


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

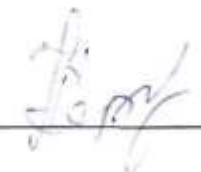
Факультет международных отношений
Кафедра международного бизнеса и туризма
Специальность 38.05.02 – Таможенное дело

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ
И.о. зав. кафедрой

В.В. Ульянова
«25» июня 2021 г.

ДИПЛОМНАЯ РАБОТА

на тему: Таможенное регулирование перемещения через таможенную границу машин, оборудования и транспортных средств в условиях ЕАЭС

Исполнитель
студент группы 637-ос1



А.В. Черняков

Руководитель
доцент, к.ю.н.



Е.Н. Шахов

Нормоконтроль



О.В. Шпак

Рецензент
доцент, к.т.н.



Е.С. Новопашина

Благовещенск 2021

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования

АМУРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
(ФГБОУ ВО «АмГУ»)

Факультет международных отношений

Кафедра международного бизнеса и туризма

УТВЕРЖДАЮ

И.о. зав. кафедрой

УВ В.В. Ульянова

« 01 » 02 2021 г.

ЗАДАНИЕ

К дипломной работе (проекту) студента

Варьякова Александра Владимировича

1. Тема дипломной работы (проек-

та) Тамбовское регулирование предприятий через таможенную границу машин, оборудованная и ТС в условиях ЕАЭС

(утверждено приказом от 25.01.2021 № 103-уч)

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

3. Исходные данные к дипломной работе (проекту)

Нормативно-правовые акты, научные статьи, учебные пособия, статистические данные, оригинальные сайты.

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

сов): 1. Теоретические аспекты таможенного регулирования экспорт-импортных операций ТС в экв. ЕАЭС. 2. Особенности регулирования перемещений через таможенную границу ТС. 3. Проблемы и пути совершенствования

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

17 таблиц, 8 рисунков, 40 слайдов

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

7. Дата выдачи задания 01.02.2021

Руководитель дипломной работы (проекта) 01.02.2021 г.

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

Максим Александрович Александрович, доцент, к.и.н.

Задание принял к исполнению (дата) 01.02.2021 г.

Варьяков (подпись студента)

РЕФЕРАТ

Дипломная работа состоит из 66 с., 17 таблиц, 8 рисунков, 40 источников.

ТАМОЖЕННО-ТАРИФНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ, ПЕРЕМЕЩЕНИЕ ЧЕРЕЗ ТАМОЖЕННУЮ ГРАНИЦУ, МАШИНЫ, ОБОРУДОВАНИЕ И ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА, ЛЕГКОВЫЕ АВТОМОБИЛИ, ЕВРАЗИЙСКИЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ СОЮЗ, ЕДИННЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ НАЛОГ

Объект исследования - таможенное регулирование перемещения через таможенную границу машин, оборудования и транспортных средств в условиях ЕАЭС.

Предмет исследования - принципы тарифного и нетарифного регулирования перемещения через таможенную границу машин, оборудования и транспортных средств в странах ЕАЭС.

Цель исследования - изучить принципы таможенно-тарифного регулирования перемещения через таможенную границу машин, оборудования и транспортных средств в странах ЕАЭС.

Практическая значимость работы определяется возможностью использования определенных положений для решения задач, связанных с расчетом ставок таможенной пошлины в отношении перемещения через таможенную границу машин, оборудования и транспортных средств.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	5
1 Теоретические аспекты таможенного регулирования экспорт- импортных операций машин, оборудования и транспортных средств в условиях ЕАЭС	8
1.1 Понятие таможенного регулирования в условиях ЕАЭС	8
1.2 Нетарифные меры регулирования импорта и экспорта машин, оборудования и транспортных средств	11
1.3 Тарифные меры регулирования импорта и экспорта машин, оборудования и транспортных средств	14
2 Особенности регулирования перемещения через таможенную границу машин, оборудования и транспортных средств	23
2.1 Анализ российского рынка автомобилей	23
2.2 Анализ динамики импорта легковых автомобилей в страны ЕАЭС	27
2.3 Анализ импорт-экспортных операций машин, оборудования и транспортных средств в странах ЕАЭС	36
3 Проблемы и пути совершенствования экспорт-импортных операций машин, оборудования и транспортных средств в условиях ЕАЭС	42
3.1 Проблемы таможенного регулирования импорта легковых автомобилей	42
3.2 Проблемы перемещения через таможенную границу машин, оборудования и транспортных средств в условиях ЕАЭС	45
3.3 Пути развития процессов перемещения через таможенную границу машин, оборудования и транспортных средств на территорию Евразийского экономического союза	50
Заключение	60
Библиографический список	62

ВВЕДЕНИЕ

Опираясь на один из главных принципов перевозки машин, транспортных средств и оборудования через границу таможи в условиях ЕАЭС, все товары, которые переходят таможенную границу, подлежат надлежащему контролю на условиях и в порядке, предусмотренном Таможенным кодексом Евразийского экономического союза. Этот принцип закреплен в статье 150 пункта 3 ТК ЕАЭС. Соблюдение данного принципа - обязательное условие, применимое ко всем участникам перемещения машин, транспортных средств, оборудования, и прочих товаров.

Необходимость изучения аспектов экспорта и импорта машин, оборудования и транспортных средств при переходе на таможенную границу Евразийского экономического союза невозможно переоценить. Это связывается с тем, что именно на границе устанавливается система и размер взимания платежей (пошлин) через орган таможенного контроля и декларирования. Эти процессы обеспечивают государству экономическую и национальную безопасность, позволяют привлекать денежные потоки в государственный доход, что, очевидно, связывается напрямую с уровнем благополучия населения. Именно поэтому для регулирования и реализации таможенных процессов в отношении машин, транспортных средств и оборудования присутствует множество постановлений, актов, инструкций и законов, которые настраивают нужный порядок экспорта и импорта изучаемых товаров, реализации контроля платежей и операций по отношению к ним.

Актуальность темы исследования связана с существованием социально-экономических проблем, возникших в стране в последние годы, и несовершенством политики Правительства Российской Федерации в отношении перемещения через таможенную границу машин, оборудования и транспортных средств. Дальнейшее исследование особенностей таможенного регулирования перемещения через таможенную границу машин, оборудования и транспортных средств в условиях ЕАЭС позволит найти новые пути совершенствования его

процесса, что обуславливает актуальность данной работы.

Объект исследования - таможенное регулирование перемещения через таможенную границу машин, оборудования и транспортных средств в условиях ЕАЭС.

Предмет исследования - принципы тарифного и нетарифного регулирования перемещения через таможенную границу машин, оборудования и транспортных средств в странах ЕАЭС.

Цель исследования - изучить принципы таможенно-тарифного регулирования перемещения через таможенную границу машин, оборудования и транспортных средств в странах ЕАЭС.

В соответствии с целью исследования в работе определены следующие задачи:

- рассмотреть теоретические аспекты таможенного регулирования экспорт-импортных операций машин, оборудования и транспортных средств в условиях ЕАЭС;

- провести анализ российского рынка автомобилей и их динамику импорта в страны ЕАЭС;

- провести анализ операций перемещения через таможенную границу машин, оборудования и транспортных средств в странах ЕАЭС;

- изучить проблемы и пути совершенствования экспорт-импортных операций машин, оборудования и транспортных средств в условиях ЕАЭС.

Методологической основой дипломной работы выступают работы ученых и исследователей в области таможенного дела, в сфере применения мер тарифного регулирования (В.И. Бергман, О.Е. Ваганова, М.О. Горчак, В.Г. Свинухов, А.И. Шишаев, Д.Б. Штрикова, Ш.Р. Ягубов и др.).

Нормативно-правовой базой выступают: таможенный кодекс Евразийского экономического союза, методология таможенной статистики, ЕЭК ЕАЭС, законы, постановления, решения, акты.

Информационная база: научные статьи, журналы, учебные издания, интернет-ресурс Консультант плюс, первичные статистические данные интернет-

ресурса ФТС России.

Практическая значимость работы определяется возможностью использования определенных положений для решения задач, связанных с расчетом ставок таможенной пошлины в отношении перемещения через таможенную границу машин, оборудования и транспортных средств.

Структура дипломной работы состоит из введения, трех глав, заключения. Библиографический список насчитывает 41 позицию.

1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ТАМОЖЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ЭКСПОРТ-ИМПОРТНЫХ ОПЕРАЦИЙ МАШИН, ОБОРУДОВАНИЯ И ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В УСЛОВИЯХ ЕАЭС

1.1 Понятие таможенного регулирования в условиях ЕАЭС

Метод регулирования внешней торговли на государственном уровне, который реализуется через назначение и регулировку пошлин и таможенных платежей на те позиции товаров, которые планируется перемещать через таможенную границу, называется таможенно-тарифное регулирование. Его основополагающая целевая установка лежит в регулировке процессов внешней торговли, учитывая необходимость защиты внутреннего рынка РФ, побуждения структурных экономических изменений, опираясь на ряд договоров международного уровня с государствами-участниками Евразийского экономического союза и действующим законодательством РФ, через назначение соответствующих ввозу и вывозу пошлин и таможенных платежей. Данный аспект таможенного тарифного регулирования в настоящее время закрепляется на законодательном уровне.¹

Опираясь на статью 32 Договора о ЕАЭС, в союзе таможенное регулирование реализуется единым образом, согласно Таможенного кодекса Евразийского экономического союза и сопутствующими актами и договорами, которые регулируют правоотношения в таможенной деятельности и составляют само право Евразийского экономического союза.²

Согласно статье 101 Договора о Евразийском экономическом союзе регулирование таможенной деятельности реализуется между государствами-членами союза, которые регулируют правоотношения в таможенной деятельности, которые входят в право Евразийского экономического союза согласно статье 99 Договора о ЕАЭС и заключены в области формирования правовой договорной базы Евразийского экономического союза и экономического Единого

¹ Консультант. Ру: Справочная правовая система [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_45397/b70e367650649d4403d542b865d6f6e8a3b85a79/ (Дата обращения: 01.03.2021).

² Консультант. Ру: Справочная правовая система [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_163855/3bcf58adfe632489d7eace7a91802f1f25fcee7/. - 01.03.2021.

пространства.³

Регулирование таможенной деятельности, а именно торговли должно быть единым и центрообразующим. К такому выводу пришли страны-участники ЕАЭС. Настройка внешнеэкономической и внешнеторговой деятельности обязано носить наднациональный характер. Именно поэтому разработка правовой базы наднационального характера стало массовым для стран ЕАЭС за все годы его становления, из-за чего создаётся сильный уровень её правовой определенности, соответствия правилам и стандартам обмена на международном уровне. Ряд принятых соглашений координирует перечень форм, направлений, средств и методов передачи физических, умственных и финансовых ресурсов среди участников ЕАЭС и другими странами.

Данный факт связывается с тем, что администрации национального уровня должны быть ограничены в способах вводить индивидуальные, особые условия, что может привести к разногласиям и противоречиям, спорам, что может повлечь конфликты между участниками Евразийского экономического союза. Поэтому в странах-участниках изучаемого экономического объединения едино реализуется таможенное регулирование, фиксирование условий и порядка экспорта и импорта товаров, их временного нахождения на таможне или за её пределами.

Аспекты таможенно-тарифного регулирования (меры защиты рынка, ограничения, запреты, системы законодательных актов в плане налогообложения) применяются при регулировании таможенной внешней торговли в Евразийском экономическом союзе.⁴

Общая специфика таможенного регулирования фиксирует регламент оплаты платежей таможни, разного вида пошлин (компенсационных, специальных, антидемпинговых), осуществление контроля, определение властных дого-

³ Консультант. Ру: Справочная правовая система [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_163855/890e07d6c8389ba2d5dc676feb56ac2807aef430/. - 01.03.2021.

⁴ Консультант. Ру: Справочная правовая система [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_215315/b8c1dd925c54d11d2bca71bcd4b24c973f1a09be/ - 03.04.2021.

воренностей между лицами, которые реализуют права пользования, распоряжения и владения товарами на территории таможи Евразийского экономического союза, либо даже за пределами её границ.

Таможенные процессы регулирования деятельности Евразийского экономического союза помогают определить специфику властных отношений между лицами, которые распоряжаются теми или иными товарами, имеют право владения и пользования и органами таможенной службы.

При осуществлении процессов регулирования реализуются принципы таможенного законодательства Евразийского экономического союза, которые действуют на день формирования таможенной декларации (или других документов таможи).

Правила и принципы таможенного регулирования в Евразийском экономическом союзе предельно прозрачны, не имеют склонности к альтернативному толкованию, носят прямой, универсальный, удобный для всех участников деятельности характер, соответствуют стандартам мирового опыта. Правила и нормы предусматривают реализацию инновационных технологий, таких как электронное декларирование, оперативное (предварительное) информирование, внедрение новейших систем управления рисками и т.д.⁵

Если при транзите изучаемых товаров через границу таможи выявляются нарушения таможенного законодательства, то применяются рычаги законодательства Евразийского экономического союза, которые действуют на день пересечения товарами границы де-факто. В случае, если невозможно установить, в какой день было произведено перемещение, то применяется законодательство, которое действовало в день фиксации нарушений.

Взаимоотношения органов таможи лиц, которые реализуют деятельность в сфере таможи и участниками внешнеэкономической деятельности предусматривают механизмы нормативно-правовой базы ЕАЭС.

Сфера таможенного регулирования занимает важные позиции в политическом и экономическом плане. Знание специфики и структурных компонентов

⁵ Свинухов В.Г. Таможенное право: учебник. 2017. С. 58.

таможенного регулирования необходимо всем, кто связан с данной отраслью, начиная со специалистов гос. структур, заканчивая гражданами, которые осуществляют импорт- и экспортные операции. В условиях глобализации и высокодинамичности современного мира данный вопрос приобретает особую актуальность, ведь случаи межгосударственной напряженности в политике и экономике продолжают учащаться, что отражается в том числе и на экспорт-импортных операциях.

1.2 Нетарифные меры регулирования импорта и экспорта машин, оборудования и транспортных средств

Помимо таможенного тарифа, ряд мер административного, экономического, технического характера, который направлен на затруднение торговли среди государств называется нетарифными мерами регулирования внешнеэкономической деятельности. К таким ограничениям в экономическом плане можно отнести:

- разные виды налогообложения: НДС с импортёра, акцизные сборы, оборотные налоги, спец налоги на импорт и сборы и другие;
- антидемпинговые меры;
- меры финансового и валютного характера.

На торговлю внутри территории Евразийского экономического союза с третьими странами распространяются общие меры нетарифного регулирования. Различные решения об отмене или продлении, введении или своевременном применении данных мер принимает Комиссия Евразийского экономического союза.

