


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

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

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ
И.о. зав. кафедрой
 Л.А. Понкратова
« 20 » 06 2018 г.

ДИПЛОМНАЯ РАБОТА

на тему: Таможенно-тарифное и нетарифное регулирование импорта автомобилей и мототранспортных средств в РФ в условиях ЕАЭС

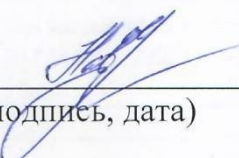
Исполнитель
студент группы 337-ос1



(подпись, дата)

И.В. Линник

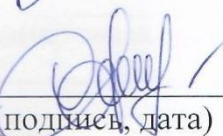
Руководитель
доцент, к.э.н.



(подпись, дата)

А.Н. Новопашина

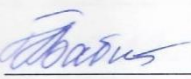
Нормоконтроль
инженер



(подпись, дата)

О.В. Шпак

Рецензент



(подпись, дата)

Н.А. Бабкина

Благовещенск 2018

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

Факультет Международных Отношений
Кафедра Международного бизнеса и туризма

УТВЕРЖДАЮ

И. о. зав. кафедрой

Л.А. Понкратова

« 07 » 09 2017 г.

ЗАДАНИЕ

К выпускной квалификационной работе студента Минник Ирины
Васильевны

1. Тема выпускной квалификационной работы: Таможенно-тарифное и нетарифное регулирование импорта автомобилей и транспортных средств в РФ в условиях ЕАЭС

(утверждена приказом от 29.12.17г. № 3300 уч.)

2. Срок сдачи студентом законченной работы 11.08.2018г.

3. Исходные данные к выпускной квалификационной работе: федеральные законы, нормативно-правовые акты ЕАЭС и ЭТС, технический регламент, статистические данные таможенных органов

4. Содержание выпускной квалификационной работы (перечень подлежащих разработке вопросов): 1. Тарифное и нетарифное меры регулирования импорта автомобилей в условиях ЕАЭС.

2. Импорт автомобилей в РФ: динамика и воздействие санкций.

3. Совершенствование таможенно-тарифного и нетарифного регулирования импорта легковых автомобилей.

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

Дипломная работа содержит 70 с., 16 таблиц, 8 рисунков, 48 источников.

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

7. Дата выдачи задания 07.09.2017г.

Руководитель выпускной квалификационной работы: Чубова Ирина Николаевна, доцент, к.э.н.

(фамилия, имя, отчество, должность, ученая степень, ученое звание)

Задание принял к исполнению (дата): 07.09.2017г. Минник И.В. Минник И.В.
(подпись студента)

РЕФЕРАТ

Дипломная работа содержит 71 с., 16 таблиц, 8 рисунков, 48 источников.

Цель дипломной работы – оценка и совершенствование таможенно-тарифного и нетарифного регулирования ввоза легковых автомобилей и мототранспортных средств на таможенную территорию Евразийского экономического союза физическими и юридическими лицами.

Для достижения поставленной цели были решены следующие задачи:

- описать правовую основу перемещения легковых автомобилей через таможенную границу ЕЭАС;
- определить тарифные меры регулирования импорта легковых автомобилей;
- определить нетарифные меры регулирования импорта легковых автомобилей;
- оценить динамику и структуру импорта легковых автомобилей и мототранспортных средств, определить влияние санкций на ввоз легковых автомобилей;
- проанализировать тенденции уплаты таможенных платежей в отношении легковых автомобилей, на территории Российской Федерации;
- разработать мероприятия по совершенствованию процесса совершения таможенных операций и применения таможенных платежей в отношении легковых автомобилей, ввозимых на территорию Российской Федерации.

Объектом исследования являются меры таможенно-тарифного и нетарифного регулирования ввоза легковых автомобилей и мототранспортных средств на территорию РФ.

Предмет исследования – процесс совершения импортных операций по ввозу автомобилей на территорию РФ.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	5
1 Тарифные и нетарифные меры регулирования импорта легковых автомобилей в условиях ЕАЭС	8
1.1 Правовая основа перемещения легковых автомобилей через таможенную границу ЕАЭС	8
1.2 Тарифные меры регулирования импорта легковых автомобилей	15
1.3 Нетарифные меры регулирования импорта легковых автомобилей	25
2 Импорт легковых автомобилей в РФ: динамика и воздействие санкций	29
2.1 Анализ российского рынка автомобилей и мототранспортных средств	29
2.2 Динамика и структура импорта в РФ: место и роль легковых автомобилей и мототранспортных средств	36
2.3 Оценка влияния санкций на импорт легковых автомобилей и мототранспортных средств в РФ	48
3 Совершенствование таможенно-тарифного и нетарифного регулирования импорта легковых автомобилей	57
3.1 Проблемы таможенно-тарифного регулирования импорта легковых автомобилей	57
3.2 Мероприятия, направленные на совершенствование таможенно-тарифного регулирования импорта легковых автомобилей	63
Заключение	68
Библиографический список	70

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

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

В этой связи на таможенные органы в области регулирования возлагаются следующие задачи:

- оформление и порядок декларирования товаров и транспортных средств;
- взимание таможенных платежей, а также, антидемпинговых и комбинированных пошлин, контроль правильности их исчисления и своевременности уплаты, принятие мер по их принудительному взысканию в пределах своей компетенции;
- выявление, предупреждение и пресечение административных правонарушений

и преступлений в соответствии с законодательством государств - членов таможенного союза;

- обеспечение в пределах своей компетенции соблюдения мер таможенно-тарифного регулирования и запретов, и ограничений в отношении товаров, перемещаемых через таможенную границу;

- ведение таможенной статистики.

Цель дипломной работы – оценка и совершенствование таможенно-тарифного и нетарифного регулирования импорта легковых автомобилей и мототранспортных средств на таможенную территорию Евразийского экономического союза физическими и юридическими лицами.

Для достижения поставленной цели были решены следующие задачи:

- описать правовую основу перемещения легковых автомобилей через таможенную границу ЕАЭС;

- определить тарифные меры регулирования импорта легковых автомобилей;

- определить нетарифные меры регулирования импорта легковых автомобилей;

- оценить динамику и структуру импорта легковых автомобилей и мототранспортных средств, определить влияние санкций на ввоз легковых автомобилей;

- проанализировать тенденции уплаты таможенных платежей в отношении легковых автомобилей, на территории Российской Федерации;

- разработать мероприятия по совершенствованию процесса совершения таможенных операций и применения таможенных платежей в отношении легковых автомобилей, ввозимых на территорию Российской Федерации.

Объектом исследования являются меры таможенно-тарифного и нетарифного регулирования импорта легковых автомобилей и мототранспортных средств на территорию РФ.

Предмет исследования – процесс совершения импортных операций по ввозу автомобилей на территорию РФ.

Информационную основу работы составили федеральные законы, нормативно-правовые акты Евразийского экономического союза и федеральной таможенной

службы, технический регламент от 9 декабря 2011 г. № 877 «О безопасности колесных транспортных средств», (в ред. решений Совета Евразийской экономической комиссии от 14 октября 2015 г. № 78), статистические данные таможенных органов.

.

1 ТАРИФНЫЕ И НЕТАРИФНЫЕ МЕРЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ ИМПОРТА ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В УСЛОВИЯХ ЕАЭС

1.1 Правовая основа перемещения легковых автомобилей через таможенную границу ЕАЭС

В связи с расширением объемов и масштабов мировой торговли, увеличилось количество участников внешнеэкономической деятельности, интеграция стран ЕАЭС, в частности России во Всемирную торговую организацию. Это влечет за собой создание систем, направленных на улучшение и совершенствование законодательства.

Все эти изменения касаются не только юридических лиц, которые ранее вели внешнеторговую деятельность, но и тех лиц, которые только собираются выходить на просторы мирового рынка, это касается и физических лиц. Изменения в таможенном законодательстве, не так давно коснулись физических лиц, поскольку с каждым годом увеличивается время работы с физическими лицами до 25% от общего времени работы таможенного органа¹.

Спецификой правового регулирования таможенно-экономических отношений, правовых отношений, является то, что эти отношения непосредственно прямым образом связаны с перемещением товаров или транспортных средств через таможенную границу ЕАЭС товаров.

Вопрос самой специфики перемещения товаров и транспортных средств через таможенную границу ЕАЭС чрезвычайно важен, и вопрос правового регулирования важен, так как на законодательной базе строится система правового регулирования отношений между государством и участником ВЭД, система взимания таможенных платежей, институты декларирования и таможенного контроля, помогающие обеспечить как экономическую, так и государственную безопасность страны. Ежегодно таможенный контроль и таможенные операции на границе Российской Федерации осуществляют более 90 млн. человек, ежегодное отклонение составляет 1-2 % и более 40 млн.

¹ Халипов С.В. Таможенный представитель: справочник для подготовки к сдаче квалификационного экзамена. М., 2015. С. 64.

зарегистрированных юридических лиц, колеблясь в пределах 0,5-1 % в год или более.

Транспортные средства, автомобили, которые приобретаются в последние годы, стали особенно актуальными и набирают интерес к перевозкам грузов между ними. Конечно, можно понять, что увеличение количества операций ввозимых транспортных средств физических и юридических лиц приводит к увеличению количества преступников.

Большинство нарушений связано с неосведомленностью таможенного законодательства, необходимой суммы денежных средств, необходимых для оплаты таможенных операций по транспортному средству у физических или юридических лиц, в частности, и умышленно уклоняющихся от уплаты таможенных пошлин, налогов, сборов с физических и юридических лиц.

Если обратиться к истории совершенствования нормативно правовых актов, основным важным этапом стало вступление России в Евразийский Экономический Союз, с Белоруссией и Казахстаном в связи с чем, нормативная правовая база перемещения товаров физическими и юридическими лицами через таможенную границу ЕАЭС претерпела большие изменения². В рамках Российской Федерации Федеральная таможенная служба Российской Федерации (далее - ФТС России) в качестве органа, осуществляющего контроль и надзор в сфере таможенного дела, разработала новые приказы, постановления, письма и инструкции в Российской Федерации

Ранее, для обеспечения соблюдения Россией международных договоров, составляющих нормативную базу в рамках Евразийского экономического сообщества (далее ЕАЭС), был принят Федеральный закон от 27 ноября 2010 г. № 311-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации», в котором также закреплены правила перемещения товаров, физическими лицами легковых автомобилей.

Нормативно-правовая база, регулирующая перемещение транспортных

²Соглашение между Правительством РФ, Правительством Республики Беларусь и Правительством Республики Казахстан от 12.12.2008 «О порядке декларирования таможенной стоимости товаров, перемещаемых через таможенную границу таможенного союза».

средств через таможенную территорию ЕАЭС для личного пользования физическими лицами.

«Транспортное средство - это категория товаров, включающая любое водное судно, воздушное судно, автомобильное транспортное средство, прицеп, полуприцеп, железнодорожное транспортное средство (железнодорожный подвижной состав, единица железнодорожного подвижного состава) или контейнер с предусмотренными для них техническими паспортами или техническими формулярами запасными частями, принадлежностями и оборудованием, горюче-смазочными материалами, охлаждающими и иными техническими жидкостями, содержащимися в заправочных емкостях, предусмотренных их конструкцией, если они перевозятся вместе с указанными транспортными средствами»³.

Согласно этому определению, в соответствии со статьей 351 ТК ЕАЭС под транспортным средством для личного пользования понимается авто-, мототранспортное средство, прицеп, водное или воздушное судно вместе с запасными частями к нему и его обычными принадлежностями и оборудованием, содержащимися в его обычных баках горюче-смазочными материалами и топливом, находящиеся в собственности или владении физического лица, перемещающего эти транспортные средства через таможенную границу исключительно в личных целях, а не для транспортировки лиц за вознаграждение, промышленной или коммерческой транспортировки товаров за вознаграждение или бесплатно.

Под товарами для личного пользования, в первую очередь, товары, используемые для личных, семейных, бытовых и иных некоммерческих нужд, перевозимые через пограничную таможенную в сопровождаемом или несопровождаемом багаже, международной почтой или иным способом⁴.

Кроме того, понятие авто-, мото-транспортного средства для личного пользования определено ст. 2 Соглашения между Правительством РФ,

³ Таможенный кодекс ЕАЭС

⁴ Там же.

Правительством Республики Беларусь и Правительством Республики Казахстан от 18.06.2010 «О порядке перемещения физическими лицами товаров для личного пользования через таможенную границу ЕАЭС и совершения таможенных операций, связанных с их выпуском». В соответствии с ним дано определение транспортным средствам:

- автомобили легковые и прочие моторные транспортные средства, предназначенные, главным образом, для перевозки людей, классифицируемые в товарной позиции 8703 Товарная номенклатура внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза (далее ТН ВЭД ЕАЭС), за исключением указанных в следующем абзаце;

- квадроциклы, снегоходы и иные легковые транспортные средства, классифицируемые в товарной позиции 8703 товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза (далее ТН ВЭД ЕАЭС), не предназначенные для движения по дорогам общего пользования;

- мотоциклы, мопеды, мотороллеры, классифицируемые в товарной позиции 8711 ТН ВЭД ЕАЭС;

- моторные транспортные средства для перевозки не более 12 человек, включая водителя, классифицируемые в товарной позиции 8702 ТН ВЭД ЕАЭС, моторные транспортные средства для перевозки грузов с полной массой до 5 тонн, классифицируемые в товарных позициях 8704 21 и 8704 31 ТН ВЭД ЕАЭС.

Необходимо иметь понимание, что автомобиль, по своей общей массе делится на четыре большие группы, из которых самой большой и самой широкой по количеству является группа автомобилей⁵.

Транспортные средства, ввозимые в Российскую Федерацию физическими лицами для личного пользования, приобретают статус:

- иностранные транспортные средства;

⁵ Бурзик Е. Правовое регулирование ввоза легковых автомобилей физическими лицами в условиях ЕАЭС (ВТО). М., 2014. С. 55.

- транспортные средства ЕАЭС.

Чтобы определить статус транспортного средства для таможенных целей, которые ввозятся в Российскую Федерацию физическими лицами (иностранное транспортное средство или транспортное средство ЕАЭС, таможенная служба на основании информации, содержащейся в архивах таможни, представленных таможенными органами Российской Федерации, Республики Беларусь и Республики Казахстан, с учетом зависимости от представленных физическим лицом документов.

При отсутствии электронного архива сведений об автомобиле таможенные органы Российской Федерации обращаются с просьбой о направлении в таможенные органы страны, из которой ввозится автомобиль.

Чтобы перевезти легковой автомобиль через границу ЕАЭС, необходимо совершить ряд определённых действий:

- на основании документов, представленных в таможенные органы, заполняется таможенная декларация, включая подтверждение уплаты таможенных пошлин или гарантии уплаты таможенных пошлин и других налогов;
- предъявить декларируемые товары по требованию должностного лица таможенного органа;
- уплата таможенных платежей или обеспечение уплаты таможенных пошлин и налогов в случаях, установленных Таможенного кодекса ЕАЭС и соглашением;
- осуществлять другие требования, которые предусмотрены таможенным законодательством ЕАЭС⁶.

Декларирование товаров для личного пользования производится декларантом или таможенным представителем, действующим от имени и по поручению декларанта. В соответствии со статьей 9 Соглашения определен

⁶ Соглашение между Правительством Российской Федерации, Республики Беларусь, Республики Казахстан от 21.05.2010 «О некоторых вопросах предоставления обеспечения уплаты таможенных пошлин, налогов в отношении товаров, перевозимых в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита, особенностях взыскания таможенных пошлин, налогов и порядке перечисления взысканных сумм в отношении таких товаров».

порядок размещения транспортных средств для личного пользования в рамках таможенных процедур, а также транзитных процедур для временного ввоза на таможенную территорию ЕАЭС⁷.

Статьей 358 Таможенного кодекса ЕАЭС предусмотрено полное освобождение от уплаты таможенных пошлин и налогов при временном ввозе товаров иностранцам, при условии ввоза этих товаров, на период личного пользования этими лицами на период их временного пребывания на таможенной территории. Статья 10 Соглашения предусматривает порядок выпуска товаров для личного пользования, а Приложение 6 устанавливает тарифную ставку на ввоз транспортных средств на таможенную территорию ЕАЭС.⁸

Постановлением Правительства Российской Федерации от 28 декабря 2004 г. № 863 «О ставках таможенных сборов за таможенные операции» устанавливаются ставки таможенных сборов за таможенные операции. При таможенном декларировании автомобилей легковых, классифицируемых в товарных позициях 8702 и 8703 Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности ЕАЭС, которые перемещаются через таможенную границу ЕАЭС физическими лицами для личных, семейных, домашних и иных не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности нужд, таможенные сборы за таможенные операции уплачиваются в соответствии с пунктом 1 постановления⁹.

Словом, можно сказать следующее: при импорте на территорию Российской Федерации транспортных средств нужно строго соответствовать всем ограничениям, условиям, требованиям ЕАЭС в соответствии с Таможенным Кодексом.

Порядок заполнения таможенной декларации определен Решением комиссии ЕАЭС от 20 мая 2010 г. (в ред. от 31.01.2013 г.) № 257 «Об

⁷ Соглашение между Правительством Российской Федерации, Правительством Республики Беларусь и Правительством Республики Казахстан от 12.12.2008 «О порядке декларирования таможенной стоимости товаров, перемещаемых через таможенную границу таможенного союза».

