с ее низкокачественным сервисом, дешевым бензином и почти полным отсутствием дорожных пробок американские машины чувствовали себя как рыба в воде. Но справедливости ради нужно отметить, что «американский бум» коснулся в основном столичные города: в провинции содержание американского автомобиля сильно затруднялось отсутствием запчастей и сервисной базы.

Если говорить о других марках, то автомобили из бывших союзных стран Восточной Европы (ГДР, ФРГ, Чехословакия, Польша, Венгрия)

⁶ Живой журнал [Электронный ресурс]. - Режим доступа : <http://genby.livejournal.com/> - 25.05.2017.

российских граждан и вовсе почти не интересовали, ведь по своим качествам они, как правило, не превосходили отечественные Жигули. Вообще, резкое смещение спроса с восточноевропейской техники на западную нужно назвать одной из главных тенденций, характеризующих импорт в Россию и другие страны бывшего СССР в начале девяностых годов.

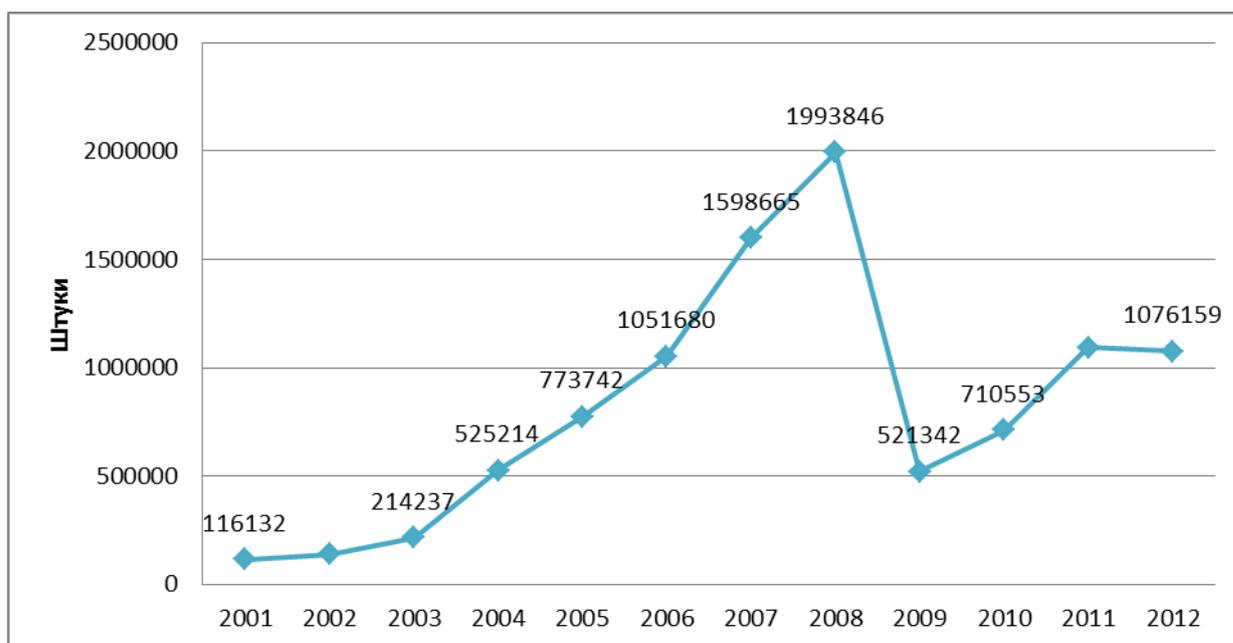


Рисунок 7 – Динамика импорта легковых автомобилей 2001-2012
годы

Как известно, посткризисный 1999 год принес рекордно низкие показатели по импорту автомобилей за всю историю новой России – всего 51 тысяча легковых автомобилей. В начале двухтысячных годов импорт, как и весь российский авторынок, стал неспешно восстанавливаться. В том числе благодаря тому, что в январе 2001 года пошлина на новые легковые автомобили иностранного производства согласно требованиям ВТО была снижена с 30% до 25%. Кроме того, с августа 2002 года более чем вдвое возросли таможенные пошлины на подержанные иномарки в возрасте старше 7 лет, что также должно было сместить структуру спроса в сторону новых автомобилей.

И действительно, сильный рост импорта начался с 2003 года и безостановочно продолжался пять лет, достигнув весьма серьезных

результатов. В 2008 году в Россию были ввезены впечатляющие 2 миллиона легковушек. По этому показателю наша страна вошла в тройку лидеров среди крупнейших импортеров автомобилей, уступая только США и Китаю, которые борются за звание самого большого автомобильного рынка в мире. Хотя большинство ввозимых в Россию легковушек теперь были новыми, доля подержанных автомобилей в общем импорте до сих пор составляла существенные 10-15 процентов. Чтобы окончательно перекрыть дорогу подержанным иномаркам, в декабре 2008 года вступил в силу указ, согласно которому власти ввели заградительные пошлины на ввозимые в страну легковушки возрастом старше 5 лет.

В 2009 году с наступлением нового кризиса импорт автомобилей в Россию рухнул в четыре раза, однако в последующие годы показатели довольно быстро восстановились и в 2012 году фактически достигли докризисных.

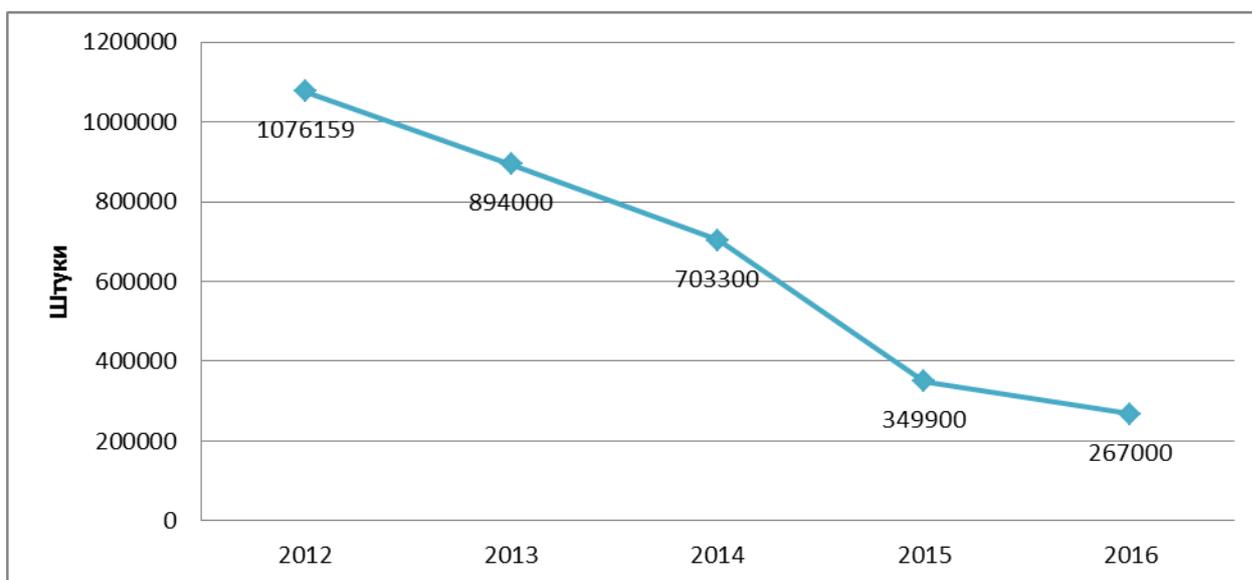


Рисунок 8 – Динамика импорта легковых автомобилей 2012-2016 годы

Импорт легковых автомобилей в Россию в 2013 году снизился на 16,9% по сравнению с 2012 годом и составил 894,1 тысячи единиц, исходя из данных ФТС. По итогам 2014 года он снизился на 21,3% и составил 703,3 тыс. автомобилей. По данным ФТС Российской Федерации, в 2015 в Россию было импортировано легковых автомобилей на 13 млрд. 154,6 млн. долларов

США. При этом из стран дальнего зарубежья ввезено 671,3 тыс. автомобилей, на 12 млрд. 906,6 млн. долл. США, из стран СНГ – 32 тыс. машин на 248 миллионов долл. США.

