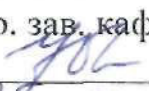


Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
АМУРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
(ФГБОУ ВО «АмГУ»)

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

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ
И.о. зав. кафедрой
 В.В. Ульянова
«25» июня 2021 г.

ДИПЛОМНАЯ РАБОТА

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

Исполнитель
студент группы 737-узс



Е.Ю. Пестрикова

Руководитель
доцент, к.э.н.



Н.Н. Левентов

Нормоконтроль



О.В. Шпак

Рецензент
доцент, к.т.н.



В.З. Григорьева

Благовещенск 2021

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

АМУРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
(ФГБОУ ВО «АмГУ»)

Факультет международных отношений

Кафедра международного бизнеса и туризма

УТВЕРЖДАЮ

И.о. зав. кафедрой

В.В. Ульянова

« 01 » 02 2021 г.

ЗАДАНИЕ

К дипломной работе (проекту) студента

Тестриковой Елизаветы Юрьевны

1. Тема дипломной работы

(проекта) Машинно-тарифное и нетарифное регулирование импорта автомобилей и авто-транспортных средств в РФ в условиях ЕАЭС

(утверждено приказом от 25.01.2021 № 103-уч)

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

3. Исходные данные к дипломной работе (проекту)

Нормативно-законодательные акты, учебные пособия, журналы, данные сети Интернет

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

вопросов): 1) Теоретико-правовое осмысление машинно-тарифного регулирования в ЕАЭС; 2) Место России в мировой торговле автомобилями и авто-транспортными средствами; 3) Влияние таможенно-тарифного и нетарифного регулирования

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

БКР 15 таблиц, 1 рисунка

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

7. Дата выдачи задания 01.02.2021 г.

Руководитель дипломной работы (проекта) 01.02.2021 г.

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

к.э.н. Левенков Николай Николаевич доцент

Задание принял к исполнению (дата) 01.02.2021 г.

(подпись студента)

РЕФЕРАТ

Дипломная работа содержит 65 с., 15 таблиц, 2 рисунка, 37 источников.

МОТОТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА, ЛЕГКОВЫЕ АВТОМОБИЛИ, ТАМОЖЕННО-ТАРИФНОЕ И НЕТАРИФНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ

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

Для достижения поставленной цели были решены следующие задачи:

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

- определить тарифные меры регулирования импорта легковых автомобилей;

- определить нетарифные меры регулирования импорта легковых автомобилей;

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

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

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

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

СОДЕРЖАНИЕ

1	Теоретико-правовые основы таможенно-тарифного регулирования в ЕАЭС	8
1.1	Понятие таможенно-тарифного регулирования в ЕАЭС	8
1.2	Таможенный тариф, таможенная пошлина как инструмент тарифного регулирования	15
1.3	Система нетарифных мер регулирования: классификация и основные направления	24
1.4	Таможенно-тарифное и нетарифное регулирование импорта автомобилей и мототранспортных средств	30
2	Место России в мировой торговле автомобилями и мототранспортными средствами	38
2.1	Анализ внешней торговли России	38
2.2	Анализ динамики и географической структуры торговли автомобилями и мототранспортными средствами	42
3	Влияние таможенно-тарифного и нетарифного регулирования на импорт автомобилей и мототранспортных средств	48
3.1	Анализ влияния таможенно-тарифного и нетарифного регулирования на импорт автомобилей и мототранспортных средств	48
3.2	Перспективы развития таможенно-тарифного и нетарифного регулирования импорта автомобилей и мототранспортных средств	55
	Заключение	60
	Библиографический список	62

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования перемещения легковых автомобилей через таможенную границу ЕАЭС очень важный и наиболее популярный вопрос среди участников внешнеэкономической деятельности и таможенных органов. Важность перемещения товаров и транспортных средств в процессе пересечения таможенной границы ЕАЭС переоценить невозможно, поскольку она устанавливает систему взимания таможенных пошлин в органе декларирования и таможенного контроля, что позволяет государству обеспечивать экономическую и национальную безопасность.

В данной работе речь пойдет именно о процедуре ввоза легковых авто участниками ВЭД. Эта процедура способствует привлечению денежных средств в доход государства, от чего непосредственно увеличивается показатель благосостояния населения. Поэтому для совершения таможенной процедуры ввоза транспортных средств существует большой перечень нормативных актов, постановлений, федеральных законов, инструкций, регулирующих порядок перемещения автомобилей, которые необходимо изучать, а также непосредственного осуществления контроля таможенных операций и платежей, в отношении перемещаемых транспортных средств.