Для процесса таможенной очистки перемещаемых машин и оборудования в РФ требуется получение декларации соответствия (сертификата соответствия) соответствующим Техническим регламентам Евразийского экономического союза. Машины и оборудование обычно находятся под действием таких регламентов, как:

- ТР ТС 020/2011 «Электромагнитная совместимость технических средств»;

- ТР ТС 012/2011 «О безопасности оборудования для работы во взрывоопасных средах»;

- ТР ТС 004/2011 «О безопасности низковольтного оборудования»;

- ТР ТС 010/2011 «О безопасности машин и оборудования».

Отдельно взятые виды машин и оборудования могут находиться под действием иных, дополнительных технических регламентов или прочих механизмов регулирования, в зависимости от сферы применения⁶.

Стоит заметить, что бывшее в употребление, временно ввезённое на территорию Евразийского экономического союза, а также запасные части не подлежат сертификации.

Перечень товаров, к которым было принято решения применить меры нетарифного регулирования, включаются в специальный список товаров. В нём содержатся все товары, на которые распространяются данные меры.

Правила нетарифного регулирования состоят из довольно ограниченного числа исключительных прав на перемещение через таможенную границу отдельно взятых товаров, уровня контроля за импортом и экспортом, системы ограничений и запретов, технических регламентов.

Внешнеторговые меры регулирования нетарифного уровня, которые задействуются при перемещении через границу транспортных средств, содержат следующие компоненты:

- проверка автомобиля экологическому классу не ниже ЕВРО-5;
- утилизационный сбор.

Внедрение такой меры нетарифного регулирования как утилизационный сбор было утверждено Постановлением Правительства Российской Федерации от 26.12.2013 № 1291 «Об утилизационном сборе в отношении колесных транспортных средств и шасси о внесении изменений в некоторые акты правительства российской федерации».

Постановление определяет:

⁶ Технический регламент Таможенного Союза ТР ТС 010\2011 // docs.cntd [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/902307904/> (Дата обращения: 03.04.2021).

- перечень категорий и разновидностей транспорта и оборудования, в соответствии с которыми определяется объем утилизационного сбора, необходимого к уплате;

- правила уплаты, расчёта и взимания утилизационной платы за транспортные средства и оборудование, система зачёта и возврата уплаченных излишков, либо лишних взысканных сумм⁷.

Говоря о легковых автомобилях, стандартная ставка данного сбора составляет 20000 (двадцать тысяч) рублей.

Рассмотрим ставки утилизационного сбора для легковых транспортных средств.

Таблица 1 - утилизационный сбор на автомобили для физических лиц⁸

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

Таблица 2 - утилизационный сбор на автомобили для юридических лиц и ИП⁹

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

⁷ Постановление Правительства РФ от 26.12.2013 «Об утилизационном сборе в отношении колесных транспортных средств (шасси) и прицепов к ним и о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации.

⁸ Утилизационный сбор на легковые автомобили // ucsol система [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://ucsol.ru/information/utilizatsionnyj-sbor> . - 12.03.2021.

⁹ Утилизационный сбор на легковые автомобили // ucsol система [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://ucsol.ru/information/utilizatsionnyj-sbor> . - 12.03.2021.

Перечислим основополагающие компоненты регламента «О безопасности транспортных средств».

- Нельзя задействовать на транспортах источники света газоразрядного характера, если транспортное средство оборудовано автоматическим регулированием угла наклона фар или при неработающем автоматическом регулировании угла наклона фар;

- Говоря о светопропускании лобового стекла, можно отметить, что его уровень должен быть не менее, чем 3/4, где 100 % - отсутствие светопропускания. Этот же показатель относительно окон передних дверей и боковых окон составляет 70 %;

- Если транспорт относится к категории N1 (грузовые средства, включая их шасси) и M1 (легковые средства, которые имеют не более 8 сидений), то на них запрещается ставить выступающие вперёд от бампера конструкции. Данное требование исключает железные решетки весом до половины килограмма, которые нужны для защиты фар;

- желтый цвет поворотников.

Если рассмотреть 14 пункт регламента «О требованиях к выбросам вредных загрязняющих веществ автомобилями, которые выпускаются на территории РФ», можно заметить, что абсолютно все легковые транспорты, производящиеся в оборот в России, должны иметь пятый экологический класс («Евро-5»). Евро-5 представляет собой экологический стандарт, призванный регулировать состав вредных для экологии веществ, содержащихся в продуктах сгорания автомобиля. В ситуации, при которой купленные в других странах автомобили не соответствуют данному классу, паспорт транспортного средства таможенным органом не может быть выдан лицу, который его приобрёл¹⁰.

1.3 Тарифные меры регулирования импорта и экспорта машин, оборудования и транспортных средств

Ход деятельности при перемещении и таможенном оформлении машин,

¹⁰ Протокол № 72 заседания Правления Ассоциации нефтепереработчиков и нефтехимиков // oilfer [сайт]. URL: https://oilref.ru/protocol/2005/72_2005.pdf (Дата обращения: 13.03.2021).

оборудования и транспортных средств на территории Российской Федерации, Белоруссии, Казахстана, Армении и Киргизии - стандартная регламентированная процедура, которая регулируется кодексом Евразийского экономического союза. Для отдельно взятых типов оборудования могут быть применены иные, дополнительные акты о таможенном деле.

Большинство технологического оборудования и машин в условиях ЕАЭС освобождены от таможенных ввозных пошлин. Это правило действует с опорой на ряд решений Коллегии Евразийской комиссии. Однако, для некоторых видов машин и оборудования имеются особые преференции по оплате НДС ввоза.

Говоря об оборудовании, можно отметить, что осуществлять их ввоз могут как юридические, так и физические лица. Если оборудования (в т.ч. станки) ввозятся физическим лицом, таможенное оформление практически не составляет труда, что обуславливается необходимостью ввозить в данном случае небольшими, некоммерческими объемами. Так, грузы весом менее четверти тонны в стоимостном эквиваленте менее 500 евро не подлежат к уплате таможенной пошлины. Если данные показатели будут превышены, пошлина составит 4 евро за каждый превышенный килограмм или 30 % от всего объема превышения. В спорных ситуациях сотрудники таможенной службы имеют право запросить необходимую информацию о том, где и для чего данный товар покупался, посмотреть чеки и т.д.

Опираясь на статью 150 Налогового Кодекса России, перемещаемые через таможенную границу машины и оборудование и их комплектующие могут быть освобождены от НДС в случае, если тот или иной товар не имеет аналогов на территории страны. В постановлении Правительства № 372 от 30.04.2009 представлен перечень оборудования, которое может быть освобождено от уплаты. Данный список содержит номенклатурный товарный код ВЭД ТС ЕАЭС, своевременно обновляется и дополняется¹¹. В случае, если перемещаемые

¹¹ НК РФ Статья 150. Ввоз товаров на территорию Российской Федерации и иные территории, находящиеся под её юрисдикцией, не подлежащей налогообложению // Consultant система [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_28165/cb7eee5d002075f6e672a265a20635101aa434d0/ (Дата обращения: 06.04.2021).

мое оборудование не располагается в указанном выше перечне, то оно подлежит обложению НДС. Однако, есть и льготы по НДС, для получения которых требуется подтвердить код классификации номенклатуры товара ТН ВЭД. Стоит заметить, что реализация льгот не может быть сопряжено с разного рода ограничениями по эксплуатации (продаже) ввезенного оборудования.

Кроме подтверждений основных платежей, таких как НДС или пошлины, требуется предоставление и технической информации об оборудовании в полном объеме. На таможне имеют право попросить показать схемы и (или) чертежи оборудования. Помимо этого, инспектору таможни предоставляют:

- контракт на осуществление внешнеэкономической деятельности;
- накладные;
- фактурные счета;
- сведения о поставщике и производителе товара;
- свидетельство о регистрации и др.

Как правило, список может пополняться, в зависимости от особенностей перевозимого оборудования и его изготовителя. Так, для некоторых стран был утверждён ввоз без пошлин, чем могут воспользоваться лица, перевозящие товар, если предоставят сертификат происхождения.

Говоря о транспортных средствах, налоги и пошлины таможни на ввоз присваиваются при фиксировании таких показателей как объем двигателя, год выпуска, таможенная стоимость ТС по ставкам, которые назначены в соответствии с п. 12 раздела 4 Соглашения¹².

Таможенные платежи определяются по целому перечню факторов:

- Владелец;
- Наличие или отсутствие прицепа;
- Параметры двигателя тс;
- Вид таможенной ставки;
- НДС. Вид автомобиля (легковые, грузовые и автобусы, специальный и гоночный);

¹² Шишаев, А.И. Регулирование международной торговли товарами. 2017. С. 167.

- Стоимость автомобиля.
- Год производства;
- Льготы¹³.

В случае, если зафиксировать достоверную информацию о транспортном средстве не представляется возможным для проведения расчёта платежей, необходимых к уплате, актуальные ставки для внесения денег как обеспечения уплаты платежей таможенными определяются с опорой на Приказ ФТС РФ от 21 февраля 2021 года № 302 «Об установлении фиксированных сумм обеспечения уплаты таможенных пошлин, налогов в отношении подакцизных товаров»¹⁴.

Порядок и списки взимания акцизных сборов с производителей регулирует Налоговый Кодекс Российской Федерации. Акцизный сбор, как косвенный налог, как правило, закладывается в цену итогового товара или услуги. Таким образом, данный налог, закладываясь в стоимость продукта, в конечном итоге оплачивается потребителем.

Все виды транспортных средств, а также бензин и дизельное топливо, спирт, машинное масло и керосин относятся к подакцизным товарам, которые не подвергаются маркировке.

В 2020 году в России поднялся акцизный налог на все транспортные средства. Так, на 1 лошадиную силу оплата распределилась следующим образом:

- С двигателями мощностью от 90 до 150 лошадиных сил – 47 руб.;
- С двигателями мощностью от 150-200 лошадиных сил – 454 руб.;
- С двигателями мощностью от 201 до 300 лошадиных сил – 743 руб.;
- С двигателями мощностью от 301 до 400 лошадиных сил – 1267 руб.;
- С двигателями мощностью от 401 до 500 лошадиных сил – 1310 руб.;
- С двигателями мощностью от 501 лошадиных сил и выше – 1354 руб.

По сравнению с ценами прошлых лет, рост составил в районе 4 %. Расчёты исследователей рынка позволили сделать вывод, что вследствие этого цены

¹³ Бергман В.И. Правовые вопросы Евразийского таможенного союза. 2018. С. 48.

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

на автомобили увеличились примерно на 0,2 %.

Помимо пошлин таможи на ввоз, за таможенные операции существует также и система таможенных сборов. Постановлением Правительства Российской Федерации определены соответствующие ставки таможенных сборов за таможенные операции товаров, которые перемещаются через границу ЕАЭС (№ 863 «О ставках таможенных сборов за таможенные операции» от 28 декабря 2004 г.)¹⁵.

Говоря о термине «таможенная стоимость», нужно отметить, что данное понятие гораздо шире, чем само понятие цены, которую заплатило физическое лицо, чтобы получить данный товар.

Основа цены составляет таможенную стоимость автомобиля. Она представляет собой цену, по которой рассматриваемый либо такой же автомобиль продаётся на одинаковых условиях в розницу.

В таможенной декларации указывается заявленная таможенная стоимость транспортного средства. Указывает её лицо, которое непосредственно ввозит автомобиль. Для верификации этой стоимости он предоставляет в таможенный орган ряд документов, которые могут подтвердить указанную стоимость. В качестве таких документов могут быть справки, чеки, счета на оплату, коммерческие договоры.

Если складывается ситуация, при которой подтверждающие документы отсутствуют, то таможенный орган самостоятельно определяет её, исходя из среднестатистической и минимальной таможенной стоимости на рассматриваемый товар, если есть основания полагать о занижении таможенной стоимости. Если это произошло, таможенные платежи назначаются с опорой на таможенную стоимость, которую фиксирует орган таможи¹⁶.

Понятие таможенной стоимости составляется и из прочих платежей, таких как:

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

¹⁶ Свинухов В.Г. Таможенное право: учебник. 2017. С. 58.

- ставка таможенных пошлин;
- таможенный сбор;
- весь платёж в сумме.

Используя механизм таможенных пошлин, государство - участник ЕАЭС вправе регулировать и ограничивать ввоз транспортных средств, создавая однородную экономическую конкурентную среду среди товаров отечественного производителя и товаров производителей зарубежных стран. Это необходимо для реализации слаженной работы участников внешнеэкономической деятельности, финансовой, экономической и технической борьбы в сфере ВЭД.

Сведения о времени выпуска автомобилей и двигателей задействованы в расчёте ставки таможенных платежей на автомобили, находящиеся в пользовании. В ситуации, при которой неизвестна точная дата выпуска товара, но известен только год, за дату берут 1 июля. В ситуации, при которой неизвестна точная дата выпуска, но известен год и месяц, то за дату берут 15 число соответствующего известного месяца.

Если документального подтверждения даты изготовления рассматриваемого товара неизвестна (отсутствует), определение года выпуска реализуется посредством определения специального идентификационного номера автомобиля (транспортного средства), который указывается в VIN-номере (принятый код), где год выпуска отсчитывается с 1 июля года производства.

Говоря о ставках пошлин таможи на транспортные средства, то можно отметить, что:

- Соглашение ЕАЭС определяет тарифную ставку для граждан, которые приобретают его для личного пользования (некоммерческой деятельности);
- Для юридических и физических лиц, при покупке автомобиля в коммерческих целях тарифная ставка определяется через ТН ВЭД.

Позиционирование покупки транспортного средства как средства для личного пользования фиксируется органами таможенной службы, опираясь на заявления гражданина, а также на основании количества перемещений через границу данным гражданином, обстоятельствах поездки. Стоит отметить, что

для такого физического лица имеется ограничение - ввоз может осуществляться только одного транспорта в год.

Говоря о ввозе автомобиля на имя другого лица или собственником, который не покидал таможенную территорию (за исключением покупки транспортного средства в ЕАЭС), вне зависимости от места проведения сделки, взимание платежей таможи реализуется через единые ставки, при этом заполняется приходной таможенный ордер¹⁷.

Говоря о пошлинах таможи по отношению к физическим и юридическим лицам, нужно отметить, что они разнятся. Это связано с тем, что физическое лицо приобретает транспортное средство для некоммерческого использования, а потому, оно не вправе перевозить спецтехнику, тяжелую технику и прочее оборудование. Регламент и последовательность назначения транспортного средства определяет таможенный орган. Они зависят от частоты поездок, их целей.