Далее динамика так же отрицательная, идет снижение импорта и в 2016 году импорт легковых автомобилей в Россию снизился на 23,7%, что составило 267 тысяч автомобилей. По данным ФТС Российской Федерации, за отчетный период в РФ было ввезено легковых автомобилей на 6 миллиардов 027,4 миллионов долл. США. При этом из стран дальнего зарубежья ввезено 252,9 тысяч автомобилей, что составило сумму 5 миллиардов 819,6 миллионов долл. США, из стран СНГ – 14,1 тысяч машин на общую сумму 207,8 миллионов долл. США.



Рисунок 9 – Общая динамика импорта легковых автомобилей в РФ

Данный график наглядно показывает, что с 1999 года начался быстрый рост импорта легковых автомобилей в Россию и продлился он до 2008 года, в этот период наступил мировой экономический кризис, который безусловно отразил свое влияние на импорте, в частности на импорте легковых автомобилей. К 2011 году ситуация налаживается, но нас снова ждет неудача. От кризиса 2012 года мы отходим до сих пор. По графику видно, что импорт легковых авто все ниже и ниже.

Как известно, в 2015 г. острый кризис российской экономики негативно сказался на общей экономической ситуации в стране. В частности, его

воздействие отразилось на рынке легковых автомобилей, производство которых в России значительно уменьшилось. В 2016 г. Правительство РФ запланировало оставить программы стимулирования спроса на новые автомобили на весь текущий год и программы господдержки производителей автомобилей. Дается прогноз на то, что в рамках поддержки отечественного рынка возможно реализовать около 620 тыс. автомобилей. По итогам 2015 г. многие автомобильные фирмы пострадали и понесли крупные убытки. Однако, с многие дилеры справились с таким ударом, благодаря адаптации к новым возможностям и реалиям. К примеру, немало дилеров сделали ставку на продажу поддержанных машин, в 2015 году рынок которых, превысил размер рынка новых автомобилей в денежном выражении. Одновременно с продажами новых легковых машин российский рынок переживает большое снижение продаж грузовых и легких коммерческих машин. Это, в большей степени связано с экономической ситуацией в России.

Ключевая стратегия позиционирования компаний на внутреннем и зарубежных рынках автомобилей состоит в расширении собственных позиций при продажах продукции на основе наращивания ее конкурентоспособности, совершенствования систем продаж и развития эффективного сервисного обслуживания. Относительно успешными в 2015 г. выглядели следующие группы производителей легковых автомобилей: автопроизводители с достаточным уровнем локализации производства, автопроизводители, выведившие на рынок новые и обновленные модели легковых автомобилей для поддержания спроса и интереса потенциального покупателя, автопроизводители, проводившие грамотную ценовую политику в условиях экономической неопределенности.

По своим характеристикам предприятия автомобильной промышленности, действующие на территории Российской Федерации, делятся на четыре основных типа:

- 1) Российские традиционные производители (например, ОАО «Автоваз»),

для которых характерна изношенная производственно-технологическая база, ограниченные источники инвестирования, дефицит новейших технологий и недостаточность масштабов;

2) Сборочные предприятия (например, «Тагаз», «Иж-Авто», «Соллерс»), характеризующиеся сравнительно новыми используемыми технологиями, а также западными методами управления, гибкостью производственных процессов, слабым развитием внутреннего инжиниринга и дефицитом масштабов производства, необходимых для роста локализация. В качестве дополнительной проблемы следует указать отсутствие у них прав на объекты интеллектуальной собственности (здесь наглядным примером является группа компаний «Автотор», которая представляет собой контрактного сборщика легковых автомобилей);

3) Зарубежные производители автомобилей (Renault, GeneralMotors, Ford), для которых характерны сравнительно небольшие сроки работы в нашей стране, малые масштабы производства и уровень локализации, а также отсутствие центров инжиниринга;

4) Импортёры, присутствующие во всех сегментах отечественного рынка транспортных средств. Объёмы импорта этих компаний зависят напрямую от государственного нетарифного и тарифного регулирования.

Говоря о государственном регулировании сферы деятельности автосервиса, то на сегодняшний день единственным возможным механизмом подтверждения соответствия оказываемых услуг считается добровольная сертификация, которая обеспечивает надежное и безопасное функционирование транспортного комплекса, кроме того и защиту от некачественных работ или услуг на автомобильном транспорте самого потребителя. Значительное упрощение допуска повлияло на появление большого количества автосервисов, которые не хотят отвечать за качество, предоставляемых ими услуг.

Государству необходимо осуществить в области автомобильного бизнеса такие задачи как: разработка технических регламентов,

установление нормативных правовых норм по государственному регулированию и саморегулированию отношений участников автосервисного рынка, реформирование системы среднего, высшего и начального проф. образования, развитие научно-практической базы, качественная подготовка специалистов,.

Наибольшую долю российского рынка легковых автомобилей стабильно занимает Lada и составляет по состоянию на 2015 г. 18,7 % (что на 2,5 % больше, чем аналогичный показатель в предыдущем году). Данную ситуацию можно объяснить доступностью автомобиля по ценовой категории, легкостью и дешевизной в обслуживании автомобиля. Далее по популярности следуют такие иномарки, как KIA (с долей рынка 10,5 %), Hyundai (10,2 %), Renault (8,2 %), Toyota (6,6 %) и т.д. Существенно увеличили долю рынка такие марки как вышеупомянутые Lada, KIA и Hyundai.

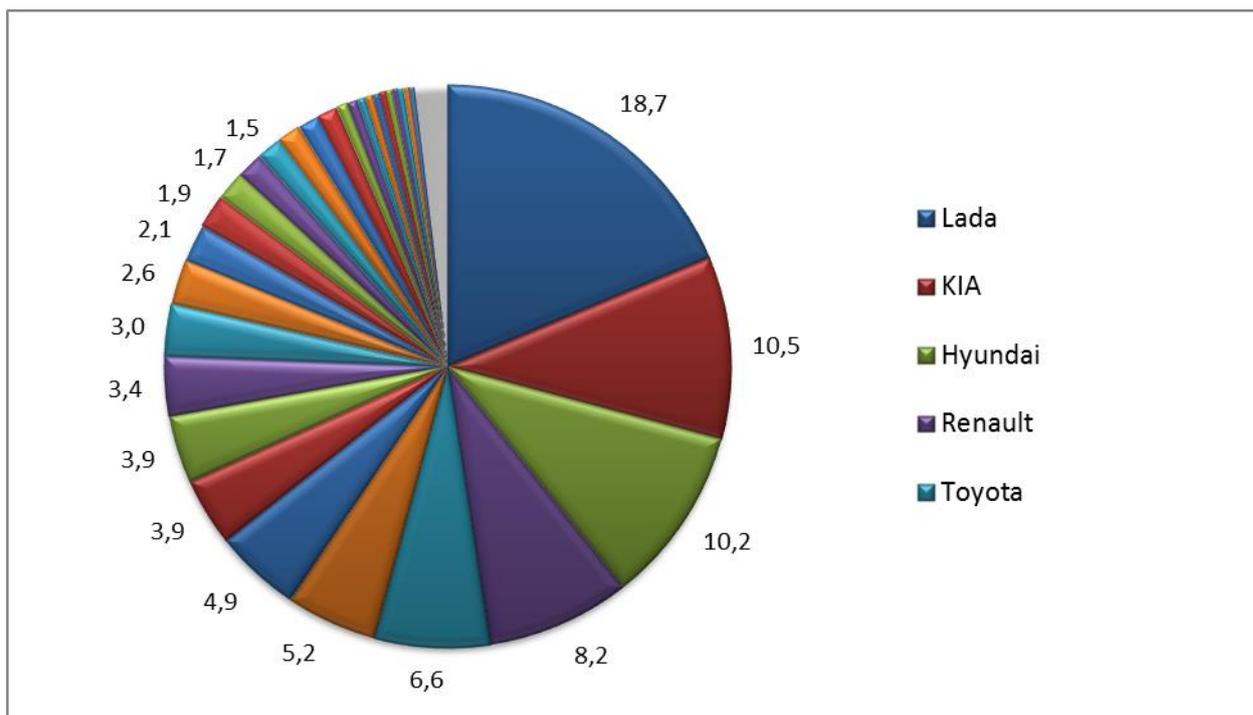


Рисунок 10 – Рынок легковых автомобилей в России в процентах (%)

