

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

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

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

ДИПЛОМНАЯ РАБОТА

на тему: Исследование особенностей таможенно-тарифного регулирования
импорта легкового автотранспорта из Японии для Дальнего Востока
Российской Федерации

Исполнитель
студент группы 737ос1



В. В. Обухов

Руководитель
доцент, к.э.н.



Н. Н. Левентов

Нормоконтроль
инженер



О.В. Шпак

Рецензент
доцент, к.т.н.



В. З. Григорьева

Благовещенск 2022

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

Факультет международных отношений

Кафедра международного бизнеса и туризма

УТВЕРЖДАЮ

И.о. зав. кафедрой

В.В. Ульянова

« 25 » 01 2022 г.

ЗАДАНИЕ

К дипломной работе (проекту) студента

Бухоб Вадим Витальевич

1. Тема дипломной работы

(проекта) Исследование особенностей таможенно-тарифного регулирования
экспорта легковых автомобилей из Японии для Дальнего Востока
Российской Федерации

(утверждено приказом от 25.01.2022 № 126-уч)

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

3. Исходные данные к дипломной работе (проекту)

1- Статистические данные внешней торговли РФ - ФРГ 2- Нормативно-правовые
акты регулирующие внешне-торговлю РФ - ФРГ

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

вопросов): 1 Таможенно тарифы. 2 Показатели и виды таможенно-тарифного
регулирования 3 Анализ рынка приобретения японских автомобилей на
ДФ РФ 4 Перспективы развития автотранспорта на ДВ РФ

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

10 рисунков, 4 таблицы

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

7. Дата выдачи задания 26.01.2022 г.

Руководитель дипломной работы (проекта) Медведев Николай Николаевич

(Ф.И.О., должность, ученая степень, ученое звание)

доцент, к.э.н.

Задание принял к исполнению (дата) 26.01.2022 г.

(подпись студента)

РЕФЕРАТ

Дипломная работа содержит 52 с., 10 рисунков, 4 таблицы.

ТАМОЖЕННЫЙ ТАРИФ, ВНЕШНЯЯ ТОРГОВЛЯ, ТАРИФНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, НЕТАРИФНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, ВНЕШНЕТОРГОВАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ, ЭКОНОМИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

В работе исследованы процедура импорта легковых автомобилей участниками ВЭД, из Японии на Дальний Восток и инструменты таможенно-тарифного и нетарифного регулирования внешнеэкономической деятельности.

Цель работы – исследование таможенно-тарифного регулирования импорта японского легкового автотранспорта на Дальний Восток Российской Федерации.

Для достижения цели поставлены следующие задачи:

- 1) рассмотреть понятие и виды таможенно-тарифного регулирования;
- 2) проанализировать динамику приобретения японских легковых автомобилей на Дальний Восток Российской Федерации;
- 3) исследовать рынок импортируемых легковых автомобилей из Японии;
- 4) проанализировать региональные особенности импорта японского автотранспорта на Дальний Восток;
- 5) определить перспективы развития импорта японского легкового автотранспорта на Дальний Восток Российской Федерации.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	5
1 Теоретические основы таможенно-тарифного регулирования внешнеэкономической деятельности	7
1.1 Понятие и принципы таможенно-тарифного регулирования внешней торговли	7
1.2 Тарифные методы регулирования внешнеэкономической деятельности	11
1.3 Нетарифные методы регулирования внешнеэкономической деятельности	13
2 Анализ импорта легковых автомобилей из Японии на Дальний Восток Российской Федерации	18
2.1 Динамика ввоза японских легковых автомобилей на Дальний Восток Российской Федерации	18
2.2 Исследования рынка импортируемых легковых автомобилей из Японии	26
2.3 Региональные особенности импорта японского автотранспорта на Дальний Восток Российской Федерации	29
3 Перспективы развития импорта японского легкового автотранспорта на Дальний Восток Российской Федерации	35
3.1 Развитие дилерских сетей японского автотранспорта на Дальнем Востоке	35
3.2 Будущее развитие импорта японского легкового автотранспорта на Дальний Восток Российской Федерации	39
Заключение	48
Библиографический список	50

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования обусловлена перемещением товаров и транспортных средств через таможенную границу. Современное таможенное законодательство призвано не только унифицировать его, привести к единым мировым стандартам, но и максимально упростить.

Процедура импорта легковых автомобилей участниками ВЭД, из Японии на Дальний Восток 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.

Цель данной дипломной работы – исследование таможенно-тарифного регулирования импорта японского легкового автотранспорта на Дальний Восток Российской Федерации.

Для достижения поставленной цели были решены следующие задачи:

- 1) рассмотреть понятие и виды таможенно-тарифного регулирования;
- 2) проанализировать динамику приобретения японских легковых автомобилей на Дальний Восток Российской Федерации;

3) исследовать рынок импортируемых легковых автомобилей из Японии;

4) проанализировать региональные особенности импорта японского автотранспорта на Дальний Восток;

5) определить перспективы развития импорта японского легкового автотранспорта на Дальний Восток Российской Федерации.

Объект исследования - таможенно-тарифное регулирование импорта легковых автомобилей из Японии на Дальнего Востока Российской Федерации.

Предмет исследования – импорт легковых автомобилей из Японии на Дальний Восток Российской Федерации.

Теоретическая основа исследования. При написании дипломной работы были использованы труды современных исследователей Бурзик Е.А., Джабиев А.П., Петров Е.М.

Для того, чтобы максимально раскрыть тему дипломной работы были применены различные подходы и инструменты, в том числе общенаучные и частные методы исследования, а также методы факторного и сравнительного анализа.

Дипломная работа состоит из введения, трех глав, разделенных на пункты, заключения, списка использованной литературы.

1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ТАМОЖЕННО-ТАРИФНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

1.1 Понятие и принципы таможенно-тарифного регулирования внешней торговли

Таможенно-тарифное регулирование – это метод государственного регулирования внешней торговли товарами, который осуществляется путем отмены, введения таможенных пошлин на товары, перемещаемых через таможенную границу.

Представленная концепция таможенно-тарифного регулирования на данный момент закреплена на законодательном уровне Российской Федерации. Иная концепция предлагается в теории права другими авторами. Таможенно-тарифное регулирование внешнеэкономической деятельности – это система методов регулирования внешнеторговой деятельности государства, которые базируются на использовании таможенных процедур, пошлин и правил.

Таможенно-тарифные меры регулируют стоимость и цены ввозимых и вывозимых товаров с учетом существующих издержек и цен отечественных производителей, эффективности потребления отечественных и ввозимых товаров, необходимости максимального удовлетворения спроса на отдельные товары. Механизм влияния таможенно-тарифных правил на деятельность внешнеэкономической деятельности заключается в их непосредственном воздействии на обмен товарами между странами при помощи применения таможенных пошлин.

На своей таможенной территории, государство в праве осуществлять меры, которые могут быть направлены на регулирование внешней торговли. Сюда входят такие методы и формы воздействия на экспортные и импортные операции, как:

- 1) Нетарифные методы регулирования внешнеэкономической

деятельности – это совокупность методов государственного регулирования внешнеэкономической деятельности, направленных на воздействие на процессы в сфере внешнеэкономической деятельности, но не относящихся к тарифным методам регулирования государством.

2) Тарифное регулирование внешнеэкономической деятельности – это свод методов государственного регулирования ВЭД, которые базируются на применении таможенных пошлин, таможенных процедур и правил.

Таможенные пошлины являются центральным элементом таможенного и налогового регулирования. Эффективность такого типа регулирования в решающей степени зависит от уровня его экономической целесообразности.

Меры таможенно-тарифного регулирования применяются для того, чтобы:

1) защитить отечественных товаропроизводителей от иностранной конкуренции;

2) обеспечить поступления средств в бюджет;

3) активизировать прогрессивные структурные изменения в экономике.

Основные задачи таможенного и налогового регулирования, которые актуальны для нашей страны это:

4) обеспечение конкурентоспособности продукции отечественных предприятий;

5) увеличение модернизационной и инновационной составляющей экономики;

6) поддержание необходимого уровня инвестиционной привлекательности отраслей или производств;

7) повышение конкурентоспособности белорусского экспорта.

Решение этих задач и достижение поставленных целей обеспечивается разумным применением элементов таможенно-тарифного регулирования, к которым относятся: таможенный тариф; товарная номенклатура внешнеэкономической деятельности; таможенная пошлина; таможенные процедуры; тарифные льготы; страна происхождения товара; таможенная

СТОИМОСТЬ.

Таможенно-тарифное регулирование – это одно из важных и трудоемких процессов, которое содержит в себе огромное количество связанных между собой операций:

Первое – разработка таможенного тарифа

Второе – правильное применение таможенного тарифа.

В первой группе операций таможенно-тарифного регулирования, содержится обоснование и определение стоимости таможенных пошлин; оценка социально-экономических последствий и их изменения; формирование таможенного тарифа и системы таможенных процедур.

Вторая группа включает в себя: определение страны происхождения товара; определение таможенной стоимости товара и расчет различных таможенных платежей.

1) Современная глобализация, строит все элементы таможенно-тарифного регулирования к единообразию, на основании международных договоров и соглашений. Самые главные из них:

2) Генеральное соглашение по тарифам и торговле и другие соглашения ВТО;

3) Конвенция о Гармонизированной системе описания и кодирования товаров;

4) Основанная на Конвенции ООН, Международная система транзита, действующая на мировом уровне в партнерстве между государственным и частным сектором.

5) Другие многосторонние и двусторонние международные договоры (например, соглашения о предоставлении (РНБ) режима наибольшего благоприятствования в торговле). До недавнего времени основным методом государственного регулирования внешней торговли было таможенно-тарифное регулирование. В настоящее время роль тарифных инструментов ослабевает из-за упора на либерализацию торговли. Эффективный механизм таможенно-тарифного регулирования - необходимое условие активной и

эффективной таможенной политики каждого государства.

Таможенная политика является комплексом мер, который определяет приоритеты, методы и средства достижения поставленных государством целей в области регулирования импортно-экспортных операций называется. Она направлена на поддержку эффективного использования различных инструментов таможенного контроля и регулирования товарного обмена на все таможенной территории страны, а также реализации торгово-политических целей по защите внутреннего рынка и проведении структурной перестройки.

Основными направлениями, на которые направлена таможенная политика, являются совершенствование структуры экспортно-импортных потоков товаров, увеличение их объема и повышение эффективности внешнеторговых операций отечественных хозяйствующих субъектов. Итак, таможенное регулирование заключается в установлении процедур и правил, совокупности методов и средств, обеспечивающих соблюдение мер тарифного и нетарифного регулирования. Объединив такие элементы, как: единый таможенный тариф, методы определения таможенной стоимости товаров, перемещаемых через таможенную границу ЕАЭС, порядок подтверждения страны происхождения товаров, а также систему тарифных преференций, внедрена система таможенно-тарифного регулирования внешней торговли.

Таможенно-тарифное регулирование – это одно из основ таможенного дела. Основной деятельностью таможенных органов является обеспечение соблюдения мер таможенно-тарифного регулирования. Главное условие качественной работы таможенника – это знание нормативно-правовой базы таможенного дела, механизмов и инструментов таможенно-тарифного регулирования импорта и экспорта товаров.

История становления и развития как института таможенно-тарифного регулирования, и таможенной деятельности в том числе, непосредственно связана с историей становления Российского государства. Со временем,

помимо фискальной функции, тарифы начинают выполнять протекционистскую и балансирующую функцию.