Перечислим факторы, от которых зависит размер таможенных пошлин для физических лиц:

- объем двигателя (единица измерения - 1 кубический сантиметр);
- срок выпуска транспортного средства (ставки делятся на: до 3 лет, от 3 до 5 лет, свыше 5 лет);
- страна-производитель (для автомобилей младше трёх лет).

Стоит также отметить, что объем двигателя важен именно для автомобилей старше трёх лет.

В таблице 3 представлен актуальный список таможенных пошлин для физических лиц в 2020 году.

¹⁷ Горчак М.О. Совершенствование механизма таможенно-тарифного регулирования внешнеэкономической деятельности РФ. 2017. С. 15.

Таблица 3 - Таможенные пошлины для автомобилей до 3 лет с момента выпуска, за исключением автомобилей российского производства¹⁸

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

В таблице 4 представлены таможенные пошлины для транспортных средств сроком давности от 3 до 5 лет с момента выпуска (вне зависимости от страны производства).

Таблица 4 - Таможенные пошлины для автомобилей от 3 до 5 лет с момента выпуска, независимо от страны производства¹⁹

Объем двигателя	Размер таможенной пошлины
До 1000 см. куб.	1.5 евро за 1 куб. см. рабочего объема двигателя
От 1000 до 15000 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

Ввоз машин с коммерческими целями, как для юридических лиц, так и для физических, определение таможенных пошлин лежит через общий порядок. Говоря о российских транспортных средствах младше трёх лет, они составляют 1 евро на каждый кубический сантиметр, не учитывая 20 % НДС.

Для определения таможенной стоимости транспортного средства, требу-

¹⁸ Единые ставки таможенных пошлин, налогов при ввозе физическими лицами автомобилей на таможенную территорию РФ // base.garant [сайт]. URL: <https://base.garant.ru/5756320/#:~:text=в%20отношении%20автомобилей%2C%20с%20момента,но%20не%20менее%202%2C5%20евро> (Дата обращения: 09.03.2020).

¹⁹ Таможенные пошлины на легковые автомобили в 2021 году // bs-life система [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://bs-life.ru/domashnyaya-economica/avto/tamozennie-poshliny2013.html> (Дата обращения: 09.03.2021).

ется обращение к данным об автомобиле, которые назначаются производителем. Этот параметр актуален только для машин, которые находятся в пользовании не более трёх лет. Таможенный орган создаёт запрос на необходимые данные, учитывая такие параметры как комплектацию и год выпуска. В случае, если сведения о цене автомобиля не будут найдены, во внимание берутся иностранные каталоги. Политика цен регулируется и устанавливается строго в рамках российской валюты. Это означает, что при известной стоимости в иностранной валюте, будет произведен перерасчёт на рубли по актуальному курсу ЦБ РФ. Если информация о цене на транспортное средство разнится от имеющихся данных таможенной службы, во внимание берутся описанные выше параметры.

2 ОСОБЕННОСТИ РЕГУЛИРОВАНИЯ ПЕРЕМЕЩЕНИЯ ЧЕРЕЗ ТАМОЖЕННУЮ ГРАНИЦУ МАШИН, ОБОРУДОВАНИЯ И ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

2.1 Анализ российского рынка автомобилей

Около шестнадцати больших предприятий, которые занимаются выпуском легковых машин насчитывается в России. Они выпускают как иностранные, так и отечественные модели.

Можно с уверенностью констатировать тот факт, что сейчас автомобильная промышленность в России переживает переходный этап. С одной стороны, в РФ всё больше оптимизируется производство машин мирового уровня (иностранных производителей). С другой стороны, многие русские заводы продолжают создавать старые автомобили, которые были разработаны ещё в 70-х гг. прошлого века.

На 1 января 2021 года в России зарегистрировано 60 млн автомобилей.

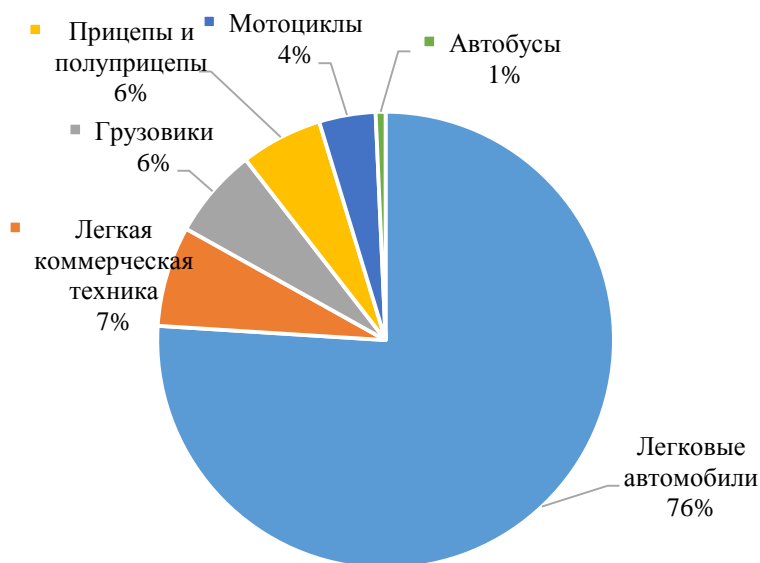


Рисунок 1 - автопарк России на 1 января 2021 года²⁰

На легковые автомобили приходится 76 % (45 млн шт.) от всего парка, легкая коммерческая техника (LCV) занимает 7,1 % (4,19 млн шт.), а на грузо-

²⁰ Автомобильный парк: на чем ездят россияне в 2020 году // autostat система [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://autostat.ru.turbopages.org/autostat.ru/s/press-releases/47703/> (Дата обращения: 15.03.2021).

вики приходится 6,4 % парка (3,77 млн шт.). Прицепы и полуприцепы насчитывают 3,44 млн шт. (доля - 5,8 %). Оставшуюся часть парка приходится на мотоциклы (4 %; 2,36 млн шт.) и автобусы (0,7 %; 0,41 млн шт.).

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

Численность транспортных легковых средств к 2020 году увеличивается равномерными темпами, если сравнивать с показателями 2018 года, даже если брать во внимание кризис рынка новых автомобилей. Среди причин роста можно отметить тот факт, что далеко не в каждом городе есть сеть наземного и подземного транспорта, и чтобы преодолеть то или иное расстояние, необходим автомобиль. Поэтому стремление людей иметь личный автомобиль по-прежнему актуализируется. Чтобы ездить на своём транспорте, они берут авто в лизинг, кредит.

В Российской Федерации присутствует десять региональных парков, каждый из которых по объему составляет не менее 1 миллиона автомобилей. Среди них можно выделить парк Москвы (3,75 млн. штук), Подмосковья (2,59 млн. штук), Санкт-Петербурга, Краснодарского края, Татарстана, Ростовской и Свердловской области и т.д. В таблице 5 представлены 10 главных марок легковых автомобилей в РФ на 2020 год.

Таблица 5 - Топ - 10 марок легковых автомобилей в России в 2020 году²¹

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

Лидерство на российском рынке по-прежнему удерживает отечественная

²¹ Tavto.Ru [Электронный ресурс]: офиц. сайт. - Режим доступа: <https://tavto.ru/news/sostavlen-top-10-samykh-populyarnykh->. - 16.03.2021.

марка LADA. Далее в рейтинге следуют корейские бренды KIA и Hyundai. Последнее место в десятке лидеров заняла японская марка Mitsubishi.

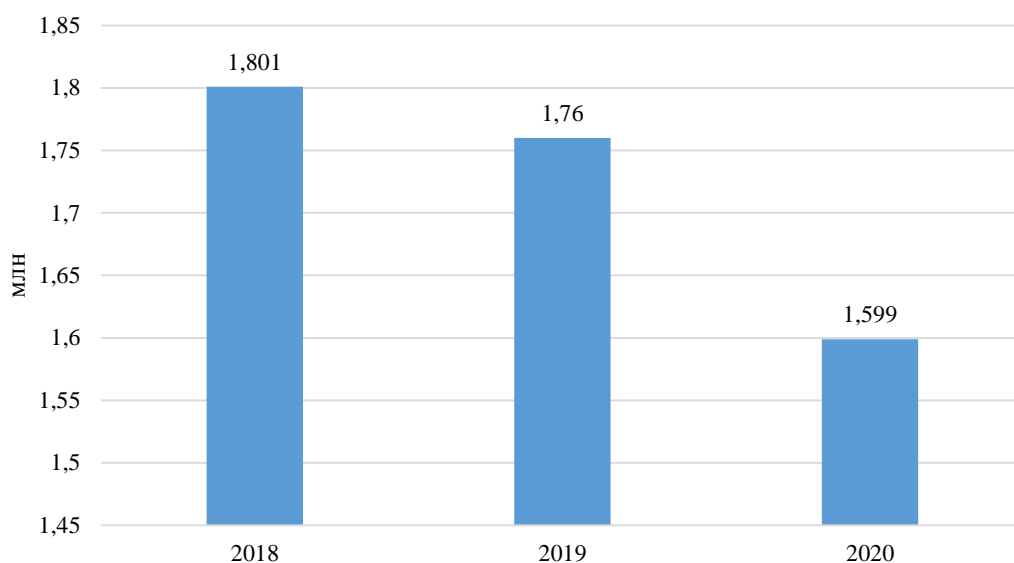


Рисунок 2 - динамика продаж новых автомобилей в России по годам (млн.)²²

Исходя из рисунка, можно наблюдать отрицательную динамику продаж новых автомобилей. Это можно объяснить падением доходов россиян, повышением стоимости новых автомобилей, и, в следствие чего, повышение спроса на подержанные автомобили.

Можно констатировать тот факт, что отечественный рынок автомобилей характеризуется как дефицитный, несмотря на принятые в прошлом году меры по борьбе с данной тенденцией. Автоэксперты предсказывают приблизительные сроки смягчения проблемы нехватки дилерских машин. Так, представители компании «Рольф» говорят о постепенной нормализации доступности легковых машин в течение нескольких лет. Однако можно утверждать, что доступность автомобилей премиум класса, а также массового сегмента, на данный момент ограничена. Ряд ограничительных мер, вызванных пандемией коронавируса, стал причиной сбоя в поставках, задержках и переносах сроков доставки машин и оборудования до дилеров, что в конечном итоге отражается и на стоимо-

²² Статистика и спрос на новые автомобили в России // auto.vercity [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://auto.vercity.ru/statistics/sales/europe/russia/>. - 17.03.2021.

сти товара для конечного потребителя²³.

Говоря о парке легковых автомобилей в РФ на 01.01.2021, можно отметить, что он составил порядка 45 миллионов штук. Можно также констатировать, что типичный парк автомобилей в России имеет довольно высокий среднестатистический возраст - около 12,5 лет. Так, в общей доле машин, авто возрастом старше 10 лет составляют 58,9 % общего парка (в количественном выражении - 26,49 миллионов единиц).

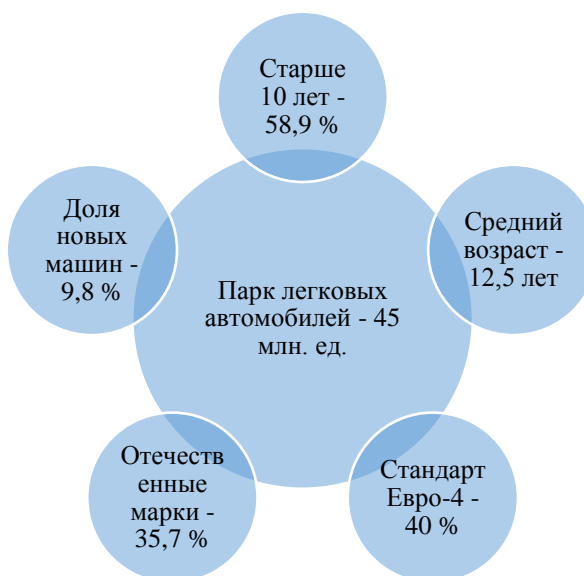


Рисунок 3 - Парк легковых автомобилей к началу 2021 года²⁴

Новые машины (до 3 лет) занимают долю в 9,8 % от общего количества (4,42 миллионов экземпляров). LADA - безусловный лидер на рынке отечественных марок автомобилей, на которые в стране приходится 35,7 % парка машин. Данной компании принадлежит порядка 30,6 % парка России. Это означает, что в России в пользовании сейчас находятся примерно 13,7 миллионов машин данной марки. Остальные русские марки машин занимают лишь 5,2 % рынка (2,32 миллиона единиц). Всю остальную часть составляют машины иностранного производства - иномарки (64 % от общего объема рынка или 28,9 миллионов единиц). Автомобили, которые соответствуют эко-стандарту не ни-

²³ Дилеры рассказали, когда закончится дефицит на авторынке // autostat [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://autostat-ru.turbopages.org/autostat.ru/s/news/47446/>. - 11.04.2021.

²⁴ Структура и прогноз парка легковых автомобилей в России // autostat [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.autostat.ru/research/product/397/>. -10.04.2021.

же «Евро-4», составляют 40 % от общего числа машин в парках.

В таблице 6 приведена количественная структура легковых автомобилей в одних из главных субъектов России.

Таблица 6 - количественная структура легковых автомобилей в наиболее населенных субъектах РФ²⁵

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

Можно констатировать, что самое большое количество легковых авто приходится на Центральный федеральный округ - 12,7 миллионов экземпляров. Центральному округу принадлежит 28 % всего автопарка России. Второе место занимает Приволжский федеральный округ - 9,03 миллионов штук. Третье место занимает Сибирский ФО (5,21 миллионов машин).

Говоря о градации в регионах, конечно же, лидирует Москва - 3,6 миллиона машин, Краснодарский Край - 1,93 миллиона, Санкт-Петербург - 1,7 миллиона. Важное место занимает и Свердловская область - 1,37 миллиона штук.

Как уже было отмечено, количество приобретаемых машин непрерывно растёт. Из-за процессов глобализации, регионы и страны понемногу теряют силу своего суверенитета, контроль промышленной сферы приобретает всё большие сложности. Воздействие данного фактора на промышленность стало причиной роста конкуренции, что, очевидно, представляется выгодным для конечного потребителя.

2.2 Анализ динамики импорта легковых автомобилей в страны ЕАЭС

Согласно подпункту 6 пункта 1 статьи 181 Налогового кодекса России, легковые автомобили позиционируются как подакцизные товары. В соответ-

²⁵ Структура и прогноз парка легковых автомобилей в России // autostat [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.autostat.ru/research/product/397/> . - 10.04.2021.