⁸ Таможенный кодекс ЕАЭС. Ст. 358.

⁹ Таможня РУ. Аналитический портал [Электронный ресурс]. URL: <http://www.tamognia.ru>

инструкциях по заполнению таможенных деклараций и формах таможенных деклараций». В данной инструкции описано понятие товарной партии при ввозе товаров на единую таможенную территорию ЕАЭС.

Товарная партия - это товары, перевозимые от одного и того же отправителя в адрес одного и того же получателя по таможенной территории ЕАЭС в рамках исполнения контракта по одному документу, подтверждающему совершение внешнеэкономической сделки, или по односторонней внешнеэкономической сделке, или без совершения какой-либо сделки, а также если такие товары в пределах сроков, предусмотренных статьей 185 ТК ЕАЭС, предъявлены одному и тому же таможенному органу в месте прибытия на таможенную территорию или в месте доставки, если применялась таможенная процедура таможенного транзита, и находятся в одном месте временного хранения (если товары помещались на временное хранение), либо выпущены в сроки, установленные для подачи декларации на товары в соответствии со статьей 197 ТК ЕАЭС¹⁰.

При использовании транспортного средства как транспортного средства международных перевозок необходимо руководствоваться главой 48 ТК ЕАЭС, где подробно описано о порядке перемещения таких транспортных средств, сроках временного ввоза и порядке их декларирования.

Следует отметить, пытаясь ввезти товары и транспортные средства через таможенную границу необходимо соблюдать все требования и условия, закрепленные в таможенном законодательстве ЕАЭС и государств-участников. Чтобы избежать ряда возникающих проблем: это может быть не точное определение суммы таможенного сбора; либо возникают законные основания продления временного пребывания автомобиля, для подтверждения такой необходимости требуется подать пакет документов с заявлением в уполномоченные инстанции¹¹.

Покупая машину, на которую распространяется временный ввоз, нужно

¹⁰ Таможенный кодекс ЕАЭС. Ст. 197.

¹¹ Петров Ю.М., Кудрявцева И.В. Практика таможенного регулирования. М., 2014. С. 48.

быть бдительным, так как на территории стран-участников действуют интернет-мошенники. Они предлагают свои услуги по оформлению и продаже автомобилей, не соблюдая законных требований. После обнаружения факта владения таким транспортным средством, автомобиль подлежит немедленной конфискации.

Если же транспортное средство находилось на территории государства больше положенного срока без уважительных причин, то собственнику такого автомобиля придется заплатить в казну государства штраф в размере 2500 рублей.

Вся документация оформляется на границе сотрудниками таможни. Необходимо предоставить договор купли-продажи с наличием личных подписей сторон, оформленный согласно законодательству. Нужно иметь при себе сервисную книжку на автотранспорт, в которой отображается полная история технического обслуживания автомобиля, а также ее ремонта. В ней отображена информация о посещении автомобилем сервисного центра.

1.2 Тарифные меры регулирования импорта легковых автомобилей

Существует целый ряд особенностей при проведении таможенного оформления легковых автомобилей, которые нужно знать при совершении таможенной процедуры ввоза в страну товара¹².

Ввозные таможенные пошлины, налоги начисляются при установлении года выпуска, рабочего объема двигателя, таможенной стоимости транспортного средства по ставкам, установленным пунктом 12 раздела IV приложения 5 Соглашения.

Из чего же на самом деле состоят таможенные платежи, определить это можно по ряду факторов:

1) Вид автомобиля:

- транспортный (легковые, грузовые, автобусы);
- специальный;
- гоночный.

¹² Шишаев А.И. Регулирование международной торговли товарами. М., 2014. С. 167.

- 2) Стоимость автомобиля.
- 3) Наличие или отсутствие прицепа.
- 4) Год производства.
- 5) Параметры двигателя тс.
- 6) Владелец.
- 7) Вид таможенной ставки.
- 8) НДС.
- 9) Льготы¹³.

Если нельзя установить достоверную информацию об автомобиле, чтобы провести расчет обеспечения подлежащих уплате таможенных платежей, ставки для внесения денежных средств в качестве обеспечения уплаты таможенных платежей определяются в соответствии с Приказом ФТС России от 21.02.2012 № 302 «Об установлении фиксированных сумм обеспечения уплаты таможенных пошлин, налогов в отношении подакцизных товаров»¹⁴.

Кроме ввозных таможенных пошлин подлежат уплате и таможенные сборы за таможенные операции. Ставки таможенных сборов за таможенные операции товаров, перемещаемых через таможенную границу ЕАЭС, определены постановлением Правительства РФ от 28.12.2004 № 863 «О ставках таможенных сборов за таможенные операции»¹⁵.

Понятие таможенная стоимость автомобиля гораздо шире, нежели понятие цена, за которую физическое лицо приобрело товар.

Таможенная стоимость автомобиля исчисляется из основы цены, по которой данный либо аналогичный авто продаётся в розничной торговле на одинаковых условиях.

Заявленная таможенная стоимость указывается в таможенной декларации, лицом, которое ввозит авто, также дополнительно для подтверждения этой стоимости предоставляет в таможенный орган документы,

¹³ Бергман В.И. Правовые вопросы Евразийского таможенного союза. М., 2012. С. 48.

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

¹⁵ Постановление Правительства Российской Федерации от 28.12.2004 № 863 «О ставках таможенных сборов за таможенные операции».

подтверждающие указанную стоимость.

В качестве подтверждения этой стоимости могут выступать чеки, справки, договор, счет и другие коммерческие документы.

При отсутствии подтверждающих документов таможенный орган вправе определить стоимость исходя из статистической стоимости товара, минимальной таможенной стоимости, при наличии достаточных оснований полагать, что таможенная стоимость занижена. В этой ситуации таможенные платежи исчисляются исходя из таможенной стоимости, определённой таможенным органом¹⁶.

Из таможенной стоимости складывается и другие платежи, например: таможенный сбор, ставка таможенных пошлин и весь платеж в сумме.

Обеспечение уплаты таможенных платежей, при перемещении легковых автомобилей физическими лицами для личного пользования.

С помощью таможенных пошлин государство может регулировать ввоз легковых автомобилей в этом случае или ограничивать их, помещая в одинаковых условиях экономической конкурентоспособности на товары отечественных производителей и аналогичные товары из зарубежных стран для проведения экономической, технической, финансовой борьбы в сфере внешнеэкономической деятельности, непосредственной работы участников внешнеэкономической деятельности.

Таможенные пошлины, налоги на товары для личного пользования, перемещаемые через таможенную границу, уплачиваются лицом по той же ставке таможенных пошлин, налогов или форм общей таможенной оплаты, равной той сумме таможенных пошлин и налогов, которая исчисляется по ставке таможенных пошлин и налогов, применяемых к товарам в соответствии со ст. 77 ТК ЕАЭС¹⁷.

Расчет таможенной платы за пользование ввозимыми автомобилями осуществляется с применением ставки - льготного вида таможенного платежа в

¹⁶Свинухов В.Г. Таможенное право: учебник. М., 2013. С. 58.

¹⁷Таможенный кодекс ЕАЭС. Ст. 77.

виде фиксированного обменного курса, величина которого зависит от объема двигателя (за пользование автомобилем) или стоимости (за пользование новыми автомобилями).

Существует обязанность по уплате таможенных пошлин и налогов в отношении транспортных средств, предназначенных для личного пользования, зарегистрированных на территории иностранного государства, перемещенных через таможенную границу физическими лицами возникает у следующих лиц:

1) Декларанта - с момента вывоза транспортных средств, временно ввезенных на таможенную территорию ЕАЭС и вывозимых до истечения установленного таможенным органом срока временного ввоза, за исключением случаев, когда срок уплаты таможенных пошлин, налогов, подошел к концу:

- если транспортное средство передается декларантом лицу на вывоз транспортного средства - со дня выдачи таможенным органом разрешения на такую передачу, если только текущая выдача такого разрешения не доходит до срока уплаты таможенных пошлин и налогов.

2) Лица, которому транспортное средство передано для осуществления его вывоза - с момента вывоза транспортных средств, временно ввезенных на таможенную территорию ЕАЭС и вывозимых до истечения установленного таможенным органом срока временного ввоза, за исключением случаев, когда до завершения сроков временного ввоза наступил срок уплаты таможенных пошлин, налогов¹⁸.

В отдельных случаях обязанность прекратить уплату таможенных пошлин на товары для личного пользования предусмотрена статьей 13 соглашения пункта 2¹⁹.

Импортные пошлины и налоги уплачиваются до выпуска транспортного средства в свободное обращение для личного пользования. Дата изготовления, рабочий объем двигателя автотранспортного средства определяются декларантом на основании:

¹⁸Сокольникова О.Б. Таможенные платежи: учебное пособие. М., 2016. С. 153.

¹⁹Соглашение между Правительством Российской Федерации, Правительством Республики Беларусь и Правительством Республики Казахстан от 12.12.2008 «О порядке исчисления и уплаты таможенных платежей в государствах - участниках ЕАЭС».

а) сведения, содержащиеся в документах, подтверждающих их регистрацию в государстве до этой регистрации;

б) сведения о производителе или генеральном импортере, дилере, дистрибьюторе или ином представителе интересов производителя в государствах-членах ЕАЭС, в том числе сведения, содержащиеся в идентификационном знаке или табличке или кодовом номере в кузове автомобиля;

в) иных документах, которые декларант посчитает нужным.

Следует отметить, что информация о стоимости импортируемых транспортных средств будет использоваться для расчета тарифной ставки для новых транспортных средств. Обычно стоимость транспортного средства определяется на основании данных от производителя автомобиля из каталога иностранной компании, продающей транспортное средство, или из других независимых источников информации, с учетом комплектации и года выпуска транспортного средства.

Информация о дате выпуска транспортных средств и двигателей будет использоваться для расчета ставки таможенных платежей за транспортные средства, находящиеся в эксплуатации. В случае если точная дата изготовления не определена, но имеется информация о годе, либо годе и месяце изготовления авто, датой изготовления считается 1 июля года изготовления либо 15-е число месяца изготовления соответственно²⁰.

При отсутствии документального подтверждения даты изготовления транспортного средства, вопрос определения года выпуска заключается в определении идентификационного номера транспортного средства, указанного в принятом коде (VIN номер), при этом полный год выпуска исчисляется с 01 июля года его производства. Что касается ставок таможенных пошлин на автомобили, то:

– тарифная ставка для лица, приобретающего автомобиль для личного

²⁰ Джабиев А.П. Таможенно-тарифное регулирование внешнеторговой деятельности: учебное пособие. М., 2013. С. 158.

пользования (не связанного с коммерческой деятельностью), определяется Соглашением;

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

Назначение транспортного средства для личного пользования определяется таможенными органами на основании заявления физического лица, а также количества и частоты перемещений через границу автомобиля физическим лицом и обстоятельств поездки. При этом для физического лица установлено ограничение на ввоз одного транспортного средства в год.

Ввоз второго автомобиля по ставкам для физических лиц осуществляется с письменного разрешения начальника таможенного поста. Третий и последующие автомобили ввозятся по ставкам для юридических лиц.

В отношении ввоза транспортного средства собственником или на имя другого лица, не покинувшего территорию таможенной территории, кроме приобретения автомобиля в ЕАЭС, независимо от того, где находилось место совершения сделки, взимание таможенных платежей производится по единым ставкам с заполнением таможенного приходного ордера²¹.

Таможенные пошлины на автомобили для физических и юридических лиц, разнятся. Физическое лицо покупает автомобиль для некоммерческого использования, поэтому не может импортировать тяжелую технику и другое специализированное оборудование. Порядок определения назначения автомобиля принадлежит таможенному органу и зависит от цели поездки, а также их периодичности, и рассматривается по требованию владельцем транспортного средства.

Таможенные пошлины для физических лиц зависят от следующих факторов:

- год выпуска автомобиля. Здесь имеет значения возраст автомобиля. Ставки делятся на автомобили от 3 до 5 лет и свыше 5 лет.

²¹ Горчак М.О. Совершенствование механизма таможенно-тарифного регулирования внешнеэкономической деятельности РФ // Российский внешнеэкономический вестник. - 2014. - № 9. - С. 15.

- объем двигателя. За единицу измерения принят 1 кубический сантиметр.
 - для автомобилей младше трех лет – страна производитель. От нее зависит и таможенная стоимость авто.

- для автомобилей старше трех лет – важен только объем двигателя.

Таможенные пошлины для физических лиц в 2017 году представлены в таблице 1.

Таблица 1 - Таможенные пошлины для автомобилей до 3 лет с момента выпуска, за исключением автомобилей российского производства

Таможенная стоимость автомобиля	Размер таможенной пошлины
до 325 000 руб.	54 % таможенной стоимости, но не менее 2,5 евро за 1 куб. см. рабочего объема двигателя
от 325000 до 650000 руб.	48% таможенной стоимости, но не менее 3,5 евро за 1 куб. см. рабочего объема двигателя
от 650000 до 1625000 руб.	48% таможенной стоимости, но не менее 5,5 евро за 1 куб. см. рабочего объема двигателя
от 1625 000 до 3250000 руб.	48% таможенной стоимости, но не менее 7,5 евро за 1 куб. см. рабочего объема двигателя
от 3250000 до 6500000 руб.	48% таможенной стоимости, но не менее 15 евро за 1 куб. см. рабочего объема двигателя
более 6500 000 руб.	48% таможенной стоимости, но не менее 20 евро за 1 куб. см. рабочего объема двигателя

Таможенные пошлины для автомобилей от 3 до 5 лет с момента выпуска независимо от страны производства представлены в таблице 2.

Таблица 2 – Таможенные пошлины для автомобилей от 3 до 5 лет с момента выпуска независимо от страны производства

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

Таможенные пошлины для автомобилей более 5 лет с момента выпуска независимо от страны производства представлены в таблице 3.

Таблица 3 – Таможенные пошлины для автомобилей более 5 лет с момента выпуска независимо от страны производства

Объем двигателя	Размер таможенной пошлины
до 1000 см. куб.	3 евро за 1 куб. см. рабочего объема двигателя
от 1000 до 15000 см. куб.	3.2 евро за 1 куб. см. рабочего объема двигателя
от 1500 до 1800 см. куб.	3.5 евро за 1 куб. см. рабочего объема двигателя
от 1800 до 2300 см. куб.	4,8 евро за 1 куб. см. рабочего объема двигателя
от 2300 до 3000 см. куб.	5 евро за 1 куб. см. рабочего объема двигателя
более 3000 см. куб.	5.7 евро за 1 куб. см. рабочего объема двигателя

Таможенные пошлины для юридических лиц в 2017 году представлены в таблице 4.

Таблица 4 – Таможенные пошлины на легковые автомобили 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. куб.	25% таможенной стоимости, но не менее 1 евро за 1 см. куб. объема двигателя + 18% НДС	25% таможенной стоимости, но не менее 0,45 евро за 1 см. куб. объема двигателя + 18% НДС	25% таможенной стоимости, но не менее 0,45 евро за 1 см. куб. объема двигателя + 18% НДС	1,4 евро за 1 см. куб. объема двигателя + 18% НДС
От 1000 до 1500 см. куб.	25% таможенной стоимости, но не менее 1,1 евро за 1 см. куб. объема двигателя + 18% НДС	25% таможенной стоимости, но не менее 0,5 евро за 1 см. куб. объема двигателя + 18% НДС	25% таможенной стоимости, но не менее 0,5 евро за 1 см. куб. объема двигателя + 18% НДС	1,5 евро за 1 см. куб. объема двигателя + 18% НДС
от 1500 до 1800 см. куб.	25% таможенной стоимости, но не менее 1,25 евро за 1 см. куб. объема двигателя + 18% НДС	25% таможенной стоимости, но не менее 0,45 евро за 1 см. куб. объема двигателя + 18% НДС	25% таможенной стоимости, но не менее 0,45 евро за 1 см. куб. объема двигателя + 18% НДС	1,6 евро за 1 см. куб. объема двигателя + 18% НДС
от 1800 до 2300 см. куб.	25% таможенной стоимости, но не менее 1,8 евро за 1 см. куб. объема двигателя + 18% НДС	25% таможенной стоимости, но не менее 0,55 евро за 1 см. куб. объема двигателя + 18% НДС	25% таможенной стоимости, но не менее 0,55 евро за 1 см. куб. объема двигателя + 18% НДС	2,2 евро за 1 см. куб. объема двигателя + 18% НДС
от 2300 до 3000 см. куб.	25 % таможенной стоимости, но не менее 1,8 евро за 1 см. куб. объема двигателя + 18% НДС	25 % таможенной стоимости, но не менее 0,55 евро за 1 см. куб. объема двигателя + 18% НДС	25% таможенной стоимости, но не менее 0,55 евро за 1 см. куб. объема двигателя + 18% НДС	2,2 евро за 1 см ³ объема двигателя + 18% НДС
более 3000 см куб.	25% таможенной стоимости, но не менее 2,35 евро за 1 см. куб. объема двигателя + 18% НДС	25% таможенной стоимости, но не менее 1 евро за 1 см. куб. объема двигателя + 18% НДС	25% таможенной стоимости, но не менее 1 евро за 1 см. куб. объема двигателя + 18% НДС	3,2 евро за 1 см. куб. объема двигателя + 18% НДС

Таблица 5 – Таможенные пошлины на легковые автомобили 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. куб.	25% таможенной стоимости, но не менее 1,2 евро за 1 см. куб. объема двигателя + 18% НДС	25% таможенной стоимости, но не менее 0,4 евро за 1 см. куб. объема двигателя + 18% НДС	25% таможенной стоимости, но не менее 0,4 евро за 1 см. куб. объема двигателя + 18% НДС	1,5 евро за 1 см. куб. объема двигателя + 18% НДС
от 1500 до 2500 см. куб.	25% таможенной стоимости, но не менее 1,8 евро за 1 см. куб. объема двигателя + 18% НДС	25% таможенной стоимости, но не менее 0,5 евро за 1 см. куб. объема двигателя + 18% НДС	25% таможенной стоимости, но не менее 0,5 евро за 1 см. куб. объема двигателя + 18% НДС	2,2 евро за 1 см ³ объема двигателя + 18% НДС
более 2500 см. куб.	25% таможенной стоимости, но не менее 2,35 евро за 1 см. куб. объема двигателя + 18% НДС	25% таможенной стоимости, но не менее 1 евро за 1 см. куб. объема двигателя + 18% НДС	25% таможенной стоимости, но не менее 1 евро за 1 см. куб. объема двигателя + 18% НДС	3,2 евро за 1 см ³ объема двигателя + 18% НДС

Для юридических лиц, а так же физических, ввозящих машину с целью извлечения прибыли, таможенные пошлины в 2017 году определяются общим порядком. Для российских легковых авто младше трех лет они составляют 1 евро – 1 куб. см. без учета НДС 18 %.