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

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

- 1) оформление и порядок декларирования товаров и транспортных

средств;

2) взимание таможенных платежей, а также, антидемпинговых и комбинированных пошлин, контроль правильности их исчисления и своевременности уплаты, принятие мер по их принудительному взысканию в пределах своей компетенции;

3) выявление, предупреждение и пресечение административных правонарушений и преступлений в соответствии с законодательством государств - членов таможенного союза;

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

5) ведение таможенной статистики.

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

Для достижения поставленной цели были решены следующие задачи:

1) описать правовую основу перемещения легковых автомобилей через таможенную границу ЕЭАС;

2) определить тарифные меры регулирования импорта легковых автомобилей;

3) определить нетарифные меры регулирования импорта легковых автомобилей;

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

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

6) разработать мероприятия по совершенствованию процесса

совершения таможенных операций и применения таможенных платежей в отношении легковых автомобилей, ввозимых на территорию Российской Федерации.

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

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

1 ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ТАМОЖЕННО-ТАРИФНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ В ЕАЭС

1.1 Понятие таможенно-тарифного регулирования в ЕАЭС

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

Данная концепция таможенно-тарифного регулирования в настоящее время существует на законодательном уровне. Таможенные меры контролируют цены на импортируемые и экспортируемые товары с учетом затрат и цен местных производителей, способности потреблять отечественные и импортные товары и необходимости максимального удовлетворения спроса на определенные товары. Продукты. Влияние таможни и регулирования таможенных пошлин на внешнеэкономическую деятельность имеет прямое отношение к обмену товарами между странами посредством применения таможенных пошлин.¹

Государство на своей таможенной территории может осуществлять комплекс мероприятий, направленных на регулирование внешней торговли. В этот комплекс входят следующие методы и формы воздействия на экспортно-импортные операции:

1) нетарифные методы регулирования внешнеэкономической деятельности – это совокупность методов государственного регулирования внешнеэкономической деятельности, имеющих целью воздействие на процессы в сфере внешнеэкономической деятельности, но не относящихся к таможенно-тарифным методам государственного регулирования;

2) таможенно-тарифное регулирование внешнеторговой деятельности - это совокупность методов государственного регулирования внешнеторговой

¹ О решении коллегии ФТС России от 25 мая 2017 года «О Комплексной программе развития ФТС России на период до 2020 года» [Электронный ресурс] : приказ ФТС России от 27.06.2017 № 1065 // СПС «КонсультантПлюс».

деятельности, основанных на применении таможенных пошлин, таможенных процедур, правил.

Таможенные пошлины - ключевой элемент таможенного и налогового регулирования. Эффективность такого типа регулирования в решающей степени зависит от уровня их экономической целесообразности. Применение мер таможенно-тарифного регулирования преследует такие цели, как:

- 1) защита отечественных товаропроизводителей от иностранной конкуренции;
- 2) обеспечение поступления средств в бюджет;
- 3) активизация прогрессивных структурных изменений в экономике.

Основными задачами таможенного и налогового регулирования, актуальными для нашей страны, являются:

- 1) обеспечение конкурентоспособности продукции отечественных предприятий;
- 2) увеличение модернизационной и инновационной составляющей экономики;
- 3) поддержание необходимого уровня инвестиционной привлекательности отраслей или производств;
- 4) повышение конкурентоспособности белорусского экспорта.

Решение указанных задач и достижение поставленных целей Обеспечено правильное выполнение компонентов Таможенно-таможенных правил, в том числе.²

Таможенное регулирование - важнейший и трудоемкий процесс, предполагающий множество взаимодействий: во-первых, это разработка таможенных пошлин, а во-вторых, их правильная реализация. Первый набор таможенных операций и таможенного регулирования включает обоснование и определение размера таможи. Рассмотрите социально-экономические последствия их изменения; Создать систему таможенных пошлин и

² О Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2020 года [Электронный ресурс] : распоряжение Правительства РФ от 28.12.2012 № 2575-р // СПС «КонсультантПлюс».

таможенных процедур. Ко второй группе относятся: определение страны происхождения товара; определение таможенной стоимости, а также их расчет.