Рынок легковых автомобилей в российской Федерации отличается высоким уровнем фрагментации моделей. Это характеризует относительную развитость рынка и в то же время, по масштабам производства создает проблемы конкурентоспособности.

Традиционно, основным производителем легковых машин в РФ является компания ОАО «Автоваз», которая некоторое время финансировалась государством. Однако судя по последним тенденциям, государственное финансирование этого российского предприятия пока не предвидится.

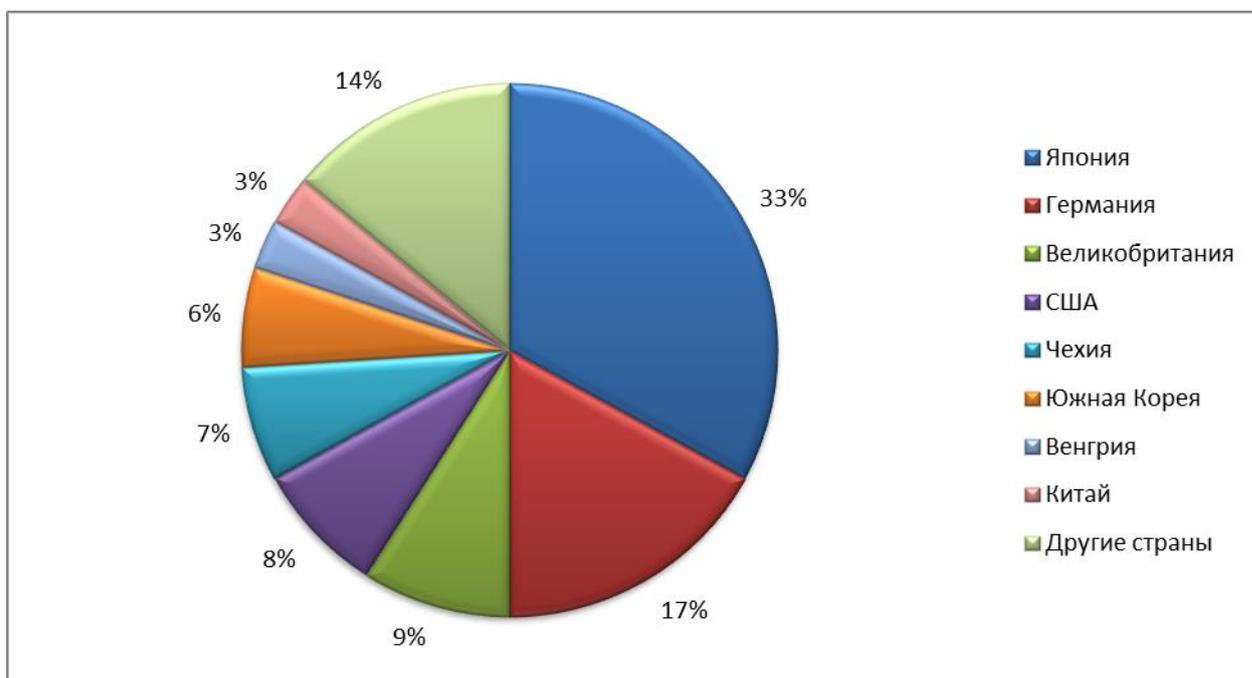


Рисунок 11 – Крупнейшие направления импорта легковых автомобилей в России за 2016 год ⁷

Третья часть от всего объема импорта приходится на Японию и соответствует 97,4 тыс. ед. Примерно вдвое меньше составляет импорт из Германии (50,1 тыс.), доля которой составила 17 %. Свыше 20 тыс. легковых автомобилей поставлялось из Чехии (7 %), США (8 %) и Великобритании (9 %). Доля Южной Кореи в импорте достигла 6 %, а на Китай и Венгрию приходится по 3%.

⁷ АВТОСТАТ : Аналитическое агентство [Электронный ресурс]. –Режим доступа : <https://www.autostat.ru/> - 26.05.2017.

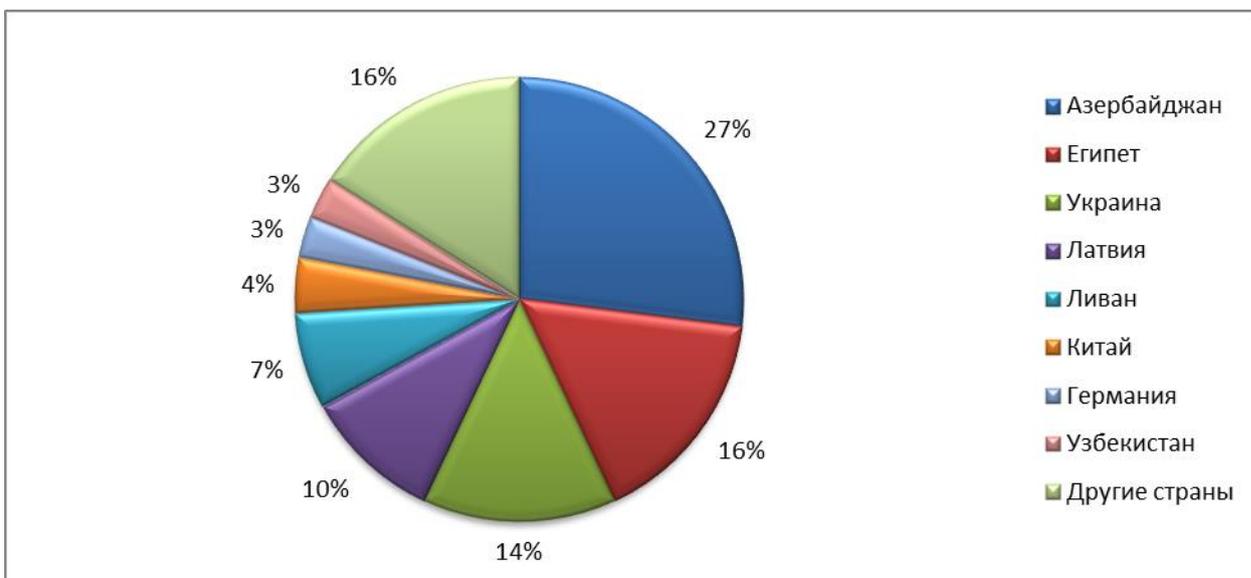


Рисунок 12 – Крупнейшие направления экспорта легковых автомобилей из России за 2016 год

В свою очередь, из России в 2016 г. было экспортировано 20,5 тыс. легковых автомобилей. Самую высокую долю в российском экспорте занимает Азербайджан (27 %), а также Египет, Украина и Латвия. Отметим также, что среди крупнейших направлений вывоза автомобилей из Российской Федерации особенное место занимает Ливан. Его доля в 2016 г. составила 7 %. На Китай приходится 4 %, а на Узбекистан и Германию по 3 % от общего объема.