Средневзвешенная таможенная пошлина на ввоз легковых автомобилей представлена на рисунке 1.

Россия официально вступила во Всемирную торговую организацию и стала полноправным членом 23 августа 2012 года. Для этого Российским властям пришлось согласиться на снижение таможенных пошлин с 30 до 25 процентов. Эта ставка держалась три года, после чего на протяжении 4-х лет она будет снижаться по 2,5 процента каждый год.

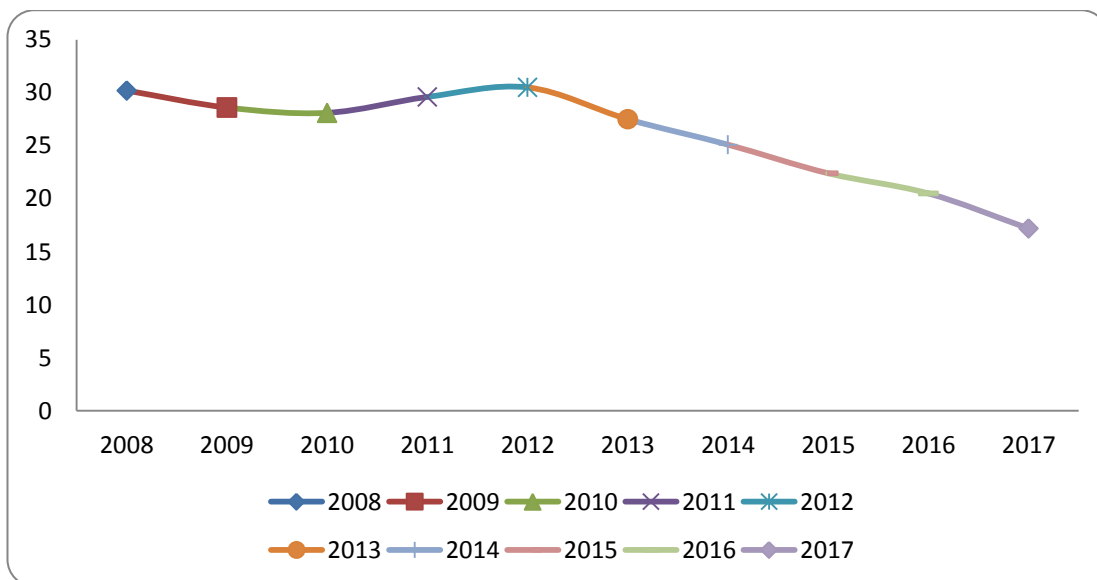


Рисунок 1 – Средневзвешенная ввозная пошлина на легковые автомобили за 2008-2017 гг., в процентах

Таким образом, ставка к 2020 году не должна превышать 15 процентов. При этом самые привлекательные условия будут предоставлены юридическим лицам, которые занимаются перевозкой авто с двигателем объемом от 2800 до 4000 см³.

Для того, чтобы определить таможенную стоимость автомобиля, необходимо обратиться к производителю или независимому источнику данных. Этот параметр используется только для тех авто, срок службы которых не превышал трех лет. Данные запрашиваются таможенными органами с учетом не только года выпуска, но и комплектации. При отсутствии данных за основу берутся иностранные каталоги. Ценовая политика устанавливается исключительно в Российской валюте, то есть при известной стоимости в иностранных деньгах, производится перерасчет по действующему на момент подачи таможенной декларации курсу ЦБ России. Если данные о стоимости транспортного средства, объявленные владельцем, отличаются от тех, которые предлагает таможня, то за основу берутся те цифры, которые выше.²²

Порядок заполнения таможенной декларации определен Решением комиссии ЕАЭС от 20 мая 2010 г. (в ред. от 31.01.2013 г.) № 257 «Об

²² Химичева н.и. Таможенное право россии. М.: юрист, 2015. С. 227.

инструкциях по заполнению таможенных деклараций и формах таможенных деклараций». В данной инструкции описано понятие товарной партии при ввозе товаров на единую таможенную территорию ЕАЭС.

Уголовный кодекс РФ содержит положения о наказании за уклонение уплаты таможенных платежей - штраф в крупном размере - одного млн. рублей и в особо крупном размерах - трех млн. рублей, а в отдельном случае лишение свободы на срок до двух лет и штраф до 500 000 рублей.

В России около 30% проданных автомобилей приходится на иномарки, и пока прогнозы экспертов свидетельствует, что такая тенденция будет продолжаться. На многих специализированных автомобильных сайтах есть выгодные предложения. Но важно понимать, что цена там представлена не конечная, так как часто размер пошлины на ввоз машины не указывается.

Размер пошлины складывается из нескольких параметров и высчитывается при помощи различных систем подсчета, поэтому точную сумму назвать сразу никто не рискнет. Взимаются таможенные пошлины на ввоз авто с каждого автомобиля иностранного производства, который пересекает российскую границу. Большую роль играет то, кто занимается перевозкой отдельных автомобилей: простой гражданин или юридическое лицо.

1.3 Нетарифные меры регулирования импорта легковых автомобилей

Общие меры нетарифного контроля распространяются на торговлю на территории ЕАЭС с третьими странами.

Решения о введении, применении, продлении и отмене мер принимаются Комиссией ЕАЭС.

Товары, в отношении которых принято решение о применении мер, включаются в единый перечень товаров, к которым применяются меры нетарифного регулирования в торговле с третьими странами.

Нетарифные правила содержат ограниченное число исключительных прав на экспорт и / или импорт определенных видов товаров, лицензии,

контроль за экспортом и / или импортом определенных видов товаров, специальные виды запретов и ограничений, технические регламенты и другие меры.

Нетарифные меры регулирования внешней торговли, применяемые при ввозе транспортных средств, включают:

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

Введение утилизационного сбора было учреждено Постановлением Правительства РФ от 26 декабря 2013 г. N 1291 "Об утилизационном сборе в отношении колесных транспортных средств и шасси о внесении изменений в некоторые акты правительства российской федерации".

Данное положение устанавливает следующее:

- правила взимания, исчисления, уплаты и взыскания утилизационного сбора в отношении колесных транспортных средств и шасси, а также возврата и зачета излишне уплаченных или излишне взысканных сумм этого сбора;
- перечень видов и категорий колесных транспортных средств и шасси, в отношении которых уплачивается утилизационный сбор, а также размеров утилизационного сбора;
- перечень видов и категорий колесных транспортных средств и шасси, с года выпуска которых прошло 30 и более лет, которые не предназначены для коммерческих перевозок пассажиров и грузов, имеют оригинальный двигатель, кузов и раму (при наличии), сохранены или отреставрированы до оригинального состояния и в отношении которых утилизационный сбор не уплачивается;
- изменения, которые вносятся в акты Правительства Российской Федерации.

Ставки утилизационного сбора для легковых автомобилей представлены в таблице ниже:

Базовая ставка – 20 тысяч рублей (чтобы выяснить точную сумму сбора, достаточно умножить 20 тысяч на коэффициент).

Легковые автомобили для перевозки не более 8 пассажиров полной массой до 3,5 тонн Новые транспортные средства Транспортные средства, с момента выпуска которых прошло более 3-х лет на дату уплаты утилизационного сбора:

- с электродвигателями 1,34 1,34;
- с рабочим объемом двигателя;
- с объемом двигателя не более 2000 см³ 1,34 8,26;
- с объемом двигателя более 2000 см³, но не более 3000 см³ 2,66 16,12;
- с объемом двигателя более 3000 см³, но не более 3500 см³ 3,47 28,50;
- с объемом двигателя более 3500 см³ 5,50 35,01.

Ввозимые физическими лицами для личного пользования 0,15 0,25.

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

Основными особенностями указанного документа являются:

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

2) Светопропускание ветрового стекла должно быть не менее 75 %, а передних боковых стекол и стекол передних дверей (при наличии) – не менее

70 процентов. Это требование не применяется к задним стеклам только легковых транспортных средств, используемых для перевозки пассажиров и имеющих, помимо места водителя, не более восьми мест для сидения.

3) Указатели поворота должны быть желтого цвета.

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

Технический регламент "О требованиях к выбросам автомобильной техникой, выпускаемой в обращение на территории Российской Федерации, вредных (загрязняющих) веществ" был учрежден постановлением Правительства РФ от 12.10.2005 N 609.

В соответствии с пунктом 14 данного документа ввозимые на территорию России автомобили должны соответствовать экологическому классу 5 (Евро-5). Евро-5 – экологический стандарт, регулирующий содержание вредных веществ в выхлопных газах. В случае, если приобретенные за рубежом и ввезенные автотранспортные средства не соответствуют экологическому классу (Евро-5), то паспорта транспортного средства на эти автомобили таможенными органами не выдаются. Данный порядок регламентирован приказом МВД России № 496, Минпромэнерго России № 192, Минэкономразвития России № 134 от 23.06.2005 (в редакции от 30.08.2012) "Об утверждении Положения о паспортах транспортных средств и паспортах шасси транспортных средств" (зарегистрировано в Минюсте России 29.07.2005 № 6842).

Документами, подтверждающими экологический класс автомобиля, являются: одобрение типа транспортного средства, одобрение типа шасси, сертификат соответствия и свидетельство о безопасности конструкции транспортного средства, выданные аккредитованными органами по сертификации в соответствии с действующим законодательством Российской Федерации.

2 ИМПОРТ ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В РФ: ДИНАМИКА И ВОЗДЕЙСТВИЕ САНКЦИЙ

2.1 Анализ российского рынка автомобилей и мототранспортных средств

Автомобильный транспорт является одной из важнейших отраслей экономики, обеспечивающих рост и развитие всех отраслей, а также и всей нашей страны. Продуктивность работы транспорта зависит от качественной и конкурентоспособной структуры, которая определяется состоянием и развитием автомобильной промышленности.

Глобальный технологический прогресс, вовлекающий миллиарды людей в экономику - это и следствие, и причина развития автомобильной промышленности, важнейшего сегмента рынка наукоемкой продукции.

На рисунке 2 представлены ключевые цифры парка грузовых автомобилей в России.



Рисунок 2 - Ключевые цифры парка грузовых автомобилей в России на начало 2017 года

Согласно данным аналитического агентства «АВТОСТАТ», по состоянию на 1 января 2017 года в России насчитывается 3,7 млн. грузовых автомобилей.

Этот парк является довольно старым, поскольку его средний возраст

достигает 20 лет, причем 65% автомобилей - старше 15 лет. Доля иномарок здесь составляет всего лишь 30%, ведь в российском грузовом парке есть немало машин, выпущенных еще в советский период.

Учитывая эти показатели, картина состояния парка грузового автотранспорта выглядит не очень утешительно, так как более 65% машин отечественного производства имеют возраст более пятнадцати лет.

Данные аналитического агентства «АВТОСТАТ» за 2017 год и годом ранее отличаются настолько незначительно, что различия в цифрах можно списать в графу «статистические погрешности».

В таблице 6 представлены топ - 10 регионов грузовых автомобилей в России на начало 2017 года.

Таблица 6 - Топ - 10 регионов грузовых автомобилей в России²³

ТОП - 10 РЕГИОНОВ	(тыс. шт.)
Москва	174,5
Московская обл.	147,4
Краснодарский край	136,4
Ростовская обл.	111,8
Иркутская обл.	111,7
Татарстан	106,9
ХМАО – Югра	102,9
Новосибирская обл.	102,1
Оренбургская обл.	93,4
Приморский край	90,4

Самый крупный из региональных парков грузовой техники находится в Москве, где числится 174,5 тыс. таких автомобилей. В соседнем Подмосковье, которое идет на втором месте рейтинга, их насчитывается 147,4 тыс. единиц. Из нестоличных регионов самым крупным парком грузовиков обладает Краснодарский край (136,4 тыс. шт.). Еще в пяти субъектах РФ (Ростовская и Иркутская области, Татарстан, Ханты-Мансийский АО, Новосибирская область) тоже зарегистрировано более 100 тыс. грузовых машин.

Важным фактором является значительный (хоть и не столь большой, как

²³ Автомобильная промышленность [Электронный ресурс]: Режим доступа: <https://www.autostat.ru>

для легковых машин) импорт автомобилей. Он стал массовым в 1990-е года, благодаря чему не возросла доля импортных автомобилей в российских автопарках, но и возникла определенная зависимость от импорта.

Далее на рисунке 3 представлен объем российского рынка новых грузовых автомобилей по итогам за 3 года.

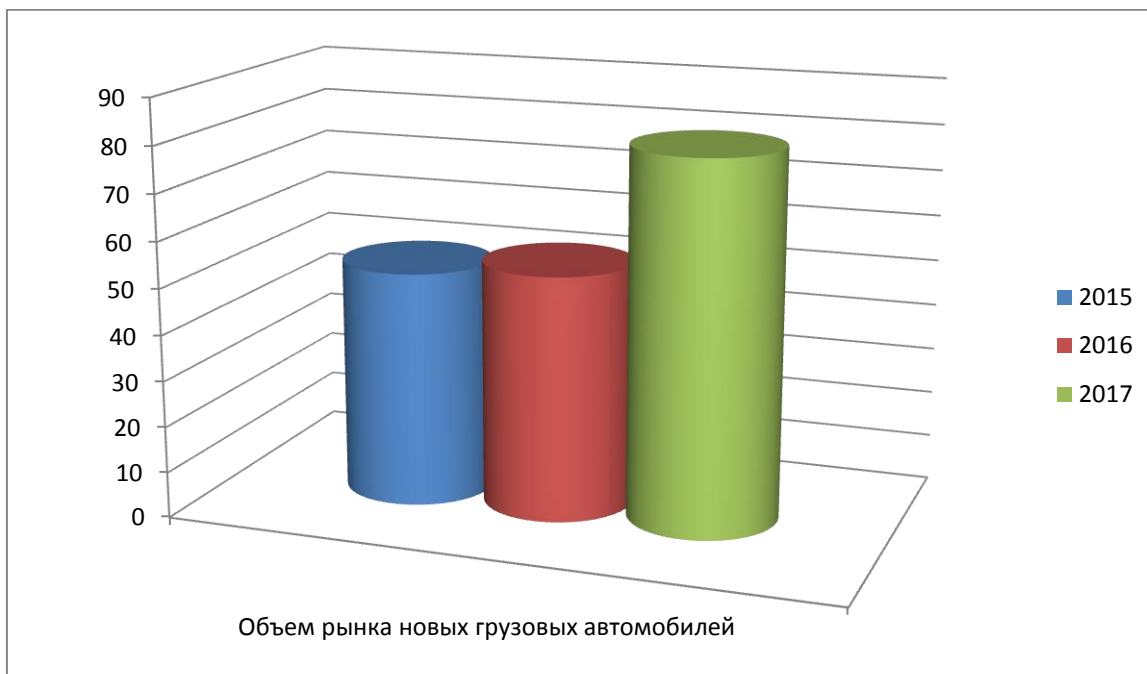


Рисунок 3 - Объем рынка новых грузовых автомобилей в России²⁴

Согласно данным аналитического агентства «АВТОСТАТ», объем российского рынка новых грузовых автомобилей по итогам 2015 года составил 51,2 тыс. единиц; в 2016 года - 53,3 тыс. единиц, что на 4,2% больше, чем в 2015 году; в 2017- 80,2 тыс. единиц, что на 50,4% больше, чем в 2016 году.²⁵

Если принять во внимание показатели лидеров рынка, то преобладание отечественных марок обусловлено целым рядом факторов: падение курса рубля; ужесточение кредитной политики банков; износ имеющейся техники.

Как показывает статистика, неплохой рост продемонстрировали именно

²⁴ ЭКСПОРТ И ИМПОРТ [Электронный ресурс]: Режим доступа: <http://www.napinfo.ru>

²⁵ Российский рынок новых грузовых автомобилей [Электронный ресурс]: Режим доступа: <https://www.autostat.ru>

представители среднего и малого бизнеса. Это обусловлено более гибким подходом к формированию сборных грузопотоков.