ствии с этим, таможенный контроль легковых автомобилей реализуется постами ЦАТ - Центральной акцизной таможни.

Показатели внешней торговли подакцизными товарами представим в таблице 7.

Таблица 7 - итоги внешней торговли России за 2018-2020 гг.²⁶

Показатели	Значение показателя, млрд. долл.			Изменение показателя			
	2018	2019	2020	2019/2018		2020/2019	
				Абсолютный прирост (+;-)	Темп роста, %	Абсолютный прирост (+;-)	Темп роста, %
Товарооборот	47,99	37,69	21,69	-10,3	78,5	-16	57,5
Экспорт	15,64	12,98	10,21	-2,66	83	-2,77	78,7
Импорт	32,35	24,71	19,34	-7,64	76,3	-5,37	78,3
Страны ДЗ	47,34	37,03	21,45	-10,31	78,2	-15,58	57,9
Страны СНГ	0,65	0,66	0,24	0,01	101,5	-0,42	36,4

В 2020 году оборот ВЭД центральной акцизной таможни составил 21,69 млрд. долларов. Это на 21,5 % меньше, чем в 2019 году. Доля экспорта составила 10,21 млрд. долл., импорта - 19,34 млрд. долларов. Доля стран дальнего зарубежья в товарообороте составляет 98,89 %, стран СНГ - 1,11 %.

Таблица 8 - товарная структура импорта²⁷

Код ТН ВЭД	Наименование товара	Показатель, млн. долл.		
		2018	2019	2020
87	Транспортные средства, %	68,51	71,57	73,34
84	Спецтехника, запчасти, механические устройства, %	11,50	12,65	12,59
27	Минеральные масла и смазочные материалы, %	2,16	2,20	1,34
	Удельный вес, %			
	Прочее, %	8,38	3,55	1,40

Основной статьёй подакцизных товаров являются автомобили. Изучим товарную структуру импорта (в т.ч. транспортных средств) в РФ как части Евразий-

²⁶ Анализ данных // stat.customs.gov [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://stat.customs.gov.ru/analysis> . - 11.04.2021.

²⁷ Справочные материалы к расширенному заседанию коллегии ФТС России // minfin [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://www.minfin.ru/common/upload/library/2019/04/main/06_Federalnaya_tamozhennaya_sluzhba_v_2018_godu.pdf. - 18.03.2021.

ского экономического союза.

Структура удельного веса подакцизных товаров в структуре импорта в 2020 году представлена на рисунке 4.

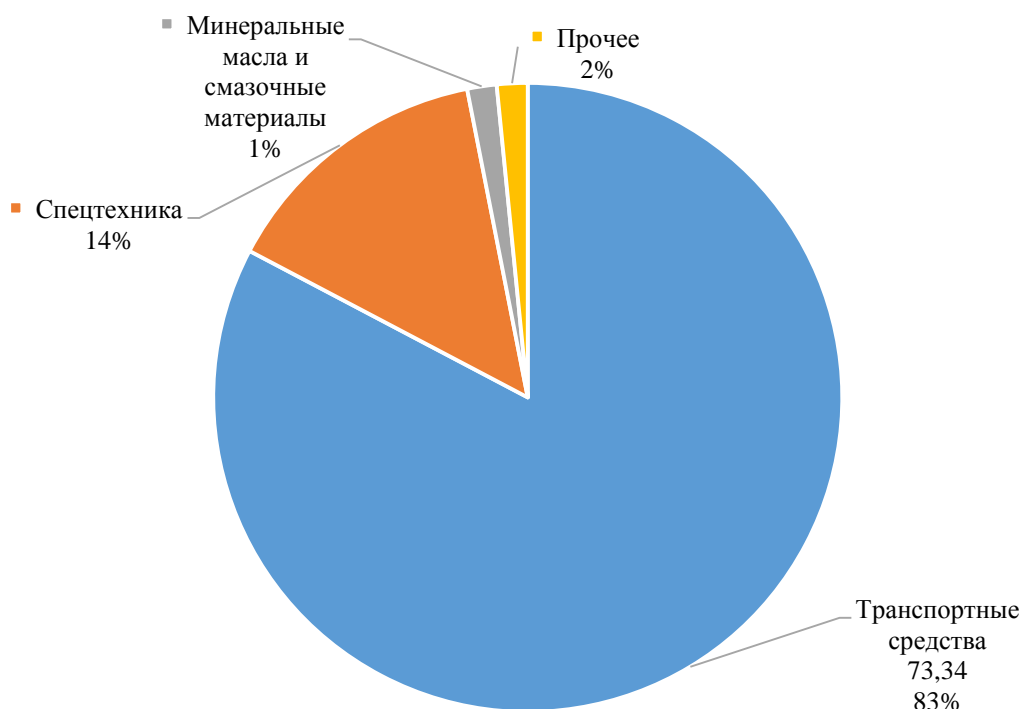


Рисунок 4 - структура удельного веса подакцизных товаров в 2020 году²⁸

Данные, представленные в таблице, позволяют сделать следующий вывод. По акцизным товарам с акцизными марками наблюдается уменьшение их физического объема.

Таким образом, согласно представленным данным, первое место в структуре импорта занимают автомобили (группа 87). Стоимость импорта автомобилей снизилась на 37,19 %. Натуральный объем уменьшился на 12 %.

На втором месте спецтехника, запчасти, механические устройства (группа 84). Стоимость импорта этой товарной группы снизилась на 70 %.

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

²⁸ Справочные материалы к расширенному заседанию коллегии ФТС России // minfin [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://www.minfin.ru/common/upload/library/2019/04/main/06_Federalnaya_tamozhennaya_sluzhba_v_2018_godu.pdf. - 18.03.2021.

ров.

Импорт автомобилей в Россию — одна из крупных статей российского импорта машиностроительной продукции. Анализ импорта легковых автомобилей в РФ представлен в таблице 9.

Таблица 9 - Динамика импорта легковых автомобилей в РФ в 2018-2020 гг.²⁹

Показатели	Значение показателя			Изменение показателя			
				2019/2018		2020/2019	
	2018	2019	2020	Абсолютный прирост (+;-)	Темп роста, %	Абсолютный прирост (+;-)	Темп роста, %
Импорт автомобилей в физическом выражении, тыс. ед.	317,2	302,5	243,2	-14,7	95,4	-59,3	80,4
Импорт автомобилей в стоимостном выражении, млн. долл.	7261,1	7908,1	5423,8	647	108,9	-2484,3	68,4

По итогам 2020 года импорт легковых автомобилей в Россию составил 243,2 тысячи единиц. Это на 19,6 % меньше, чем годом ранее. Грузовых автомобилей было ввезено 24,1 тыс. ед. - на 19,4 % меньше, чем в 2019 году.

Таможенная стоимость импорта легковых автомобилей составила более 5,4 млрд долларов, что на 31,4 % меньше, чем в январе-декабре 2019 года.

По состоянию на конец декабря 2020 года, по данным ФТС РФ, было ввезено 28,9 тыс. Легковых автомобилей, что на 9,9 % больше, чем в декабре 2019 года, и на 0,3 % больше, чем в ноябре 2020 года. Таможенная стоимость импорт легковых автомобилей ниже 676,1 млн долларов - на 4,7% меньше, чем в декабре 2019 года, и на 1,1% меньше, чем в ноябре 2020 года.

Автомобильный транспорт обеспечивает более 80% общего объема грузов в государствах ЕАЭС и является одним из наиболее динамично развивающихся и рыночно ориентированных видов транспорта. Поэтому количество автомобилей на всех этапах жизненного цикла товара от производства до спроса во всех без исключения государствах-членах Евразийского экономического союза постоянно увеличивается.

²⁹ Анализ данных // stat.customs.gov [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://stat.customs.gov.ru/analysis> . - 11.04.2021.

Динамика объема ввоза легковых автомобилей (ТН ВЭД 8703 - автомобили легковые и прочие моторные транспортные средства) в Россию за 2018-2020 гг. по странам представлены в таблице 10.

Таблица 10 - Динамика стоимостного и весового объема импорта легковых автомобилей в РФ в 2018-2020 гг.³⁰

Показатели	Значение показателя			Изменение показателя			
	2018	2019	2020	2019/2018		2020/2019	
				Абсолютный прирост (+;-)	Темп роста, %	Абсолютный прирост (+;-)	Темп роста, %
Япония:							
-Стоимостный объем, тыс. долл.	2245094,96	2056135	1301103,33	-188959,96	91,6	-755031,67	63,3
-Весовой объем, тонн	169916,95	146334	105280	-23582,95	86,1	-41054	72
Германия:							
-Стоимостный объем, тыс. долл.	1326556,13	1477305,77	833017,93	150749,64	111,5	-644287,84	56,4
-Весовой объем, тонн	76537,66	84482,41	51345,43	7944,75	110,4	-33136,98	60,8
США:							
-Стоимостный объем, тыс. долл.	924032,88	1121664,07	938968,91	197631,19	121,4	-182695,16	83,7
-Весовой объем, тонн	53354,89	63897,28	46911,74	10542,39	119,7	-16985,54	73,4
Прочие страны:							
-Стоимостный объем, тыс. долл.	2765494,5	3253482,03	2353616,19	487987,53	117,6	-899865,84	72,3
-Весовой объем, тонн	199774,06	223999,74	172218,14	24225,68	112,1	-51781,6	76,9
Всего, тыс. долл.	7261178,47	7908586,87	5426706,36	647408,4	108,9	-2481880,51	68,6
Всего, тонн	499583,56	518713,43	375755,31	19129,87	103,8	-142958,12	72,4

Наибольшие показатели импорта легковых автомобилей в Россию оказались из Японии, Германии и США, они и отображены в таблице 7. Остальные страны (35 стран) выведены в позицию «прочие страны». Из Японии было им-

³⁰ Анализ данных // stat.customs.gov [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://stat.customs.gov.ru/analysis>. - 11.04.2021.

портировано в 2020 году 105280 тонн автомобилей на сумму 1301 млн. долл. Из Германии было ввезено в Россию 51345,43 тонн на 833 млн. долл., а из США импорт легковых автомобилей составил 46911,74 тонн. на сумму 938 млн. долл. На остальные страны пришлось 172218,14 тонн импортированных легковых автомобилей на сумму 2353 млн. долл.

По результатам прошлого года ввоз легковых автомобилей в Россию составил 243,2 тысячи единиц (375 тысяч тонн) на общую сумму 5,427 млрд. долларов. Относительно 2019-го импорт в натуральном выражении упал на 19,7 %.

К 2020 году можно наблюдать падение по всем показателям. Несмотря на достаточный рост объемов в 2019 году по сравнению с 2018, всё же прошлым году показатели опустились до результатов, которые ниже результатов 2018 года.

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

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

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

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

- 8703 21 - автомобили с рабочим объемом цилиндров двигателя не более 1000 см³³¹.

Обратимся к статистическим данным касаясь импорта легковых автомобилей. В таблице 11 приведена статистика импорта по данным критериям за 2018-2020 гг.

³¹ ТН ВЭД ЕАЭС, пояснения ТН ВЭД // issa [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://issa.ru/tnvd/?text_search=8703. - 11.04.2021.

Таблица 11 - Динамика стоимостного и весового импорта по критерию объема двигателя легковых автомобилей³²

ТН ВЭД	Показатели	Значение показателя			Изменение показателя			
		2018	2019	2020	2019/2018		2020/2019	
					Абсолютный прирост (+;-)	Темп роста, %	Абсолютный прирост (+;-)	Темп роста, %
8703 21	С рабочим объемом цилиндров двигателя не более 1000 см ³ :							
	- стоимостный объем тыс. долл.	55966,23	46841,94	60661,7	-9124,29	83,7	13819,76	129,5
	- весовой объем, тонн	6440,81	4625,28	7787,46	-1815,53	71,8	3162,18	168,4
8703 22	С рабочим объемом цилиндров двигателя больше 1000 см ³ , но не более 1500 см ³							
	- стоимостный объем тыс. долл.	345580,39	473594,84	374100,38	128014,45	137	-99494,46	79
	- весовой объем, тонн	39522,46	49886,08	38856,82	10363,62	126,2	-11029,26	77,9
8703 23	С рабочим объемом цилиндров двигателя больше 1500 см ³ , но не более 3000 см ³							
	- стоимостный объем тыс. долл.	2709405,28	3130207,13	1873246,26	420801,85	115,5	-1256960,87	60
	- весовой объем, тонн	212545,21	232055,51	158427,31	19510,3	109,1	-73628,2	68,3
8703 24	С рабочим объемом цилиндров двигателя больше 3000 см ³							
	- стоимостный объем тыс. долл.	1326763,91	1280240,54	805144,16	-46523,37	96,5	-475096,38	62,9
	- весовой объем, тонн	63683,43	55969,36	34731,03	-7714,07	87,9	-21238,33	62,1

Говоря о динамике, представленной в таблице 8, стоит отметить, что к 2021 году положительная тенденция наблюдается только в отношении показа-

³² Анализ данных // stat.customs.gov [сайт]. URL: <http://stat.customs.gov.ru/analysis>. - 11.04.2021.

теля «автомобили с рабочим объемом цилиндров двигателя не более 1000 см³» (ТН ВЭД - 8703 21) - прирост по сравнению с прошлым годом составил 29,5 % в стоимостном объеме и 68,4 % в весовом. Однако, по данному показателю импортируются относительно небольшие объемы автомобилей.

Наибольший объем импорта приходится на показатель «автомобили с рабочим объемом цилиндров двигателя больше 1500 см³, но не более 3000 см³» (ТН ВЭД - 8703 23). Это объясняется тем, что большинство выпускаемых машин имеют такие двигатели. Показатели по этому критерию отрицательные - темп роста составляет 60 % (на 40 % меньше, чем в 2018 году) в стоимостном объеме и 68,3 % (на 31,7 % меньше, чем в 2018 году) в весовом.

Структура импорта по критерию двигателей в стоимостном объеме представлена на рисунке 5.