Современную отечественную отрасль легковых автомобилей можно разделить на три основных сегмента:

1) импорт автомобилей. Существует несколько схем ввоза в страну легковых автомобилей: потребитель может самостоятельно купить автомобиль за рубежом, а затем перевезти его на территорию РФ. Данная схема характерна при покупке подержанных иномарок, потребитель заказывает автомобиль у дилера, который к указанному сроку осуществляет доставку транспортного средства из-за рубежа;

2) производство автомобилей на территории РФ. На территории РФ представлено 2 типа производителей;

а) отечественные предприятия (ОАО «Автоваз», «ГАЗ» и др.);

б) заводы зарубежных производителей, осуществляющие промышленную сборку автомобилей.

3) продажа конечным пользователям. Здесь представлены авторизованные дилеры крупных мировых и отечественных производителей автомобилей.

В настоящее время в Россию импортируются в большинстве своем автомобили бизнес и премиум класса, по которым размещать производство в нашей стране нецелесообразно. Если будут введены санкции, то будут страдать потребители данных классов продукции, поскольку они столкнутся с ограниченностью выбора. Почти невероятно, что в результате санкций существенно изменится цена на данную группу автомобилей, тем не менее спрос на них постепенно может смещаться в сегмент автомобилей с пробегом и в пользу моделей аналогичных классов, собираемых в России.

Вместе с тем ограничения по ввозу японских и европейских автомобилей будут постепенно вести к росту импорта из Китая и Южной Кореи. Одновременно нашей страной могут быть введены встречные барьеры по отношению к зарубежным производителям автомобилей. Автомобильные концерны США (GM, Ford) имеют сборочные производства в нашей стране и для них характерны достаточно высокие объемы продаж. При этом безусловно, что в США, Китае, странах Европейского союза (ЕС) их продажи существенно больше, однако в условиях текущей конъюнктуры рынка даже незначительное снижение продаж может привести к серьезным потерям, что может привести в конечном итоге к сокращению рабочих мест и закрытию предприятий.

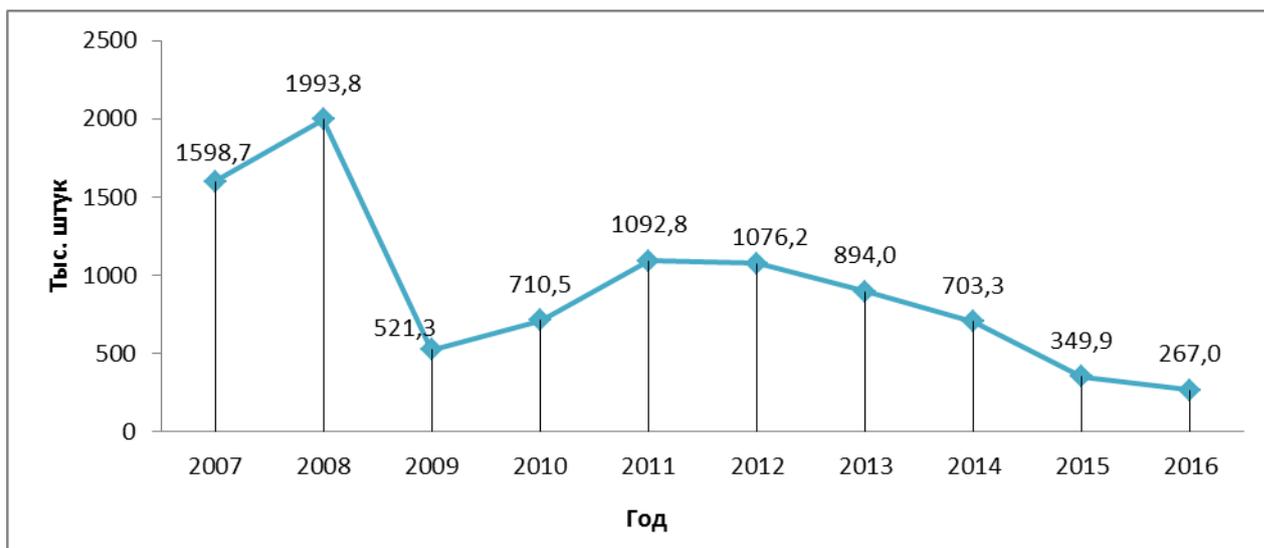


Рисунок 13 – Динамика импорта легковых автомобилей в РФ 2007-2016 годы ⁸

Экономический кризис и повышение в январе 2009 г. ввозных пошлин на автомобили до трех лет с 25 до 30% негативно отразились на динамике импорта автомобилей — за 2009 год число импортируемых машин (новых и подержанных) снизилось в 4 раза до 520 тыс. шт. После кризиса 2008–2009 годов объем импорта легковых автомобилей так и не восстановился: максимальное значение за период было достигнуто в 2011 году и составило чуть более 1 млн шт., что почти в 2 раза меньше, чем в 2008 году. Причиной резкого снижения импорта легковых автомобилей стало не только замедление экономики, но и увеличение внутреннего производства. В 2005 году Минэкономразвития России приняло приказ о введении режима промышленной сборки. Это облегчило мировым автопроизводителям ввоз в Россию комплектующих и их сборку на территории страны, поскольку таможенные пошлины и транспортные расходы на автомобильные компоненты ниже, чем на готовую продукцию. В результате в 2007 году в России открылось сразу 4 автомобильных завода, в т. ч. таких крупных мировых производителей, как Volkswagen, Hyundai и Toyota. Открытие заводов увеличило внутреннее производство и способствовало снижению

⁸ Богданова, Е.Л. Таможенная статистика внешней торговли / Е.Л. Богданова / Учебное пособие, СПб. - 2010. – 260 с.

импорта, поэтому даже в период восстановления потребительского спроса в 2010–2013 годах импорт даже не приблизился к предкризисному уровню.

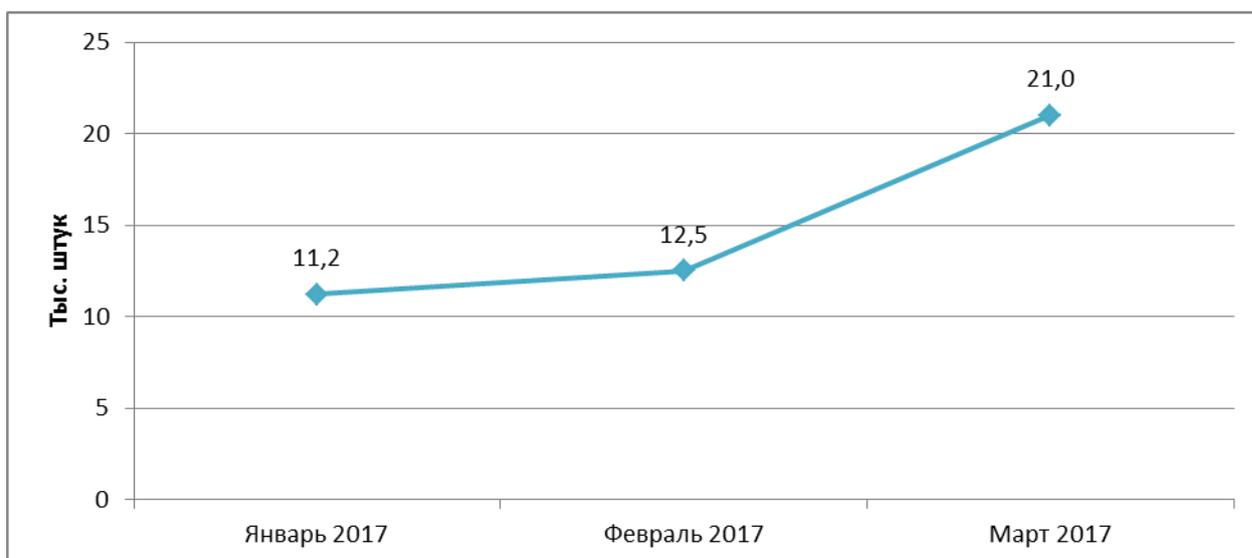


Рисунок 14 – Динамика импорта легковых автомобилей в 1 квартале 2017 года

Импорт легковых автомобилей в Россию в январе 2017 года увеличился на 1,6% в годовом исчислении и достиг 11,2 тыс. единиц. Такие данные приводит Федеральная таможенная служба (ФТС) РФ. В целом, как отмечает ФТС, внешнеторговый оборот РФ за январь 2017 года составил \$38,4 млрд, что на 42,4% превышает результата аналогичного периода прошлого года. При этом положительное сальдо торгового баланса за прошлый год составило \$12,6 млрд, что на \$4 млрд, или 45,6%, меньше результата годом ранее.