Что касается импорта грузовых автомобилей в России, то он в январе-октябре 2017 года вырос на 43,8% до 23 тыс. машин общей стоимостью 1 млрд. 583,5 млн. долларов. Из них 19,4 тыс. грузовиков на 863,3 млн. долларов были поставлены из стран дальнего зарубежья, оставшиеся 3,6 тыс. машин на 720,2 млн. долларов - из стран СНГ. А экспорт грузовых автомобилей остался на уровне прошлого года и составил 10,6 тыс. машин на 220 млн. долларов. В страны дальнего зарубежья поставлено 2,7 тыс. грузовиков на 84,8 млн. долларов, в страны СНГ - 7,9 тыс. машин на 135,2 млн. долларов.

Как видно на рисунке 4 по состоянию на 1 июля 2017 года в России парк легковых автомобилей составляет практически 42 млн.



Рисунок 4 – Парк легковых автомобилей в РФ на начало 2018 года²⁶

Также из рисунка 4, видно, что средний возраст парка составляет 12,5 лет, а в возрасте старше 15 лет пребывает 32% от общего количества автомобилей. Доля иномарок достигает 60%. Примерно каждый пятый автомобиль в России - это внедорожник или кроссовер (21%). На долю машин, соответствующих экологическим стандартам не ниже «Евро-4», приходится 40% от общего

²⁶ Автомобильная промышленность [Электронный ресурс]: Режим доступа: <https://www.autostat.ru>

объема парка. При этом дизельных легковых автомобилей числится менее 5%.

Количество автомобилей в 2017 году постепенно увеличивается по сравнению с показателями двухлетней давности, даже не смотря на кризис рынка новых автомобилей. Причины роста в принципе ясны, не во всех городах имеется разветвленная сеть наземного и подземного транспорта и порой добраться из одного пункта в другой можно исключительно на автомобиле, а поэтому он жизненно важен для жителей этих городов. Люди берут кредиты, лизинг, у родственников займы и приобретают та необходимые автомобили.

В стране имеется 10 региональных парков, объем каждого из которых составляет не менее 1 млн. автомобилей. Помимо Москвы (3,75 млн. шт.) и Подмосковья (2,59 млн. шт.), сюда также входят Краснодарский край, Санкт-Петербург, Ростовская и Свердловская области, Татарстан, Башкортостан и т.д.

Таблица 7 - Топ - 10 марок легковых автомобилей в России в каком году²⁷

ТОП – 10 МАРОК	(млн. шт.)
LADA	13,83
Toyota	3,70
Nissan	1,99
Hyundai	1,78
Chevrolet	1,61
Renault	1,59
KIA	1,58
Volkswagen	1,46
Ford	1,32
Mitsubishi	1,14

Далее на рисунке 5 представлены продажи легковых автомобилей в России по итогам за 3 года.

²⁷Автомобильная промышленность [Электронный ресурс]: Режим доступа: <https://www.autostat.ru>

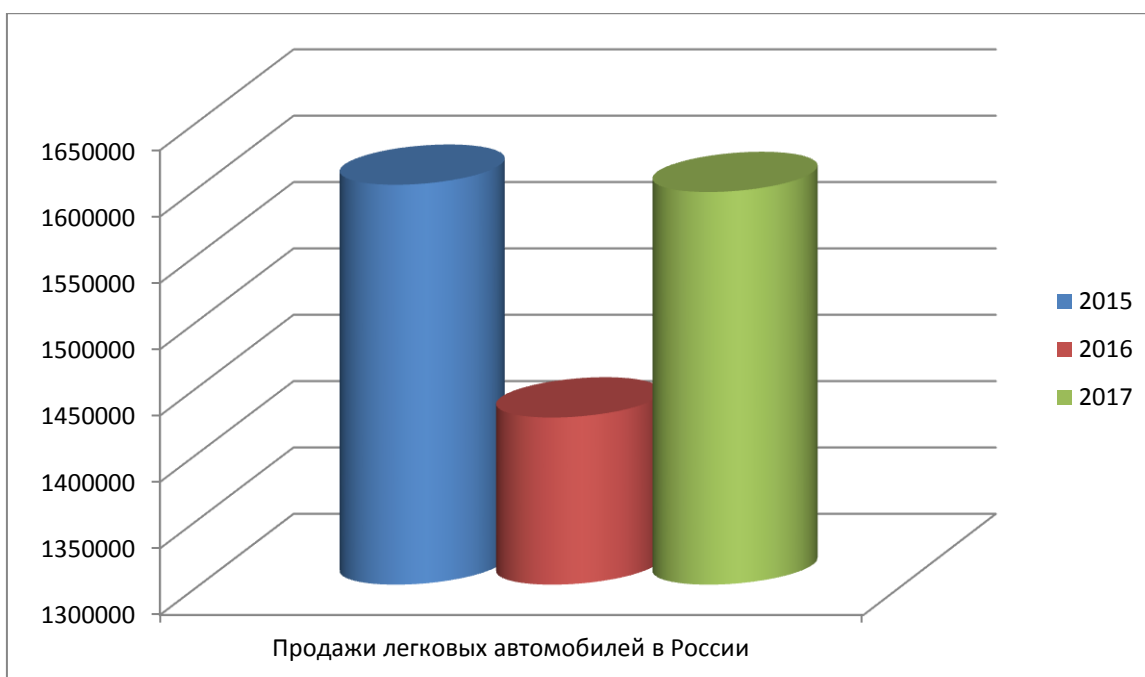


Рисунок 5 - Продажи легковых автомобилей в России

По итогам 2015 года российский авторынок сократился на 35,7% до 1 601 216 автомобилей (по данным АЕБ, включая легкие коммерческие). Лидером осталась LADA Granta. На втором месте - Hyundai Solaris.^ третьем - KIA Rio.

За 2016 год в России было продано 1,43 млн. новых автомобилей (по данным АЕБ, включая LCV). Таким образом, по сравнению с 2015 годом российский авторынок сократился на 11%. Лидером среди моделей остается Hyundai Solaris. Вторую строчку занимает отечественная LADA Granta. Совсем чуть-чуть отстает KIA Rio, который и замкнул тройку лидеров.

В 2017 году продажи легковых автомобилей и LCV в нашей стране, по данным АЕБ, составили 1 млн. 595 737 единиц - на 11,9% больше, чем в 2016 году. Лидером среди моделей впервые стала KIA Rio, сместив с первой строчки рейтинга продаж бестселлер 2016 года Hyundai Solaris. Далее следует LADA Granta. На третьей позиции - еще одна отечественная модель LADA Vesta.

Рынок легких (в том числе и коммерческих автомобилей) зависит от конъюнктуры малого и среднего бизнеса, переживающего спад в 2016 году.

Из положительных факторов, где можно увидеть рост в 2017 году, пожалуй, самый существенный - это господдержка авторынка, которая будет

действовать и в этом году. Бесспорным положительным фактором также является отложенный спрос. Цикл смены автомобиля за время кризиса увеличился.

Сравнительный анализ грузовых и легковых автомобилей в России на 1 января 2017 года представлен на рисунке 6.

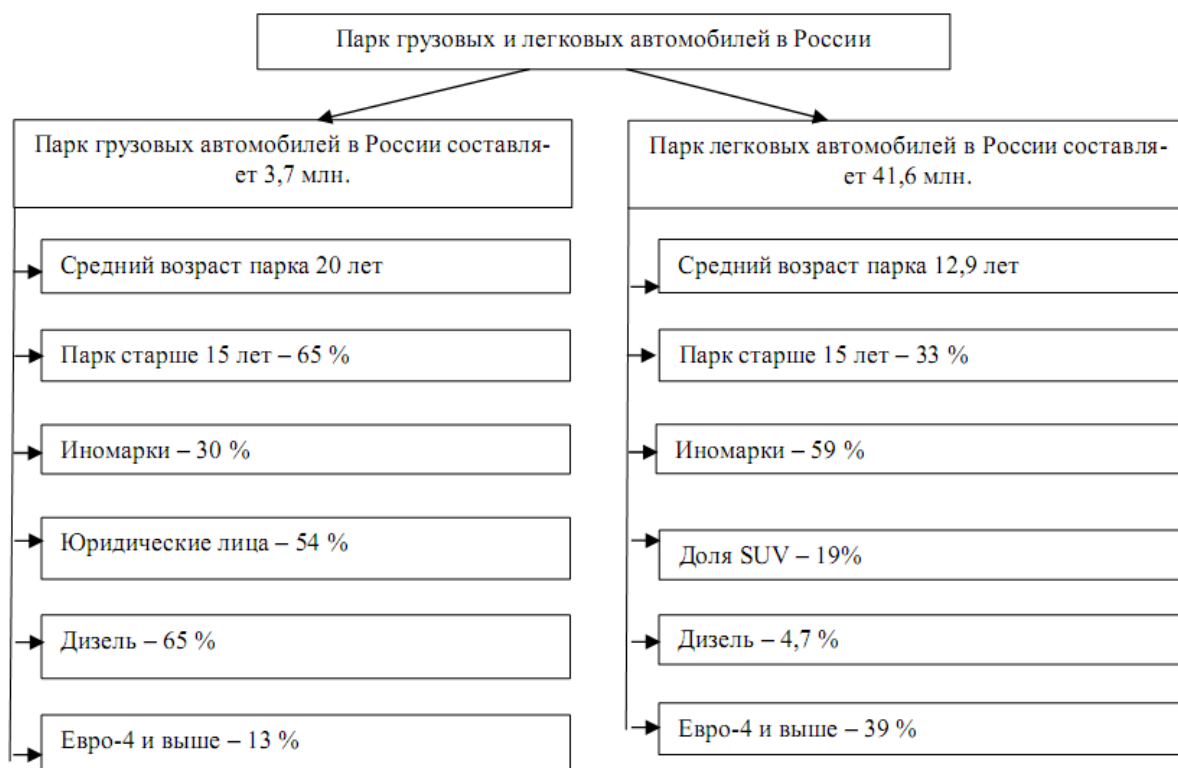


Рисунок 6 - Сравнительный анализ грузовых и легковых автомобилей в России

Согласно подсчетам, которые провело аналитическое агентство «АВТОСТАТ», по состоянию на 1 января 2017 года парк автомобильной техники на территории России составил 49,7 млн. штук.

Из этого количества примерно 84% приходится на легковые автомобили, что соответствует 41,6 млн. экземпляров. На легкую коммерческую технику пришлось 8% от общего объема автопарка, что почти равно 4 млн. машин.

Немного меньше в стране зарегистрировано грузовых автомобилей (3,7 млн. штук), что соответствует доле в 7,5%. И всего порядка 1% российского

автопарка заняли автобусы, которых насчитали в объеме 0,4 млн. единиц.

Что касается импорта легковых автомобилей в России, то он по итогам десяти месяцев 2017 года снизился на 4,4% до 210 тыс. машин. А экспорт легковых из России за десять месяцев 2017 года увеличился на 28,4% и составил 70 тыс. единиц на общую сумму 1 млрд..

Согласно прогнозу развития российского рынка, к 2018 году в России будет продаваться 5,2 млн. легковых автомобилей, из них 4,6 млн. будет приходиться на новые иномарки. Прогноз роста основан на планах производителей, сравнительных данных о плотности автомобильного парка, повышении благосостояния населения и развитии кредитных продуктов.

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

В целом нужно отметить, Российская автомобильная промышленность на современном этапе находится в переходном состоянии. С одной стороны, отечественные заводы продолжают выпускать некоторые модели автомобилей, разработанных ещё в конце семидесятых годов, которые давно морально устарели.

С другой стороны, в России налаживается производство современных автомобилей иностранных производителей мирового уровня.

Хочется отметить, что из-за глобализации страны и регионы постепенно теряют свой суверенитет, а контролировать данную сферу правительствам становится все сложнее. В итоге ее воздействие на промышленность, в том числе и автомобильную, приводит к росту конкуренции. Всё это, безусловно, выгодно для конечного потребителя.

2.2 Динамика и структура импорта в РФ: место и роль легковых автомобилей и мототранспортных средств

Таможенный контроль подакцизных товаров осуществляется таможенными постами Центральной акцизной таможни (далее – ЦАТ). В связи с этим весь оборот товаров приходится на данные таможенные органы.

Показатели внешней торговли подакцизными товарами представим в таблице 8.

Таблица 8 - Общие итоги внешней торговли

млрд. долл. США

Показатели	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	Темп роста за 5 лет, %
Товарооборот	45,18	51,39	47,99	37,69	21,69	48,01
Экспорт	11,6	14,98	15,64	12,98	10,21	88,02
Импорт	33,58	36,41	32,35	24,71	19,34	57,59
Страны ДЗ	44,22	50,28	47,34	37,03	21,45	48,51
Страны СНГ	0,95	1,11	0,65	0,66	0,24	25,26

В 2016 году внешнеторговый оборот ЦАТ составил 21,69 млрд. долл., что в два раза меньше объема оборота в 2012 году (45,18 млрд. долл.). Объем экспорта составил 10,21 млрд. долл., импорта – 19,34 млрд. долларов. Экспорт уменьшился по сравнению с 2012 годом на 11,98 %, импорт уменьшился на 42,41 %. Доля стран дальнего зарубежья в товарообороте составляет 98,89 %, стран СНГ – 1,11%. Товарооборот со странами СНГ увеличился.

На рисунке 7 представлена динамика товарооборота подакцизных товаров за 2011-2016 гг.

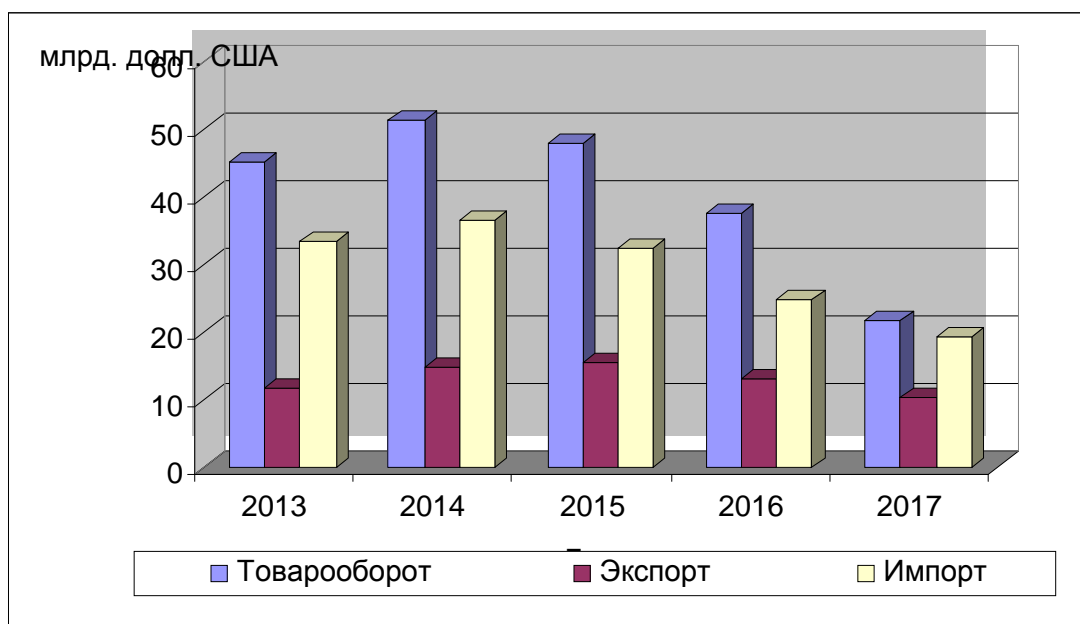


Рисунок 7 – Динамика товарооборота, экспорта, импорта подакцизных товаров за 2013-2017 гг.

Из рисунка 6 наглядно видно снижение товарооборота подакцизных товаров за 5 лет, а также значительное превышение импорта над экспортом.

Основные страны-контрагенты в импорте в 2017 году представлены на рисунке 8.

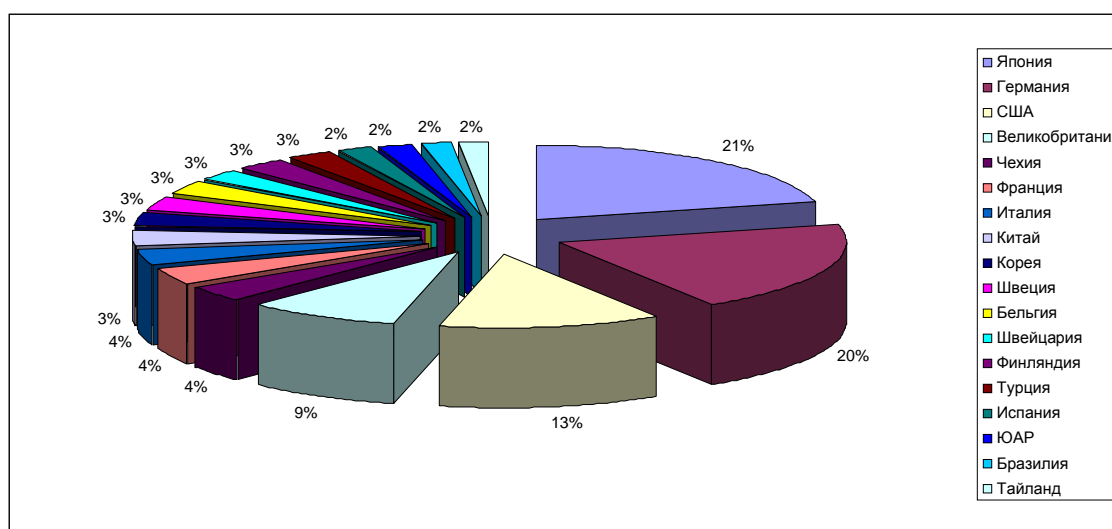


Рисунок 8 - Основные страны-контрагенты в импорте в 2017 году

Сведения о физических объемах импорта рассматриваемой категории товаров приведем в таблице 9.