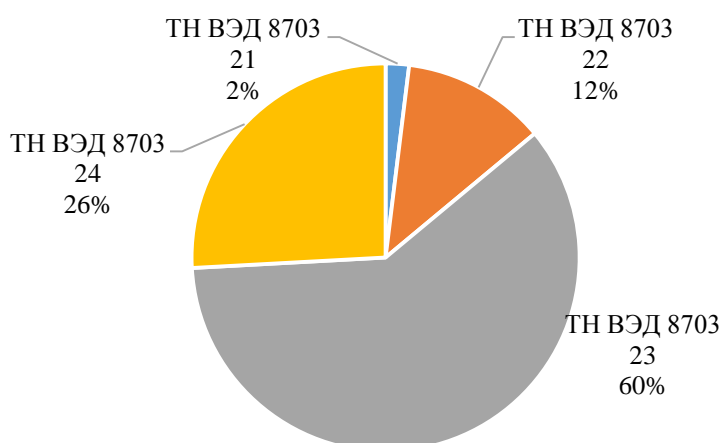


Рисунок 5 - Структура импорта по критерию двигателей в стоимостном объеме³³

Ведущие категории импорта легковых автомобилей:

- Транспортные средства с двигателем внутреннего сгорания с искровым зажиганием и с возвратно-поступат. движением поршня, с раб. объемом цилиндров более 1500 см³, но не более 3000 см³;
- Транспортные средства с двигателем внутреннего сгорания с искровым

³³ Анализ данных // stat.customs.gov [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://stat.customs.gov.ru/analysis>. - 11.04.2021.

зажиганием и с возвратно-поступат. движением поршня, с рабочим объемом цилиндров двигателя более 1000 см³, но не более 1500 см³;

- Транспортные средства с двигателем внутреннего сгорания с искровым зажиганием и с возвратно-поступательным движением поршня, с рабочим объемом цилиндров двигателя более 3000 см³.

Изучим показатели импорта легковых автомобилей в странах ЕАЭС.

В таблице 12 представлен анализ импорта легковых автомобилей (код ТНВЭД 8703) в странах ЕАЭС.

Таблица 12 - динамические показатели импорта легковых автомобилей в странах ЕАЭС в 2018-2020 гг.³⁴

Показатели	Значение показателя			Изменение показателя			
	2017	2018	2019	2019/2018		2020/2019	
				Абсолютный прирост (+;-)	Темп роста, %	Абсолютный прирост (+;-)	Темп роста, %
Беларусь							
Импорт автомобилей в физическом выражении, тыс. ед.	2,34	10,06	16,01	7,72	429,9	5,95	159,1
Импорт автомобилей в стоимостном выражении, млн. долл.	45,02	90,23	131,24	45,21	200,4	41,01	145,4
Казахстан							
Импорт автомобилей в физическом выражении, тыс. ед.	0,048	0,181	1,5	0,133	377,1	1,319	828,8
Импорт автомобилей в стоимостном выражении, млн. долл.	1,11	1,74	13,49	0,63	156,8	11,75	775,3
Армения							
Импорт автомобилей в физическом выражении, тыс. ед.	0	0,105	0	0,105	0	0	100
Импорт автомобилей в стоимостном выражении, млн. долл.	0	0,02805	0	0,02805	0	0	100
Киргизия							
Импорт автомобилей в физическом выражении, тыс. ед.	0	0	0,002	0	0	0,002	0
Импорт автомобилей в стоимостном выражении, млн. долл.	0	0	0,06026	0	0	0,06026	0

Судя по представленным данным из таблицы, положительная тенденция

³⁴ Статистика импорта легковых автомобилей и прочих моторных транспортных средств для перевозки людей // statimex [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://statimex.ru/statistic/8703/import/2017-2019/BY/RU/> (Дата обращения: 20.03.2021).

наблюдается в Беларуси и Казахстане. В Беларуси по состоянию на 2019 год импорт автомобилей в физическом выражении составил 16,01 тысяч единиц, что в стоимостном выражении - 90,23 млн. долл. В Казахстане этот показатель - 1,5 тыс. ед. на 13,49 млн. долл. Говоря об Армении, импорт был произведен только в 2018 году, а в Киргизии - только в 2019, в обоих странах показатели импорта очень незначительны.

2.3 Анализ импорт-экспортных операций машин, оборудования и транспортных средств в странах ЕАЭС

Особенности развития взаимной торговли ЕАЭС влияют на товарную структуру. На рисунке 1 представлено распределение по товарным группам взаимного товарооборота между государствами - членами ЕАЭС.

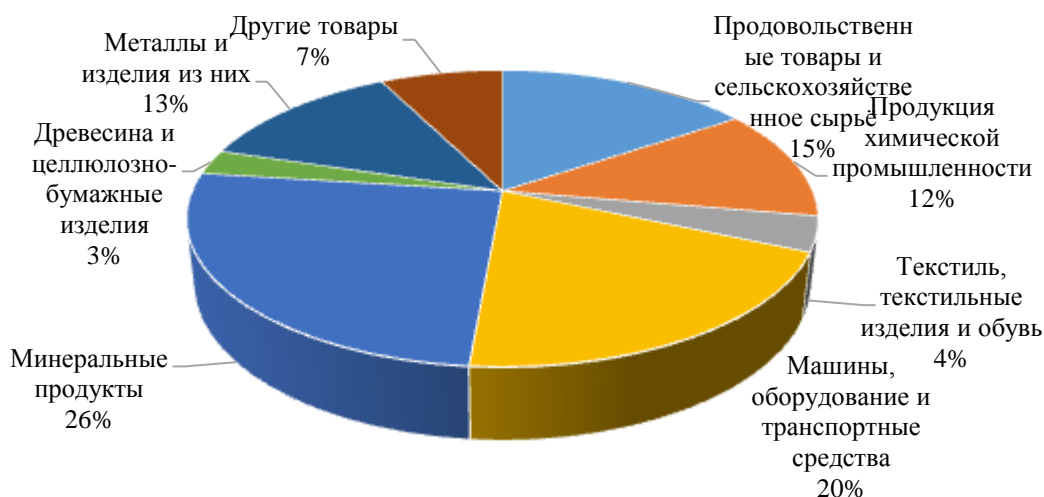


Рисунок 6 - Взаимная торговля ЕАЭС³⁵

Как видно из диаграммы, товарная структура взаимной торговли между государствами - членами ЕАЭС характеризуется большей диверсификацией и сбалансированностью по сравнению с товарной структурой внешней торговли со странами вне ЕАЭС.

Вклады стран во взаимный экспорт по группам товаров распределились следующим образом. По поставкам минеральных продуктов на рынок ЕАЭС лидирует Россия (81,6 % объема взаимной торговли этими товарами). Почти 60 % проданных на едином рынке машин, оборудования и транспортных средств

³⁵ Eurasiancommission [Электронный ресурс]: офиц. сайт. - Режим доступа: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/analytics/Documents/report/Report_2019.pdf. - 10.04.2021.

произведено в России, 35,3 % - в Беларуси. Около половины взаимных поставок продовольственных товаров и сельскохозяйственного сырья приходится на Беларусь, 39 % - на Россию. Продажи металлов и изделий из них осуществляют преимущественно Россия (64,6 %), Казахстан (21,1 %) и Беларусь (13,3 %), поставки продукции химической промышленности - Россия (62,6 %), Беларусь (24,1 %) и Казахстан (12,4 %) ³⁶.

Более половины обращающихся на рынке ЕАЭС высокотехнологичных товаров (56,9 %) относится к группе машин, оборудования и транспортных средств (основные товары - легковые и грузовые и автомобили, части и принадлежности для автомобилей и тракторов, провода изолированные, кабели, вагоны грузовые, аппаратура связи и части к ней, телевизионное оборудование, части подвижного состава).

В структуре экспорта по странам (товаров из группы «Машины, оборудование и аппаратура») на первом месте Казахстан (15%), на втором месте Беларусь (15 %).

Динамические показатели экспорт-импортных операций России в отношении спецтехники – автокраны, автобуровая техника, пожарные машины, автобетономешалки и прочее (код ТН ВЭД – 8705) представлен в таблице 13.

Таблица 13 - Динамические показатели экспорт-импортных операций спецтехники в России ³⁷

Показатели	Значение показателя			Изменение показателя			
				2019/2018		2020/2019	
	2018	2019	2020	Абсолютный прирост (+;-)	Темп роста, %	Абсолютный прирост (+;-)	Темп роста, %
Экспорт:							
- в стоимостном выражении, млн. долл.	274,4	365,1	373,3	90,7	133,05	8,2	102,25
- в весовом выражении, тыс. тонн	18,4	26,01	27,9	7,61	141,36	1,89	107,27

³⁶ Доклад «О состоянии взаимной торговли между государствами - членами Евразийского экономического союза» // eurasiancommission [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/analytics/Documents/report/Report_2019.pdf. - 10.04.2021.

³⁷ Анализ данных // stat.customs.gov [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://stat.customs.gov.ru/analysis>. - 11.04.2021.

Импорт:							
- в стоимостном выражении, млн. долл.	415,8	171,3	163,5	-244,5	41,20	-7,8	95,45
- в весовом выражении, тыс. тонн	34,6	14,3	13,7	-20,3	41,33	-0,6	95,80

Судя по представленным данным, можно утверждать, что экспорт спецтехники превышает её ввоз в Россию. Наибольшие показатели экспорта приходятся на 2020 год, темп роста по сравнению с годом ранее составил 33,05 %. Наибольшие показатели импорта приходятся на 2018 год, к 2019 году этот показатель снижается практически в 2.5 раза и составляет 171,3 млн. долл. или 14,3 тыс. тонн.

Динамические показатели экспорт-импортных операций России в отношении машин и оборудования (код ТН ВЭД - 85) представлен в таблице 14.

Таблица 14 - Динамические показатели экспорт-импортных операций машин и оборудования в России³⁸

Показатели	Значение показателя			Изменение показателя			
				2019/2018		2020/2019	
	2018	2019	2020	Абсолютный прирост (+;-)	Темп роста, %	Абсолютный прирост (+;-)	Темп роста, %
Экспорт:							
- в стоимостном выражении, млрд. долл.	4,87	5,52	5,38	0,65	113,3	-0,14	97,5
- в весовом выражении, тыс. тонн	314,33	347,58	337,41	33,25	110,6	-10,17	97,1
Импорт:							
- в стоимостном выражении, млрд. долл.	29,89	29,71	29,14	-0,18	99,4	-0,57	98,1
- в весовом выражении, тыс. тонн	1664	1653	1638	-11	99,3	-15	99,1

Импорт в Россию товаров из группы «Машины, оборудование и аппаратура» за период Январь, 2018 - Май, 2020 составил 172.3 млрд. долл, общим весом 12919 тыс. тонн.

В основном импортировались «реакторы ядерные, котлы, оборудование и

³⁸ Анализ данных // stat.customs.gov [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://stat.customs.gov.ru/analysis>. - 11.04.2021.

механические устройства; их части» (59 %), «электрические машины и оборуд.; звукоаппаратура, телеаппаратура; их части» (41%).

В структуре импорта по странам (товаров из группы «Машины, оборудование и аппаратура») на первом месте Китай (37 %), на втором месте Германия (11 %).

Стоит отметить неравномерность динамики показателей как импорта, так и экспорта за 2018-2020 годы. В структуре экспорта наибольшие значения показателей приходятся на 2019 год: по сравнению с 2018 годом он повысился на 13,3 % и составил 347,6 тонн на сумму 5,52 млрд. долл. В структуре импорта наибольшие показатели приходятся на 2018 год: к 2020 году этот показатель снижается на 2,5 % и составляет 1638 тыс. тонн на сумму 29,1 млрд. долл.

Изучим показатели экспорт-импортных операций машин и оборудования в странах ЕАЭС.

В таблице 15 представлен анализ экспорт-импортных операций машин и оборудования (код ТНВЭД 85) в странах ЕАЭС.

Таблица 15 - Динамические показатели экспорт-импортных операций машин и оборудования в странах ЕАЭС в 2018-2020 гг.³⁹

Показатели	Значение показателя			Изменение показателя			
	2018	2019	2020	2019/2018		2020/2019	
				Абсолютный прирост (+;-)	Темп роста, %	Абсолютный прирост (+;-)	Темп роста, %
Беларусь							
Импорт денежном выражении, млн. долл.	646,92	775,78	794,64	128,86	119,9	18,86	102,4
Импорт в физическом выражении, тонн	134665,15	136660,22	133989,72	1995,07	101,5	-2670,5	98
Экспорт в денежном выражении, млн. долл.	900,19	984,75	724,5	84,56	109,4	-260,25	73,6
Экспорт в физическом выражении, тонн	59991,92	71227,9	63597,65	11235,98	118,7	-7630,25	89,3
Казахстан							
Импорт денежном выражении, млн. долл.	117,25	110,16	90,34	-7,09	94	-19,82	82
Импорт в физическом выражении, тонн	36264,96	36578,98	36036,11	314,02	100,9	-542,87	98,5

³⁹ Анализ данных // stat.customs.gov [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://stat.customs.gov.ru/analysis>. - 11.04.2021.

Продолжение таблицы 15

Экспорт в денежном выражении, млн. долл.	857,6	838,81	831,42	-18,79	97,8	-7,39	99,1
Экспорт в физическом выражении, тонн	79100,16	86294,49	92624,49	7194,33	109,1	6330	107,3
Армения							
Импорт денежном выражении, млн. долл.	9,35	5,72	5,96	-3,63	61,1	0,24	104,2
Импорт в физическом выражении, тонн	486,8	180,05	235,52	-306,75	37	55,47	130,8
Экспорт в денежном выражении, млн. долл.	87,28	98,7	83,69	11,42	113,1	-15,01	84,8
Экспорт в физическом выражении, тонн	6273,59	7481,07	7248,86	1207,48	119,2	-232,21	96,9
Киргизия							
Импорт денежном выражении, млн. долл.	6,71	11,53	9,2	4,82	171,8	-2,33	79,8
Импорт в физическом выражении, тонн	1657,14	2203,11	1027,81	545,97	132,9	-1175,3	46,7
Экспорт в денежном выражении, млн. долл.	47,19	43,08	41,76	-4,11	91,3	-1,32	96,9
Экспорт в физическом выражении, тонн	7698,56	6131,5	6712,83	-1567,06	79,6	581,33	109,5

Опираясь на представленные данные, к 2020 году рост показателей можно наблюдать в импорте машин и оборудования в Беларуси (на 2,4 % в денежном эквиваленте), Армении (на 4,2 % в денежном эквиваленте и на 30,8 % в физическом), в экспорте Казахстана (на 7,3 % в физическом выражении), Киргизии (на 9,5 % в физическом выражении). В целом можно также отметить, что 2019 год был наиболее благоприятным как для экспорта, так и для импорта машин и оборудования в странах Евразийского экономического союза.