Импорт легковых автомобилей в Россию в январе – марте 2017 года уменьшился на 15,2% в годовом исчислении и составил 44,7 тыс. единиц против 52,7 тыс. штук годом ранее.

В целом, как отмечает ФТС, внешнеторговый оборот РФ за январь—март 2017 года составил \$129,3 млрд, что на 31,3% превышает результата аналогичного периода прошлого года. При этом положительное сальдо торгового баланса за прошлый год составило \$38,3 млрд, что на \$12,6 млрд, или 49%, больше результата годом ранее.

Анализируя структуру и динамику российской внешней торговли, можно сделать вывод, что кризис серьезно отразился на физических объемах производства автомобилей, что было связано, главным образом, с ситуацией, которая сложилась в экономике, а также с падением реальных располагаемых доходов населения и ослаблением курса национальной валюты. Следует обратить внимание, что импорт не претерпевал серьезных изменений. Лидерство по объемам импорта продукции легкового автомобилестроения продолжили удерживать Германия и Япония (их доля в совокупном импорте стабильно удерживалась на уровне 50 %). В целом в попытках оценки периода оздоровления рынка автомобилей России, достаточно сложно делать точные прогнозы, поскольку уверенность дальнейшего роста цен на нефть, отмены санкций, устойчивости валютных курсов по-прежнему отсутствует.

2.2 Влияние факторов на импорт легковых автомобилей в Россию

Факторы, влияющие на импорт товаров, имеют большое значение, так как импорт дает основные доходы в федеральный бюджет в виде поступлений от таможенных органов и включает в себе резервы расширения налогооблагаемой базы. Конкуренция, вызванная предложением импортных товаров, способствует развитию отечественного производства и повышению качества производимой в стране продукции. Импорт является необходимым условием международного обмена, без которого экспорт отечественной продукции не нашел бы спрос. Объем и структура импорта той или иной страны зависит, как от потребности или необходимости в импорте товаров, которая определяется состоянием производства, так и от возможности страны покупать эти товары, то есть от спроса на импорт.

Объем импорта увеличивается при увеличении переменной объема, в качестве которой может выступать либо реальный доход, либо реальные внутренние расходы. Переменная конкурентоспособности цен отражает реакцию объема импорта на изменение относительных цен, которые отражают как движение внутренних и мировых цен в соответствующих

валютах, так и изменения обменного курса. Зависимость здесь носит обратный характер, то есть при росте цен на импортируемые товары по сравнению с товарами, производимыми внутри страны, наблюдается тенденция к замещению импортных товаров отечественными.

Важную роль в экономике России играет импорт машино технической продукции. Импорт машин и прогрессивного технологического оборудования будет способствовать обновлению производственных мощностей российских предприятий. Это будет содействовать росту эффективности производства, повышению конкурентоспособности производимой продукции, позволит расширить экспорт товаров, укрепить свои позиции на мировом рынке, а также завоевать новые рынки сбыта.

На развитие автомобильного рынка России оказывает влияние ряд экономических и внешнеполитических факторов. По результатам 2015 г. российский рынок автомобилей показал самое сильное падение среди основных рынков мира. К концу 2016 г. тоже наблюдается снижение темпов развития рынка автомобилей, но уже в меньшей степени, в сравнении с 2015 годом. Начало восстановления рынка автомобилей прогнозируется лишь в 2017 году, при отсутствии внешних шоков и увеличения стоимости цен на нефть. Основными причинами такого падения являются: осложнение макроэкономической конъюнктуры, в связи с введением ограничений (санкций) со стороны множества развитых стран, нестабильность политической ситуации, снижение реальных доходов населения и, как следствие, падение потребительского спроса, снижение рентабельности производства.

Ситуация на российском авторынке во многом схожа с рынками легковых автомобилей крупных развивающихся стран, в частности, Бразилии. Эксперты отмечают совпадения этих двух стран по степени и характеру последствий кризисных ситуаций, методам государственного регулирования, экспортно-импортным операциям и т.д. Кризис на российском авторынке длится уже несколько лет, однако в 2015 г. он достиг

своего апогея. Основным фактором явилось сокращение доходов граждан на фоне роста цен, поэтому ждать восстановления продаж новых машин можно только с улучшением экономической ситуации в стране. Впрочем, падение продаж новых машин могло быть еще сильнее, если бы негосударственные программы стимулирования спроса – утилизационные скидки, льготные автокредиты и субсидируемый государством лизинг автомобилей. Без них, по оценкам экспертов, российский авторынок рухнул бы более, чем вдвое.

Как и прежде, по показателю автомобилизации Российская Федерация отстает от многих стран. В связи с этим производители заинтересованы в расширении позиций на национальном рынке и последовательном внедрении новых моделей. Даже учитывая указанные выше ограничения для российского рынка, он в перспективе будет привлекателен для большинства ключевых зарубежных автомобильных корпораций, например, для производителей Германии. Большинство производителей этой страны уже локализовали собственные производства в нашей стране, страхуя тем самым риски. В связи с этим можно утверждать, что так называемые «автомобильные санкции» не коснутся промышленной сборки и сборки компонентов на российской территории, ввиду того, что степень локализации еще далека от уровня самодостаточности и не превышает 40-50 %. Вероятно, что крупнейшие зарубежные концерны, например, Toyota, GM, Volkswagen, почти не будут нести убытки в результате действия санкций.

Для малых и средних предприятий, которые планируют построить собственные производства в России, определяющую роль играет инвестиционный климат. У указанных компаний нет прямого доступа к органам государственной власти, и они зачастую руководствуются лишь информацией, получаемой из средств массовой информации (СМИ). В случае неприхода этих компаний на рынок России, компаниям, которые зависят от них с точки зрения промышленной сборки, будет все сложнее добиваться требуемой глубины локализации производства. Крупные же производители имеют достаточные инвестиции для эффективного ведения

бизнеса в нашей стране, кроме того, они могут воспользоваться механизмами государственной помощи.

Во-первых, следует указать, что крупные концерны уже владеют своей долей в автомобильном рынке страны, выпускают автомобили в бюджетном сегменте. Во-вторых, эти компании могут экспортировать продукцию из стран, не входящих в санкционный перечень. Наиболее сложно будет обстоять дело у относительно меньших зарубежных концернов (Renault, Peugeot). Очевидно, что потенциальные ограничения могут привести к снижению продаж автомобилей премиум-класса, однако ввиду нестабильности экономики в 2016 г. ключевой объем продаж и так пришелся на средний/низкий ценовой сегменты. Наиболее болезненно запрет на импорт может отразиться на рынке грузовиков. Так, например, концерн DaimlerAG импортирует в нашу страну грузовики, а введение санкций может привести к серьезным потерям для концерна.