Основным поставщиком подакцизных товаров в 2017 году была Япония и Германия. Основные подакцизные товары из этих стран - автомобили. Импорт подакцизных товаров из США в общей стоимости составляет 13 %, основными подакцизными товарами ввозимыми из США - алкогольная продукция и автомобили.

Таблица 9 - Физические объемы товарной структуры импорта

В ТЫС. ТОНН

Код ТНВЭД	Наименование товара	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 год (предварительная оценка)	Темп роста, %
1	2	3	4	5	6	7	8
87	Транспортные средства	1974,9	2184,11	2099,15	1882,13	1721,17	87,15
	Удельный вес, %	46,48	46,77	49,20	48,54	47,14	104,42
84	Спецтехника, запчасти, механические устройства	385,47	467	355,12	337,3	310,15	80,46
	Удельный вес, %	9,07	10,00	8,32	8,70	8,50	95,88
22	Алкогольная продукция	1094,64	1186,55	1019,16	909,23	903,41	82,53
	Удельный вес, %	25,76	25,41	23,89	23,45	24,74	91,01
24	Табачная продукция	181,9	193,71	201,21	190,24	189,32	104,08
	Удельный вес, %	4,28	4,15	4,72	4,91	5,19	114,59
27	Минеральные масла и смазочные материалы	236,04	283,61	279,56	228,35	217,74	92,25
	Удельный вес, %	5,56	6,07	6,55	5,89	5,96	106
	Прочие	375,63	354,52	312,31	330,22	309,16	82,30
	Удельный вес, %	8,84	7,59	7,32	8,52	8,47	96,32
	Итого по импорту	4248,58	4669,5	4266,51	3877,47	3650,95	85,93

Исходя из данных таблицы, наблюдаем снижение физических объемов товарной структуры подакцизного импорта. Снижение наблюдается по всем видам подакцизных товаров, кроме табачной продукции. В целом за 5 лет импорт по физическому объему снизился на 14 %.

В 2013 г. наибольший удельный вес в структуре импорта подакцизных товаров занимают транспортные средства (46,48 %), наименьший – табачная

продукция (4,28 %). В 2016 г. ситуация не изменилась, однако, удельные веса возросли и стали равны 48,54 % и 4,91 %, соответственно.

Данные по стоимостным объемам импорта подакцизных товаров представим в таблице 10.

Таблица 10 - Товарная структура импорта

в млн. долл. США

Код ТНВЭ Д	Наименование товара	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год (предварительная оценка)	Темп роста, %
87	Транспортные средства	22787,51	24945,61	23152,15	18122,13	14312,01	62,81
	Удельный вес, %	67,87	68,51	71,57	73,34	73,99	108,06
84	Спецтехника, запчасти, механические устройства	3633,36	4188,48	4091,29	3112,22	1100,33	30,28
	Удельный вес, %	10,82	11,50	12,65	12,59	5,69	116,39
22	Алкогольная продукция	2160,56	2434,97	2321,55	1973,02	1821,41	84,30
	Удельный вес, %	6,43	6,69	7,18	7,98	9,42	124,09
24	Табачная продукция	1023,98	1006,1	926,12	825,1	805,1	78,62
	Удельный вес, %	3,05	2,76	2,86	3,34	4,16	109,49
27	Минеральные масла и смазочные материалы	670,21	785,55	710,18	331,15	315,96	47,14
	Удельный вес, %	2,00	2,16	2,20	1,34	1,63	67,14
	Прочие	3301,91	3050,13	1149,87	346,63	988,21	29,93
	Удельный вес, %	9,83	8,38	3,55	1,40	5,11	14,27
	Итого по импорту	33577,53	36410,84	32351,16	24710,25	19343,02	57,61

Представленные в таблице данные позволяют сделать следующий вывод.

В отношении подакцизных товаров, маркируемых акцизными марками, наблюдается снижение их физического объема. Причем стоимостные показатели табачной продукции в 2017 году снизились.

Таким образом, из представленных данных видно, что первое место в структуре импорта занимают транспортные средства (группа 87). Стоимостной объем импорта транспортных средств снизился на 37,19 %. Натуральный объем снизился на 12 %.

Второе место занимают спецтехника, запчасти, механические устройства (группа 84). Стоимостной объем импорта указанной товарной группы снизился на 70 %.

Третье место в товарной структуре импорта занимает прочие товары.

Четвертое место – алкогольная продукция (пиво, вино, сидр, крепкие спиртные напитки) (группа 22).

Пятое место в товарной структуре импорта занимает табачная продукция (табачное сырье; табачные отходы; табак с неотделенной, отделенной или частично отделенной средней жилкой; сосательный табак; трубочный табак; сигары, сигариллы) (группа 24). Стоимостной объем импорта табачной продукции уменьшился на 21,38 %.

Шестое место в товарной структуре импорта занимают минеральные масла и смазочные материалы (группа 27).

Исследование материалов данного параграфа позволяет сделать заключение, что в последнее время наблюдается снижение импорта подакцизных товаров.

Импорт автомобилей в Россию — одна из крупных статей российского импорта машиностроительной продукции.

Проведем анализ динамики импорта легковых автомобилей и мототранспортных средств в РФ.

Таблица 11 – Динамика импорта легковых автомобилей и мототранспортных средств в РФ

Год	Импорт, млн. долл. США	Абсолютный прирост, млн. долл. США		Темп роста, в процентах		Темп прироста, в процентах		Абсолютное значение 1% прироста, млн. долл. США
		Ц	Б	Ц	Б	Ц	Б	
2008	30258,7	-	0	-	100	-	0	-
2009	8511,4	-21747,3	-21747,3	28,13	28,13	-71,87	-71,87	302,6
2010	11391,6	2880,2	-18867,1	133,84	37,65	33,84	-62,35	85,1
2011	18591,8	7200,2	-11666,9	163,21	61,44	63,21	-38,56	113,9
2012	20242,5	1650,7	-10016,2	108,88	66,90	8,88	-33,10	185,9
2013	16996,9	-3245,6	-13261,8	83,97	56,17	-16,03	-43,83	202,4
2014	13161,9	-3835	-17096,8	77,44	43,50	-22,56	-56,50	170,0
2015	6490,7	-6671,2	-23768	49,31	21,45	-50,69	-78,55	131,6
2016	6034,6	-456,1	-24224,1	92,97	19,94	-7,03	-80,06	64,9
2017	6697,6	663	-23561,1	110,99	22,13	10,99	-77,87	60,3
Итого	138377,7	-23561,1	-164209,3	848,73	457,32	-51,27	-542,68	1316,8

По данным расчетов можно сказать, что за 10 лет импорт легковых автомобилей Российской Федерации уменьшился на 23561,1 млн. долл. США.

На протяжении всего анализируемого периода импорт то снижался, то возрастал.

Наибольшее снижение импорта наблюдается в 2009 и в 2015 гг. В 2009 г. по сравнению с 2008 г. импорт снизился на 21747,3 млн. долл. США, или на 71,87 %, а в 2015 г. по сравнению с 2014 г. на 6671,2 млн. долл. США, или на 50,69 %.

Наибольшее увеличение импорта товаров и услуг ЕАЭС наблюдается в 2010 и в 2011 г. В 2010 г. по сравнению с 2009 г. импорт увеличился на 2880,2 млн. долл. США, или на 33,84 %, а в 2011 г. по сравнению с 2010 г. на 7200,2 млн. долл. США, или на 63,21 %.

По данным таблицы 11 найдем средние показатели динамики. Средний объем импорта легковых автомобилей Российской Федерации:

$$\bar{y} = \frac{138377,7}{10} = 13837,77$$

Средний абсолютный прирост равен:

$$\Delta \bar{y} = \frac{-23561,1}{9} = -2617,9$$

Средний темп роста найдем, подставив значения в формулу:

$$\bar{T}_p = \sqrt[9]{\frac{6697,6}{30258,7}} = 0,8457 = 84,57\%$$

Найдем среднегодовой темп прироста:

$$\bar{T}_{np} = 84,57\% - 100\% = -15,43\%$$

Изобразим ряд исходных данных графически (рисунок 9).

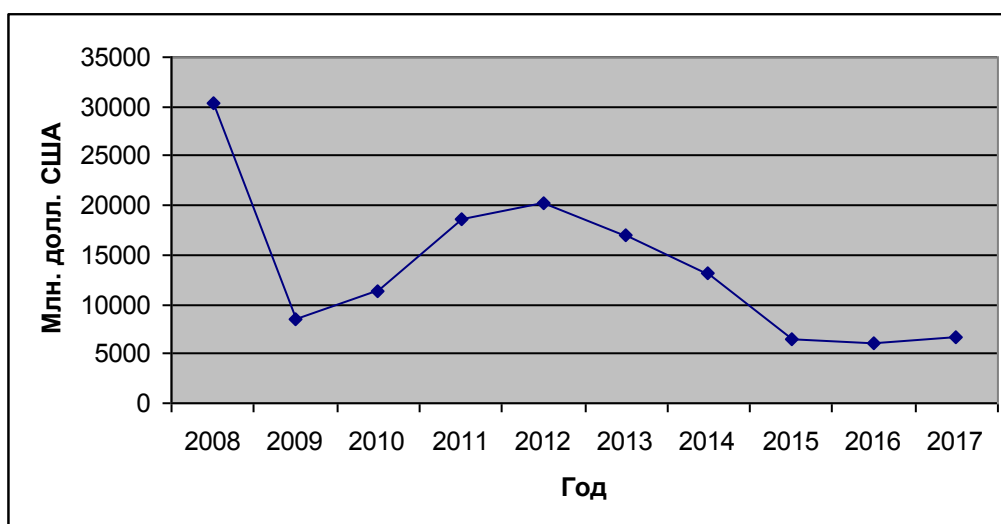


Рисунок 9 – Динамика импорта легковых автомобилей в РФ за 2008-2017 гг.

По данному рисунку хорошо видно, что импорт товаров и услуг увеличивался с 2009 по 2012 гг., а с 2012 по 2015 гг. он снижается.

Исследуем географическую структуру импорта легковых автомобилей в РФ в 2013-2017 г. Для этого составим следующую таблицу.

Таблица 12 – Объем и структура импорта легковых автомобилей по странам в 2013 – 2017 гг.

в тыс. долл. США

Страна	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.
1	2	3	4	5	6
Австрия	129019,5	109104,3	89469,4	92748,3	87790,5
Удельный вес, %	0,76	0,83	1,38	1,54	1,31
Беларусь	3913,9	26453,6	105100,1	188357,7	48615,8
Удельный вес, %	0,02	0,20	1,62	3,12	0,73
Бельгия	204851,5	212202	82856,1	62516,2	79584,8
Удельный вес, %	1,21	1,61	1,28	1,04	1,19
Венгрия	273552,9	258945,9	98099,5	75195,1	83869
Удельный вес, %	1,61	1,97	1,51	1,25	1,25
Вьетнам	65,4	79,9	-	55,3	103,4
Удельный вес, %	0,0004	0,0006	-	0,0009	0,0015
Германия	2879133,1	2204838,9	1461085,4	1285587,4	1390602,1

Продолжение таблицы 12

1	2	3	4	5	6
Удельный вес, %	16,94	16,75	22,51	21,30	20,76
Дания	2692,4	407,4	304,1	84	124,8
Удельный вес, %	0,016	0,003	0,005	0,001	0,002
Испания	483602,9	281892,1	101941,1	107402,9	160594,9
Удельный вес, %	2,85	2,14	1,57	1,78	2,40
Италия	38975,7	27306,3	13148,5	19715,4	38839,4
Удельный вес, %	0,23	0,21	0,20	0,33	0,58
Казахстан	152,1	252,4	15127,8	2650	1112,8
Удельный вес, %	0,001	0,002	0,233	0,044	0,017
Канада	29170,4	31412,8	10451,5	5807	13002,4
Удельный вес, %	0,17	0,24	0,16	0,10	0,19
Китай	239644,8	253405,4	87485,5	37566,2	64918,5
Удельный вес, %	1,41	1,93	1,35	0,62	0,97
Корея, республика	594315,3	495910,7	268289,5	86226,6	55973,9
Удельный вес, %	3,50	3,77	4,13	1,43	0,84
Мексика	291207,1	70213,7	14674,3	12193,4	127761,1
Удельный вес, %	1,71	0,53	0,23	0,20	1,91
Нидерланды	7775,5	4246,9	1205,3	1185,3	14565,5
Удельный вес, %	0,05	0,03	0,02	0,02	0,22
Польша	37463,5	30097	6219,2	14108,5	15894
Удельный вес, %	0,22	0,23	0,10	0,23	0,24
Словакия	84097,6	33161	133287,8	154001,4	213650,1
Удельный вес, %	0,49	0,25	2,05	2,55	3,19
Словения	-	-	103,1	3233,8	1460,1
Удельный вес, %	-	-	0,002	0,054	0,022
Соединенное королевство	2416890,9	1866429,9	635406,1	540596,2	618005,9
Удельный вес, %	14,22	14,18	9,79	8,96	9,23
Соединенные штаты	2144777,4	2217650,7	796562,5	691492,3	837244,4
Удельный вес, %	12,62	16,85	12,27	11,46	12,50
Тайланд	117130,2	66,7	1419,4	19723,2	186522,2
Удельный вес, %	0,69	0,001	0,02	0,33	2,78
Тайвань	2594,8	2008	520,6	199	826,3
Удельный вес, %	0,02	0,02	0,01	0,003	0,01

Продолжение таблицы 12

1	2	3	4	5	6
Турция	472460,3	300845,5	58705,5	47204,5	57111,6
Удельный вес, %	2,78	2,29	0,90	0,78	0,85
Узбекистан	526162,1	226380	32444,3	23765,4	71854,6
Удельный вес, %	3,10	1,72	0,50	0,39	1,07
Украина	35284	3670,6	0,3	146,2	105
Удельный вес, %	0,21	0,03	0,000005	0,002	0,002
Финляндия	73065,9	84289,1	38583	28759,9	116256,6
Удельный вес, %	0,43	0,64	0,59	0,48	1,74
Франция	124986,6	118958,1	8685,9	9177,8	31116,1
Удельный вес, %	0,74	0,90	0,13	0,15	0,46
Чехия	983786,2	788655,9	240487,2	131733,6	103512,2
Удельный вес, %	5,79	5,99	3,71	2,18	1,55
Швеция	208652	154661,4	87350,2	73672,2	139372,4
Удельный вес, %	1,23	1,18	1,35	1,22	2,08
Южная Африка	1683,6	40600,4	67357,1	43525,5	52600,8
Удельный вес, %	0,01	0,31	1,04	0,72	0,79
Япония	4589628,1	3317629,2	2034244	2275811,3	2084489,6
Удельный вес, %	27,003	25,21	31,34	37,71	31,12
прочие	144	91,2	79,7	109,5	72
Удельный вес, %	0,001	0,001	0,001	0,002	0,001
Всего	16996879,7	13161867,1	6490693,8	6034551,2	6697552,7

Из таблицы видно, что в течение всего анализируемого периода наибольшая доля импорта легковых автомобилей в РФ приходится на Японию. На втором месте находится Германия, на третьем – Соединенное королевство.

Проанализируем товарную структуру импорта легковых автомобилей в РФ за 2013-2017 гг.

Таблица 13 – Товарная структура импорта легковых автомобилей по востребуемым маркам авто за 2013-2017 гг.

в тыс. долл. США

Марка автомобиля	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.
Mercedes-Benz	2872472,7	2342812,3	993076,2	977597,3	1366300,75
Удельный вес, %	16,9	17,8	15,3	16,2	20,4
Toyota	3365382,2	1855823,3	1051492,4	1050011,9	930959,825
Удельный вес, %	19,8	14,1	16,2	17,4	13,9
Lexus	1954641,2	1553100,3	824318,1	814664,4	863984,298
Удельный вес, %	11,5	11,8	12,7	13,5	12,9
Hyundai	1478728,5	1250377,4	739939,1	651731,5	629570
Удельный вес, %	8,7	9,5	11,4	10,8	9,4
Audi	1240772,2	973978,2	486802,0	476729,5	535804,216
Удельный вес, %	7,3	7,4	7,5	7,9	8
BMW	832847,1	671255,2	350497,5	404314,9	475526,2
Удельный вес, %	4,9	5,1	5,4	6,7	7,1
Land Rover	1070803,4	776550,2	395932,3	374142,2	428643,4
Удельный вес, %	6,3	5,9	6,1	6,2	6,4
Volvo	713868,9	684417,1	298571,9	283623,9	301389,9
Удельный вес, %	4,2	5,2	4,6	4,7	4,5
Volkswagen	254953,2	236913,6	149286	144829,2	174136,4
Удельный вес, %	1,5	1,8	2,3	2,4	2,6
Skoda	526903,3	315884,8	149286	126725,6	167438,8
Удельный вес, %	3,1	2,4	2,3	2,1	2,5
Всего	16996879,7	13161867,1	6490693,8	6034551,2	6697552,7

В течение анализируемого периода самыми востребуемыми импортируемыми марками являются Mercedes-Benz и Toyota. В 2013 г. наименьший удельный вес приходится на марку Volkswagen и составляет 1,5 % или 254953,2 тыс. долл. США. В 2017 же году он пришелся на марку Skoda – 2,5 % или 167438,8 тыс. долл. США.