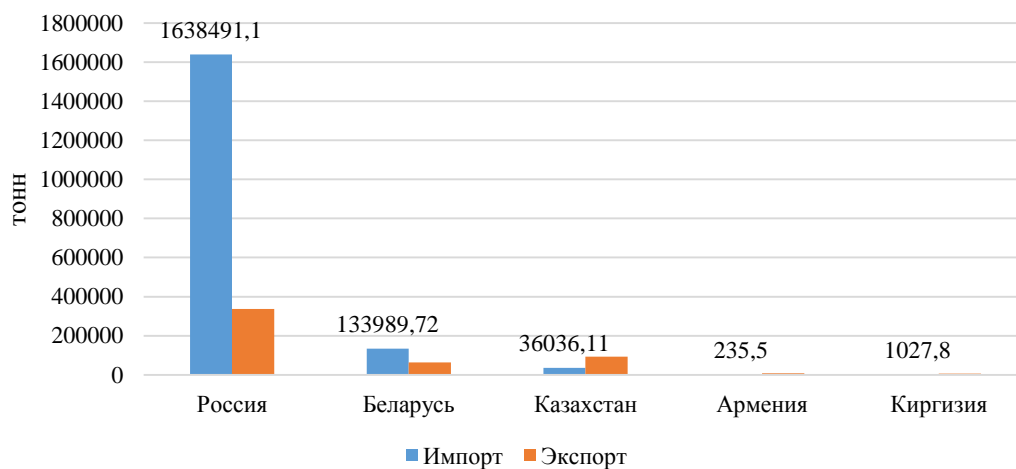


Рисунок 7 - Физические объемы экспорта и импорта стран ЕАЭС в 2020 году

Наибольшая доля импорта машин и оборудования в странах ЕАЭС приходится на Россию и Беларусь, доля экспорта - на Россию и Казахстан.

3 ПРОБЛЕМЫ И ПУТИ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ЭКСПОРТ-ИМПОРТНЫХ ОПЕРАЦИЙ МАШИН, ОБОРУДОВАНИЯ И ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В УСЛОВИЯХ ЕАЭС

3.1 Проблемы таможенного регулирования импорта легковых автомобилей

Механизмы транзита легковых машин через границу таможи Евразийского экономического союза играют основополагающую роль в формировании системы таможенного контроля и декларирования, а также различных платежей, требуемых к уплате, включая таможенные сборы. Всё это способствует обеспечению государственной и экономической безопасности страны. Согласно статистическим данным, на данный момент зарегистрировано около 30 млн юридических лиц 85 млн физических лиц. Перемещение через таможенную границу особенно актуально в отношении легковых и грузовых автомобилей, что обуславливается обширными возможностями изменения ввозного оборудования по различным критериям и комплектующим, которых нет внутри страны.

На сегодняшний день можно выделить большой перечень проблем, касающихся механизмов регулирования транзита транспорта через таможенную границу. Система перевозки транспортных средств и оборудования регламентируется через нормативно-правовые акты и прочую законодательную документацию. Говоря об этом, можно отметить, что физические лица должны инициировать процесс таможенного декларирования при перемещении через границу транспортных средств, даже при условии, что транспорт ввозится на время.

Ввоз на территорию таможи Евразийского экономического союза легковых машин, которые предназначены для некоммерческого использования, обязывает физическое лицо предоставить всё необходимое для рассмотрения таможенными органами для осуществления процедуры таможенного транзита, что определяется и регулируется соглашением, которое заключили в 2010 году Россия, Казахстан и Беларусь⁴⁰. Таможенный транзит – процедура, регламенти-

⁴⁰ Консультант. Ру: Справочная правовая система [Электронный ресурс]. Режим доступа:

рованная 22 главой Таможенного кодекса Евразийского экономического союза.

Данные условия необходимы, чтобы получить паспорт транспортного средства (ПТС) от органов таможни. Если создаётся ситуация, при которой невозможно выполнить указанные условия, физическое лицо имеет право поместить машину на временное хранение, пока не появится возможность предоставить на декларирование необходимых данных, либо вывезти его в течение 4 месяцев, что регламентировано Договором о ТК ЕАЭС⁴¹.

На сегодняшний день импортные и экспортные операции в отношении легковых машин отражают необходимость совершенствования процессов, связанных с ними. Вместе с тем, за последние несколько лет таможенное законодательство претерпело ряд существенных изменений, однако при инициации ввоза и вывоза в отношении рассматриваемых товаров по-прежнему выделяется ряд противоречий и проблем. Можно утверждать, что многие аспекты законодательной и нормативно-правовой документации требуют доработки и изменений в виду их недостаточной эффективности и неудобства. Так, сотрудники таможенной службы Евразийского экономического союза настоятельно советуют при выезде за таможенную границу с целью покупки иностранного транспорта накануне помещения под процедуру транзита оплачивать платежи и пошлины в местах, закреплённых по месту жительства лица. Опираясь на таможенную документацию, можно отметить, что такое физическое лицо, помимо этого, имеет право оплачивать пошлины непосредственно в пропускном пункте. Вместе с тем, в данном случае объем вывозимых лицом денежных средств должен быть выше, поскольку в такой ситуации отдельный регламент определяет объемы их вывоза за пределы союза⁴².

Ряд затруднений также можно выделить и при совершении платежей в процессе таможенного оформления легковых машин. Так, в месте размещения

http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_102086/. - 24.03.2021.

⁴¹ Таможенная процедура таможенного транзита // customs.gov [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://www.customs.gov.by/ru/tamozhenny_transit.ru/#:~:text=Таможенная%20процедура%20таможенного%20транзита%20-товаров%20под%20эту%20таможенную%20процедуру. - 18.03.2021.

⁴² Ягубов, Ш.Р. Нормативно-практические аспекты перемещения физическими лицами через таможенную границу таможенного союза наличных денежных средств и (или) денежных инструментов. 2017. С. 157.

органа таможенной службы, где осуществлялись операции, связанные с декларированием, сотрудники не смогут осуществить транзакцию в отношении средств, которые были внесены ранее в пропускном пункте для выплаты таможенных платежей, поскольку данные сотрудники таможенного органа не имеют права осуществлять транзакцию с деньгами, которые были внесены в другом месте. В данном случае выходит, что если человек внёс средства в пропускном пункте, то сразу зачислить их в качестве уплаты не получится. Таким образом, лицо в данном случае обязано подавать заявление о возврате денежных средств из пропускного пункта, если транспортное средство уже было привезено в назначенное место. Возврат денег в этом случае может затянуться вплоть до одного месяца, кроме того, если лицо оказалось на таможенной территории из других стран-участников Евразийского экономического союза, то этот срок может составить и более долгий период. После возврата средств, лицо должно будет вновь вносить деньги по месту прибытия его транспорта для уплаты платежей в том же объеме, что он вносил на точке пропускного пункта.

Вместе с тем, в данном случае есть возможность поместить машину во временное хранилище, и параллельно написать заявление в таможенную службу о возврате платежей, однако данный способ несёт в себе более большие затраты – месяц временного хранения может обойтись в 10-15 тысяч рублей и около 300-500 рублей за сутки. Таким образом, содержание машины на временном хранении в данном случае не представляется каким-то оптимальным решением проблемы, которая возникла вследствие несовершенства нормативно-правовой документации, в противном случае, лицо несёт большие затраты⁴³.

Предоставление залога в пользу уплаты платежей органу таможенной службы, закреплённую к месту жительства лица также зачастую может быть неудобным, поскольку лицо приобретает машину того же года выпуска и марки, то есть человек впервые использует её в личных целях. В случае наличия различий в объемах уплаты пошлин между внесённой суммой по месту назна-

⁴³ Ваганова, О.Е. Порядок формирования состава и объема информационной базы для целей управления эффективностью инвестиционного проекта предприятия // 2017. С. 23-26.

чения и суммой уплаченной в пункте пропуска, человек доплачивает разницу между ними, и после этого подаёт заявление на возврат непосредственно после окончания процессов, связанных с транзитом.

Следующей проблемой, которую стоит обозначить, является проблема предоставления титула на право собственности и идентификации контроля. Органы таможенной службы идентифицируют товар, используя техническое оснащение. Как правило, сотрудники используют прибор «Зоркий». Такой контроль подразумевает идентификацию VIN-кода, который находится в багажнике, под капотом и в салоне легковой машины. Этот прибор выявляет случаи фальсификации и подделки данных номеров, выявляет номер на предмет наличия каких-либо изменений в числах. Идентификация на этом не ограничивается, ведь дальше эту процедуру реализуют органы ГИБДД, когда оформляется государственная регистрация. Таким образом, лицо зря тратит много времени на реализацию одной и той же процедуры. Помимо этого, паспорт транспортного средства выдаётся не таможенными органами, поэтому они зря выполняют работу, которая входит в компетенцию органов ГИБДД. В итоге данная проблема несёт в себе негативный аспект в финансовом плане⁴⁴.

3.2 Проблемы перемещения через таможенную границу машин, оборудования и транспортных средств в условиях ЕАЭС

Россия не является крупным игроком на мировом рынке машин и оборудования, по крайней мере, как производитель и экспортер. В стране стабильно отрицательное сальдо торгового баланса машин и оборудования, при этом импорт этой продукции в несколько раз превышает экспорт.

Скромное положение России на мировом рынке машин и оборудования отражается в географической структуре экспорта нашей страны. В нем преобладают менее развитые страны с относительно низкими рыночными требованиями к качеству продукции, особенно гражданского назначения. Основная причина этого - крайне низкая рентабельность российского машиностроения.

⁴⁴ Ваганова, О.Е. Совершенствование процесса совершения таможенных операций при ввозе легковых автомобилей на территорию Евразийского экономического союза. 2018. С. 72.

Одна из важных проблем перемещения машин, оборудования и транспортных средств через таможенную границу связывается со сроком предоставления необходимой информации о перевозимых товарах воздушным транспортом. Эта проблема актуальна, поскольку довольно большой объем импортных и экспортных перевозок приходится на международные перевозки воздушным транспортом. В соответствии с Решением Коллегии Евразийской экономической комиссии от 24.04.2018 «Об утверждении Порядка представления предварительной информации о товарах, предполагаемых к ввозу на таможенную территорию Евразийского экономического союза воздушным транспортом» оперативная информация предоставляется не позднее чем за 2 часа до прибытия самолёта (воздушного судна) на территорию таможни Евразийского экономического союза. Однако, если длительность полёта составляет менее 2 часов 3 минут, оперативная информация предоставляется согласно п. 2 и 3 Порядка, то есть не позднее чем через пол часа после вылета де-факто.

Несмотря на данные правила, при перевозке машин, оборудования и транспортных средств практикуются рейсы продолжительностью менее двух часов. Важно отметить, что международные авиасообщения могут составить по времени от 40 минут. Даже при наличии автоматизированных программных систем, генерирующих высокопроизводительную информацию, де-факто крайне проблематично представить ее за полчаса до взлета самолета. Стоит отметить, что для отражения актуальной информации о грузах и транспортных средствах, загруженных в самолет, ее необходимо сначала внести в информационную систему, провести соответствующий осмотр и только потом отправить. Этот набор мероприятий может занять от 30 до 40 минут. Таким образом, этот метод не позволяет своевременно получить информацию, необходимую для таможенных операций, до прибытия судна на пункт пропуска, фактически невозможно заранее изучить информацию и возможные угрозы. Перемещение товаров, по которым оперативная информация не была своевременно предоставлена таможне, будет находиться в зоне риска, и от таможни потребуются принять дополнительные меры для ее снижения.

Ещё одной проблемой в перемещении через таможенную границу машин, оборудования и транспортных средств является проблема грузовых и таможенных документов, а именно их безбумажный (электронный) эквивалент на базе международного стандарта e-Cargo. Данная технология состоит из следующих компонентов:

- создание и перемещение различных документов (транспортных, таможенных, коммерческих) в электронном формате (e-Freight);
- Оформление перевозки груза без необходимости выпуска накладной в бумажной форме;
- заключение соглашений, используя технологию электронно-цифровой подписи (EDI-Agreement).

Технология e-Freight позволяет отказаться от бумажного формата документов, что значительно упрощает работу таможенных органов. Цифровой документ полностью эквивалентен бумажному документу, он также имеет полную юридическую силу, а также имеет специальную подпись. Это отличает ее от предварительной информации в электронном виде, что, с одной стороны, ускоряет процесс регистрации товара, а с другой - не удаляет документ на бумаге. Документ в электронном формате создается специалистом-логистом. Он позволяет быстро регистрировать груз вне зависимости от вида транспорта, а также он действует до конца перевозки. Этот стандарт предусматривает введение единого формата грузовой документации и обмена данными. Однако процесс внедрения этой технологии остановился на стадии эксперимента. Основная причина ареста - ряд трудностей в принятии и развитии нормативной базы грузовых перевозок, в развитии информационных технологий, в упрощении процедур таможенного оформления товаров и т.д.

На данный момент проводятся работы по реализации стандарта e-AWB, реализация метода использования электронных накладных только в стадии ожидания. Из-за этого создать технологическую, организационную основу в рамках международного стандарта оформления сопровождающих документов в электронном виде представляется проблематичным.

Ещё одной проблемой, которую стоит упомянуть, является отсутствие надлежащего качества системы контроля работников таможенных служб за соблюдением сроков импорта машин, оборудования и транспортных средств на таможенную территорию Евразийского экономического союза. Эта проблема актуализируется, как правило, когда ввоз осуществляется на временной основе. Если примерно описывать суть проблемы, то можно отметить, что временно ввозимые машины, оборудование или транспортные средства оформляются на юридическое лицо, следовательно, собственник товара - организация. Компания отправляет автомобиль на территорию России по правилам импорта транспортных средств международной перевозки на территорию таможни ЕАЭС. Опираясь на ст. 274 ТК ЕАЭС должностные лица органа таможни назначают определенный срок ввоза машин, оборудования или транспортного средства, исходя из времени, которое требуется для вывоза товара с территории Евразийского экономического союза после завершения операции перевозки. Срок ввоза транспортных средств, машин или оборудования, как правило, назначается в размере 10 дней⁴⁵. В целях уклонения от уплаты таможенных платежей, недобросовестные люди, не взирая на сроки, продолжают реализовывать перевозки, что запрещается в соответствии с пп. 1 п. 4 ст. 275 ТК ЕАЭС. Сложность этой проблемы заключена в трудности поиска собственника незаконно ввезённого транспортного средства, а также в его уведомлении об оплате платежей, от которых он уклонился⁴⁶.

Ещё одной актуальной проблемой можно назвать спад уровня перевозок машин, оборудования и транспортных средств из-за коронавирусной пандемии в 2020 году. Сектор машин, оборудования и транспортных средств может понести огромные убытки, где их большая часть придётся на авиаперевозки. В непростой ситуации оказались автотранспортные компании, железнодорожные

⁴⁵ Алта-Софт. Ру : Таможенный портал для участников [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <https://www.alt.ru/codex-2018/R5/GL38/ST274/#:~:text=%201.%20Срок%20нахождения%20на,и%20пункта%20%20настоящей%20статьи>. - 28.03.2021.