В 2017 ожидается увеличение акцизного сбора на транспортные средства. По сравнению с уровнем 2014 года рост составит порядка 26,5%. Величина акцизного сбора напрямую зависит от мощности двигателя автомобиля, и в количественном измерении это выглядит следующим образом:

- за транспортное средство мощностью от 90 до 150 л.с. собственник обязуется уплатить в бюджет по 43 рубля за каждую лошадиную силу;
- если мощность автомобиля составляет более 150 л.с., то за каждую лошадиную силу сверх лимита в 150 единиц владелец машины доплачивает по 420 рублей.

Увеличение акцизного сбора не затронет малолитражные авто до 90 лошадиных сил, а также мотоциклы – собственникам этих транспортных средств не нужно платить данный налог.

Несмотря на рост тарифа, сам акцизный сбор составляет только 1,5-2% от общей стоимости автомобиля, поэтому его увеличение не окажет ощутимого влияния на рыночную конъюнктуру.

Таким образом в результате введенных барьеров в меньшей степени понесет убытки вторичный рынок. Наиболее серьезно повлияли на него пошлины, введенные ранее на импорт, равно как и повышение курсов доллара и евро. Вероятно, что санкции не введут запрета на импорт продукции автомобилестроения в Россию. При этом очевидно, что вырастут пошлины на ввозимые в нашу страну автомобили премиум-класса. Это, в свою очередь, серьезно не изменит ситуацию в целом, а вероятнее всего, замедлит темп прироста продаж автомобилей данного сегмента. Следует обратить внимание, что импорт не претерпевал серьезных изменений. Лидерство по объемам импорта продукции легкового автомобилестроения продолжили удерживать Германия и Япония. В целом в попытках оценки периода оздоровления рынка автомобилей России, достаточно сложно делать точные прогнозы, поскольку уверенность дальнейшего роста цен на нефть, отмены санкций, устойчивости валютных курсов по-прежнему отсутствует. Кризис серьезно отразился на физических объемах производства автомобилей, что было связано, главным образом, с ситуацией, которая сложилась в экономике, а также с падением реальных располагаемых доходов населения и ослаблением курса национальной валюты.

3 МЕРЫ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ИМПОРТА ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

3.1 Основные сценарии развития импорта легковых автомобилей

В рамках Стратегии моделируются и рассматриваются 4 основных возможных сценария развития автомобильной отрасли в Российской Федерации. Альтернативные сценарии основаны на прогнозах развития рынка автомобилей до 2020 года по четырем ключевым сегментам рынка транспортных средств: грузовых автомобилей и автобусов, легких коммерческих автомобилей, легковых автомобилей. Определение сценариев основано на 2 ключевых показателях рынка автомобилей: соотношении экспорта автотранспортных средств к внутреннему рынку и доле импорта на внутреннем рынке. Эти показатели предполагают 4 возможных варианта развития и существования автомобильных рынков.

Высокая доля экспорта и импорта. Такие показатели обычно характерны на рынках, которые с одной стороны, не имеют значительных барьеров для импортных машин и, с другой стороны, являются важными глобальными центрами производства автомобилей. Примерами таких рынков являются страны восточной Европы (Польша, Венгрия, Чехия и т.д.) и Испания.

Низкая доля экспорта и высокая доля импорта. Такие показатели обычно характерны на рынках, где национальные производители неконкурентны на мировом уровне и локализация полноценного производства невыгодна для международных производителей. В текущем положении находятся рынки грузовых и легковых автомобилей РФ.

Высокая доля экспорта и низкая доля импорта. Такие показатели характерны на рынках, у которых существует высокий уровень защиты внутреннего рынка, но где национальные автопроизводители высоко

конкурентны на мировом уровне. Примерами таких рынков являются Япония и Южная Корея.

Низкая доля экспорта и импорта. Такие показатели характерны для стран, где локализованные или национальные международные производители слабо конкурентны на мировом уровне, и где правительство активно реализует политику локализации производства для потребления на внутреннем рынке. Примерами таких рынков являются Китай и Бразилия. Данные характеристики имеют рынки автобусов и легких коммерческих автомобилей в РФ.

Исходя из представленных 4 вариантов развития рынков автомобилей, возможна реализация 4 основных сценариев развития автомобильной отрасли Российской Федерации:

1) Сценарий Инерционный, условно именуемый *Текущий вектор*, предполагает продолжение текущих тенденций на рынке автомобилей без значительных изменений. В этом сценарии роль государства заключается в продолжении стимулирования проведения отдельных НИОКР, поддержании текущего уровня тарифов на импорт готовых машин, повышении степени локализации производства, субсидировании и иной поддержке производителей автокомпонентов. Данный сценарий приведет к дальнейшему повышению доли импорта на рынке России и понижению доли экспорта продукции российского производства с последующей деградацией национальной автомобильной промышленности.

2) Сценарий Умеренно инновационный, условно именуемый *Партнерство*, предполагает реструктуризацию автомобильной отрасли с целью повышения способности российской автоиндустрии удовлетворить спрос на местном рынке. Главными элементами реструктуризации будут являться: организация многочисленных СП, активное привлечение иностранных партнеров.

В данном сценарии акцент деятельности государства направлен на: поощрение сотрудничества зарубежных, российских компаний и развитие

государственного частного партнерства в НИОКР; предоставление государственных гарантий по кредитам на покупку лицензий и разработку НИОКР; финансирование части затрат НИОКР национальным компаниям; ограничение доли иностранных партнеров в СП на уровне 50%; поощрение создания СП с зарубежными производителями; предоставление длинных кредитных ресурсов с одновременной компенсацией части процентной ставки; стимулирование более высокого уровня локализации и увеличения мощностей по производству автомобилей; поощрение создания СП и консолидации производителей автокомпонентов; использование механизма переработки для внутреннего потребления; разработку нормативных требований по средней степени локализации автомобилей и ключевых автокомпонентов – не менее 50% через 3-5 лет после начала производства.

Данный сценарий приведет к значительному понижению доли прямого импорта при сохранении или возможном росте текущей доли экспорта.

3) Сценарий Инновационно-активный, условно именуемый

Крупный экспортер, предполагает своей целью вывод российской автомобильной индустрии на уровень глобальной конкурентоспособности путем существенной реструктуризации автомобильной отрасли, обширных инвестиций в модернизацию российских активов и в НИОКР, а также умеренное ужесточение заградительных мер для импорта на внутреннем рынке.

В данном сценарии деятельность государства будет направлена на: финансирование большей части затрат на НИОКР национальным компаниям; предоставление государственных гарантий по кредитам на разработку НИОКР; субсидирование российских разработок и закупки иностранной ИС (либо покупку инжиниринговых компаний); создание центра НИОКР с целью унификации компонентной базы по HCV и автобусам; активное размещение государственных заказов; предоставление длинных кредитных ресурсов с одновременной компенсацией части процентной ставки; разработку и проведение комплексной программы поддержки экспорта;

инвестиции и предоставление экспортных субсидии на произведенные в России компоненты; разработку и реализацию директивных требований по локализации ключевых автокомпонентов.

Данный сценарий может привести к значительному понижению доли импорта, а также к значительному повышению доли экспорта.

4) Сценарий Инновационно-пассивный, условно именуемый Закрытый рынок, который предполагает установление заградительных мер защиты от импорта внутреннего рынка со значительным государственным участием в развитии автомобильной отрасли. Данный сценарий может привести к практически полному отсутствию доли импорта, а также к практически полному отсутствию доли экспорта. Однако такой сценарий не реализуем в существующих политических реалиях, в связи с чем, он был исключен из рассмотрения.

Для сегмента легковых автомобилей на территории Российской Федерации с учетом текущего состояния наиболее приоритетным сценарием развития является сценарий Партнерство.