В условиях современной глобализации мировой экономики построение всех элементов таможенно-тарифного регулирования приводится к единообразию на основе международных договоров. Наиболее важные из них это:

1) генеральное соглашение по тарифам и торговле и другие соглашения ВТО;

2) конвенция о Гармонизированной системе описания и кодирования товаров;

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

4) другие многосторонние и двусторонние международные договоры (например, соглашения о предоставлении (РНБ) режима наибольшего благоприятствования в торговле). До недавнего времени основным методом государственного регулирования внешней торговли было таможенно-тарифное регулирование. В настоящее время роль тарифных инструментов ослабевает из-за упора на либерализацию торговли. Эффективный механизм таможенно-тарифного регулирования - необходимое условие активной и эффективной таможенной политики каждого государства.³

Таможенная политика - это комплекс мер, используемых для определения приоритетов, методов и средств достижения национальных целей в области надзора за трансграничными грузами. Таможенная политика, регулирующая таможенное дело и регулирующий обмен товарами в таможенной зоне. Создан для обеспечения эффективного использования

³ О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации [Электронный ресурс] : федеральный закон от 03.08.2018 года № 289-ФЗ // СПС «КонсультантПлюс».

инструментов. Осуществляйте торговую политику и защищайте внутренний рынок. Стимулируйте рост национальной экономики; помогайте в строительстве и реконструкции зданий и т. д.

Основная цель таможенной политики - улучшить структуру товарных потоков на экспорт, увеличить их количество, а также повысить эффективность внешнеэкономической деятельности местных экономических институтов. Таким образом, таможенные правила содержат систему методов и мер, обеспечивающих соблюдение таможенных правил, устанавливающих процедуры и правила. Методика определения таможенной стоимости товаров, перемещаемых через таможенную границу Евразийского экономического союза, метод утверждения страны происхождения товаров, система таможенных преференций, система таможенного контроля и таможенного надзора и другие компоненты законодательства о внутренней торговле еще не выпущены.

Для определения статуса таможенных транспортных средств (иностранных транспортных средств или транспортных средств ЕАЭС), ввозимых физическими лицами в Российскую Федерацию, таможня опирается на информацию, содержащуюся в таможенных файлах, представляемых таможенными органами Российской Федерации.

При отсутствии электронного файла информации об автомобиле таможенные органы Российской Федерации обращаются в таможенные органы страны, куда ввозится автомобиль.

Для перевозки легкового автомобиля через границу ЕАЭС необходимо предпринять определенные меры:

- Заполнить форму таможенной декларации на основании документов, представленных в таможенный орган, включая свидетельство об уплате пошлины или гарантию уплаты пошлины и других налогов;

- Представлять заявленные товары по требованию должностных лиц таможенных органов;

- Оплатить таможенные пошлины или обеспечить уплату таможенных

пошлин, налогов в случаях, определенных таможенным законодательством и соглашениями Евразийского экономического союза;

Соблюдать иные требования таможенного законодательства ЕАЭС

Бланк декларации на товары собственного потребления составляется декларантом или таможенным представителем по поручению декларанта. Согласно статье 9 соглашения подтвердить

Порядок размещения автомобилей для личного пользования в рамках таможенных процедур и переходных процедур временного ввоза на таможенную территорию ЕАЭС 7.

Раздел 358 Таможенного закона ЕАЭС предусматривает, что для личного использования этих лиц во время их временного пребывания, временный ввоз товаров в зарубежные страны полностью освобождается от таможенных пошлин и налогов с учетом ограничений на ввоз этих товаров. Таможенный участок. Статья 10 Соглашения устанавливает порядок выпуска товаров для самостоятельного использования, а Приложение 6 устанавливает тарифные ставки для транспортных средств, въезжающих на таможенную территорию Евразийского экономического союза. восемь

Постановлением Правительства Российской Федерации № 863 «О тарифах на таможенные услуги» от 28 декабря 2004 года установлены тарифы на таможенные услуги. При пересечении лицом таможенной границы Евразийского союза для личных, семейных, семейных и иных нужд таможенная декларация на автомобили, пересекающие таможенную границу Евразийского экономического союза, относится к терминологии товаров Евразийского экономического союза. Действия 8702 и 8703. Этап оплаты 1.⁴

Вкратце можно сказать так: при ввозе транспортного средства на территорию РФ необходимо соблюдать все ограничения, условия и требования ЕАЭ в соответствии с Таможенным кодексом.

Консигнация-доставка товаров от отправителя до адреса получателя на

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

таможенной территории ЕАЭС в рамках исполнения договора на основании единого документа, подтверждающего завершение внешнеэкономической сделки, либо как односторонняя часть внешнеэкономической сделки. . , Или сделка не была завершена, или если товары переданы тому же таможенному органу на таможне или в месте доставки, если были применены процедуры таможенного оформления и они хранятся в том же месте ... в течение времени лимит декларирования товаров в соответствии с разделом 197 ЕАЭС10 Временный (если товары помещены на временное хранение) или выпуск.