Проведем анализ динамики таможенных платежей от импорта легковых автомобилей в РФ за 2008-2017 гг.

Таблица 14 – Динамика таможенных платежей от импорта легковых автомобилей в РФ за 2008-2017 гг.

Год	Таможенные платежи, млн. долл. США	Абсолютный прирост, млн. долл. США		Темп роста, в процентах		Темп прироста, в процентах		Абсолютное значение 1% прироста, млн. долл. США
		Ц	Б	Ц	Б	Ц	Б	
2008	6051733,5	-	0	-	100	-	0	-
2009	1702286,9	-4349446,6	-4349446,6	28,13	28,13	-71,87	-71,87	60517,3
2010	2278316	576029,1	-3773417,5	133,84	37,65	33,84	-62,35	17022,9
2011	3718363,9	1440047,9	-2333369,6	163,21	61,44	63,21	-38,56	22783,2
2012	4048493,8	330129,9	-2003239,7	108,88	66,90	8,88	-33,10	37183,6
2013	3399375,9	-649117,9	-2652357,6	83,97	56,17	-16,03	-43,83	40484,9
2014	2632373,4	-767002,5	-3419360,1	77,44	43,50	-22,56	-56,50	33993,8
2015	1298138,8	-1334234,6	-4753594,7	49,31	21,45	-50,69	-78,55	26323,7
2016	1206910,2	-91228,6	-4844823,3	92,97	19,94	-7,03	-80,06	12981,4
2017	1339510,5	132600,3	-4712223	110,99	22,13	10,99	-77,87	12069,1
Итого	27675502,9	-4712223	-32841832	848,73	457,3	-51,27	-542,68	263359,9

В целом, динамика таможенных платежей от импорта легковых автомобилей в 2008-2017 гг. является нестабильной. В течение анализируемого периода они то возрастали, то понижались. Их динамика схожа с динамикой импорта легковых автомобилей, так как величина таможенных платежей напрямую зависит от количества ввезенных автомобилей.

Наглядно динамика представлена на рисунке 10.

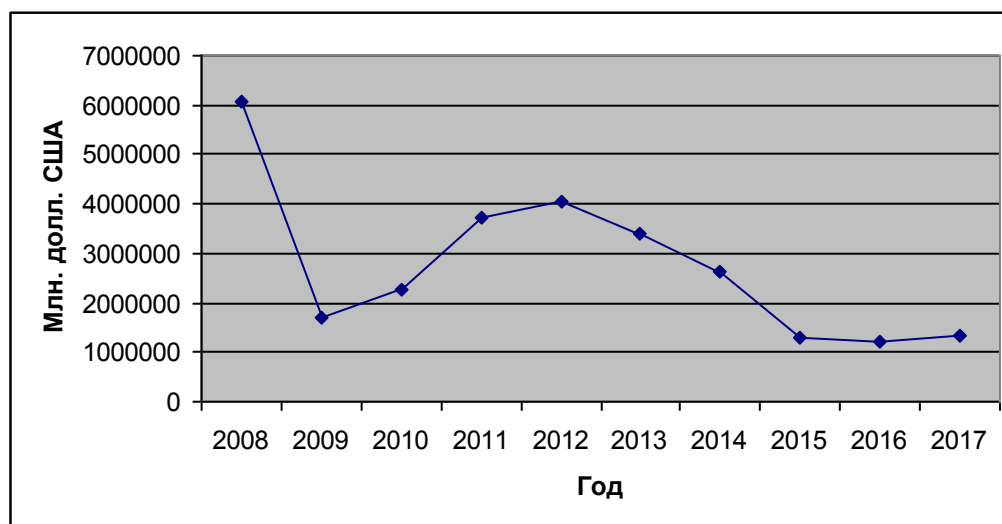


Рисунок 10 – Динамика таможенных платежей от импорта легковых автомобилей в РФ за 2008-2017 гг.

По рисунку хорошо видно, что динамика таможенных платежей совпадает с динамикой импорта легковых автомобилей (рисунок 8).

2.3 Оценка влияния санкций на импорт легковых автомобилей и мототранспортных средств в РФ

Оценку определения влияния изменения таможенных пошлин на импорт автомобилей можно провести с помощью коэффициента корреляции. При определении зависимости между ставкой таможенной пошлины на импорт легковых автомобилей и объемом импорта легковых автомобилей был определен коэффициент корреляции.

Исходные данные для корреляционного анализа за 2008-2017 гг. представлены в таблице 15.

Таблица 15 – Исходные данные для корреляционного анализа за 2008-2017 гг.

Год	Импорт легковых автомобилей, млн. долл. США (y)	Средневзвешенная ввозная таможенная на легковые автомобили, % (x)
2008	30258,7	30,2
2009	8511,4	28,6
2010	11391,6	28,1
2011	18591,8	29,6
2012	20242,5	30,5
2013	16996,9	27,5
2014	13161,9	25,1
2015	6490,7	22,4
2016	6034,6	20,5
2017	6697,6	17,2

Далее определим коэффициент корреляции. Для этого все необходимые расчеты сведем в таблицу 16.

Таблица 16 - Вспомогательная таблица для расчета корреляционно регрессионной зависимости импорта легковых автомобилей от ввозной таможенной пошлины

Год	(X)	(Y)	Ux	x^2	y^2
2006	30258,7	30,2	913812,74	912,04	915588925,7
2007	8511,4	28,6	243426,04	817,96	72443929,96
2008	11391,6	28,1	320103,96	789,61	129768550,6
2009	18591,8	29,6	550317,28	876,16	345655027,2
2010	20242,5	30,5	617396,25	930,25	409758806,3
2011	16996,9	27,5	467414,75	756,25	288894609,6
2012	13161,9	25,1	330363,69	630,01	173235611,6
2013	6490,7	22,4	145391,68	501,76	42129186,49

Продолжение таблицы 16

Год	(X)	(Y)	Yx	x^2	y^2
2014	6034,6	20,5	123709,3	420,25	36416397,16
2015	6697,6	17,2	115198,72	295,84	44857845,76
Σ	138377,7	259,7	3827134,41	6930,13	2458748890

На основе данных таблицы 9, рассчитаем коэффициент корреляции:

$$r = \frac{\sum x \cdot y - \frac{\sum x \cdot \sum y}{n}}{\sqrt{\left(\sum x^2 - \frac{(\sum x)^2}{n}\right) \cdot \left(\sum y^2 - \frac{(\sum y)^2}{n}\right)}} \quad (4)$$

$$r = -0.734$$

После расчета получили, что коэффициент корреляции составил - 0,734. Взаимосвязь между признаками средняя и прямая. Это свидетельствует о пропорциональной зависимости между ставками ввозных таможенных пошлин и импортом легковых автомобилей. То есть с ростом таможенных пошлин снижается объем экспорта.

С каждым годом «настоящих» иномарок в нашей стране становится все меньше. Помимо девальвации рубля во многом это заслуга российских властей, которые всячески пытаются препятствовать автоимпорту во благо местных производителей.

В рамках своих обязательств перед Всемирной торговой организацией Россия с сентября в очередной раз снизила пошлины на новые иномарки. Напомним, на момент присоединения нашей страны к ВТО в 2012 году они составляли 30% и с тех пор постепенно снижались. Целевой показатель в 15% должен быть достигнут в течение семи лет, то есть к 2019 году. Причем основное снижение таможенных ставок запланировано на последние три года: с 23 до 20% в 2017 году, до 17% — в 2018-м и до 15% — в 2019-м.

По замыслу российских властей, конкурентное преимущество автомобилей местной сборки должно было позволить иностранным автоконцернам в полном объеме реализовать инвестпроекты по локализации производства в нашей стране. Тем более что требованиями ВТО льготный режим промсборки автомобилей и комплектующих в России ограничен сроком до середины 2018 года. Впрочем, нужно учитывать, что план снижения пошлин на иномарки составлялся в лучшие для российского авторынка времена, за которыми последовали двукратный обвал спроса и девальвация рубля. Поэтому недавняя корректировка таможенных тарифов практически не повлияет на позиции импортных автомобилей. По крайней мере, снижения их стоимости однозначно ждать не приходится, а в лучшем случае можно рассчитывать лишь на то, что цены на привозные машины будут расти не так сильно. Ведь помимо тарифного регулирования на ценообразование большее влияние оказывают такие факторы, как инфляция, курсы валют и динамика рынка, а он сейчас пошел в рост.

Как отмечают в аналитическом центре Международного автомобильного холдинга «Атлант-М», снижение пошлин на 3% само по себе не компенсирует резкие колебания курса рубля в 2014–2017 годах. Но если рассматривать ситуацию на более краткосрочном интервале (в 2017 году, когда курс рубля и ситуация на авторынке стали существенно стабильнее), то это может оказать определенное влияние на сравнительную конкурентоспособность тех или иных моделей и марок.

«В настоящее время и дистрибьюторы, и дилеры уже работают с предельно низкой маржинальностью. Даже если какая-то минимальная выгода от снижения импортных пошлин и будет появляться, то, скорее всего, она будет направлена на компенсацию текущих издержек. Так что снижения розничных цен на импортируемые в Россию автомобили ожидать не стоит», — подтверждает директор дилерского центра «Авилон» Mercedes-Benz Олег Шамба.

Учитывая, что цены на импортные иномарки ниже не станут, очевидно, что автомобили локального производства по-прежнему будут оставаться более привлекательными для покупателей. В связи с этим автопроизводители не спешат наращивать импорт в Россию по сниженным пошлинам. Согласно базовому прогнозу РwС, объемы поставок иномарок в нашу страну по итогам 2017 года сократятся на 14%, оптимистичный сценарий ненамного лучше — 12% со знаком минус. И это при том, что спрос на авторынке в целом стабильно восстанавливается, и в этом году продажи легковых машин могут вырасти на 7–11%.

«На объем импорта в первую очередь будет оказывать влияние восстановление рынка и курс рубля, а снижение пошлин может простимулировать рост предложения, но в меньшей степени», — комментирует директор РwС в России Виктория Синичкина.

По словам аналитиков «Атлант-М», в силу специфики планирования объемов выпуска, сроков производства и сложностей логистики в автомобильном бизнесе объемы ввоза автомобилей достаточно инерционный показатель. Импорт 2017 года в значительной степени определен производственными и сбытовыми планами, которые сложились еще осенью 2016 года при курсе 65 рублей за доллар и глубоком падении продаж. Укрепление рубля в текущем году и снижение пошлин должны в будущем немного изменить соотношение сил на рынке и как минимум прекратить сокращение импорта.

Между тем уже с нового года правительство может на 15% повысить утилизационный сбор, что ударит в первую очередь по импортерам, ведь для локальных автопроизводителей данный налог, как известно, компенсируется из бюджета посредством промышленных субсидий. Напомним, ставки утиль сбора повышаются уже не в первый раз — в 2016 году они выросли сразу на 65%, что в правительстве связывали с падением рубля. Очередная индексация, очевидно, обусловлена снижением пошлин на иномарки, ведь утилизационный сбор изначально задумывался как мера

защиты отечественного автопрома от наплыва импортных машин, после того как таможенные ставки на них стали снижаться в рамках вступления нашей страны в ВТО. Впрочем, новое повышение утиль сбора хоть и заложено в проект бюджета на 2018 год — вопрос еще не решенный, и может оказаться меньше 15% или не произойти вовсе.

Как говорит директор по развитию компании «Рольф» Владимир Мирошников, утилизационный сбор компенсирует потери бюджета от снижения пошлин, являясь одной из мер по мягкому принуждению автопроизводителей запускать и расширять локализованное производство. В связи с этим на российском авторынке сохранятся тенденции к постепенному снижению импорта, исключая некоторые сегменты премиум-класса и нишевые модели, и продолжающемуся росту цен на привозные машины.

Повышение утилизационного сбора отразится на прайс-листах только импортных автомобилей, соглашается генеральный директор «АвтоСпецЦентра KIA Столица» Алексей Потапов. Однако, по его мнению, в следующем году импорт сможет отыграть падение, вызванное индексацией утиль сбора, по мере привыкания потребителей к новым ценам и при условии стабильного курса рубля.

Тем не менее для покупателей массовых иномарок любое повышение стоимости будет ощутимым и непременно скажется на уровне их продаж. А вот в премиальном сегменте рост цен из-за утилизационного сбора действительно может пройти незамеченным. По оценкам Олега Шамбы, сегодня сбор в стоимости автомобиля Mercedes-Benz составляет примерно 100–150 тыс. руб., и его увеличение, возможно, приведет к повышению розничных цен на 10–20 тысяч. «Скорее всего, повышение стоимости автомобиля будет адаптированным, поскольку и производители, и дилеры будут ориентироваться не только на повышение издержек, включаемых в стоимость автомобиля, но и на рыночные условия», — отмечает он.

Toyota Land Cruiser Prado сегодня возглавляет рейтинг самых ввозимых в нашу страну автомобилей

Показательно, что наибольшую долю в структуре импорта иномарок сегодня занимают именно автомобили премиум-класса, на которые приходится около 55%, гласят данные агентства «Автостат». Хотя лидером по объему поставок остается Toyota, остальные представители топ-5 импортеров — это премиальные бренды: Mercedes-Benz, Lexus, Audi и BMW. А самыми востребованными импортными моделями являются внедорожники, такие как Toyota Land Cruiser и Land Cruiser Prado, Lexus RX, Mercedes-Benz GLC- и GLE-классов, а также премиальные седаны Mercedes-Benz E-класса, BMW 5-й серии и др. При этом по объему продаж они в разы опережают большинство привозных моделей массовых брендов.

Как поясняют аналитики «Атлант-М», локализовывать в России производство автомобилей премиум-класса, как правило, не очень оправданно экономически ввиду относительно скромных объемов производства, а эффективность автопрома очень сильно зависит от эффекта масштаба. Вместе с тем объявленное строительство завода Mercedes-Benz показывает, что при существенной рыночной доле и росте рынка проект может оказаться окупаемым. Однако фактически абсолютное большинство премиальных автомобилей в России не производятся, а массовые автомобили локальной сборки не являются для них конкурентом — это другой сегмент рынка.

«В иномарках премиум-класса покупатели России всегда ценили качество оригинальной сборки и поэтому готовы оплачивать надбавку к цене автомобиля, связанную с затратами на его ввоз. Массовые бренды, напротив, оцениваются потребителями в первую очередь с позиций экономии. Широкая линейка иностранных марок в России позволяет гражданам легко выбрать между локализованными брендами, игнорируя дорогостоящие импортные массовые авто», — рассуждает Алексей Потапов.

В отличие от премиум-сегмента, в масс-маркете локальная сборка дает серьезное ценовое преимущество над импортными автомобилями. Неудивительно, что за время кризиса на авторынке многие из них не выдержали конкуренции и сгнули. Напомним, после обвала рубля в конце

2014-го российский рынок покинуло более сотни моделей, большинство из которых импортировались. Сегодня самыми популярными в России привозными иномарками в массовом сегменте являются такие модели, как Toyota Corolla, Subaru Forester, Suzuki Vitara, Ravon Nexia и R2, Skoda Kodiaq, Volkswagen Touareg и Nissan Juke.

Как говорит Олег Шамба, импорт иномарок массового сегмента может быть успешен только в том случае, если они технологически (или иногда, может быть, и по дизайну) превосходят локально производимых прямых конкурентов. Даже если производственные издержки за границей и в России принять за равные, то все равно расходы на логистику, скорость поставки клиенту, гибкость производственного процесса, отсутствие бюрократических барьеров в виде таможни и т.п. дают фору локально выпускаемой модели.

Большинство массовых иномарок, поставляемых из-за рубежа, характеризуются невысокими объемами продаж (менее 5 тыс. штук) и довольно низкой рыночной долей в своих классах, отмечают в «Атлант-М». Например, у Короллы продажи в несколько раз меньше, чем у лидеров гольф-класса — Октавии, Сиды и Фокуса — все это иномарки российской сборки, что само по себе говорит о конкурентоспособности импортируемых автомобилей. Однако в свое время Toyota Corolla продавалась в таком огромном количестве (свыше 60 тыс. в 2008 году, около 30 тыс. ежегодно в 2011–2014 гг.), что для нее и сейчас найдется достаточное число приверженцев, несмотря на рост цены. Также автопроизводители не отказываются от импорта нишевых моделей с большим количеством лояльных владельцев (как, например, у Subaru), которые не хотят пересаживаться на другую марку.