Эволюция института таможенно-тарифного регулирования в России с такими направлениями государственной таможенной политики, как: применение строго протекционистской тарифной системы, смягченный протекционизм и, в конечном итоге, экономический либерализм - выбор, который зависит не только от развития промышленности, но и от внешней торговли и даже внешней политики государства. В то же время, безоговорочное лидерство таможенных пошлин над всеми налоговыми поступлениями, было главным образом следствием развития российской внешней торговли.

Таможенно-тарифное регулирование внешней торговли основано на сильном стремлении к достижению интересов личности, общества и задач государства. Результатом такого регулирования является значительный вклад в государственный бюджет за счет таможенных платежей. Таможенно-тарифное регулирование применяется в целях обеспечения соблюдения требований международных стандартов и поддержания стабильной внешнеторговой системы всего мира.

Устойчивая и действенная система таможенного регулирования – это одно из важнейших условий реализации высокоэффективной таможенной политики и достижения таможенных целей по защите экономической безопасности нашей страны.

1.2 Тарифные методы регулирования внешнеэкономической деятельности

Основой экономического регулирования внешнеэкономической деятельности являются тарифные методы. Они базируются на использовании различных таможенных тарифов, сборов, налогов (например, НДС, акциз). В их основу были положены таможенный кодекс, Закон РФ от 21 мая 1993 г. № 5003-1 «О таможенном тарифе» и другие нормативные акты, которые были утверждены законодательными органами.

Таможенный кодекс разработан в соответствии с государственной таможенной политикой. Таможенные нормативно-правовые акты, определяют общие задачи и функции таможенных органов, порядок составления, утверждения и применения тарифов, условия освобождения от уплаты пошлин, меры ответственности в случае нарушения таможенных правил, а также порядок рассмотрения жалоб. Самое эффективное средство регулирования внешней торговли таможенные формальности.

Тариф – это налог или таможенная пошлина, взимающаяся с товара, который пересекает государственную границу.

Таможенные пошлины относятся к наиболее традиционным и активно применяемым мерам государственного регулирования экспортно-импортных операций. Они разделяются прежде всего на: импортные, экспортные, транзитные.

Налогообложение ввозимых в страну товаров импортными пошлинами встречается наиболее часто – это главное средство национального протекционизма.

Реже встречается экспортная пошлина – налог, взимаемый с экспортируемых товаров. Экспортная пошлина чаще всего вводится странами, экспортирующими основной товар: либо в целях увеличения валового дохода, либо для создания дефицита этого товара на мировых рынках, повышая тем самым мировые цены на данный товар.

Транзитные пошлины взимаются с товаров, пересекающих национальную территорию транзитом. Они сдерживают товарные потоки и в большинстве стран мира рассматриваются как крайне нежелательные, нарушающие нормальное функционирование международных связей и в настоящее время практически не применяются.

Любой налог на импортируемый или экспортируемый товар может взиматься в форме адвалорной, специфической и смешанной пошлины.

Адвалорная пошлина – это пошлина, определяемая законом как фиксированный процент от стоимости импортируемого или экспортируемого

товара с учетом или без учета транспортных расходов.

Специфическая пошлина – это налог, определяемый как фиксированная сумма денег на каждую импортируемую или экспортируемую единицу товара, единицу измерения (количество, вес, площадь, объем).

Смешанные (альтернативные) пошлины сочетают в себе способы исчисления ставки, используемые для специфических и адвалорных пошлин.

Таможенные пошлины могут начисляться как с цены, указанной в товаросопроводительных документах, так и с цены, по которой аналогичный товар продается на мировом (или даже внутреннем) рынке. Могут использоваться и другие методы определения таможенной стоимости товаров. В результате экспортер зачастую не знает, какой метод определения таможенной стоимости будет применяться в данном конкретном случае и, следовательно, не может заранее определить конечную цену продаваемого товара.

1.3 Нетарифные методы регулирования внешнеэкономической деятельности

Нетарифные методы представляют собой виды платежей, которые взимаются с иностранных товаров при их ввозе на территорию данной страны: различные таможенные сборы, внутренние налоги, специальные целевые сборы. К числу наиболее часто используемых нетарифных методов относятся, прежде всего, налог на добавленную стоимость и акцизы.

В некоторых странах имеются весьма специфичные формы паратарифных платежей: сбор в фонд развития экспорта, сбор на охрану окружающей среды, сбор при ввозе в страну пластиковых контейнеров (решение проблем по экологии), налог на защиту растений, сбор на борьбу с мусором и др.

Паратарифные методы, как правило, официально не связывают с целями регулирования внешней торговли, однако их воздействие нередко оказывается весьма существенным.

Меры контроля цен представляют собой действия против

искусственного занижения цен на импортируемые в данную страну товары (антидемпинговые меры) и меры, направленные против экспортных субсидий, предоставляемых правительствами иностранных государств отечественным фирмам-экспортерам, что также искусственно повышает международную конкурентоспособность последних (компенсационные меры).

Для защиты от иностранных конкурентов некоторых экономически уязвимых секторов национальной экономики (прежде всего отраслей аграрного сектора) могут применяться скользящие импортные сборы, направленные на то, чтобы довести внутреннюю цену товара до определенного уровня.

Антидемпинговые процедуры представляют собой судебные и административные разбирательства претензий, которые предъявляют национальные предприниматели против иностранных поставщиков, обвиняя их в продаже товаров по заниженным ценам, которые могут нанести ущерб местным производителям аналогичной продукции. Органы власти, суды обязаны приостановить движение товара, обвиненного в демпинге, и разобраться по существу претензий.

Ценовые преференции устанавливаются в законодательном порядке, некоторые страны путем определения минимальной разницы в ценах, по которым товары и услуги импортера должны быть ниже цен национальных производителей.

Финансовые меры связаны, как правило, с использованием особых правил совершения валютных операций в ходе внешнеторгового обмена (например, введение обязательной продажи части валютной выручки, полученной от внешнеторговых операций).

Методы количественного контроля связаны с установлением странами соответствующих количественных ограничений на ввоз и вывоз конкретных товаров.

Контингентирование экспорта и импорта – это количественные или

стоимостные ограничения экспорта и импорта, вводимые на определенный срок по отдельным товарам и услугам, странам и группам стран.

Контингентирование осуществляется установлением режима выдачи индивидуальных лицензий, при этом общий объем экспорта (импорта) по этим лицензиям не должен превышать объема установленной квоты. Используются следующие виды экспортных (импортных) квот:

- 1) индивидуальные, ограничивающие ввоз (вывоз) в одну конкретную страну;
- 2) групповые, устанавливающие объем ввоза (вывоза) в определенную группу стран;
- 3) глобальные, когда импорт (экспорт) ограничивается без указания стран, на которые это ограничение распространяется.

По каждому виду товара устанавливается лишь один вид квоты.

Автоматическое лицензирование состоит в том, что для ввоза или вывоза определенных товаров в стране требуется получение соответствующего документа -лицензии. С введением автоматического лицензирования осуществляется мониторинг (наблюдение) за торговлей данными товарами. Хотя мониторинг сам по себе не является ограничительной мерой, однако он облегчает введение ограничений в случае необходимости.

Лицензирование применяется на определенные периоды времени по отдельным товарам, включенным в перечень продукции общегосударственного назначения. Генеральные лицензии сроком до одного года получают специализированные внешнеэкономические организации в соответствии с государственными экспортно-импортными заданиями. Разовые лицензии выдаются по каждой отдельной сделке на срок, необходимый для ее реализации, но не более чем на один год.

Монополистические меры. В различные периоды времени отдельные государства устанавливают свою монополию на торговлю определенными товарами вообще (включая и внутреннюю торговлю) или только на

внешнюю торговлю ими. Иногда такого рода монополия устанавливается в скрытом виде, когда в качестве монопольного продавца или покупателя государство определяет государственную компанию.

Технические барьеры устанавливаются в законодательном порядке государственными организациями и представляют собой комплекс мероприятий по проверке соответствия импортируемой продукции требованиям международных и национальных стандартов, отраслевых норм и технических предписаний.

Одним из видов технических барьеров является требование сертификации продукции, товаров, ввозимых в страну. Для чего их подвергают испытаниям в специализированных лабораториях на соответствие их свойств требованиям стандартов по техническим, санитарным, технологическим, радиационным показателям.

Данная процедура может серьезно осложнить сбыт ряда товаров, если заблаговременно не осуществить их сертификацию.

В регулировании внешнеторговых операций в России используются также импортные процедуры и оперативное регулирование.

Импортные процедуры представляют собой правила проведения импортных операций при государственных закупках. Во многих странах в этих случаях покупатель должен провести международные торги с целью выяснения наиболее выгодного продавца. Иногда покупателю выдают лицензию только в том случае, если он выполнил требования по осуществлению встречных экспортных операций.

Оперативное регулирование дает возможность Правительству Российской Федерации, Министерству экономического развития и торговли, Федеральной таможенной службе Российской Федерации приостановить операции участников ВЭД в случае поставки недоброкачественной продукции и товаров, невыполнения обязательных экспортных поставок при одновременном экспорте аналогичных товаров в других формах, экспорта по необоснованно низким ценам или импорта по завышенным ценам,

сообщения ложной информации в рекламе, таможенной, валютно-финансовой и регистрационной документации.

2 АНАЛИЗ ИМПОРТА ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ ИЗ ЯПОНИИ НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

2.1 Динамика ввоза японских легковых автомобилей на Дальний Восток Российской Федерации

Динамично растущий российский рынок стимулировал дальнейший активный рост импорта иномарок в страну, но из-за политической ситуации в мире динамика уменьшается. В 2021 году, по данным Федеральной таможенной службы РФ, в страну было ввезено 1 млн. 600 тысяч легковых автомобилей зарубежного производства.

Наибольший объем импорта по-прежнему приходится на новые автомобили. К данной категории относятся автомобили, которым на момент ввоза не исполнилось трех лет. Доля такой техники по итогам прошлого года составила более 75% (1,3 млн. штук). Самой импортируемой моделью автомобиля от японских производителей в России по итогам 2021 года стал кроссовер Toyota RAV4.

Немалый спрос регистрируется и на поддержанную технику: в прошлом году ее ввоз достиг отметки в 380 тысяч единиц. Здесь наиболее популярна техника японских марок в возрасте 5-6 лет, предназначенная для продаж на внутреннем рынке. При этом только на три марки (Toyota, Nissan и Honda) пришлось более 55% от общего объема импорта.

Первую позицию, как и годом ранее, занимает японская Toyota (248,5 тысяч автомобилей). Стоит заметить, что, несмотря на снижение ее доли в общем числе ввезенных легковых иномарок с 16,2% до 14,7%, компания продолжает уверенно лидировать в секторе поддержанной техники (104677 авто). Вторую строчку общего рейтинга занимает еще одна японская марка - Nissan: за 12 месяцев в страну было ввезено 118,8 тысяч новых автомобилей и почти 67 тысяч поддержанных. Третья строчка – Honda, за 2021 год в Россию из Японии было импортировано 20 тысяч поддержанных автомобилей.