Данный сценарий предполагает обеспечение около 80% потребительского спроса за счет внутреннего производства и незначительный объем экспорта (не более 8% от общего объема производства), преимущественно на рынки СНГ. Предполагается, что внутреннее производство будет разделено примерно в равных долях между российскими - 52% (1,65 млн. шт.) и иностранными локализованными производителями - 48% (1,5 млн. шт.).

Предполагается также, что на российском рынке будет два крупных российских производителя (в партнерстве с иностранными) и 4-5 крупных локализованных иностранных производителя. Реализацию сценария планируется структурировать без дополнительного повышения таможенных пошлин.

Таким образом, на территории Российской Федерации с учетом текущего состояния промышленности наиболее приоритетным целевым

сценарием для ключевых сегментов автомобильной отрасли являются - для сегмента легковых и легких коммерческих автомобилей – ввиду нехватки собственной ликвидности на развитие, отставания по интеллектуальной собственности и технологической базе – сценарий «Партнерство», так же Развитие национальной автомобильной промышленности России невозможно без наличия собственной базы НИОКР и интеллектуальной собственности по ключевым элементам, автокомпонентам и индустриальным решениям.

3.2 Проблемы и пути совершенствования импорта легковых автомобилей

Сегодня в России существует большое количество фактически нерастаможенных иномарок – несколько десятков тысяч. Дорогие зарубежные машины ввозятся физическими лицами с нарушениями таможенного законодательства и, затем реализуются на авторынках. Для того, чтобы снизить таможенную стоимость, нарушителями производятся следующие действия: снижение объема двигателя при заполнении таможенной декларации; занижение года выпуска автомобиля при заполнении таможенной декларации. В процессе определения таможенной стоимости, таможенными органами применяется специальная шкала. Так, если необходимо определить цену европейского автомобиля, то используется автомобильный прайс-каталог «Superschwabe», содержащий в себе цены на автомобили с годом выпуска 12 лет (с 2000 по 2012гг.). Если же производится оценка стоимости автомобилей США, то применяется каталог «KelleyBlueBook», в котором содержатся цены на автомобили с годом выпуска до 15 лет (1998 по 2012гг.).

Таким образом, при возрасте автомобиля до 7 лет таможенные декларации подтверждаются документально. Если же автомобиль имеет возраст более 7 лет, то возникают трудности. Основная масса незаконно ввозимых автомобилей старше 7 лет. В этом случае применение каталогов не представляется возможным и предприниматели пользуются этим, занижая

цену товара. Все это ведет к уменьшению сборов, поступающих в бюджет. В таком случае таможенный орган вправе корректировать цену товаров в сторону ее повышения на основании имеющихся правил.

Так, предприятие ОАО «КамАЗ» обратилось в Федеральную таможенную службу с заявлением о фактах недостоверного декларирования подержанных автомобилей. Обычно такими автомобилями являются подержанные автомобили производства: Китая; Японии; Кореи. Как уже указывалось, в основном применяется занижение года выпуска автомобиля. Делается это в целях: применения нулевой или пониженной ставки таможенных платежей; декларирование товаров с явными признаками занижения таможенной стоимости; декларирование товаров с техническими характеристиками, несоответствующими требованиям российского законодательства. Также сегодня существует проблема несовершенства судебной практики. Кроме того, существует проблема реализации автомобиля, ввезенного на территорию страны для личного пользования. Наибольшее число таких случаев зафиксировано на Дальнем Востоке, где осуществляется большой объем ввоза автомобилей.

Кроме того повышение стоимости автомобилей, уход с рынка иностранных производителей, низкая покупательная способность, высокая доля вторичного рынка, большая доля импортных автомобилей, политическая и экономическая нестабильность.

Таблица 7 - Проблемы развития мировой и российской автомобильной промышленности

Проблемы на мировом рынке	Проблемы на российском рынке
Проблемы утилизации инновационных автомобилей	Повышение стоимости автомобилей
Высокая стоимость инновационного производства	Уход с рынка иностранных производителей

Проблемы на мировом рынке	Проблемы на российском рынке
Высокая затратность электрификации	Низкая покупательная способность
Конкуренция со стороны каршеринга	Высокая доля вторичного рынка
Необходимость реструктуризации производства	Большая доля импортных автомобилей
Политическая и экономическая нестабильность в мире и отдельных регионах	Политическая и экономическая нестабильность

Сравнивая проблемы, свойственные мировому рынку, заметим, что они отличаются от российских, но могут проявиться в дальнейшем при развитии отечественной автомобильной промышленности и это необходимо учитывать. В частности, это касается проблем высокотехнологического производства, к которому относят необходимость реструктуризации, электрификации и утилизации новых автомобилей. Но, к примеру, проблема каршеринга еще не в полной мере дошла до российской экономики, так как аренда автомобилей для личного потребления еще не столь востребована. Общей для всех является проблема политической нестабильности.

Для решения этих проблем концерны тратят значительные средства на НИОКР, из-за чего автомобильная промышленность занимает третье место в мире по доли затраты средств на НИОКР среди других отраслей. Создаются дополнительные исследовательские центры, которые сотрудничают с информационно-технологическими компаниями, такие как Google, Apple. Создают новые заводы, которые имеет более высокие показатели выпуска автомобилей и где более эффективно решаются проблема утилизации.

В России большинство проблем решается при поддержке государства. Государство создает различного рода программы. Так существует программа стимулирования спроса, которая включает в себя льготное кредитование, автолизинг, trade-in и утилизацию. Программа поддержки производителей включает в себя компенсацию процентных платежей по инвестиционному кредитованию, субсидирование части затрат на использование энергоресурсов, поддержка перехода на автомобили более экологического класса, субсидирование части затрат на содержание рабочих мест, субсидирование экспорта.

Пути совершенствования отечественного рынка автопрома следует рассматривать с двух позиций.

1) Развитие производства на внутреннем рынке. Российскому автопрому необходимо преломить негативное отношение потребителей к отечественным автомобилям. В частности, повысить качество производства автомобилей, проводить грамотную маркетинговую политику, разработать программы привлечения потребителей.

Также возможно рассматривать привлечение крупных азиатских производителей, которые могут наладить производство на Дальнем Востоке путем инвестирования в автомобилестроительные заводы в рамках территорий опережающего социально-экономического развития. Так благодаря ряду льгот можно будет снизить издержки, компании будут освобождены от некоторых налогов, получают поддержку региональных органов. А также будут обеспечиваться инфраструктурой.

2) Ориентация отечественных автомобилей на экспорт, что будет способствовать повышению качества автомобилей, разработке конкурентоспособных моделей.

Таким образом сравнивая проблемы, свойственные мировому рынку, заметим, что они отличаются от российских, но могут проявиться в дальнейшем при развитии отечественной автомобильной промышленности и это необходимо учитывать. В частности, это касается проблем

высокотехнологического производства, к которому относят необходимость реструктуризации, электрификации и утилизации новых автомобилей. Но, к примеру, проблема каршеринга еще не в полной мере дошла до российской экономики, так как аренда автомобилей для личного потребления еще не столь востребована. Общей для всех является проблема политической нестабильности. Вышеперечисленные факты свидетельствуют о том, что автомобильная промышленность на сегодняшний день не просто отдельная отрасль экономики, это один из наиболее быстроразвивающихся секторов, имея одну из самых высоких долей затрат на НИОКР, автомобильная промышленность открывает новые возможности, которые были недоступны 10 лет назад. Именно благодаря этому автомобильная промышленность является одним из лидеров в машиностроении. Из всего этого следует, что отечественный рынок имеет значительные перспективы и может повысить специализацию России на мировом рынке, при этом являясь источником развития экономики страны. На современном этапе Россия поставляет отечественные автомобили на рынки Европы, в частности в Германии. Перспективным автомобильным рынком являются страны центральной и латинской Америки. Кроме того, российские автомобили популярны в таких странах как Египет, Ливан. Также планируется выйти на рынки Юго-Восточной Азии, Восточной Африки, Индии, Пакистана и увеличить свой экспорт вдвое.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Импорт транспортных средств, машин и оборудования составляет 158 миллиардов долларов США, а экспорт: в 6 раз меньше, всего 27 миллиардов долларов). Отрицательное внешнеторговое сальдо машиностроения достигло 131 миллиарда долларов. Именно такую сумму необходимо выручить от экспорта продукции топливно-энергетического комплекса, для того чтобы оплатить поставки импорта автомобилей в РФ. Можно назвать некоторые виды машин, процесс импортозамещения которых, хоть медленно, но идет.