При использовании транспортного средства в качестве средства международной перевозки необходимо следовать руководству главы 48 Таможенного закона ЕАЭС, в которой подробно описаны процедуры передачи данных транспортного средства, даты временного ввоза и процедуры декларирования.

Важно отметить, что при попытке ввоза товаров и транспортных средств за пределы таможенных границ должны соблюдаться все требования и условия, предусмотренные ЕАЭС и таможенным законодательством государств-членов. Избегают некоторых проблем: может быть неточное определение уровня таможни; или есть юридические основания для продления временного пребывания в транспортном средстве; для подтверждения этой необходимости необходимо подать пакет документов и запросов в компетентный орган. .

При покупке авто на временный ввоз необходимо⁵

Будьте осторожны, ведь в странах-участницах есть кибер-мошенники. Они предоставляют услуги по регистрации и продаже автомобилей без соблюдения требований законодательства. Как только будет обнаружен факт владения таким транспортным средством, оно будет немедленно конфисковано.

⁵ Белоусова, Т. И. Современные технологии таможенного декларирования [Текст] / Т.И. Белоусова // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. – 2018. – № 1 (78). – С. 16–27.

Если транспортное средство без уважительной причины проезжает по территории страны сверх установленного срока, владелец транспортного средства должен уплатить в государственную казну штраф в размере 2500 рублей.

Все документы оформляются сотрудниками пограничной таможни. Необходимо предоставить юридически оформленный договор купли-продажи, подписанный обеими сторонами. Вам необходимо взять с собой руководство по техническому обслуживанию автомобиля, в котором содержится полная история технического обслуживания и ремонта автомобиля. Отображение информации о доступе автомобиля к сервисному центру.

Также следует отметить, что таможенно-тарифное регулирование, что таможенный и тарифный - одна из основ таможенных операций. Деятельность таможенного органа заключается в обеспечении соблюдения таможенных мер и таможенного контроля. Поэтому понимание структуры, механизмов, инструментов таможенного контроля и таможенного надзора является важным условием квалифицированной и качественной работы сотрудников таможни. История создания и развития таможенной системы, таможенного надзора и таможенной деятельности тесно связана с историей становления и развития Российского государства. Со временем тарифы и фискальные функции начали играть роль защиты и баланса.⁶

Эволюция российской системы таможенного и таможенного контроля, направление национальной таможенной политики выглядит следующим образом: использование системы жестких защитных тарифов, умеренного протекционизма и, наконец, экономического либерализма - выбор, который зависит от промышленного развития, внешней торговли и даже внешняя политика. При этом безоговорочно повышаются тарифы по всем налогам, в основном в результате развития внешней торговли России, а также в

⁶ Дробот, Е. В. Совершенствование электронного декларирования в таможенных органах Российской Федерации [Текст] / Е.В. Дробот // Экономические отношения. – 2018. – № 2. – Т. 7. – С. 143–158.

результате проводимой страной политики умеренного протекционизма.

Сегодня таможенно-тарифное регулирование не только как инструмент общей экономической политики на уровне местной торговли, но и как деятельность регулируемых экономических организаций - это формулирование общих принципов, методов и таможенных правил, а также таможенный надзор. Развитие международной внешней торговли. В основе внешнеторговых тарифов и надзора за тарифами лежит стремление к достижению личных, социальных и национальных целей. Результатом такого надзора является то, что таможенные платежи внесли значительный вклад в национальный бюджет. Таможенно-тарифный надзор призван обеспечить соответствие международным стандартам и поддерживать стабильную систему внешней торговли.⁷

Стабильная и эффективная система таможенного регулирования является неременным условием реализации эффективной таможенной политики и достижения таможенных целей по обеспечению экономической безопасности страны.

1.2 Таможенный тариф, таможенная пошлина как инструмент тарифного регулирования

Принципы таможенно-тарифного регулирования – это совокупность обязательных правил, выработанных наукой и мировой практикой для обязательного применения в процессе таможенно-тарифного регулирования экспортно-импортных операций. В теории права нет общего мнения относительно классификации принципов таможенно-тарифного регулирования. Более развернутую и обобщенную классификацию, дает Т.Н. Трошкина, выделяя принципы таможенно-тарифного регулирования: - общеправовые (законность, федерализм, справедливость, и др.);

- специальные отраслевые и межотраслевые - отражают наиболее

⁷ Земскова, И. А. Трансформация качества государственных услуг под влиянием цифровизации государственных органов [Текст] / И.А. Земскова // Вестник Саратовского государственного социально-экономического университета. – 2018. – № 3 (72). – С. 23-28.