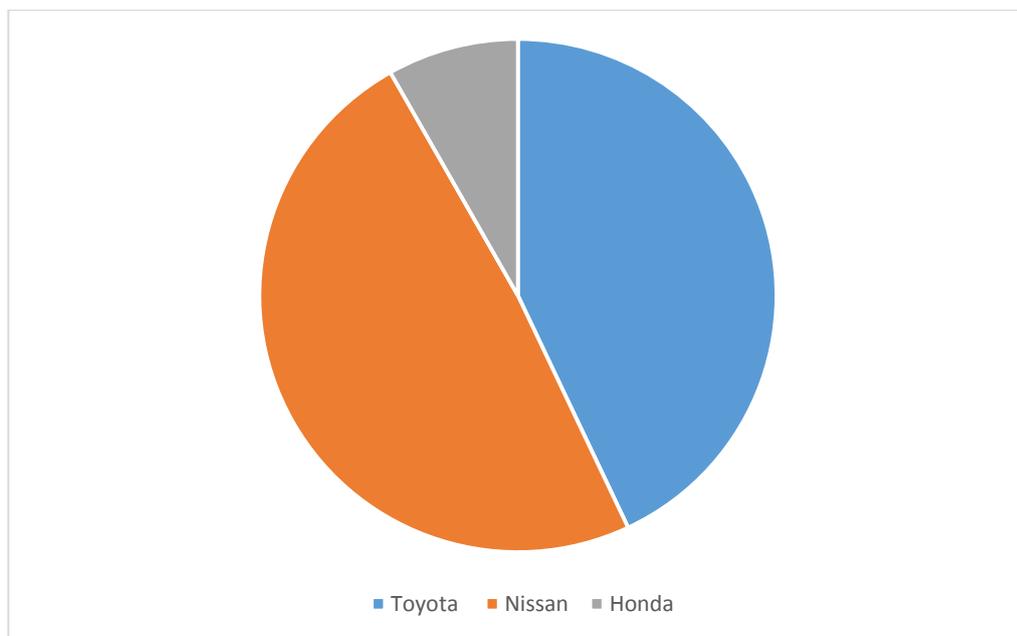


Рисунок 1 – Объем импорта поддержанных японских автомобилей за 2021 г.

Источник: Составлено автором на основе статистических данных ФТС России – <http://stat.customs.ru/>

Первую позицию, как и годом ранее, занимает японская Toyota (248,5 тысяч автомобилей). Стоит заметить, что, несмотря на снижение ее доли в общем числе ввезенных легковых иномарок с 16,2% до 14,7%, компания продолжает уверенно лидировать в секторе поддержанной техники (104677 авто). Вторую строчку общего рейтинга занимает еще одна японская марка - Nissan: за 12 месяцев в страну было ввезено 118,8 тысяч новых автомобилей и почти 67 тысяч поддержанных. Третья строчка – Honda, за 2021 год в Россию из Японии было импортировано 20 тысяч поддержанных автомобилей.

Из зарегистрированных в России 29,4млн. легковых автомобилей 32,1% составляют иномарки. На долю иностранных брендов в общем объеме парка в большей степени повлияли продажи поддержанных машин, чем новых.

Построенный на базе стоимостных показателей, а именно полученного автоконцернами в 2021 году объема выручки, показывает, что две первые строчки занимают Volkswagen и Toyota, однако, лидером в списке стала

Toyota, которая за 2021 год заработала 280,5 млрд долл.

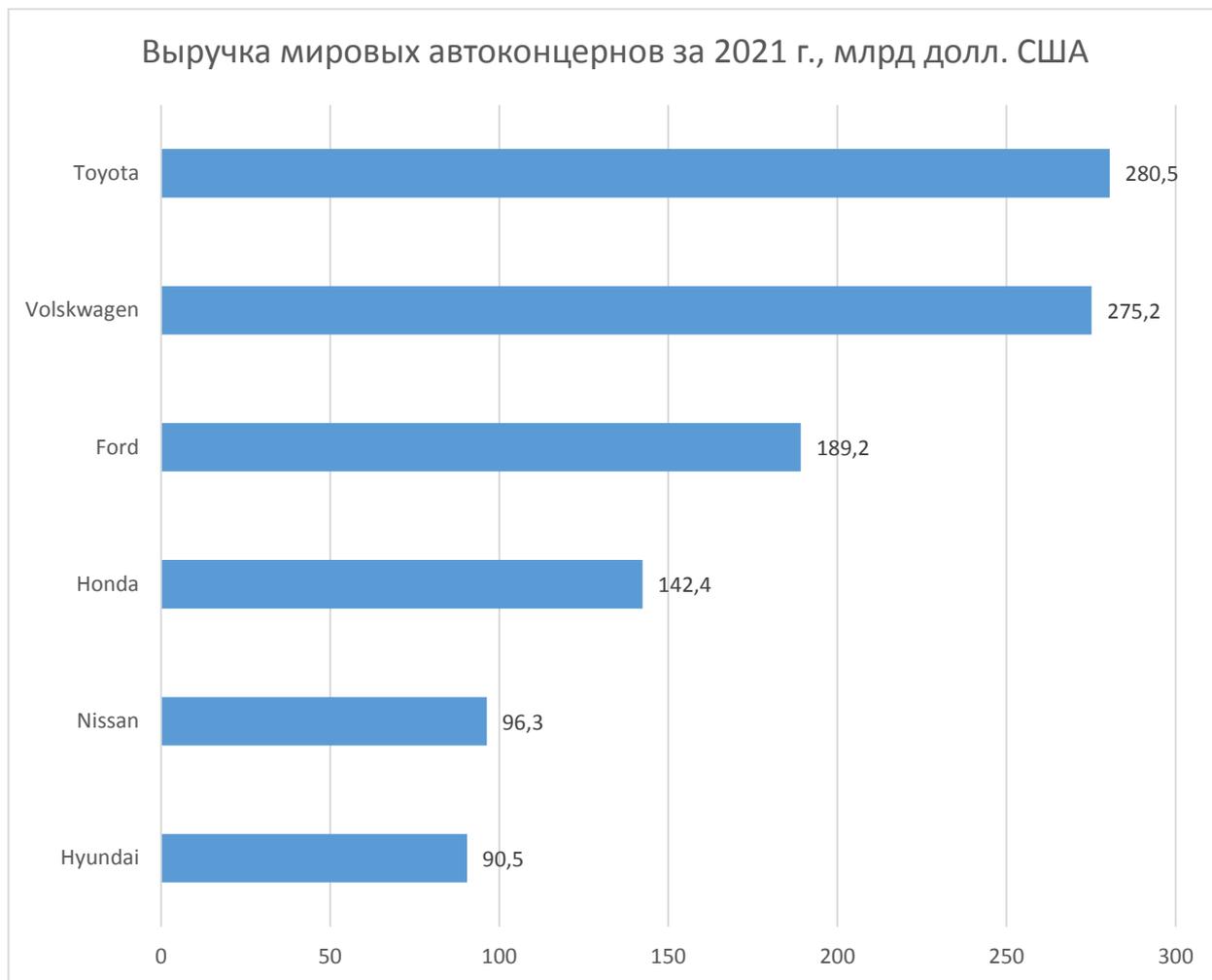


Рисунок 2 – Выручка мировых автоконцернов за 2021 г. млрд. долл. США

Источник: Составлено автором на основе статистических данных Автостат – <https://www.autostat.ru/infographics/>

На втором месте Volkswagen – 275,2 млрд. долл. Третье место – Ford – 189,2 млрд долл. Японский производитель машин Honda – 142,4 млрд. долл., а Nissan – 96,3 млрд. долл. На последнем месте оказался Hyundai с годовой выручкой за 2021 г. – 90,5 млрд. долл.

Из представленного рисунка, можно наблюдать дополнительное подтверждение роста значимости на мировом рынке – японского автопрома.

В соответствии со статистическими данными Дальневосточного таможенного управления, в 2021 году из Японии на Дальний Восток было импортировано 610000 тысяч японских легковых автомобилей.

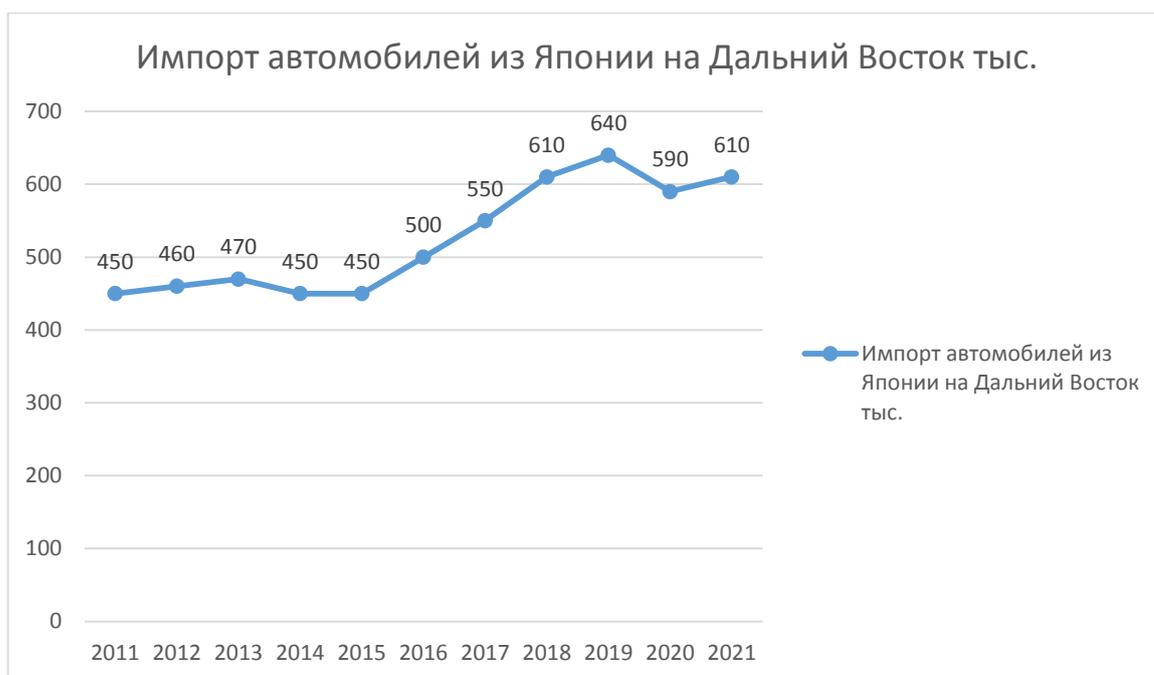


Рисунок 3 – Импорт автомобилей из Японии на Дальний Восток тыс. шт.

Источник: Составлено автором на основе статистических данных ФТС России – <http://stat.customs.ru/>

С 2011 по 2013 год, импорт японских легковых автомобилей, показывал рост. В 2014-2015 году, наблюдается снижение импорта японских легковых автомобилей, из-за негативной политической ситуации, санкции и нестабильного курса валюты. Начиная с 2016 года и заканчивая 2019 годом, в импорте легковых японских автомобилей на Дальний Восток, наблюдается повышение, а 2019 год и вовсе является рекордным за 10 лет. В 2020 году импорт японского автопрома, показывает отрицательную динамику, из-за пандемии COVID-19 и снижения покупательной способности россиян. В 2021 году автомобильный рынок восстановился и дошел до отметки 610000 тысяч.

Пандемия COVID-19 очень серьезно воздействовала на японскую автомобильную промышленность. И поскольку японский легковой автопром давно и глубоко интегрирован в Дальний Восток, начавшиеся перебои в экспорте японских запчастей вызвали такие же перебои в производстве по всей Европе. Параллельно, из-за нарушения логистики, происходило

частичное закрытие сборочных предприятий в Японии. Что только усилило давление на отрасль, и так страдающую от падения спроса. Позже, когда связанные пандемией ограничения были сняты японские производители сумели «отыграть» часть связанных с пандемией потерь.

Одним из методов таможенного регулирования внешнеэкономической деятельности является применение мер таможенно-тарифного и нетарифного регулирования.

Таможенно-тарифное регулирование внешнеторговой деятельности представляет собой совокупность методов государственного регулирования внешнеторговой деятельности, основанных на применении таможенных пошлин, таможенных процедур, правил. Главным инструментом таможенно-тарифного регулирования является Единый таможенный тариф ЕАЭС.