Самая крупная статья российского импорта это легковые автомобили. Их импорт составляет 20 миллиардов долларов США. Что касается экспорта легковых машин, то он составляет приблизительно 1 миллиард долларов. Внешнеторговое сальдо по легковым автомобилям составляет -19 миллиардов долларов и является отрицательным. Покрывает его газ, нефть, а так же другое сырье и полуфабрикаты его первичной переработки. Дополнительно на импорт принадлежностей и запчастей к автомобилям тратится примерно 11 миллиардов долларов США. Кроме того, дополнительно около 11 миллиардов долларов тратится на импорт принадлежностей и запчастей к машинам, которые расходуются на ремонтные нужды в неполной мере, а частично на комплектование сборочного производства иномарок и российских машин.

В российском автопроме в середине последнего десятилетия увеличилось производство легковых автомобилей с одного до двух миллионов в год. В первую очередь этот рост достигнут за счет производства в Российской Федерации иномарок с их частичной локализацией. Повышение импорта иномарок соответственно сократилось, то есть произошло импортозамещение.

Иномарки, произведенные в РФ, собранные на 50-60% и более из комплектующих узлов и принадлежностей, приобретенных по импорту, по сути своей наполовину являются импортными. Самому процессу их

производства лучше дать характеристику, как частичное или неполное импортозамещение. Конечно, более экономичным для страны будет частичное импортозамещение, чем импорт чистый.

Снижение доходов населения уже вызывает снижение спроса на машины, его переориентацию на менее дорогие марк, в том числе и на вторичный рынок автомобилей (бывших в употреблении, б/у).

Повышение цен на полуимпортную продукцию автопрома, влияющее на спрос, будет происходить и за пределами локализации российского производства иномарок. Чем выше локализация, тем меньше рост цен при прочих равных условиях. В таких условиях для увеличения локализации производства возникает дополнительный стимул у производителей. К резкому снижению импорта привели: экономический кризис, последовавшие за ним девальвационные процессы и сокращение платежеспособного спроса.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

- 1 АВТОСТАТ : Аналитическое агентство [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.autostat.ru/> - 26.05.2017.
- 2 Академик [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа : <http://dic.academic.ru/> - 27.05.2017.
- 3 Аналитический центр при правительстве Российской Федерации [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://ac.gov.ru> – 28.05.2017.
- 4 АСЕА : Ассоциация европейских производителей автомобилей [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа: <http://www.acea.be> – 27.05.2017.
- 5 Ассоциация Европейского бизнеса [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа: <http://www.aebus.ru> – 28.05.2017.
- 6 Богданов, А. Л. Экономический анализ рынка подержанных автомобилей. / А. Л. Богданов // Вестник Томского государственного университета, №260, 2006. – 210 с.
- 7 Богданова, Е.Л. Таможенная статистика внешней торговли / Е.Л. Богданова /Учебное пособие, СПб. - 2010. – 260 с.
- 8 Борисюк, С. В. В интересах реального сектора / С.В. Борисюк // Экономика и право. – 2013. - №9. – С.54-60.
- 9 Ведомости [Электронный ресурс]. - Режим доступа : <http://www.vedomosti.ru/> - 01.06.2017.
- 10 Ганченко, О. И. Практикум по общей теории статистики. – М.: Юрайт, 2013. – 368 с.
- 11 Грушницкий, А. Д. Концептуальные аспекты формирования системы внешнеторговой деятельности в организациях автомобильной промышленности в России / А. Д. Грушницкий // Государственное управление. – 2014. - №27. – С.45-47.

12 Джерелейко, И.С. Таможенно - тарифное регулирование внешнеэкономической деятельности в России / И.С Джерелейко// Балийский экономический журнал. - 2010. - №1. – С. 16.

13 Доклад к XVI Апрельской международной научной конференции по проблемам развития экономики и общества, проходившей в Москве, 7-10 апреля 2015 / ВШЭ. Конф. по проблемам развития экономики и общества. – Москва : ВШЭ, 2015. – II, 63 с.

14 Евразийская экономическая комиссия [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа : <http://www.eurasiancommission.org/> - 28.05.2017.

15 Живой журнал [Электронный ресурс]. - Режим доступа : <http://genby.livejournal.com/> - 25.05.2017.

16 Закон РФ от 21.05.1993 № 5003-1 «О таможенном тарифе»

17 Кожевникова, В. Н. Сущность и современная трактовка таможенных платежей / В. Н. Кожевникова // Известия Иркутской государственной экономической академии. – 2015. - №2. – С.64-67.

18 Консалтинговое агентство PWC [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://pwc.ru/> - 28.05.2017.

19 Кудрин, А.В. Новая модель роста для российской экономики / А.В. Кудрин // Вопросы экономики. – 2014. - №12.

20 Кудрявцев, М. К. Особенности таможенного регулирования в современных рыночных условиях / М. К. Кудрявцев // Известия Санкт-Петербургского университета экономики и финансов. – 2009. - №3. – С.17-26.

21 Мамикоян, М. Сильные компании увеличивают производство даже без субсидий / М. Мамикоян // Бизнес России. - 2014. - № 12.

22 Международная организация производителей автомобилей [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа: <http://www.oica.net> – 21.05.2017.

23 Минэкономразвития России [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа: <http://economy.gov.ru/> – 21.05.2017.

24 Пасько, А. В. Направления развития автомобильной промышленности России в условиях членства во Всемирной торговой организации / А. В. Пасько // Вестник университета (Государственный университет управления). - 2014. - № 12. - С. 60-63.

25 Пасько, А. В. Параметры и факторы развития мирового автомобилестроения в начале XXI столетия / А. В. Пасько // Современные тенденции в экономике и управлении: новый взгляд. - 2014. - № 27. - С. 34.

26 Пасько, А. В. Управление внешнеторговой политикой в целях развития российского рынка автомобилей / А. В. Пасько // Вестник университета (Государственный университет управления). - 2014. - № 11. - С. 48-52.

27 Пасько, А. В. Факторы международной конкурентоспособности производителей автомобилей (на примере США) / А. В. Пасько // Актуальные аспекты современной науки : сб. материалов V-й международной научно-практической конференции. - Липецк : ООО «Радуши», 2014. - С. 54-64.

28 Российский таможенный портал [Электронный ресурс] – офиц. сайт. - Режим доступа : <http://www.tks.ru/> - 26.05.2017.

29 Соколова, И. В. Механизм влияния санкций на экономическое развитие Российской Федерации / И. В. Соколова // Независимая газета. - 2015. – 20 июля.

30 Фальцман, В. К. Конкурентоспособность России на рынках большой Европы и мира : моногр. / В. К. Фальцман. – Москва : Изд-во Института Европы РАН, 2014. – 250 с.

31 Федеральная служба государственной статистики [Электронный ресурс] : офиц. сайт. - Режим доступа: <http://www.gks.ru/> - 20.05.2017.

32 Федеральная таможенная служба Российской Федерации [Электронный ресурс] : офиц. сайт. - Режим доступа : <http://www.customs.ru/> – 27.05.2017.

33 Шишкин, А. В. Внешняя торговля России в 2014 г.: взгляд из-под санкций / А. В. Шишкин // Международная торговля и торговая политика. – 2015. - № 2. – С.44-56.