В целом же массовые автопроизводители, имеющие мощности в нашей стране, делают ставку именно на локальную сборку. К примеру, Kia, занимающая лидирующие строчки среди иномарок, недавно полностью отказалась от импорта автомобилей, наладив в России выпуск модели Picanto. По такому же принципу ранее пошли Ford, Renault и Nissan, правда, недавно на российский рынок все-таки вернулись импортные кроссоверы Koleos и Juke.

Незначительную долю импорта в объеме продаж имеют также Volkswagen, Mazda и Skoda, причем уже в начале следующего года чешская марка локализует в России свой кроссовер Kodiaq, который сейчас импортируется.

По словам аналитиков «Атлант-М», локальная сборка — это возможность снижения цены и получения рыночного преимущества за счет ухода от импортных пошлин и утилизационного сбора. Кроме того, она позволяет участвовать в госпрограммах стимулирования рынка. Незначительная доля импорта для ведущих игроков рынка — это, как правило, достаточно дорогие модели (как, например, Volkswagen Passat), которые не конкурируют по цене с машинами российской сборки.

«Локализация повышает потенциал модели на рынке, и все бренды-лидеры стремятся организовать производство своих самых массовых автомобилей в России. Возможно, производство некоторых из ныне импортируемых моделей, пользующихся высоким спросом, также будет локализовано, если оживление на рынке продолжится», — полагает Владимир Мирошников.

Между тем в нынешнем году уже зафиксирован абсолютный исторический рекорд по доле автомобилей локального производства на российском рынке — более 82%. Для сравнения, еще год назад она составляла 80%, в 2012 году — 64%, а в 2008-м — 44% (данные «Автостата»). По мнению экспертов, в перспективе местные машины могут занять до 85–90% всех продаж, даже несмотря на прекращение промсборки и дальнейшее снижение пошлин до 15%, а также постепенное сворачивание программ стимулирования спроса, под которые импортные иномарки не попадают. Что касается объемов импорта, то за последние пять лет они сократились почти в 5 раз, а по сравнению с рекордным для импортеров 2008 годом — почти в 10 раз. Как прогнозируют в PwC, относительная стабилизация цены на нефть и курса рубля создает условия для роста импорта, который в течение ближайших 3–5 лет может быть соразмерным динамике общих продаж легковых автомобилей в стране. Однако достижение докризисного показателя

доли рынка импортных продаж на уровне 30% маловероятно в текущих регуляторных условиях.

Таким образом, ожидаемое снижение пошлин вряд ли будет представлять какую-либо угрозу для местных автопроизводителей, так как, возможно, будут введены прочие барьеры для ограничения импорта. Учитывая тот факт, что автомобильная отрасль России всегда была одной из приоритетных отраслей для государства, мы ожидаем сохранения политики, направленной на поддержку локализованных автопроизводителей, даже после завершения режима промышленной сборки. Многообразие брендов, моделей и опций, а также активная маркетинговая политика автопроизводителей способствуют тому, чтобы потребность в импорте снижалась. Кроме того, с учетом девальвации рубля привлекательность автомобилей местного производства увеличилась еще больше. Высокую долю импорта в совокупных продажах сохраняет пока только премиальный сегмент.

3 СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ТАМОЖЕННО-ТАРИФНОГО И НЕТАРИФНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ИМПОРТА ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

3.1 Проблемы таможенно-тарифного регулирования импорта легковых автомобилей

В последние годы принципиально поменялся объем и характер внешнеэкономической деятельности (далее - ВЭД). Значительное увеличение участников ВЭД, вступление Российской Федерации во Всемирную торговую организацию потребовало от таможенной службы создания необходимых условий, направленных на совершенствование таможенного законодательства. Данная необходимость касается не только юридических, но и физических лиц, поскольку в настоящее время таможенное обслуживание физических лиц составляет более 20% от общей деятельности таможенных органов ЕАЭС. Особенностью правового регулирования таможенно-правовых отношений является то, что эти отношения всегда так или иначе связаны с перемещением через таможенную границу ЕАЭС товаров или транспортных средств.

Важность процесса перемещения товаров и транспортных средств через таможенную границу ЕАЭС невозможно переоценить, так как на нем строится система взимания таможенных и иных платежей, институт таможенного декларирования и таможенного контроля, позволяющие обеспечить как экономическую, так и государственную безопасность государства. Таможенная статистика свидетельствует о том, что ежегодно таможенный контроль на таможенных границах ЕАЭС проходят более 85 млн физических лиц (с ежегодными колебаниями в 1-1,5%) и более 30 млн зарегистрированных юридических лиц (с ежегодными колебаниями в 0,7-1%).

Наибольший интерес среди перевозимых физическими лицами товаров вызывают транспортные средства, в частности легковые автомобили, приобретение которых в последние годы стало особенно актуальным. Это связано с различными модификационными способностями ввозимых

автомобилей (например, комплектация, объем, цвет и иные узлы, которые невозможно приобрести на отечественном рынке).

В настоящее время порядок перемещения физическими лицами товаров и транспортных средств через таможенную границу ЕАЭС и совершение ими таможенных операций регламентирован рядом нормативно-правовых актов. Согласно ним физические лица обязаны при ввозе легковых автомобилей для личного пользования на таможенную территорию ЕАЭС произвести их декларирование в таможенном отношении, даже если транспортное средство ввозится временно. При ввозе на таможенную территорию ЕАЭС легкового транспортного средства, предназначенного для личного пользования на постоянной основе, физическому лицу в пункте пропуска необходимо поместить транспортное средство под таможенную процедуру таможенного транзита (Соглашение между Правительством РФ, Правительством Республики Беларусь и Правительством Республики Казахстан от 18.06.2010 «О порядке перемещения физическими лицами товаров для личного пользования через таможенную границу Таможенного союза и совершения таможенных операций, связанных с их выпуском»). Помещение под таможенную процедуру таможенного транзита предполагает выполнение условий, которые предусмотрены гл. 22 Таможенного кодекса ЕАЭС.

Таможенная процедура таможенного транзита подразумевает срок транзита, т. е. в течение определенного времени физическому лицу необходимо доставить легковое транспортное средство из пункта пропуска в таможенный орган назначения. После прибытия в таможенный орган назначения необходимо произвести таможенное декларирование данного транспортного средства. При этом необходимо соблюсти ряд условий, а именно:

- легковое транспортное средство должно отвечать определенному законодательством Российской Федерации экологическому классу, который в настоящее время равен 5 (Решение Комиссии Союза от 09.12.2011 г. № 877 «О принятии технического регламента ЕАЭС “О безопасности колесных

транспортных средств”» (вместе с «ТР ТС 018/2011. Технический регламент ЕАЭС. О безопасности колесных транспортных средств»));

- физическое лицо должно быть готово к уплате таможенных платежей и утилизационного сбора;

- легковое транспортное средство должно быть оборудовано аппаратурой спутниковой навигации. Конструкция легковых транспортных средств должна обеспечивать возможность оснащения их указанной аппаратурой. В противном случае ввезенные легковые транспортные средства запрещаются к использованию на таможенной территории ЕАЭС.

Выполнение данных условий является основанием для выдачи таможенными органами паспорта транспортного средства (далее - ПТС).

1. В случае невозможности выполнения данных условий у физического лица есть право помещения легкового транспортного средства на временное хранение до момента появления возможности таможенного декларирования транспортного средства или его вывоза обратно за пределы таможенной территории ЕАЭС. При этом максимальный срок временного хранения составляет 4 месяца (Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение N 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза)).

Практика ввоза легковых транспортных средств свидетельствует, что в настоящее время порядок совершения таможенных операций в отношении ввозимых легковых транспортных средств требует совершенствования, несмотря даже на значительные изменения в таможенном законодательстве, так как существует достаточно много различного рода неудобств при совершении таможенных операций, связанных с ввозом легковых автомобилей на таможенную территорию ЕАЭС.

Хотелось бы прояснить некоторые аспекты таможенного законодательства ЕАЭС, которые неудобны и неэффективны и требуют совершенствования. Так, например, таможенные органы ЕАЭС рекомендуют внесение обеспечения уплаты таможенных платежей в таможенном органе,

находящемся по месту временного или постоянного проживания физического лица (обеспечение уплаты таможенных платежей необходимо внести при помещении легковых транспортного средства под таможенную процедуру таможенного транзита) до момента его выезда за пределы таможенной границы ЕАЭС с целью покупки иностранного транспортного средства. Согласно таможенному законодательству ЕАЭС физическое лицо также может внести обеспечение уплаты таможенных платежей при ввозе легкового транспортного средства, находясь в пункте пропуска. Однако надо заметить, что при этом физическому лицу понадобится вывезти намного больше денежных средств за пределы таможенной территории ЕАЭС. Существует определенный порядок вывоза денежных средств за пределы ЕАЭС в определенном количестве.²⁸

Однако обратим внимание на иной аспект. Существуют неудобства внесения обеспечения уплаты таможенных платежей при ввозе легковых транспортных средств в пункте пропуска. Таможенный орган, в котором будут производиться таможенные операции по таможенному декларированию, не сможет перевести денежные средства, ранее внесенные на депозит в пункте пропуска как обеспечение таможенных платежей, в счет уплаты таможенных платежей, так как таможенный орган, находящийся в пункте пропуска, отличается от таможенного органа по месту проживания физического лица, и, соответственно, должностное лицо одного таможенного органа не имеет права совершать перемещение денежных средств с одного счета таможенного органа на счет другого таможенного органа. Получается, что если физическое лицо внесло денежные средства в пункте пропуска как обеспечение, то оно не сможет потом этим денежными средствами воспользоваться сразу. То есть физическое лицо должно будет после завершения таможенной процедуры таможенного транзита написать заявление в таможенный орган, находящийся в пункте пропуска о возврате обеспечения таможенных платежей, так как

²⁸ Ягубов Ш.Р. Нормативно-практические аспекты перемещения физическими лицами через таможенную границу таможенного союза наличных денежных средств и (или) денежных инструментов // Актуальные проблемы валютного контроля в современных условиях: материалы междунар. науч.-практ. конф. Саратов, 2017. С. 156-161.

легковой транспорт доставлен в таможенный орган назначения. Процесс возврата может длиться до одного месяца (а если физическое лицо въезжало на таможенную территорию ЕАЭС через территории других стран - членов ЕАЭС, то этот срок увеличивается). Таким образом, физическому лицу после завершения таможенной процедуры таможенного транзита необходимо будет опять внести денежные средства для уплаты таможенных платежей (при таможенном декларировании легкового транспортного средства), в объеме ранее внесенных денежных средств при внесении обеспечения уплаты таможенных платежей.

Конечно, можно после завершения таможенной процедуры таможенного транзита поместить легковое транспортное средство на временное хранение и подать заявление в таможенный орган, находящийся в пункте пропуска, о возврате внесенного обеспечения уплаты таможенных платежей. Но при этом необходимо будет заплатить около 10000-15000 руб. за месяц хранения (на складах временного хранения берется 300-500 руб. за хранение легкового автомобиля в сутки в зависимости от прайса, установленного владельцем склада временного хранения). Держать легковое транспортное средство на временном хранении невыгодно, и, соответственно, необходимо уплатить все необходимые суммы таможенных платежей и при этом еще необходимо обратиться в таможенный орган, расположенный в пункте пропуска с заявлением о возврате обеспечения уплаты таможенных платежей, т.е. понести дополнительные расходы, связанные с поездкой до пункта пропуска и обратно.²⁹

С другой стороны, вносить обеспечение уплаты таможенных платежей в таможенном органе по месту проживания иногда тоже неудобно. Это связано с тем, что физическое лицо может приобрести иное легковое транспортное средство, которое ранее не планировал покупать и ввозить для личного пользования, т.е. планировал купить легковое транспортное средство одной

²⁹ Ваганова О.Е. Порядок формирования состава и объема информационной базы для целей управления эффективностью инвестиционного проекта предприятия // Вестник Саратовского государственного социально-экономического университета. 2017. № 3 (67). С. 23-26.

марки и одного объема двигателя и года выпуска, а по приезде в страну покупки купил другую марку легкового транспортного средства, с другим объемом двигателя и годом выпуска. А если сумма внесенного в таможенном органе назначения обеспечения уплаты таможенных платежей различается с суммой, необходимой для внесения обеспечения уплаты таможенных платежей на таможенной границе в пункте пропуска, то физическому лицу надо будет доносить недостающую сумму и потом писать заявление после завершения таможенной процедуры таможенного транзита о возврате денежных средств. Вот такие неудобства могут возникнуть у физического лица при совершении таможенных операций, связанных с ввозом легкового транспортного средства, а именно при внесении обеспечения таможенных платежей.

Еще одним неудобным моментом при таможенном декларировании легкового транспортного средства в настоящее время являются проведение идентификационного таможенного досмотра и выдача ПТС. Таможенные органы назначения проводят идентификационный таможенный досмотр, в том числе с помощью технических средств таможенного контроля (используется прибор «Зоркий»). Идентификационный таможенный досмотр подразумевает сверку номера VIN на кузове транспортного средства, а именно в моторном отсеке, салоне транспортного средства и багажном отделении. Прибор «Зоркий» предназначен для идентификации и выявления фальсификации номеров кузовов, шасси и агрегатов транспортных средств. Также данный прибор позволяет определить технологию изменения знаков номера. Но это не последний идентификационный досмотр, еще один идентификационный досмотр проводится государственной инспекцией безопасности дорожного движения при выдаче государственных номерных знаков. Таким образом, физическому лицу приходится предъявлять легковое транспортное средство дважды для проведения одних и тех же контрольных операций, а это приводит к дополнительным временным издержкам. Кроме того, выдача ПТС не является таможенной операцией, и, соответственно, таможенные органы осуществляют дополнительные функции, что не совсем входит в их компетенцию. Выдача

ПТС также осуществляется государственной инспекцией безопасности дорожного движения в отношении транспортных средств, которые выпускались на территории Российской Федерации. Получается, таможенные органы в какой-то степени дублируют функции государственной инспекции безопасности дорожного движения. На одни и те же процессы тратятся определенное время и средства, что с экономической точки зрения неэффективно.

3.2 Мероприятия, направленные на совершенствование таможенно-тарифного регулирования импорта легковых автомобилей

В целях ускорения и оптимизации процессов, совершаемых при ввозе легковых транспортных средств физическими лицами для личного пользования на таможенной территории ЕАЭС, а также должностными лицами таможенных органов и государственной инспекции безопасности дорожного движения, считаем необходимым изменить порядок совершения таможенных операций при ввозе легкового транспортного средства, при его последующем таможенном декларировании и совершении операций, связанных с выдачей ПТС и государственных номерных знаков. Процесс таможенного декларирования в настоящее время в отношении товаров и транспортных средств в торговом обороте более чем на 99% совершается в электронной форме. Считаем, что процесс таможенного декларирования легкового транспортного средства физическими лицами для личного пользования тоже можно осуществлять в электронной форме, это позволит сэкономить много времени и ресурсов всех заинтересованных лиц, т.е. физических лиц, таможенных органов и государственной инспекцией безопасности дорожного движения. Кроме того, требуется на законодательном уровне разрешить неудобства, касаемые внесения обеспечения таможенных платежей, а именно утвердить возможность перезачета должностным лицом таможенного органа назначения денежных средств, внесенных ранее при обеспечении уплаты таможенных платежей при помещении легковых транспортных средств под таможенную процедуру таможенного транзита в пункте пропуска (если транзит завершен) в

счет уплаты таможенных платежей при таможенном декларировании. Тем самым у физического лица не будет неудобств при ввозе легкового автомобиля, и он спокойно будет выезжать за пределы таможенной границы, выбирать и покупать транспортное средство, не думая при этом об обеспечении уплаты таможенных платежей.

Для реализации такой возможности необходимо дать компетенцию таможенным органам по совершению перезачета. Процесс электронного таможенного декларирования предлагаем осуществлять, к примеру, через личный кабинет налогоплательщика, чтобы дополнительно не регистрироваться в таможенном или налоговом органе: создать в личном кабинете налогоплательщика ссылку в электронный кабинет, где и будет проходить таможенное декларирование и появится возможность внесения обеспечения таможенных платежей либо уплаты таможенных платежей. Можно создать в данном кабинете макет пассажирской таможенной декларации, которая подавалась бы при помещении легкового автомобиля под таможенную процедуру таможенного транзита, а затем использовалась при таможенном декларировании. При этом считаем целесообразным, чтобы данным программным средством могли пользоваться должностные лица государственной инспекции безопасности дорожного движения в режиме чтения.

Следует изменить процесс завершения таможенной процедуры таможенного транзита в отношении легковых автомобилей, а именно не помещать легковой автомобиль в зону таможенного контроля в регионе деятельности таможенного органа назначения и не проводить идентификационный таможенный досмотр. Важно считать время и дату выпуска легкового автомобиля в свободное обращение моментом завершения таможенной процедуры таможенного транзита. Таким образом, физическое лицо помещает в пункте пропуска легковой автомобиль под таможенную процедуру таможенного транзита (при этом документы, необходимые при помещении под таможенную процедуру таможенного транзита, подаются также в электронной форме) и впоследствии в электронной форме декларирует ее, т.е. подает в

таможенный орган назначения пассажирскую таможенную декларацию и иные документы, необходимые при таможенном декларировании. Таким образом, физическое лицо может задекларировать легковой автомобиль сразу после выезда из пункта пропуска, если будет согласно с решением таможенного органа назначения о таможенной стоимости, которое должностными лицами таможенного органа, возможно, будет откорректировано, и в этом случае необходимо будет выполнить решение таможенного органа и доплатить таможенные платежи.