Единый таможенный тариф Евразийского экономического союза - это свод ставок таможенных пошлин, применяемых к товарам, ввозимым (ввезенным) на таможенную территорию ЕАЭС из третьих стран. Применение ЕТТ ЕАЭС на таможенной территории Союза является одним из основных принципов функционирования таможенного союза, а также обеспечивает свободу перемещения товаров между государствами - членами Евразийского экономического союза.

1) Акциз.

Данный платеж обязателен только для юрлиц. Его размер определяется мощностью силового агрегата. Не облагаются акцизом только малолитражные автомобили мощностью меньше 90 л.с. При покупке стандартной легковой машины придется заплатить 45 руб. за 1 л.с., за джип – от 437 до 1260 руб. за 1 л.с. Таким образом, государство, с одной стороны, защищает местных производителей, а с другой – облагает владельцев дорогих автомобилей дополнительным налогом.

Акциз на легковые автомобили с двигателем мощностью от 90 до 150 л.с. в 2022 году вырос до 53 рублей за 1 л.с. против 51 рубля в прошлом году, в 2023 году акциз увеличится до 55 рублей, в 2024 году – до 57 рублей.

Для автомобилей с мощностью двигателя до 200 л.с. ставка акциза в 2022 году повышена до 511 рублей за 1 л.с., в 2023 году она увеличится до 531 рубля, в 2024 году – до 552 рублей.

Для машин с мощностью двигателя до 300 л.с. акциз в 2022 году вырос до 836 рублей, в 2023 году – до 869 рублей, в 2024 году – до 904 рублей.

Ставка акциза для автомобилей с двигателем мощностью до 400 л.с. выросла до 1425 рублей за 1 л.с. в 2022 году, в 2023 году она повысится до 1482 рублей, в 2024 году – до 1541 рубля.

Для машин с двигателем до 500 л.с. акциз увеличен до 1475 рублей в 2022 году, в 2023 году – до 1534 рублей, в 2024 году – до 1595 рублей, а для легковых автомобилей с двигателем свыше 500 л.с. акциз в 2022 году повышен до 1523 рублей, в 2023 году – до 1584 рублей, в 2024 году – до 1647 рублей.

2) Сборы по таможенному оформлению.

Сумма платежей является фиксированной и зависит от оценочной стоимости ТС, указанной в документах на покупку. Если автомобиль стоит меньше 200 тыс. руб., за оформление потребуется заплатить всего 500 руб. Растаможка дорогих автомобилей потребует более существенных трат – от 20 до 100 тыс. руб.

Таблица 1 – Сборы за таможенное оформление

Цена автомобиля	Сбор за оформление
цена автомобиля меньше 200 тыс. руб	сбор за оформление составляет 500 руб.
от 200 тыс. до 1 200 000	2000 рублей
1 200 000-2 500 000	5500 рублей
2 500 000-5 000 000	7500 рублей
5 000 000-10 000 000	20000 рублей
10 000 000-30 000 000	50000 рублей

Источник: Составлено автором на основе – <http://www.tamognia.ru/payments/gathering/>

3) Утилизационный сбор

Для определения суммы затрат необходимо знать:

Базовую ставку сбора (для ввозимых ТС для личного пользования она

составляет 20 тыс. руб., а для коммерческих автомобилей – 150 тыс. руб.);

Коэффициент, зависящий от возраста авто (для машин не старше трех лет он составит 0,17, для остальных – 0,26).

Величина платежа для физлиц определяется возрастом автомобиля:

Если он меньше 3 лет, то при его цене до 8500 евро, пошлина будет составлять 54% от цены. Для более дорогих автомобилей потребуется заплатить 48% от стоимости.

При возрасте ТС от 3 до 5 лет, размер пошлины будет фиксированным (от 1,5 до 3,6 евро за 1 см³ объема силового агрегата) и зависит от объема двигателя.

Таблица 2 – Утилизационный сбор

Объем двигателя	Ставка (евро за 1 см ³)
1000см ³	1,5
1 000-1 500 см ³	1,7
1 500-1800	2,5
1 800-2 300	2,7
2 300-3 000	3
свыше 3 000	3,6

Источник: Составлено автором на основе – <http://www.tamognia.ru/payments/gathering/>

Если автомобиль старше 5 лет, то платить придется от 3 до 5,7 евро за 1 см³.

Таблица 3 – Утилизационный сбор

Объем двигателя	Ставка (евро за 1 см ³)
объем менее 1000 см ³	3 евро
1 000 см ³ -1 500 см ³	3,2
1 500-1 800	3,5
1 800-2 300	4,8
2 300-3 000	5
свыше 3 000 см ³	5,7

Источник: Составлено автором на основе – <http://www.tamognia.ru/payments/gathering/>

Для юрлиц величина пошлины устанавливается в процентах от цены. Тем, кто ввозит ТС, работающие на бензине, придется платить 23% от цены автомобиля, если оно младше 3 лет и 25%, если оно в возрасте от 3 до 7 лет.

4) НДС

Налог на добавленную стоимость составляет 18%, который взимается в зависимости от стоимости заявленного счета или таможенной стоимости каталога, включая налог и налог на потребление.

Таблица 4 – НДС

Таможенная стоимость автомобиля (евро)	Ставка (евро за 1 см ³)
до 8 500	54%/2,5 евро за см ³
от 8 500 до 16 700	48%/3,5
16 700-42 300	48%/5,5
42 300-84 500	48%/7,5
84 500-169 000	48%/15
свыше 169 тысяч	48%/20 евро за кубический см.

Источник: Составлено автором на основе – <http://www.tamognia.ru/payments/gathering/>

Также важным моментом является наличие на автомобиле приемника и передатчика ЭРА-ГЛОНАСС. Ее можно приобрести в специализированном центре, который выдаст сертификат безопасности. Без него невозможно будет привезти машину в РФ.

Таким образом, можно сделать вывод, что в дальневосточном автопроме быстрыми темпами идет инновационное развитие, наиболее ярким проявлением которого стал рост доли в глобальных продажах японских автомобилей. Помимо этого, в отрасли наблюдается все более широкое использование цифровых технологий, которые, в перспективе, должны будут полностью изменить нынешнюю конфигурацию рынка, обеспечив, в частности, переход на автономно движущиеся автомобили.

2.2 Исследования рынка импортируемых легковых автомобилей из Японии

За 2021 год в Россию было ввезено 119,8 тыс. новых японских автомобилей. В сравнении с 2020 годом импорт вырос на 5,3%. При этом доля японских автопроизводителей в общем объеме продаж в России сократилась с 19,1% в 2020 году до 14,8%.

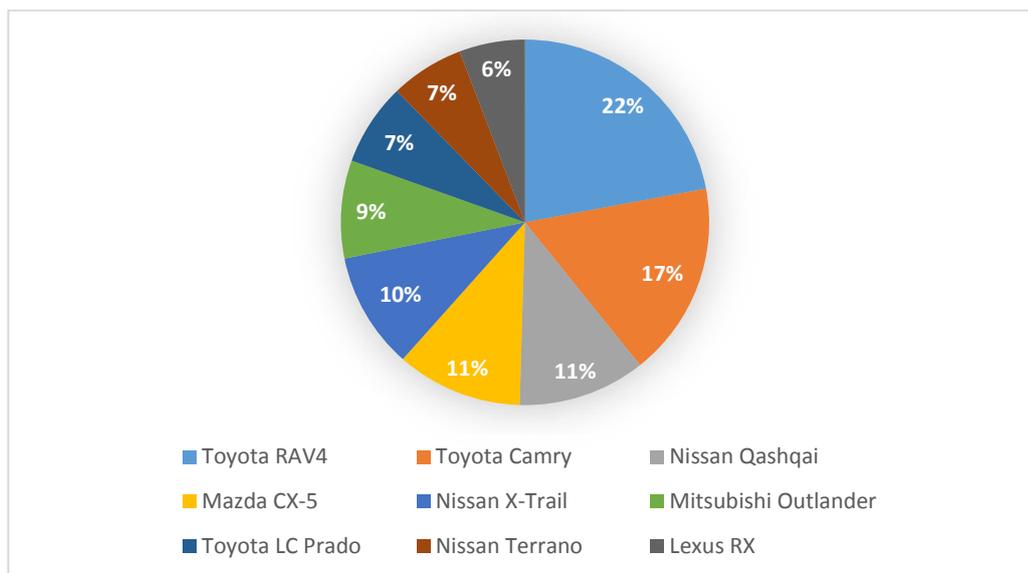


Рисунок 4 – Объем импорта японских автомобилей в России по моделям

Источник: Составлено автором на основе статистических данных ФТС России – <http://stat.customs.ru/>

Самая популярная модель Toyota RAV4 (ввезено 19,1 тыс. шт.). Второе место в импорте занимает Toyota - Camry (14,9 тыс. ед.), третья самая популярная модель Nissan Qashqai (9,7 тыс.).

В пятёрку самых импортируемых японских автомобилей вошли Mazda CX-5 (9,6 тыс.) и Nissan X-Trail (8,9 тыс.). Высоким спросом также пользовались модели Mitsubishi Outlander (7,5 тыс.), Toyota LC Prado (6,3 тыс.), Nissan Terrano (5,6 тыс.) и Lexus RX (5 тыс.).

Первой проблемой, с которой столкнулись любители правого руля, стала налоговая система 2003 года, ощутимо поднявшая ставки для мощных машин. Содержать автомобилей мощностью более 250 л.с. (например, Toyota Mark II и Nissan Cedric) стало невыгодно. Однако на рынке к тому моменту

ещё оставалось достаточное количество менее мощных качественных автомобилей.

В 2009 правительство подняло ввозные пошлины на 30% для иномарок, из-за чего зарубежные машины потеряли своё важнейшее преимущество - доступность.

В то время на Дальнем Востоке стал расцветать рынок нелегального ввоза машин-конструкторов. С Японии привозились машины, которые были распилены на несколько частей, оформление такого конструктора на таможне выдавалось за запчасти. Делалось это для того, чтобы уйти от таможенных пошлин. После чего из «деталей», прошедших через Владивостокскую таможню, в гаражном боксе сваривались цельные машины.

Как правило, сваренные из конструктора автомобили, получали паспорт транспортного средства (ПТС), в Ингушетии, республике Бурятия, Еврейской АО, Хабаровском крае, Сахалинской, Московской, Читинской, Иркутской областях. После получения ПТС легализованный конструктор перегоняли в подразделения госавтоинспекции Приморского края, где их уже на законном основании ставили на учет, меняли ПТС «чужого» региона на ПТС с кодом Приморья, выдавали госномера и продавали на авторынках либо в Уссурийске, либо на «Зеленом углу» во Владивостоке.

В 2010 году была ещё одна попытка запретить ввоз автомобилей с 11-значными VIN-номерах, которые используются в странах Азии. Но спустя несколько месяцев положение о запрете ввоза в Россию таких автомобилей отменили, а у обладателей праворульных легковых автомобилей потребовали адаптировать фары автомобиля к условиям правостороннего движения.

В июне 2012 года запретить ввоз автомобилей с правым рулём хотели с помощью технического регламента, принятого Таможенным союзом, куда, помимо нашей страны, также входят Казахстан, Белоруссия, Киргизия и Армения.

В 2014 году, Научно-исследовательский автомобильный и автомоторный институт прописал в новом проекте технического регламента

для стран Таможенного союза запрет постановки на учёт «незаконных» праворульных легковых автомобилей. Таковыми, с 1 января 2017 года стали все автомобили, где не установлена система «ЭРА-ГЛОНАСС». Для большинства дальневосточников такое условие равносильно закону о запрете на правый руль.