⁴⁶ Консультант. Ру: Справочная правовая система [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_215315/b4a57c51312981dba7282a1ff88e071de968ca94/. - 29.03.2021.

операторы, стивидоры. Пандемия коронавируса вызвала нарушение баланса потоков грузов, что связывается с остановкой производств, уменьшением спроса. Соответственно, из-за данной ситуации снижается импорт транспортных средств из стран Евразийского экономического союза, а также экспорт из России. Мировое событие также спровоцировало ряд задержек в перевозках, увеличение времени доставки. Из-за этого в сегодняшних условиях меняются логистические системы перевозок.

Следующей проблемой, которую имеет смысл упомянуть, выступает резкое сокращение мощностей в перевозках на пассажирских судах, которые обычно реализуются между Европой и Северной Америкой. В связи с этим, на данный момент зачастую применяются тарифы с повышенным коэффициентом.

Подводя итог, можно заключить, что основными проблемами перемещения машин, оборудования и транспортных средств через таможенную границу выступают:

- отсутствие надлежащего уровня системы контроля таможенных органов за соблюдением сроков ввоза машин, оборудования и транспортных средств на таможенную территорию ЕАЭС;

- несовершенство системы предоставления оперативной информации о ввозимых товарах и транспортных средствах воздушным транспортом;

- проблема развития системы электронной (безбумажной) документации (грузовой, таможенной) в международном стандарте e-Cargo;

- вследствие большой таможенной пошлины легковых автомобилей на ввоз, импортёры зачастую способны использовать альтернативные схемы ввоза легковых автомобилей (распил, конструктор и др.), что говорит о несовершенстве системы и отсутствии регуляторов подобных обходных путей;

- резкое снижение количества и качества перевозок на фоне пандемии коронавируса.

3.3 Пути развития процессов перемещения через таможенную границу машин, оборудования и транспортных средств на территорию Евразийского экономического союза

Основным инструментом таможенно-тарифного регулирования является единый таможенный тариф, структурированный в соответствии с единой торговой номенклатурой внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза (ЕТН ВЭД ЕАЭС). Таможенно-тарифное регулирование - один из инструментов, обеспечивающих меры по ограничению притока товаров иностранного производства. Его роль - регулирование внешнеэкономической деятельности при защите интересов отечественных производителей⁴⁷.

16 декабря 2011 г. 8-я Министерская конференция Всемирной торговой организации (высший руководящий орган ВТО) единогласно одобрила присоединение Российской Федерации к ВТО. Следует отметить, что переговоры по этому вопросу ведутся уже 18 лет. Целью переговорного процесса для российской стороны было достижение максимально выгодных условий. В результате было согласовано, что к 2019 году ставка ввозной пошлины на иномарки должна быть снижена до 15 %. Данное соглашение вступило в силу 1 сентября 2019 года. Это решение неизбежно приведет к снижению доходов государственного бюджета и создаст дополнительную конкуренцию автопроизводителям, работающим на территории Российской Федерации⁴⁸.

ВТО контролирует большую часть мировой торговли. Рассмотрим положительные и отрицательные последствия вступления России в ВТО. К положительным моментам можно отнести:

- улучшение условий экспорта автомобилей;
- увеличение инвестиционных потоков от иностранных инвесторов;
- Доступ к урегулированию международных торговых споров.

Отрицательные последствия:

- снижение конкурентоспособности продукции автопроизводителей, ра-

⁴⁷ Штрикова, Д.Б. Совершенствование регулирования объемов импорта легковых автомобилей в системе государственного регулирования ВЭД. 2019. С. 29.

⁴⁸ Захаров, А.Н. Проблемы присоединения России к ВТО. 2009. С.29.

ботающих на территории Российской Федерации, из-за снижения импортных пошлин на легковые автомобили;

- Снижение финансовых доходов от импортных пошлин в госбюджет.

Снижение ставок ввозных пошлин негативно скажется на спросе на продукцию автопроизводителей, работающих на территории Российской Федерации. В России автомобильные концерны Volkswagen, Nissan, Mercedes-Benz и другие работают в режиме промышленной сборки. Продукция российских автопроизводителей может не конкурировать с более дешевыми импортными автомобилями, что, в свою очередь, повлияет на нагрузку на заводы, занятость и другие макроэкономические показатели. Чтобы этого не произошло, необходимо усилить поддержку производителей со стороны государства и стимулировать покупателей покупать автомобили российского производства.

К примеру, с 01.09.2012 г. введена утилизационная плата с повышенным коэффициентом для юридических лиц, а с 01.01.2017 г. стала обязательной установка системы «Эра-Глонасс» на импортные автомобили. Для физических лиц датчик Эра-Глонасс, получение Сертификата безопасности конструкции транспортного средства (SBKTS) и другие платежи составляют около 2500 евро за автомобиль. Также до 2020 года продлены льготные программы автокредитования «Первый автомобиль» и «Семейный автомобиль». Однозначно сделать вывод о том, выгодно ли участие в ВТО для России в целом, сложно, но снижение импортных пошлин негативно скажется на российском автопроме⁴⁹.

В частности, срок действия таможенных льгот, предусмотренных соглашениями о промышленной сборке иномарок в России, сокращен до 1 июля 2018 г. (предполагалось, что они будут действовать до конца 2020 г.). Для полного выполнения обязательств страны перед иностранными автопроизводителями по данным соглашениям было решено разработать меры поддержки за счет средств государственного бюджета Российской Федерации. Минпромторг подготовил меры по поддержке участников промсборки после вступления России в ВТО. Однако проблемы, которые возникают у промышленности в связи с

⁴⁹ Королева И.С. Всемирная торговая организация и национальные экономические интересы. 2017. С. 40.

вступлением в ВТО, можно успешно решить, не нарушая ее правил. В целях поддержки автопроизводителей, работающих на территории Российской Федерации, авторы предлагают ввести единый транспортный налог (ЕТН) на автомобили, произведенные за пределами государств-членов ЕАЭС.

Анализ рынка легковых автомобилей показал, что основную долю рынка занимают отечественные автомобили и иномарки российской сборки. С 2013 по 2017 год доля рынка иномарок российской сборки увеличилась с 45 % до 57 %, доля рынка импортных автомобилей снизилась с 34 % до 17 %. Последствия мирового финансового кризиса 2008 года, отраженные в данных по импорту в 2009 году, введение платы за обработку с 01.09.2012, снижение импорта более чем в 2 раза из-за сильного роста валюты в конце 2014 года⁵⁰. Негативные последствия этих событий были частично смягчены постепенным снижением таможенных пошлин в течение семи лет. В целом импорт легковых автомобилей остается привлекательным. Поэтому стоит принять меры по поддержке российских автопроизводителей.

Анализ ситуации указал на необходимость создания дополнительных барьеров при покупке импортных автомобилей. Одним из таких препятствий может стать введение единого транспортного налога (ЕТН) на ввозимые автомобили. Порядок взимания транспортного налога изложен в главе 28 Налогового кодекса Российской Федерации, часть 2. ЕТН не коснется владельцев автомобилей, произведенных на территории ЕАЭС, и автовладельцев, которые приобрели автомобиль, ввезенный до 1 января 2019. Контроль оплаты ЕТН за автомобили, произведенные за рубежом, также будет передан Федеральной налоговой службе. Плательщиками налога станут как физические, так и юридические лица. Применяемый транспортный налог для физических лиц и индивидуальных предпринимателей рассчитывается налоговой службой, юридические лица самостоятельно рассчитывают размер сбора.

Для физических лиц срок возврата устанавливается до 1 декабря, для

⁵⁰ Россия вдвое снизила пошлины на иномарки // vedomosti [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.vedomosti.ru/auto/articles/2019/09/10/810944-poshlini-na-inomarki>. - 21.03.2021.

юридических лиц - до 1 февраля года, следующего за отчетным. Например, налог за 2018 год необходимо уплатить до конца 2019 года. При ввозе легкового автомобиля лицо, имеющее налоговые преимущества, уплачивает налог по ставкам, установленным в регионе проживания. В налоговый орган необходимо предоставить документы, подтверждающие право на получение льгот. При регистрации транспортного средства Госавтоинспекция передает данные об автомобиле и владельце в налоговую инспекцию в течение десяти дней.

Предлагаемый ЕТН для импортных автомобилей рассчитывается по той же схеме, но по разным курсам. Расчет налога также зависит от характеристик и года постройки транспортного средства, но без учета региона проживания налогоплательщика. Планируется, что курс ЕТН останется неизменным на всей территории Российской Федерации. Выплаченные деньги поступают в региональные бюджеты. ЕТН происходит путем единовременной уплаты всей суммы налога для физических лиц, для юридических лиц - с внесением предоплаты. Организации-налогоплательщики в свою очередь в соответствии с пунктом 1 статьи 361.1 Налогового кодекса Российской Федерации представляют налоговую декларацию в налоговый орган по месту нахождения транспортных средств после окончания налогового периода. В случае перепродажи и смены владельца транспортного средства новый владелец продолжает платить ЕТН.

Ставка налога зависит от возраста автомобиля на момент покупки. Например, если автомобилю на момент покупки меньше трех лет, владелец будет платить по фиксированным ставкам за весь период использования автомобиля. Если автомобиль будет продан в течение четырех лет, новый владелец будет платить по ставкам, указанным в таблице 2. Это сделает покупку менее привлекательной.⁵¹

Для расчётов предлагаемого для введения ЕТН, были взяты ставки ввозных таможенных пошлин, представленных в таблице 1 и 2. Были выбраны легковые автомобили с разными мощностями двигателя.

⁵¹ Штрикова, Д.Б. Совершенствование регулирования объемов импорта легковых автомобилей в системе государственного регулирования ВЭД. 2019. С. 29.

Для расчётов были выбраны следующие автомобили:

- Nissan Qashqai 970 000 руб. с объемом двигателя 1 600 см³ мощностью в 140 л. с.;
- Lexus NX 1 500 000 руб. с объемом двигателя 2 000 см³ мощностью в 200 л.с.;
- Kia Picanto стоимостью 499 950 руб. с объемом двигателя 1 000 см³ мощностью в 70 л. с.;
- Toyota Corolla стоимостью 746 895 руб. с объемом двигателя 1 300 см³ мощностью в 99 л. с.;
- Mercedes-Benz GLA стоимостью 1 000 490 руб. с объемом двигателя 2 000 см³ мощностью в 211 л. с.;
- Audi Q7 стоимостью 2 498 993 руб. с объемом двигателя 3 000 см³ мощностью 333 л. с.

В таблице 16 представлен расчет транспортного налога для автомобилей младше трех лет и рассчитана перспективная сумма ЕТН для ввозимых транспортных средств иностранного производства. Как видно, сумма взимаемого налога значительно увеличится.

Таблица 16 - Сумма транспортного налога для автомобилей младше трёх лет

Субъект РФ	Сумма транспортного налога, в зависимости от мощности двигателя автомобиля		
	Toyota Korolla (99 л.с.), руб.	Nissan Qashqai (140 л.с.), руб.	Lexus NX (200 л.с.), руб.
ЕТН	4250	9800	20000

В таблице 17 представлен расчёт транспортного налога для подержанных автомобилей старше трёх лет.

Таблица 17 - Сумма транспортного налога для автомобилей старше трёх лет

Субъект РФ	Сумма транспортного налога, в зависимости от мощности двигателя автомобиля		
	Kia Picanto (70 л.с.), руб.	Mercedes-Benz GLA (211 л.с.), руб.	Audi Q 7 (333 л.с.), руб.
ЕТН	3500	31650	99900

Расчеты производятся для легких коммерческих автомобилей. Следова-

тельно, чем выше стоимость пошлины, тем больше разница в снижении импортной пошлины. Это может привести к значительному сокращению поступлений в государственный бюджет.

Расчеты, приведенные в таблицах 15 и 16, показывают, что после введения ЕТН на импортные иномарки стоимость налога значительно вырастет. Налог на автомобили, приобретенные до вступления предлагаемых изменений в силу, будет взиматься по текущим ставкам. Налог также будет применяться к импортным автомобилям, приобретенным физическими лицами для личного пользования. Хотя по соглашению ВТО они не предусматривают снижения импортных пошлин. Это также положительно скажется на доходах госбюджета.

Для оценки эффективности использования ЕТН для импортных автомобилей был проведен сравнительный анализ суммы существующего налога и предлагаемого ЕТН.

Сопоставление стоимости предлагаемого ЕТН с финансовыми потерями от снижения таможенных пошлин для автомобилей иностранного производства представлено на рисунке 8.

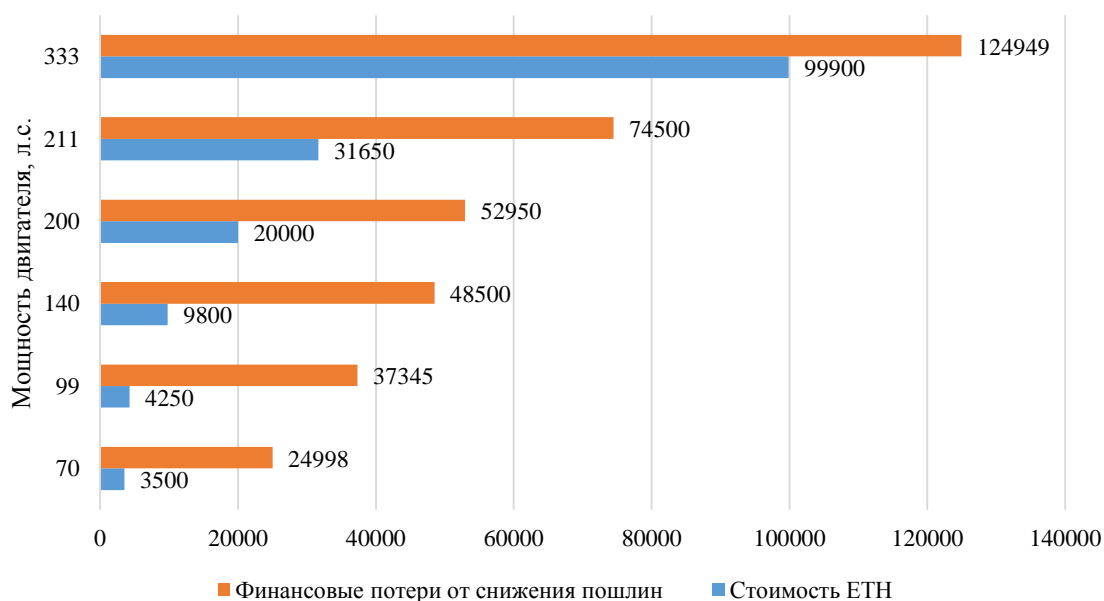


Рисунок 8 - Стоимость ЕТН в сопоставлении с финансовыми потерями от снижения таможенных пошлин (тыс. руб.)