Если физическое лицо получает сообщение в личном кабинете о выпуске легкового автомобиля в свободное обращение, то оно может обратиться сразу в государственную инспекцию безопасности дорожного движения для получения ПТС и номерных знаков. По прибытии в государственную инспекцию безопасности дорожного движения в отношении легкового автомобиля необходимо будет провести идентификационный досмотр в целях проверки правильности заявленных физическим лицом сведений (об объеме двигателя, годе выпуска и т.д.) и сравнить со сведениями, которые были заявлены при таможенном декларировании. Если сведения сходятся, то должностные лица государственной инспекции безопасности дорожного движения выдавали бы ПТС и номерные знаки. Если же сведения, указанные при таможенном декларировании, будут различаться со сведениями, полученными при идентификационном таможенном досмотре, то в отношении физического лица будет возбуждено дело об административном правонарушении с привлечением его к административной ответственности по ст. 16.2 «Недекларирование либо недостоверное декларирование товаров» Кодекса об административных правонарушениях Российской Федерации. Согласно данной статье заявление декларантом либо таможенным представителем при таможенном декларировании товаров недостоверных сведений об их классификационном коде по единой Товарной номенклатуре внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза, сопряженное с заявлением при описании товаров неполных, недостоверных сведений об их количестве, свойствах и

характеристиках, влияющих на их классификацию, либо об их наименовании, описании, о стране происхождения, об их таможенной стоимости, либо других сведений, если такие сведения послужили или могли послужить основанием для освобождения от уплаты таможенных пошлин, налогов или для занижения их размера, влечет наложение административного штрафа на граждан и юридических лиц в размере от одной второй до двукратной суммы подлежащих уплате таможенных пошлин, налогов с конфискацией товаров, явившихся предметами административного правонарушения, или без таковой либо конфискацию предметов административного правонарушения; на должностных лиц - от 10 тыс. до 20 тыс. руб. После этого физическое лицо обязано оплатить оставшиеся таможенные платежи.

До момента оплаты оставшихся таможенных платежей считаем необходимым помещение легкового автомобиля на временное хранение. Процесс перемещения легкового автомобиля на склад временного хранения целесообразно осуществлять под таможенным наблюдением в целях исключения правонарушений со стороны физического лица. В случае если физическое лицо несогласно с решением таможенного органа о корректировке таможенной стоимости и будет представлять дополнительные документы и сведения, которые подтвердят ранее заявленные сведения, считаем необходимым также поместить автомобиль на временное хранение до выпуска легкового автомобиля в свободное обращение. При этом если срок установленного в пункте пропуска таможенного транзита истек и автомобиль не представлен на временное хранение, то физическое лицо необходимо привлечь к административной ответственности, во избежание пользования и распоряжения легковым автомобилем до выпуска в свободное обращение. При этом целесообразно утвердить на законодательном уровне высокую ответственность за такое правонарушение.

При использовании данного порядка целесообразно будет использовать предварительное информирование таможенных органов о ввозе легкового автомобиля в целях ускорения и упрощения процессов таможенной очистки.

Вышеуказанные изменения позволят сократить время и оптимизировать процесс совершения таможенных операций при таможенном декларировании, что исключит дублирование функции государственных органов. При этом таможенные органы будут при ввозе легкового автомобиля выполнять только таможенные операции.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В последние годы принципиально поменялся объем и характер внешнеэкономической деятельности (далее - ВЭД). Значительное увеличение участников ВЭД, вступление Российской Федерации во Всемирную торговую организацию потребовало от таможенной службы создания необходимых условий, направленных на совершенствование таможенного законодательства. Данная необходимость касается не только юридических, но и физических лиц, поскольку в настоящее время таможенное обслуживание физических лиц составляет более 20% от общей деятельности таможенных органов ЕАЭС. Особенностью правового регулирования таможенно-правовых отношений является то, что эти отношения всегда так или иначе связаны с перемещением через таможенную границу ЕАЭС товаров или транспортных средств.

Важность процесса перемещения товаров и транспортных средств через таможенную границу ЕАЭС невозможно переоценить, так как на нем строится система взимания таможенных и иных платежей, институт таможенного декларирования и таможенного контроля, позволяющие обеспечить как экономическую, так и государственную безопасность государства. Таможенная статистика свидетельствует о том, что ежегодно таможенный контроль на таможенных границах ЕАЭС проходят более 85 млн физических лиц (с ежегодными колебаниями в 1-1,5%) и более 30 млн зарегистрированных юридических лиц (с ежегодными колебаниями в 0,7-1%).

Наибольший интерес среди перевозимых физическими лицами товаров вызывают транспортные средства, в частности легковые автомобили, приобретение которых в последние годы стало особенно актуальным. Это связано с различными модификационными способностями ввозимых автомобилей (например, комплектация, объем, цвет и иные узлы, которые невозможно приобрести на отечественном рынке).

Исследование нормативно-правовых основ и практических аспектов таможенного администрирования в области ввоза легковых транспортных

средств для личного пользования на таможенную территорию Евразийского экономического союза показывает, что при совершении определенных таможенным законодательством операций физические лица для личного пользования могут беспрепятственно перемещать товары и транспортные средства и использовать их как на временной, так и на постоянной основе. Однако не все юридически значимые действия, совершаемые при этом, позволяют формировать свободу такого перемещения.

В третьей главе дипломной работы рассматривается необходимость внесения изменений в некоторые аспекты перемещения физическими лицами легковых транспортных средств на таможенную территорию ЕАЭС и формирования рациональных условий, которые будут развивать положительную динамику в экономике государства от взимания таможенных и иных платежей в бюджет государства. Данные изменения могут позволить оптимизировать рабочий процесс таможенных органов и сократить временные издержки на обеспечение трудовых затрат. Затрагивается необходимость оптимизации процессов взаимодействия с государственной инспекцией безопасности дорожного движения при ввозе легковых автомобилей на таможенную территорию ЕАЭС.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

- 1 Бергман, В.И. Правовые вопросы Евразийского таможенного союза / В.И. Бергман. - М.: Инфотропик Медиа, 2012. - 168 с.
- 2 Бурзик, Е.А. Правовое регулирование ввоза легковых автомобилей физическими лицами в условиях ЕАЭС (ВТО) / Е.А. Бурзик. - М.: ИНФРА- М, 2011. - 147 с.
- 3 Гармонников, С.Н. Проблемные вопросы таможенного администрирования временных изъятий из режима функционирования единой таможенной территории таможенного союза в рамках ЕврАзЭС / С.Н. Гармонников // Таможенное дело. - 2011. - № 3. - С. 2-5.
- 4 Горчак, М.О. Совершенствование механизма таможенно-тарифного регулирования внешнеэкономической деятельности РФ / М.О. Горчак // Российский внешнеэкономический вестник. - 2014. - № 9. - С. 15-18.
- 5 Грибин, Д.А. Совершенствование организационно-правовых основ деятельности таможенных органов на современном этапе / Д.А. Грибин // Таможенное дело. - 2014. № 5. - С. 19-22.
- 6 Джабиев, А.П. Основы государственного регулирования внешнеэкономической деятельности: учебник / А.П. Джабиев. - М.: Экономика, 2012. - 479 с.
- 7 Джабиев, А.П. Таможенно-тарифное регулирование внешнеторговой деятельности: учебное пособие / А.П. Джабиев. - М.: РГТЭУ, 2013. - 248 с.
- 8 Дубовенко, В.Д. Актуальные вопросы организации таможенного оформления и таможенного контроля в Российской Федерации товаров, перемещаемых через таможенную границу ЕАЭС / В.Д. Дубовенко // Таможенное обозрение. - 2014. - № 2. - С. 18-20.
- 9 Закон РФ от 21.05.1993 № 5003-1 «О таможенном тарифе» [Электронный ресурс]: Официальный интернет-портал правовой информации. – 05.04.2016. – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>. – 14.04.2018.
- 10 Зуева, Т.С. История таможенного дела и политики России: учебное

пособие / Т.С. Зуева. - М.: РГТЭУ, 2012. - 102 с.

11 Информация ФТС РФ от 02.08.2010 «О перемещении автотранспорта для личного пользования на территории ЕАЭС» [Электронный ресурс]: Официальный интернет-портал правовой информации. – 02.08.2010. – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>. – 14.04.2018.

12 Козырин, А.Н. Субъекты таможенно-тарифного регулирования / А.Н. Козырин // Налоговый вестник. - 2013. - № 4 - С. 98-108.

13 Козырин, А.Н. Страна происхождения товара и таможенные пошлины / А.Н. Козырин // Закон. - 2013. - № 9 - С. 78-81.

14 Королева, И.С. Всемирная торговая организация и национальные экономические интересы / И.С. Королева // Вестник МБУ. - 2015. - № 1 - С. 36-43.

15 Корчажкина, Н.П. Роль таможенно-тарифного регулирования в области внешнеторговой политики Российской Федерации. Актуальные проблемы финансов и банковского дела / Н.П. Корчажкина // СПбГИЭУ. - 2013. - № 8. - С. 30-42.

16 Назаренко, М.А. Таможенное обслуживание внешнеэкономической деятельности / М.А. Назаренко, К.А. Назаренко. - М.: Юрайт, 2011. - 235 с.

17 Новокшенов, И.А. Таможенно-тарифное регулирование внешнеторговой деятельности / И.А. Новокшенов // Право и экономика. - 2011. - № 3. - С. 57-61.

18 Носков, И.Ю. Отдельные вопросы налогообложения экспортно-импортных операций / И.Ю. Носков // Финансовые и бухгалтерские консультации. - 2013. - № 11. - С. 15- 25.

19 Петров, Ю.М. Практика таможенного регулирования / Ю.М. Петров, И.В. Кудрявцева. - М.: Автор, 2014. - 448 с.

20 Постановление Правительства Российской Федерации от 28.12.2004 № 863 «О ставках таможенных сборов за таможенные операции» [Электронный ресурс]: Официальный интернет-портал правовой информации. – 12.12.2012. – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>. – 14.04.2018.

21 Постановление Правительства РФ от 30.08.2012 № 870 «Об утилизационном сборе в отношении колесных транспортных средств» [Электронный ресурс]: Официальный интернет-портал правовой информации. – 26.12.2013. – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>. – 14.04.2018.

22 Приказ ФТС РФ от 21.02.2012 № 302 «Об установлении фиксированных сумм обеспечения уплаты таможенных пошлин, налогов в отношении подакцизных товаров» [Электронный ресурс]: Официальный интернет-портал правовой информации. – 28.03.2012. – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>. – 15.04.2018.

23 Решение Комиссии ЕАЭС от 20.05.2010 № 254 «О таможенной стоимости товаров, перемещаемых через таможенную границу ЕАЭС, в отношении которых не требуется представление документа, подтверждающего страну происхождения товаров» [Электронный ресурс]: Официальный интернет-портал правовой информации. – 20.05.2010. – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>. – 15.04.2018.

24 Решение Комиссии ЕАЭС от 20.05.2010 № 259 «О требованиях, применяемых к обустройству системы двойного коридора в местах прибытия товаров на таможенную территорию ЕАЭС и убытия с этой территории» [Электронный ресурс]: Официальный интернет-портал правовой информации. – 20.05.2010. – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>. – 16.04.2018.

25 Решение Комиссии ЕАЭС от 18.06.2010 № 293 «О некоторых вопросах переходного периода при взимании косвенных налогов при экспорте и импорте товаров, выполнении работ, оказании услуг в условиях ЕАЭС» [Электронный ресурс]: Официальный интернет-портал правовой информации. – 18.06.2010. – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>. – 18.04.2018.

26 Решение Комиссии ЕАЭС от 18.06.2010 № 331 «Об утверждении перечня товаров, временно ввозимых с полным условным освобождением от уплаты таможенных пошлин, налогов, а также об условиях такого освобождения, включая его предельные сроки» [Электронный ресурс]: Официальный интернет-портал правовой информации. – 22.06.2011. – Режим

доступа: <http://www.consultant.ru>. – 16.04.2018.

27 Решение Комиссии ЕАЭС от 20.09.2010 № 375 «О некоторых вопросах применения таможенных процедур» [Электронный ресурс]: Официальный интернет-портал правовой информации. – 22.06.2010. – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>. – 14.04.2018.

28 Решение Комиссии ЕАЭС от 19.05.2011 № 662 «О внесении дополнений в Перечень товаров, временно ввозимых с полным условным освобождением от уплаты таможенных пошлин, налогов, утвержденный Решением Комиссии ЕАЭС от 18 июня 2010 г. № 331, и внесении изменений в Решение Комиссии ЕАЭС от 20 сентября 2010 г. № 375» [Электронный ресурс]: Официальный интернет-портал правовой информации. – 19.05.2011. – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>. – 16.05.2018.

29 Свинухов, В.Г. Налогообложение участников ВЭД: учебник / В.Г. Свинухов. - М.: ИНФРА-М, 2012. - 447 с.

30 Свинухов, В.Г. Таможенное право: учебник / В.Г. Свинухов. - М.: ИНФРА-М, 2013. - 368 с.

31 Свинухов, В.Г. Таможенно - тарифное регулирование внешнеэкономической деятельности и таможенная стоимость / В.Г. Свинухов. - М., «Экономистъ», 2015. - 567 с.

32 Смитиенко, Б.М. Всемирная торговая организация и проблемы регулирования международной торговли / Б.М. Смитиенко. - М.: Автор, 2012. - 367 с.

33 Соглашение между Правительством Российской Федерации, Правительством Республики Беларусь и Правительством Республики Казахстан от 25.01.2008 «Об определении таможенной стоимости товаров, перемещаемых через таможенную границу ЕАЭС» [Электронный ресурс]: Официальный интернет-портал правовой информации. – 25.01.2008. – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>. -13.05.2018.

34 Соглашение между Правительством Российской Федерации, Правительством Республики Беларусь и Правительством Республики Казахстан

от 12.12.2008 «О порядке исчисления и уплаты таможенных платежей в государствах - участниках таможенного союза» [Электронный ресурс]: Официальный интернет-портал правовой информации. – 12.12.2008. – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>. – 01.05.2018.

35 Соглашение между Правительством Российской Федерации, Правительством Республики Беларусь и Правительством Республики Казахстан от 12.12.2008 «О порядке декларирования таможенной стоимости товаров, перемещаемых через таможенную границу ЕАЭС» [Электронный ресурс]: Официальный интернет-портал правовой информации. – 12.12.2008. – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>. – 12.04.2018.

36 Соглашение между Правительством Российской Федерации, Правительством Республики Беларусь, Правительством Республики Казахстан от 21.05.2010 «Об основаниях, условиях и порядке изменения сроков уплаты таможенных пошлин». URL: Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.consultant.ru>,

37 Соглашение между Правительством Российской Федерации, Правительством Республики Беларусь, Правительством Республики Казахстан от 21.05.2010 «О некоторых вопросах предоставления обеспечения уплаты таможенных пошлин, налогов в отношении товаров, перевозимых в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита, особенностях взыскания таможенных пошлин, налогов и порядке перечисления взысканных сумм в отношении таких товаров» [Электронный ресурс]: Официальный интернет-портал правовой информации. – 21.05.2010. – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>. – 12.05.2018.

38 Сокольникова, О.Б. Налоги и таможенные платежи: учебное пособие / О.Б. Сокольникова, Е.А. Морозова. - М.: Изд-во Российской таможенной академии, 2013. - 208 с.

39 Сокольникова, О.Б. Таможенные платежи: учебное пособие / О.Б. Сокольникова, И.С. Чуватова. - М.: Изд-во Российской таможенной академии, 2011. - 104 с.

40 Таможенный кодекс ЕАЭС: принят Решением Межгосударственного Совета ЕврАзЭС на уровне глав государств 27 ноября 2009 г. : ред. от 16.04.2010 г. – М. : ТК ЕАЭС, 2009. – С. 25-132.

41 Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 № 63-ФЗ [Электронный ресурс]: Официальный интернет-портал правовой информации. – 16.07.2015. – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>. – 14.04.2018.

42 Федеральный закон Российской Федерации от 8 декабря 2003 г. № 164 «Об основах государственного регулирования внешнеторговой деятельности» [Электронный ресурс]: Официальный интернет-портал правовой информации. – 08.12.2003. – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>. – 21.04.2018.

43 Федеральный закон Российской Федерации от 27 ноября 2010 года № 311-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации» [Электронный ресурс]: Официальный интернет-портал правовой информации. – 27.12.2010. – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>. – 21.04.2018.

44 Филлипенко, С.В. Таможенное регулирование в системе государственного управления Российской Федерации / С.В. Филиппенко. - М.: РАГС, 2013. - 345 с.

45 Халипов, С.В Таможенное право: учебник / С.В. Халипов. - М.: Юрайт, 2015. - 396 с.

46 Халипов, С.В Таможенный представитель: справочник для подготовки к сдаче квалификационного экзамена. 9-е изд / С.В. Халипов.- М.: Юриспруденция, 2015. - 264 с.

47 Чермянинов, Д.В. Таможенное право: учебник для вузов / Д.В. Чермянинов. - М.: Юрайт, 2012. – 390 с.

48 Эриашвили, Н. Д. Таможенное дело: учебник / Н.Д. Эриашвили. - М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2013. – 375 с.