Согласно техническому регламенту Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств», который действует с 2017 года, на все вновь выпускаемые, а также ввозимые в Россию из-за рубежа автомобили должна устанавливаться система «ЭРА-ГЛОНАСС». Чтобы таможня могла поставить ввозимые в Россию подержанные машины на учет, для них был разработан временный порядок действий.

22 ноября 2018 года правительство РФ ввело мораторий на установку «ЭРА-ГЛОНАСС» для жителей Дальневосточного федерального округа, но только на один год. Ввести на территорию России автомобиль без устройства вызова экстренных служб могут жители Дальнего Востока либо те, кто переезжает в регион на постоянное место жительства. В течение года можно ввезти один подержанный автомобиль.

В ноябре 2018 года для жителей Дальнего Востока утвердили временный порядок ввоза на территорию России подержанных праворульных автомобилей. Им разрешено ввозить по одному такому автомобилю в год, не оснащая его системой «ЭРА-ГЛОНАСС». Порядок действовал в течение года с момента принятия и был продлен в декабре 2019 года еще на год

Временный порядок, который разрешает жителям Дальнего Востока ввозить автомобили без установки системы «ЭРА-ГЛОНАСС», позволил в 2019 году увеличить экспорт иномарок на 28%.

Автомобильный бизнес, в том числе завязанный на качественные подержанные машины, кормил семьи многих жителей Приморья и Дальнего Востока с 90-х годов. И любые федеральные действия, направленные на то, чтобы ввести ограничения на ввоз автомобилей на дальневосточниках всегда отражаются наиболее остро.

Во многом ситуация меняется. Сейчас на Дальнем Востоке появились официальные автомобильные центры практически всех брендов, предлагающие для покупки новые автомобили, адаптированные к российским условиям.

С учётом падения курса рубля, пандемии COVID-19, негативной политической ситуацией в мире, высокой стоимости импорта праворульных автомобилей, а также таможенной пошлины, стоимость новых машин с левым рулём, сдерживаемая официальными импортёрами, становится всё более выгодной. Благодаря различным негативным политическим факторам и повышенными пошлинами на ввоз подержанных иномарок, импорт праворульных машин в Россию уже минимизирован.

2.3 Региональные особенности импорта Японского автотранспорта на Дальний Восток Российской Федерации

Из регионов ДФО лишь Приморский край за первые два месяца текущего года вошел в ТОП-30 субъектов РФ по объему рынка легковых автомобилей с пробегом, заняв 18-е место. В январе-феврале здесь было продано 14 тысяч машин, на 3,1 процента меньше, чем за такой же период 2020-го.

Дальний Восток на сегодняшний день является самым обеспеченным автомобилями регионом России. 90% всех праворульных машин в России (то есть почти 3 миллиона автомобилей) зарегистрировано на Дальнем Востоке и в Сибири.



Рисунок 5 - Доля праворульных и леворульных машин в ДВФО в 2021 г.

Источник: Составлено автором на основе статистических данных Автостат – <https://www.autostat.ru/infographics/>

Важно заметить, что в Дальневосточном ФО на такие машины приходится 68,4% автопарка, то есть две трети машин. Аналогичный показатель для Сибирского ФО - 25,7%, или каждый четвертый автомобиль.

В других регионах легковушки с правым рулем не пользуются спросом. К примеру, в Уральском ФО их доля составляет всего 3,7%, в Южном — 2,8%, в Северо-Кавказском — 1%. В Приволжском, Северо-Западном и Центральном федеральных округах доля таких машин не превышает 0,3%.

Наличие нескольких автомобилей в семье, причём не только для каких-то бытовых передвижений, но и для хобби в виде ралли или поездок на рыбалку, это главная транспортная особенность жителей Дальнего Востока в сравнении с россиянами из других регионов.

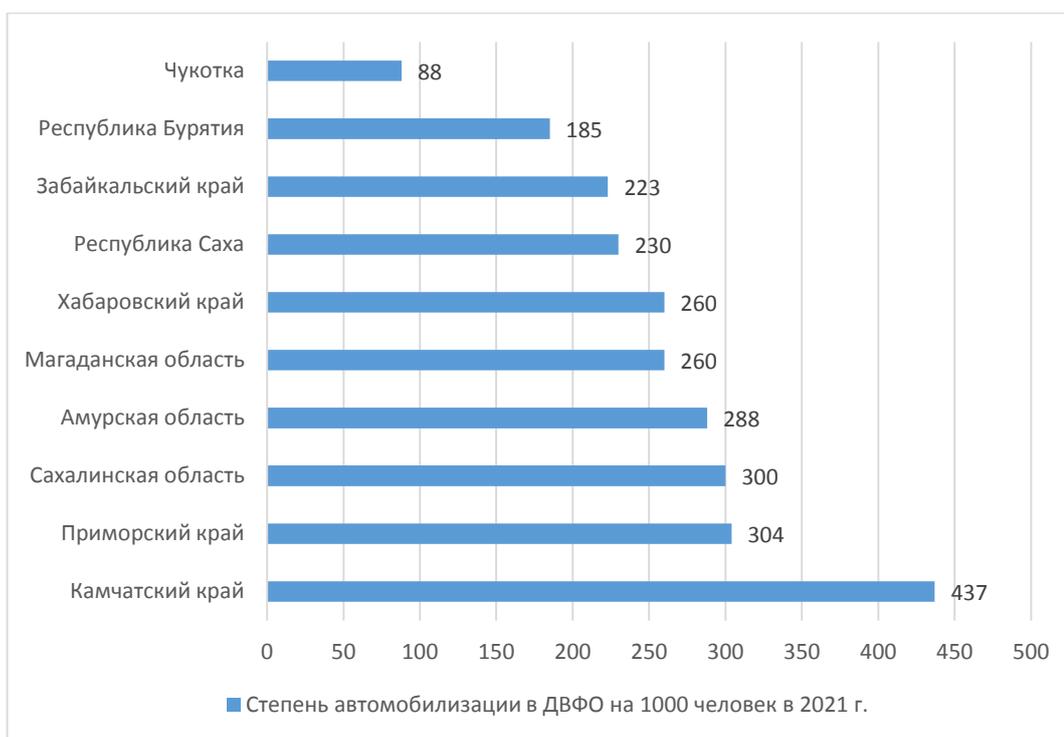


Рисунок 6 – Степень автомобилизации в ДВФО на 1000 человек в 2021 г.

Источник: Составлено автором на основе статистических данных Автостат – <https://www.autostat.ru/infographics/>

Степень автомобилизации в округе опережает среднероссийский уровень. В 2021 году число легковых автомобилей на 1000 человек населения в округе составляло в среднем 285. При этом наибольший уровень автомобилизации наблюдается в Камчатском крае (437 автомобиля на 1000 жителей, 1-е место в России) и Приморском крае (304 автомобиля на 1000 жителей, 2-е место в России). Самая скромная автомобилизация населения на Чукотке, где на тысячу человек приходится лишь 88 автомобилей. И это несмотря на то, что налог здесь один из самых низких по стране. В Амурской области этот показатель составляет 288 машин на тысячу населения. Республика Бурятия 185 машин на тысячу человек, Республика Саха (Якутия), 230 машин на тысячу населения. Забайкальский край, 223 машины на тысячу человек. Хабаровский край, 260 машин тысячу человек Магаданская область, 260 машин на тысячу человек. Сахалинская область, 300 машин на тысячу человек.

Именно из-за доступности на дальневосточном рынке качественного азиатского автопрома в регионе характерно существенное преобладание японских моделей с правым рулём. При этом внутренние стандарты качества у японцев даже выше, чем для автомобилей, предназначенных на экспорт.

Доля праворульных легковых автомобилей, в общем автопарке региона составляет почти 73%. Это около 1,4 млн машин. Но реальные цифры, вероятно, ещё выше. К примеру, только в приморском ГИБДД зарегистрировано 1 млн 120 тыс автомобилей.

Значимым фактором японского автопрома, становится рост продаж электромобилей и автомобилей с гибридным двигателем. Начиная с 2017 по 2021 годы возрос импорт электромобилей с заряжаемым от внешнего источника аккумулятором выросли почти в 4 раза.



Рисунок 7 – Динамика продаж автомобилей, оснащенных электродвигателем легковых автомобилей млн. шт.

Источник: Составлено автором на основе статистических данных Автостат – <https://www.autostat.ru/infographics/>

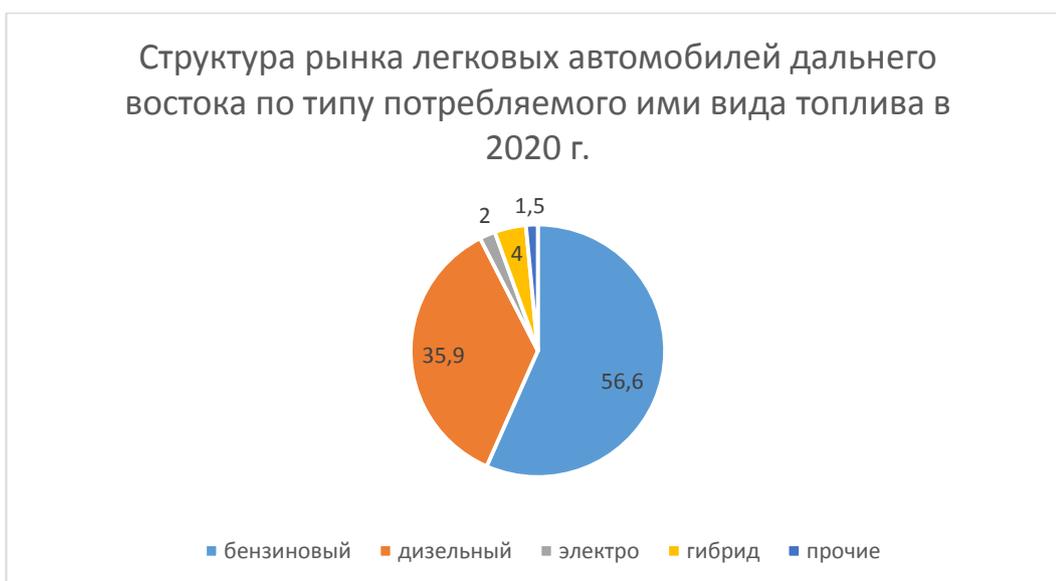


Рисунок 8 – Структура рынка легковых автомобилей Дальнего Востока по типу потребляемого ими вида топлива в 2020 г.