Как видно из данных, представленных на Рисунке 8, транспортный налог

взимается с автомобилями вместимостью более 150 литров. В первый платежный год половина финансовых потерь от снижения импортных пошлин покрывается полностью в течение одного года, а в последующие отчетные периоды государственный бюджет постоянно пополняется.

Анализ автомобильного рынка показал, что импорт автомобилей остается привлекательным, несмотря на резкий рост обменных курсов, плату за использование и необходимость установки оборудования Egnonass. Снижение импортных пошлин делает покупку импортного автомобиля еще более привлекательной. Поэтому было предложено ввести единую транспортную пошлину на ввозимые автомобили.

В результате покупатели с ограниченным бюджетом будут рассматривать и, возможно, отдать предпочтение российской иномарке или отечественному автомобилю, и будут платить транспортный налог по ставкам, утвержденным в соответствующем регионе проживания. Покупатели иномарок будут платить ЕТН по более высоким ставкам, которые не зависят от региона проживания. Оценка эффективности внедрения ЕТН показывает целесообразность его использования⁵².

Данная мера снизит негативное влияние последствий сокращения финансовых доходов из-за снижения импортных пошлин на импортные автомобили. Кроме того, это косвенно поможет повысить ценовую конкурентоспособность автомобилей, производимых на территории Российской Федерации.

Что касается возможных путей развития процессов перемещения машин и оборудования через таможенную границу, следует учитывать следующие аспекты.

Для решения проблемы, связанной со сроком представления предварительной информации о товарах, перемещаемых воздушным транспортом, необходимо внести поправки в Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 24 апреля 2018 г. № 62 «Об утверждении Порядка представления

⁵² Штрикова, Д.Б. Совершенствование регулирования объемов импорта легковых автомобилей в системе государственного регулирования ВЭД. 2019. С. 29.

предварительной информации о товарах, предполагаемых к ввозу на таможенную территорию Евразийского экономического союза воздушным транспортом», а именно:

- при длительности полета воздушного судна от 2.5 часов и более - за 2 часа до прибытия воздушного судна;

- при длительности полета воздушного судна от 2 до 2.5 часов - не позднее, чем за 1.5 часа до прибытия;

- при длительности полета воздушного судна менее 2 часов - не позднее, чем за 30 минут до фактического вылета воздушного судна.

Для решения проблемы развития безбумажного обмена электронными грузовыми документами и таможенными документами в международном стандарте e-Cargo для российских авиаперевозчиков, необходимо внедрение в России стандарта e-Freight, для чего требуется полная гармонизация внутренних нормативно-правовых документов с международными. Все данные, необходимые участникам процесса перевозки грузов должны проходить обработку в электронном формате и автоматически передаваться следующим участникам перевозки.

Для решения проблемы отсутствия эффективной системы контроля таможенных органов за соблюдением сроков временного ввоза транспортных средств международной перевозки на таможенную территорию ЕАЭС предлагается разработка единой электронной базы данных для взаимодействия таможенных органов и ГИБДД в режиме реального времени. База данных должна включать в себя сведения об автомобильных транспортных средствах международной перевозки, которые временно ввезены на территорию России из третьих стран, где также должен быть указан срок временного ввоза. В случае остановки сотрудниками ГИБДД автомобильного транспортного средства перевозки, они должны просмотреть в базе данных сведения о данном автомобиле, его сроке ввоза. Если будет выявлено нарушение срока временного ввоза, то сотрудники ГИБДД должны разместить данный автомобиль на штрафстоянке, сообщить об обстоятельстве таможенному органу, в зоне деятельности которого

был оформлен автомобиль в качестве временно ввозимого транспортного средства международной перевозки на территорию России. На сегодняшний день взаимодействие между ФТС и ГИБДД осуществляется в запросном порядке, что увеличивает сроки обмена данными и снижает эффективность такого взаимодействия.

Для решения возникших проблем в связи с пандемией коронавирусной инфекции необходимо методичное устранение препятствий в работе логистики. Необходимо реализовать оказание ряда видов господдержки:

- выделить отдельные полосы для транспортных средств;
- организовать бесплатные парковки;
- ввести систему компенсации налоговых отчисления, арендной платы и расходов на топливо.

Одно из самых перспективных направлений международных перевозок машин, оборудования и транспортных средств через таможенную границу ЕАЭС представляется создание интеллектуального пункта пропуска. Ситуация, при которой все контрольные процедуры осуществляются в автоматическом режиме, что приводит к безостановочному перемещению безрисковых товаров. Основой функционирования данной модели должна стать единая цифровая платформа. Она может быть объединена не только с базами данных других контролирующих органов, но и с программным обеспечением технических средств контроля, комплексов потокового сканирования и весогабаритных измерений, систем радиационного контроля, распознавания номеров машин и транспортных средств. Это позволит осуществлять проведения всех необходимых форм контроля без участия должностных лиц.

Ещё одним перспективным направлением развития механизма таможенного регулирования перемещения грузов автомобильным транспортом является создание Единой системы цифровых транспортных коридоров. Система будет играть стратегическую роль в развитии всего ЕАЭС и откроет принципиально новые возможности для экономик стран-членов Евразийского экономического союза.

Таким образом, совершенствование механизмов перемещения через таможенную границу машин, оборудования и транспортных средств позволит упростить таможенное регулирование, что снизит издержки финансового и административного характера, по отношению к участникам ВЭД. Учитывая затянувшуюся пандемию коронавируса, выход из ряда кризисных ситуаций представляется как довольно долгий процесс, что говорит о том, что на протяжении нескольких грядущих лет ситуация будет нестабильна.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

На сегодняшний день можно констатировать тот факт, что за несколько лет специфика осуществления внешнеэкономической деятельности кардинально изменилась. Увеличились её участники, Россия вступила в ВТО. Всё это послужило поводом для пересмотра условий, которые диктует нормативно-правовая и законодательная документация. Создание новых условий необходимо как для физических, так и для юридических лиц. Специфика регулирования таможенных правоотношений заключается в том, что их механизмы в любом случае связываются с перемещением машин, оборудования или транспортных средств через таможенную границу ЕАЭС.

Механизмы транзита машин, оборудования и транспортных средств через границу таможни Евразийского экономического союза играют основополагающую роль в формировании системы таможенного контроля и декларирования, а также различных платежей, требуемых к уплате, включая таможенные сборы. Всё это способствует обеспечению государственной и экономической безопасности страны. Согласно статистическим данным, на данный момент зарегистрировано около 30 млн юридических лиц 85 млн физических лиц. Перемещение через таможенную границу особенно актуально в отношении легковых и грузовых автомобилей, что обуславливается обширными возможностями изменения ввозного оборудования по различным критериям и комплектующим, которых нет внутри страны.

Изучение правовой базы и практических аспектов таможенного администрирования в области ввоза машин, оборудования и легких транспортных средств на таможенную территорию Евразийского экономического союза показывает, что лица для личного пользования могут свободно перемещать товары и транспортные средства и использовать их при совершении определенных таможенных операций как временно, так и постоянно. Однако не все одновременно совершаемые юридически значимые действия позволяют формировать свободу такого движения.

В данной работе были рассмотрены теоретические аспекты таможенного

регулирования экспорт-импортных операций машин, оборудования и транспортных средств в условиях ЕАЭС, проведён анализ российского рынка автомобилей, операций перемещения через таможенную границу машин, оборудования и транспортных средств в странах ЕАЭС, изучены проблемы и пути совершенствования экспорт-импортных операций машин, оборудования и транспортных средств в условиях ЕАЭС. Дальнейшее исследование особенностей таможенного регулирования перемещения через таможенную границу машин, оборудования и транспортных средств в условиях ЕАЭС поможет отыскать новые пути совершенствования рассматриваемых в дипломной работе процессов, что обуславливает актуальность данного исследования.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

- 1 Автоимпорт и автоэкспорт 2020 год: ввоз и вывоз сократился // seanews [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://seanews.ru/2021/02/17/ru-avtoimport-i-avtojeksport-2020-god-vvoz-i-vyvoz-sokratilsja/>. - 20.03.2021.
- 2 Автомобильный парк: на чем ездят россияне в 2020 году // autostat [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://autostat.ru.turbopages.org/autostat.ru/s/press-releases/47703/>. - 15.03.2021.
- 3 Анализ данных // stat.customs.gov [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://stat.customs.gov.ru/analysis>. - 11.04.2021.
- 4 Бергман, В.И. Правовые вопросы Евразийского таможенного союза / В.И. Бергман. - М.: Центр публично-правовых исследований. - 2018. - 174 с.
- 5 Ваганова, О.Е. Порядок формирования состава и объема информационной базы для целей управления эффективностью инвестиционного проекта предприятия / О.Е. Ваганова // Вестник Саратовского государственного социально-экономического университета. - 2017. - № 4. - С. 23-26.
- 6 Ваганова, О.Е. Совершенствование процесса совершения таможенных операций при ввозе легковых автомобилей на территорию Евразийского экономического союза / О.Е. Ваганова // Вестник СГСЭУ. - 2018. - № 1 (70). - С. 69-73.
- 7 Горчак, М.О. Совершенствование механизма таможенно-тарифного регулирования внешнеэкономической деятельности РФ / М.О. Горчак // Российский внешнеэкономический вестник. - 2017. - С. 14-24.
- 8 Дилеры рассказали, когда закончится дефицит на авторынке // autostat [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://autostat.ru.turbopages.org/autostat.ru/s/news/47446/>. - 11.04.2021.
- 9 Гарант. Ру: Информационно-правовое обеспечение [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://base.garant.ru/5756320/#:~:text=в%20отношении%20автомобилей%2C%20с%20момента,но%20не%20менее%202%2C5%20евро.> - 09.03.2020..
- 10 Eurasiancommission [Электронный ресурс]: офиц. сайт. - Режим

доступа: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/trade_stat/analytics/Documents/report/Report_2019.pdf. - 10.04.2021.

11 Захаров, А.Н. Проблемы присоединения России к ВТО / А.Н. Захаров // Российский внешнеэкономический вестник. - 2019. - № 12. - С. 26-34.

12 Итоги внешней торговли России // ru-stat [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://ru-stat.com/analytics/7839>. - 18.03.2021.

13 Королева, И.С. Всемирная торговая организация и национальные экономические интересы / И.С. Королева // Вестник МБУ. - 2017. - № 1. - С. 36-43.

14 Консультант. Ру: Справочная правовая система [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_28165/cb7eee5d002075f6e672a265a20635101aa434d0/. - 06.04.2021.

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

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

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

18 Протокол № 72 заседания Правления Ассоциации нефтепереработчиков и нефтехимиков // oilfer [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://oilref.ru/protocol/2005/72_2005.pdf. - 13.03.2021.

19 Россия вдвое снизила пошлины на иномарки // vedomosti [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.vedomosti.ru/auto/articles/2019/09/10/810944-poshlini-na-inomarki>. - 21.03.2021.

20 Свиныхов, В.Г. Таможенное право / В.Г. Свиныхов. - М.: Магистр. - 2017. - 481 с.

21 Соглашение между Правительством РФ, Правительством Респуб-

лики Беларусь и Правительством Республики Казахстан от 18.06.2010 // Consultant [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_102086/. - 24.03.2021.

22 Tavto.Ru [Электронный ресурс]: офиц. сайт. - Режим доступа: <https://tavto.ru/news/sostavlen-top-10-samykh-populyarnykh->. - 16.03.2021.

23 Справочные материалы к расширенному заседанию коллегии ФТС России // minfin [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://www.minfin.ru/common/upload/library/2019/04/main/06_Federalnaya_tamozhennaya_sluzhba_v_2018_godu.pdf. - 18.03.2021.

24 Статистика и спрос на новые автомобили в России // auto.vercity [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://auto.vercity.ru/statistics/sales/europe/russia/>. - 17.03.2021.

25 Статистика импорта легковых автомобилей и прочих моторных транспортных средств для перевозки людей // statimex [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://statimex.ru/statistic/8703/import/2017-2019/BY/RU/>. - 20.03.2021.

26 Консультант. Ру: Справочная правовая система [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_163855/890e07d6c8389ba2d5dc676feb56ac2807aef430/. - 01.03.2021.

27 Консультант. Ру: Справочная правовая система [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_45397/b70e367650649d4403d542b865d6f6e8a3b85a79/. - 01.03.2021.

28 Альта-Софт. Ру : Таможенный портал для участников [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <https://www.alt.ru/codex-2018/R5/GL38/ST274>. - 28.03.2021.

29 Консультант. Ру: Справочная правовая система [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_163855/3bcf58adfe632489d7eace7a91802f1f25fecee7/. - 01.03.2021.

30 Структура и прогноз парка легковых автомобилей в России // auto-stat [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.autostat.ru/research/produ>

[ct/397/](#). - 10.04.2021.

31 Customs.gov: Сайт Федеральной Таможенной Службы [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://www.customs.gov.by/ru/tamozhenny_transit-ru/#:~:text=Таможенная%20процедура%20таможенного%20транзита%20-товаров%20под%20эту%20таможенную%20процедуру . - 18.03.2021.

32 Таможенные пошлины на легковые автомобили в 2021 году // bs-life [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://bs-life.ru/domashnyaya-economica/avto/tamozennie-poshliny2013.html>. - 09.03.2021.

33 Консультант. Ру: Справочная правовая система [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_215315/b4a57c51312981dba7282a1ff88e071de968ca94/. - 29.03.2021.

34 Консультант. Ру: Справочная правовая система [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_215315/3439a9143ac2a8c8d014502fffdd7ad5886a74e6/ . - 06.04.2021.

35 Консультант. Ру: Справочная правовая система [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_215315/b8c1dd925c54d11d2bca71bcd4b24c973f1a09be/. - 03.04.2021.

36 ТН ВЭД ЕАЭС, пояснения ТН ВЭД // issa система [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://issa.ru/tnvd/?text_search=8703. - 11.04.2021.

37 Утилизационный сбор на легковые автомобили // ucsol система [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://ucsol.ru/information/utilizatsionnyj-sbor> . - 12.03.2021.

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

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

40 Ягубов, Ш.Р. Нормативно-практические аспекты перемещения физическими лицами через таможенную границу таможенного союза наличных денежных средств и (или) денежных инструментов / Ш.Р. Ягубов // Актуальные

проблемы валютного контроля в современных условиях: материалы междунар.
науч.- практ. конф. - 2017. - С. 156-161.