Источник: Составлено автором на основе статистических данных Автостат – <https://www.autostat.ru/infographics/>

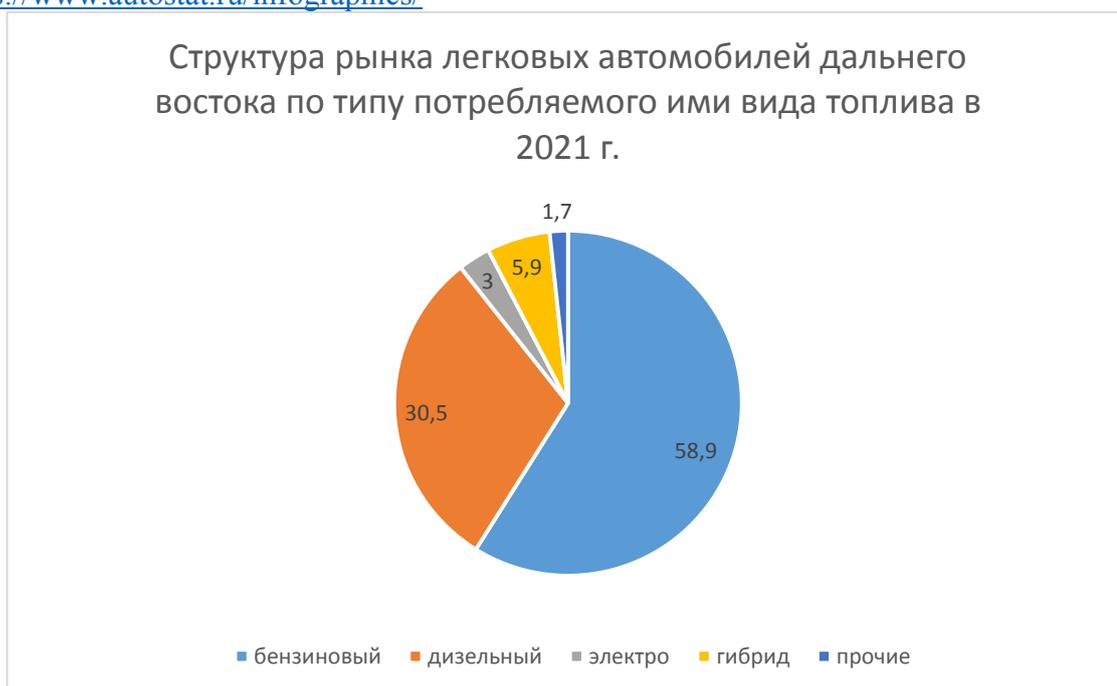


Рисунок 9 – Структура рынка легковых автомобилей Дальнего Востока по типу потребляемого ими вида топлива в 2021 г.

Источник: Составлено автором на основе статистических данных Автостат – <https://www.autostat.ru/infographics/>

Доля электромобилей на дальневосточном рынке выросла с 2% в 2020

году до 3% по итогам 2021 года. Одновременно увеличилась и доля автомобилей с гибридным двигателем: с 4 до 5,9% при том же временном базисе сопоставления. Выросла и доля машин, работающих на прочих «альтернативных» видах топлива. К этому сегменту можно отнести автомобили, в качестве топлива которых используется этанол (E85), сжиженный нефтяной газ (LPG) и природный газ (NGV). Как следует из графика, совокупная доля этой группы выросла с 1,5% в 2020 году до 1,7% в 2021 году. Наиболее массовый сегмент автомобилей с бензиновым двигателем увеличился в структуре дальневосточного рынка в рассматриваемый период с 56,6 до 58,8%. А вот доля работающих на дизельном топливе автомобилей, напротив, сократилась с 35,9 до 30,5%.

В 2022 году для жителей Сахалина, появилась льгота, согласно которой обладатели электрических машин транспортный налог в 2022 году платить не будут.

Помимо описанной выше тенденции широкого распространения электромобилей, гибридов и машин, оснащенных двигателями, работающими на альтернативных бензину и дизельному топливу видах горючего, на японском рынке существует еще несколько уже сложившихся трендов, которые уже сейчас начинают оказывать серьезное влияние на его конфигурацию.

В качестве основной концепции выдвигается тезис о пяти ключевых тенденциях, которые будут определять развитие японского автопрома уже в самом ближайшем будущем. Основными трендами будут следующие: развитие технологии автономного движения автомобилей, качественный и количественный рост схемы совместного использования автомобиля (каршеринг), постоянный независимый обмен информацией автомобиля с разными внешними объектами (включая другие машины), а также постоянное и быстрое технологическое развитие, которое будет характерно как для используемого в машине программного обеспечения.

3 ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ИМПОРТА ЯПОНСКОГО ЛЕГКОВОГО АВТОТРАНСПОРТА НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

3.1 Развитие дилерских сетей японского автотранспорта на Дальнем Востоке

В условиях отсутствия поставок от большинства автопроизводителей, дилеры начали выставлять автомобили с пробегом в шоу-румах, где ранее продавались только новые машины.

Как правило, экспонируются профильные автомобили с пробегом по той марке, которая продается в качестве новой с данной локации. В марте после резкого снижения продаж новых автомобилей объем продаж автомобилей с пробегом к новым установился на уровне один к одному, а в некоторых случаях продажи автомобилей с пробегом обгоняют новые в два раза. По сравнению с началом 2022 года данный показатель вырос примерно на 30 - 40%. В ближайшее время очевидно, что даже несмотря на спад продаж и в сегменте автомобилей с пробегом, соотношение продаж б/у к новым автомобилям будет только расти.

Однако, если поставки новых автомобилей не будут возобновлены в ближайшее время, то в шоу-румах уже будут выставляться любые автомобили с пробегом. Также очевиден все более активный переход дилеров на азиатские и в первую очередь китайские автомобильные бренды, особенно тех, которые имели контракты с европейскими и американскими марками, принявшими решение уйти с российского рынка.

В текущих рыночных условиях пополнение склада автомобилей с пробегом происходит в основном не через импорт, а несколькими способами: когда клиент сдает свой подержанный автомобиль в зачет нового («внешний трейд-ин»), а также когда дилерский центр выкупает автомобиль с пробегом у клиента с целью дальнейшей продажи либо осуществления «внутреннего трейд-ин» (когда покупатель меняет свой текущий автомобиль на другой

автомобиль с пробегом).

На сегодняшний день, рост доли автомобилей с пробегом в общем объеме с новыми - это, скорее, признак негативного сценария развития ситуации, нежели показатель, характеризующий достижения в этой области. Учитывая то, что на неопределенный срок парк автомобилей, который есть в стране и будет основой для людей, очевидно, что качество подготовки автомобилей, доступность запчастей на складах, сервис, уровень технического обслуживания, программы гарантии и лояльности, а также поддержка отрасли со стороны государства и станут залогом успеха развития и сохранения дилерского бизнеса как такового.

На сегодняшний день в России существует большое количество диллерских сетей японского автотранспорта.

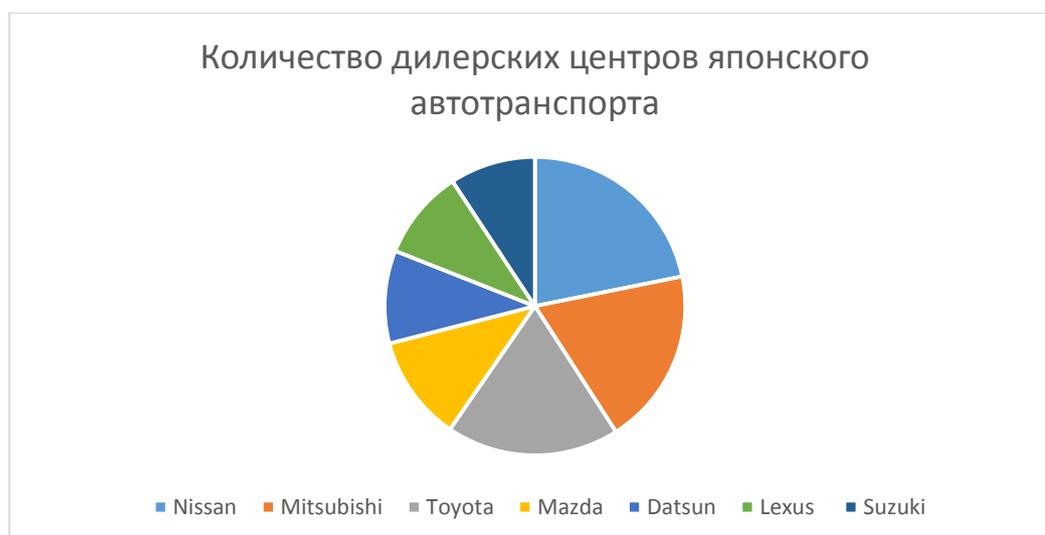


Рисунок 10 – Количество дилерских центров японского автотранспорта

Источник: Составлено автором на основе статистических данных Автостат – <https://www.autostat.ru/infographics/>

Больше всего дилеров в России имеет Nissan (130). Сопоставимым количеством дилерских центров обладают Mitsubishi и Toyota (114 и 111). У таких брендов, как Mazda, Datsun, Lexus и Suzuki, насчитывается от 55 до 68 автосалонов. Дилерские сети остальных японских производителей состоят из менее чем 50 автоцентров.

За период с 2002 по 2021 год официальные дилеры Тойота и Лексус импортировали в Россию 1 673 749 автомобилей. Совокупный годовой импорт двух брендов вырос за этот период почти в 14 раз: с 8 600 автомобилей в 2002 году до 118 700 единиц в 2021-м. Рекорд импорта компании на российском рынке был зафиксирован в 2008 году и составил 204 761 автомобиль Toyota и Lexus.

Многочисленные санкции нанесли серьезный удар по российскому авторынку. Ряд зарубежных компаний приостановили деятельность в нашей стране, дилерские сети стали стремительно пустеть, а цены на новые машины резко увеличились.

С 4 марта Toyota приостановила поставки своих автомобилей на наш рынок. В российском офисе компании это объяснили нарушением логистических цепочек. По этой же причине остановился конвейер на заводе в Санкт-Петербурге, где производились RAV4 и Camry.

С 5 апреля Япония в рамках нового пакета санкций вводит эмбарго на поставки в РФ предметов роскоши, в том числе дорогих автомобилей. подорожал модельный ряд Toyota и Lexus. У Toyota повышение составило минимум 357 тысяч рублей (за Toyota Corolla), максимум – 1 500 000 рублей за Land Cruiser 300.

Корейский автоконцерн KIA пересмотрел цены на некоторые кроссоверы, они выросли на 20-200 тысяч рублей, в наличии очень мало машин. Mercedes-Benz прибавил 20-30%.

Большинство новых машин сняты с продажи. У Mazda только одна машина в продаже. У Hyundai в продаже Solaris, Creta и Staria – некоторые машины подорожали на 50-100 тысяч рублей. У большинства автодилеров во Владивостоке нет в продаже машин 2022 года, кроме двух Mercedes G-Class и нескольких моделей китайского концерна Haval.

Одновременно с этим концерны в принципе покидают российский рынок. Например, на паузу встал завод BMW в Калининграде, завод Hyundai Motors под Санкт-Петербургом.

Затем последовало заявление американского концерна General Motors, немецкого Volkswagen (VW, марки Audi, Skoda). Mitsubishi Motors пока только планирует останавливать производство и продажу автомобиля, но это первая ласточка из альянса Renault-Nissan-Mitsubishi, который в России работает на мощностях «АвтоВАЗ» в Тольятти. По информации VL.ru, завод Mazda-Sollers во Владивостоке пока работает в штатном режиме.

Из премиального сегмента остановлены поставки Range Rover и Jaguar. Глава концерна Stellantis, который представлен в России марками Peugeot, Citroen, Opel, Jeep и Fiat Professional, заявил, что если санкции не позволят обеспечивать комплектующими завод в Калуге, то производство будет переведено в другие страны.

Под вопросом и остальные поставки. На сегодняшний день известно, что китайские концерны высказывают сдержанный оптимизм – это Cherry, Haval, Exeed, Geely. Последним, принадлежит марка Volvo, которая, несмотря на это, тоже приостановила поставки в Россию. Средние цены на автомобили в разрезе федеральных округов растут каждый день. Особенно хорошо динамика обозначилась в Сибири и на Урале.

6 мая Минпромторг России опубликовал перечень товаров для параллельного импорта, которые можно будет ввозить в страну без разрешения правообладателя. В документ попали и многие автомобильные бренды, в том числе Land Rover, Jaguar, Bentley, Hummer, Tesla, Mercedes-Benz, Maybach, Lexus, Infiniti, Lamborghini, Ferrari, Aston Martin, Porsche, Rolls-Royce, Maserati, Bugatti. Также без разрешения правообладателя в Россию можно ввозить автомобили и запчасти брендов Toyota, Volkswagen, Skoda, BMW, Renault, Audi, MINI и Nissan.

Таким образом, пока ввоз большинства иномарок возможен только посредством параллельного импорта. Однако с этим могут возникнуть проблемы: машины ввезённые с помощью процедуры параллельного импорта могут попасть под вторичные санкции западных стран. Вопрос с поставками запчастей тоже пока не решен. Начало легализованных поставок по

параллельному импорту неизвестно. По прогнозам экспертов, после подписания приказа процесс налаживания импорта может занять и более полугода.

Анализ состояния автомобильных дилерских сетей японских производителей показывает, что пока во многом государство стимулирует растущий спрос, и вопрос успешности дилерского бизнеса зависит от того, насколько успешно модельный портфель компании привязан к госдотациям, что отмечают в Российской ассоциации автомобильных дилеров. Экономия сегодня единственный постулат, которым сейчас руководствуются дилеры. Однако продажи новых автомобилей еще далеки от докризисных, динамика по открытию новых центров будет отрицательной, из-за политической ситуации в стране и введенных санкций.

В этой связи существует необходимость развития дилерских сетей российских производителей автомобилей, в том числе и посредством государственной поддержки. Совершенствование рынка дилерских продаж требуется для роста всей автомобильной промышленности в России.

3.2 Будущее развитие импорта японского легкового автотранспорта на Дальний Восток Российской Федерации

Спрос на новые легковые автомобили на российском рынке «высоко эластичен по доходу потребителя». Иными словами, с ухудшением благосостояния населения спрос снижается опережающими темпами по отношению к общему уровню падения экономики.

Также существует некая зависимость между уровнем благосостояния населения и динамикой рынка легковых автомобилей. С учетом текущей специфики экономики России эту связь лучше всего иллюстрирует соотношение курса доллара и физических объемов продаж автомобилей, демонстрирующее тесную отрицательную корреляцию между рассматриваемыми показателями.

Отчасти эта связь может корректироваться мерами государства, имеющими как «положительный» (субсидии, дотации и т.п.), так и

«негативный» (например, рост налогов на легковой транспорт) стимулирующий характер.

В 2020-2021 году наибольшее влияние на состояние российского рынка легковых автомобилей, оказала пандемия COVID-19 с сопровождавшими ее ограничительными мерами. Пандемия стала называться стресс-фактором, изменившим и сделавшим неактуальной построенную ранее прогнозную модель рынка.

В России с февраля 2022 года фактор, связанный с негативной политической ситуацией, которая повлекла за собой разрыв цепочек поставок, нестабильный курс рубля, отмена корабельных рейсов из Японии, отключение России от SWIFT..

В связи с этим возможно падение продаж новых автомобилей на 30–50%, автомобилей с пробегом – на 15–30%. При этом глубина падения будет зависеть от многих факторов, в том числе и от господдержки отрасли и развития собственного конкурентного автопрома.

Как только иностранные государства начали вводить санкции против РФ, а курсы валют стремительно взлетать, вторичный рынок японских автомобилей испытал на себе небывалый доселе спрос.

На данный момент нет никаких ограничений на импорт легковых автомобилей с двигателем 3,5 и дизельным двигателем из Японии, но ограничен импорт катеров, водомоторной техники, двигателей и спецтехники, дизельных агрегатов и моторов.

В будущем должно сократиться время доставки легковых автомобилей с аукционов Японии. До февраля существовали большие очереди в Японии и России, но когда машины в России начали дорожать, то покупатели соответственно стали покупать более доступные варианты. Стоимость фрахта до 2021 года была 350 долларов, в 2022 она составляла до 500 долларов, а сейчас - до 550 долларов. Внутренний курс доллара судоходных компаний, на порядок выше официального курса, что также влияет на финальную стоимость импортируемого из Японии легкового автотранспорта.

Падение платежеспособности россиян, на фоне политической ситуации, также повлияет на спрос. А из-за уменьшения потока импортируемых машин из соседнего островного государства, возможно падение стоимости по фрахту.

С 24 февраля 2022 года практически все импортеры автомобилей перестали брать заказы на приобретение праворульных автомобилей с аукционов Японии. Из-за роста курса валют сложно предсказать итоговую стоимость автомобиля в России. Сейчас на аукционах Японии цены на автомобилей начали снижаться, так как две трети машин не продаются. Во-первых, ушли российские покупатели, во-вторых, из-за роста цен на топливо подорожали морские перевозки.

В марте средняя стоимость подержанного японского автомобиля в России выросла на 15% и составила 1,3 млн рублей. За последние 4 года спрос на машины с правым рулем, по данным портала, не уменьшался, но и значительного роста не было.

При нынешней неопределенности в курсе валют и валютно-зависимых таможенных пошлинах ввоз подержанных иномарок в нашу страну станет экономически нецелесообразен. Однако если пошлины зафиксируют в рублях по курсу февраля 2022 года, то импорт праворульных легковых автомобилей сильно вырастет и вполне может составить конкуренцию ушедшим с рынка автопроизводителям. В ситуации, когда производители новых автомобилей массово покидают российский рынок, может сильно вырасти популярность подержанных праворульных автомобилей.

По подсчетам Владивостокской таможни, количество ввезенных в марте автомобилей из Японии уменьшилось в четыре раза по сравнению с февралем.

В ближайшем будущем автомобили китайского производства могут укрепиться на российских рынках, поскольку из-за санкций были приостановлены поставки машин ряда европейских, японских и американских компаний.

По данным Ассоциации европейского бизнеса (АЕБ), по итогам марта 2022 года, продажи легковых и легких коммерческих автомобилей (LCV) упали на 18,1% по сравнению с мартом 2021-го (до 126 204 единиц). В феврале снижение составило 22,6% (продали 119 485 автомобилей).

Власти Японии, 5 апреля 2022 года ограничили поставки в Россию предметов роскоши, в том числе и автомобилей. Эмбарго распространяется на модели дороже 6 млн иен (почти 50 тыс. долларов или около 4,1 млн рублей), причем как новые, так и подержанные, а также на мотоциклы стоимостью более 600 тыс. иен.

Таким образом, российский рынок лишится не только всех моделей Lexus, включая кроссовер UX, который стоит дешевле обозначенной суммы, но также кроссовера Toyota Highlander, внедорожника Land Cruiser 300 и минивэна Alphard. Кроме того, под эмбарго попадают Infiniti QX80 и представленный недавно Isuzu Mu-X. Касается Nissan Pathfinder, то его должны поставлять в страну с американского завода марки, а США ограничила поставки в Россию еще в середине марта.

Что касается японских компаний, официально продающих в России мотоциклы, речь идет о моделях Suzuki и Yamaha стоимостью более 600 тыс. иен. В России имеют производство четыре японских автопроизводителя: Toyota выпускает в Санкт-Петербурге кроссовер RAV4 и бизнес-седан Camry, Nissan производит на своем петербургском предприятии кроссоверы Qashqai, X-Trail и Murano, Mitsubishi на калужском «ПСМА Рус» локализовала кроссоверы Outlander и Pajero Sport, а Mazda на совместном предприятии во Владивостоке собирает бизнес-седан Mazda6, а также кроссоверы CX-5 и CX-9. Кроме того, на российском рынке представлены марки Suzuki, Subaru и Isuzu, которые поставляют автомобили из-за рубежа.

В мае 2022 года премьер-министр Михаил Мишустин подписал постановление, которое разрешает автопроизводителям отказаться от использования некоторых электронных систем в своих машинах. В частности, можно будет не устанавливать антиблокировочную систему

(ABS), электронную систему стабилизации (ESP) и некоторые компоненты системы экстренного оповещения «ЭРА-ГЛОНАСС».

Кроме того, автопроизводители смогут выпускать транспортные средства без подушек безопасности и преднатяжителей ремней безопасности. Также теперь действуют все экологические стандарты, от «Евро-0» до «Евро-5», что позволяет выпускать автомобили с выхлопом, отвечающим нормативам 1988 года. Новые правила не запрещают производителям выпускать машины действующего стандарта «Евро-5», но позволят им отказаться от ряда датчиков и блоков управления в системе впрыска топлива.

Также в утвержденном Мишустиним документе снижены требования к уровню шума, из списка обязательных исключены некоторые виды испытаний, например, боковые краш-тесты.

Постановление носит временный и разрешительный характер. Срок действия опубликованного техрегламента установлен до 1 февраля 2023 года.

Данные меры помогут российским автопроизводителям выпускать новые автомобили, отказавшись от ряда систем, недоступных из-за антироссийских санкций или из-за дефицита полупроводников. «АвтоВАЗ» еще до вступления в силу этого документ начал собирать машины без некоторых электронных компонентов на фоне их нехватки.

Если раньше оповещение должно было срабатывать автоматически, то теперь допустимо ручное нажатие. При этом до 1 августа 2022 года «ЭРА-ГЛОНАСС» можно не устанавливать вовсе, а новые машины, выпущенные с 1 августа 2022-го, автозавод обязан дооснастить «ЭРА-ГЛОНАСС» за свой счёт до 1 февраля 2023 года.

В соответствии с прогнозной моделью Russian Automotive Market Research, по базовому сценарию, продажи новых легковых автомобилей в России в 2022 году снизятся на 29,1% по сравнению с 2019 годом и составят 1124,3 тыс. ед. По оптимистичному сценарию сокращение продаж составит 25,5%, по пессимистичному – 34,7%. При условии повторного введения ограничительных мер, связанных со второй волной COVID-19, снижение

спроса может составить 38,7%.

В своем материале, статистическое агентство PwC привело долгосрочный прогноз рынка, в соответствии с которым объем продаж новых легковых автомобилей в России будет прирастать в период с 2022 по 2027 годы со среднегодовым темпом в 2,6%. Однако, в PwC сразу заявляли, что данная модель не учитывает действия стресс-факторов и может быть пересмотрена.

Резюмируя все, вышенаписанное, можно констатировать, что 2022 год будет характеризоваться расширением числа значимых факторов, оказывающих ощутимое влияние на итоговое состояние рынка легковых автомобилей. Дело не только в пандемии и санкциях, помимо этого, можно наблюдать, что к 2022 году критически изменилась и структура потребления легковых автомобилей, которые все больше стали приобретаться для коммерческого использования. Соответственно, в структуре заметно большую долю стали занимать юридические лица. Этот процесс во многом стал следствием развития каршеринга и такси. При этом покупка автомобилей в кредит, которая определенно стала драйвером рынка в последние годы, скорее всего исчерпала себя, поскольку доля приобретаемых по этой схеме автомобилей и так достигла критической величины.

В то же время пандемия в качестве стрессфактора, в силу связанного с ней сокращения доходов у существенной доли граждан, скорее всего, выступит в качестве катализатора уже начавших активно складываться до нее тенденций в виде расширения совместного пользования автомобилем (каршеринг), более интенсивного использования населением городской транспортной инфраструктуры и такси, а также, где это возможно, отказа от автомобиля в пользу альтернативных, более экономичных транспортных средств (электросамокаты и т.п.). И это должно стать дополнительным, ограничивающим возможности для расширения продаж новых легковых автомобилей фактором.

Для того чтобы усовершенствовать процесс оформления автомобиля

ввозимого на таможенную территорию ЕАЭС предположительно необходимо изменить этот процесс, необходимо на законодательном уровне разрешить обстоятельства, которые могут вызывать неудобства для физических лиц, касаясь внесения обеспечения уплаты таможенных платежей, а именно дать возможность перезачесть должностным лицом таможенного органа назначения, денежные средства, внесенные заблаговременно в качестве депозита в момент помещения автомобиля под процедуру транзита, а в случае если таможенный транзит завершен то в качестве уплаты таможенных платежей в момент декларирования автомобиля.

Это бы позволило лицу, которое планирует купить автомобиль за границей не нести лишних убытков и в случае если автотранспортное средство, которое планировалось купить в момент выезда все таки не понравилось без всяких затруднений можно бы было выбрать другое транспортное средство которое соответствует требованиям и пожеланиям, и позволило бы производить расчеты в отношении таможенных платежей налогов и сборов в момент пересечения таможенной границы.

Для этого понадобится предоставление таможенному органу права переводить денежные средства с одного таможенного органа на другой со счета физического лица осуществляющего ввоз автомобиля, либо предоставить такую возможность физическому лицу, которое сможет самостоятельно осуществлять переводы при помощи сервиса единый лицевой счет. Процесс контроля физическим лицом за таможенным оформлением можно при помощи сервиса госуслуги, в отдельной вкладке «Статус». Для оплаты таможенных платежей будет использоваться та же вкладка.

Так же для удобства в личном кабинете, необходимо разместить пример заполненной пассажирской декларации и сам шаблон пассажирской декларации, которую можно бы было распечатать либо заполнить в электронном виде для дальнейшего использования, например, для

помещения автомобиля под процедуру транзита и после его завершения использовать при оформлении. И точно так же можно предоставить доступ таможенным инспекторам и инспекторам ГИБДД, но только в режиме чтения без права внесения корректировок.

Кроме того, необходима реформа процедуры завершения транзита для ускорения проведения операций. Необходимо предоставить физическому лицу возможность подавать пассажирскую декларацию в таможенный орган в, котором будет производиться таможенный контроль, декларацию в электронном виде, результаты идентификационного досмотра и необходимые документы, и в тот момент когда начинается таможенного транзита физическое лицо будет знать предварительное решение о выпуске или не выпуске транспортного средства в свободное обращение, и если проводилась корректировка таможенной стоимости физическое лицо оповещалось в системе госуслуги о недостающей суммы которую необходимо внести, и в момент, когда завершается таможенный транзит физ. лицо было готово предоставить недостающие документы и до внести недостающей суммы.

Тогда, когда физическое лицо получало уведомление о том, что все условия соблюдены и автомобиль выпущен в свободное обращение, это лицо могло обращаться в ГИБДД с целью оформления паспорта транспортного средства и государственных номерных знаков. После того как транспортное средство прибыло в ГИБДД с целью получения ПТС и гос. знаков, инспектор ГИБДД обращается за результатами идентификационного досмотра в пункт пропуска и самостоятельно осуществляет проверку данных о идентификационных кодах автомобиля, и в случае совпадения заявленных данных с данными проведенного досмотра выдавался бы паспорт транспортного средства и гос. знаки.

А в случае если в результате такого досмотра были обнаружены несоответствия с заявленными сведениями то физическому лицу будет назначен административный штраф за недостоверное декларирование

наказание за которое регламентируется статьей 16. 2 КоАП в которой говорится, что в случае недостоверно указанных сведений о классификационном коде в соответствии с ТН ВЭД ЕАЭС или указанием не точного количества товаров, или неправильно описание товара и в случае если такие сведения способствовали занижению или же вовсе освобождению от уплаты таможенных платежей, подразумевает под собой штраф в размере от ½ суммы подлежащей уплате до суммы подлежащей уплате умноженной на два, после наложения штрафа физическое лицо обязано уплатить недостающую сумму.

Для того чтобы ускорить процесс оформления автомобиля и проведения таможенной очистки необходимо заранее уведомлять таможенный орган о ввозе автомобиля на таможенную территорию ЕАЭС.

Все перечисленные изменения могут позволить значительно ускорить процесс таможенного оформления автомобиля, ввозимого на территорию ЕАЭС и так же позволит не проходить одну и ту же процедуру дважды. И так же эти изменения позволят таможенным органам заниматься исключительно вопросами касаясь таможенных операций и уменьшить суммы таможенных платежей.

Таким образом, можно сделать вывод, что в случае отсутствия экстраординарных мер поддержки со стороны правительства, по итогам 2022 года продажи новых легковых автомобилей на российском рынке не превысят 1,40 млн ед. техники. Последующая динамика автомобильного рынка – сложнопрогнозируема, но без поддержки со стороны государства и таможенных реформ в отношении оформления ввозимого автотранспорта, динамика импорта может стать резко отрицательной.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Все лица на равных основаниях имеют право на ввоз и вывоз товаров. Следует отметить, что применение данной процедуры, либо порядка перемещения товаров и транспортных средств через таможенную границу обусловлено необходимостью соблюдения всех требований и условий, предусмотренных таможенным законодательством Таможенного Союза и государств-участников.

Таможенные платежи в отношении ввозимых легковых автомобилей на территорию Дальнего Востока РФ с территории Японии, призваны содействовать целям и задачам внешнеэкономической деятельности, а также обеспечению безопасности страны и защите общенациональных интересов. Физические лица вправе временно ввозить на таможенную территорию Таможенного союза транспортные средства для личного пользования, зарегистрированные на территории иностранных государств на срок своего временного пребывания, но не более чем на один год, с освобождением от уплаты таможенных пошлин, налогов.

Несмотря на положительные сдвиги последних лет, система таможенного администрирования в отношении таможенных платежей к легковым автомобилям, ввозимым на территорию Российской Федерации в России нуждается в существенном улучшении.

До сих пор нет четкого механизма привлечения к ответственности и возврату денежных средств в казну государства иностранных граждан. Не решен вопрос и о размере единой пошлины для легковых автомобилей которые ввозятся для использования в личных целях.

Не смотря на все это возникает не мало трудностей при оплате таможенных платежей среди участников ВЭД, которые ввозят легковые автомобили на территорию ДВФО для собственных нужд. Физическое лицо, которое задекларировало свой автомобиль иногда не обладает достоверной информацией касательно обязательного депозита, предшествующего ввозу,

эти действия нужны для того чтобы облегчить работу таможенных органов при регистрации ввоза легковых автомобилей. Если выделить такие машины в отдельные группы, то можно увидеть по существу за какие легковые автомобили нужно оплатить надлежащую пошлину.

В современных условиях таможенно-тарифная политика в отношении таможенных платежей к легковым автомобилям, ввозимым на территорию Дальнего Востока Российской Федерации может и должна стать эффективным инструментом смягчения и постепенного преодоления кризисных явлений в отечественной экономике, а затем - одним из ключевых факторов послекризисного экономического развития.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1 Таможенный Кодекс Евразийского экономического союза от 01.01.2018 (в ред. от 29.05.2019) // Официальный сайт Евразийского экономического союза. Режим доступа: <http://www.eaeunion.org>. – 2017.

2 Федеральный закон от 08.12.2003 № 164-ФЗ (последняя редакция) «Об основах государственного регулирования внешнеторговой деятельности» // Собр. законодательства Российской Федерации. – 2003. - № 50. – Ст. 4850.

3 Федеральный закон от 03.08.2018 № 289 – ФЗ (в ред. от 16.04.2022) «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Собр. законодательства Российской Федерации. – 2018. – № 32 (часть I). – Ст. 5082.

4 Об утверждении Положения о системе показателей таможенных органов Российской Федерации, порядке и методике их мониторинга [Электронный ресурс] : постановление Правительства РФ от 29.09.2012 № 994 // СПС «КонсультантПлюс».

5 Об утверждении правил применения обязательных требований в отношении отдельных колесных транспортных средств и проведения оценки их соответствия [Электронный ресурс] : постановление Правительства РФ от 12.05.2022 № 885 // СПС «КонсультантПлюс».

6 Бурзик, Е.А. Правовое регулирование ввоза легковых автомобилей физическими лицами в условиях Таможенного союза (ВТО) / Е.А. Бурзик. – М.: ИНФРА- М, 2019. – 147 с.

7 Джабиев, А. П. Основы государственного регулирования внешнеэкономической деятельности / А. П. Джабиев // М.: Экономика. – 2018. – С. 497.

8 Джабиев, А. П. Таможенно-тарифное регулирование внешнеторговой деятельности / А. П. Джабиев // М.: РГТЭУ. – 2017. – С. 248.

9 Дюмулен, И.И. Международная торговля. Тарифное и нетарифное регулирование: моногр. / И.И. Дюмулен // М.: РИО РТА. – 2018. – С. 122.

10 Зуева, Т. С. История таможенного дела и политики России / Т. С. Зуева // М.: РГТЭУ. – 2018. – С. 102.

11 Козырин, А.Н. Правовое регулирование таможенно-тарифного механизма / А.Н. Козырин // М.: ЮНИТИ. – 2018. – С. 95.

12 Назаренко, М. А. Таможенное обслуживание внешнеэкономической деятельности / М. А. Назаренко // М.: Юрайт. – 2020. – С. 235.

13 Петров, Ю. М. Практика таможенного регулирования / Ю. М. Петров // М.: Автор. – 2020. – С. 448.

14 Попова, И.Ю. Проблемы и недостатки системы таможенно – тарифного регулирования в Евразийском экономическом союзе и промышленно-развитых странах / И.Ю. Попова // Студенческий форум. – 2019. – № 7. – С. 25 – 28.

15 Пресняков, В.Ю. Государственное регулирование внешней торговли России в условиях перехода к рыночной экономике: проблемы и перспективы / В.Ю. Пресняков // М.: РИО РТА. – 2019. – С. 220.

16 Рассолов, М.М. Обеспечение таможенно – тарифного регулирования / М.М. Рассолов // М.: ЮНИТИ. 2019. – С. 403.

17 Свинухов, В. Г. Налогообложение участников ВЭД / В. Г. Свинухов // М.: ИНФРА-М. – 2017. – С. 447.

18 Свинухов, В. Г. Таможенное право / В. Г. Свинухов // М.: ИНФРА-М. – 2018. – С. 368.

19 Смитиенко, Б. М. Всемирная торговая организация и проблемы регулирования международной торговли / Б. М. Смитенко // М.: Автор. – 2018. – С. 376.

20 Сокольникова, О. Б. Налоги и таможенные платежи: учебное пособие / О. Б. Сокольникова // М.: Изд-во Российской таможенной академии. – 2018. – С. 208.

21 Сокольникова, О. Б. Таможенные платежи: учебное пособие / О. Б.

Сокольникова // М.: Изд-во Российской таможенной академии. – 2019. – С. 104.

22 Филлипенко, С. В. Таможенное регулирование в системе государственного управления Российской Федерации / С. В. Филлипенко // М.: РАГС. – 2018. – С. 345.

23 Халипов, С. В. Таможенное право: учебник / С. В. Халипов // М.: Юрайт. – 2017. – С. 396.

24 Халипов, С. В. Таможенный представитель / С. В. Халипов // М.: Юриспруденция. – 2018. – С. 264.

25 Цыбин, Д. А. Правовое регулирование таможенного декларирования товаров / Д.А. Цыбин // Электронный научный журнал. – 2020. – С. 68.

26 Чермянинов, Д. В. Таможенное право: учебник для вузов / Д. В. Чермянинов // М.: Юрайт. – 2018. – С. 390.

27 Шохин, С. О. Электронная таможня – сегодня и завтра / С.О. Шохина // Таможенное дело. – 2018. – 16-19 с.

28 Эриашвили, Н. Д. Таможенное дело / Н. Д. Эриашвили // М.: ЮНИТИ-ДАНА. – 2017. – С. 375.

29 Ягубов, Ш. Р. Модернизация таможенных органов с целью повышения качества их деятельности / Ш.Р. Ягубов // Саратов. – 2018. – С. 138-146.