характерные черты и специфику таможенно-тарифного регулирования (протекционизм, фискальный принцип и т.д.). Рассмотрим принципы, которые являются общими для всех видов регулирования внешнеторговой деятельности:

1) единство внешнеторговой политики как составной части внешней политики Российской Федерации.

2) единство системы государственного регулирования внешнеторговой деятельности и контроля за ее осуществлением;

3) единство таможенной территории Российской Федерации;

4) приоритет экономических мер государственного регулирования внешнеторговой деятельности;

5) равенство участников внешнеторговой деятельности и их не дискриминация;

6) защита государством прав и законных интересов участников внешнеторговой деятельности;

7) исключение неоправданного вмешательства государства и его органов во внешнеторговую деятельность, нанесения ущерба ее участникам и экономике Российской Федерации в целом. Все эти принципы соответствуют стандартам международных норм и являются базовыми. Рассмотрим подробнее самые актуальные из приведённых принципов.⁸

Государство защищает права и законные интересы участников внешнеэкономической деятельности. Государство защищает права и законные интересы физических и юридических лиц, осуществляющих внешнеэкономическую деятельность. Согласно международным конвенциям, Россия имеет право принимать специальные защитные меры, антидемпинговые меры и контрмеры в соответствии с решениями Федеральной таможенной службы и Федерального законодательного совета для защиты экономических интересов российских производителей.

⁸ Кешелава, А. В. Особенности таможенного декларирования товаров [Текст] / А.В. Кешелава // ВНИИГеосистем. – 2019. – № 1. – С. 6–9.

Принципы равноправия и не дискриминации участников внешнеэкономической деятельности. Этот принцип устанавливает равные права и обязанности всех участников внешнеэкономической деятельности. К ним применяются те же правила и положения. Все субъекты хозяйствования на равных основаниях осуществляют внешнеэкономическую деятельность, применяют одинаковые таможенные процедуры, уплачивают налоги и сборы.

В данной сфере существует противоречие между обычной практикой предоставления таможенных прав отдельным участникам внешнеэкономической деятельности и «Федеральным законом об основах управления внешней торговлей». Устранение необоснованного вмешательства государства и его институтов во внешнеэкономическую деятельность, причинение вреда ее участникам и экономике всей Российской Федерации. Данный принцип предполагает, что в соответствии с законодательством Российской Федерации участники внешнеэкономической деятельности пользуются полной свободой.

Таким образом, общие принципы, содержащиеся в Гражданском кодексе, применяются к области внешней экономики: равноправие участников внешнеэкономической деятельности, имущественный ущерб, свобода договора, равенство сторон в гражданских отношениях и отсутствие внешнего вмешательства в отношения между сторонами.

К специальным принципам относятся:

- таможенный протекционизм;
- фискальный;
- гласность таможенно-тарифного регулирования и заблаговременное информирование обо всех существенных изменениях в таможенно- тарифном законодательстве;
- принцип межгосударственного сотрудничества в таможенно- тарифной сфере.

Эти принципы характерны прежде всего для таможенно-тарифного регулирования. Специальные, отраслевые принципы представляют собой

своего рода характерные черты таможенного права, благодаря которой эта отрасль становится индивидуальной.

1) Таможенный протекционизм. Внешнеторговая политика представляет собой совокупность мероприятий, направленных на защиту внутреннего рынка или на поддержку и стимулирование роста объема внешней торговли, изменение ее составляющих и направлений товарных потоков. Существуют две основные модели внешнеторговой политики: протекционизм и свободная торговля (либерализм).

Протекционизм - это политика, которая защищает внутренний рынок от иностранной конкуренции с помощью ограничительной системы. С одной стороны, эта политика поддерживает развитие национального производства. С другой стороны, это может привести к росту монополий, экономической стагнации и снижению конкурентоспособности. Протекционизм достигается путем введения ряда прямых и косвенных ограничений на импорт - тарифов, условий, нетарифных барьеров, валютных ограничений, иерархических ограничений, налогов, специальных систем государственных закупок и «добровольных» экспортных ограничений. Основными характеристиками протекционизма импорта в сегодняшних развитых капиталистических странах являются возрастающая роль нетарифных ограничений и выборочных протекционистских мер: защищается не внутреннее производство, а отдельные отрасли.⁹

Факторами импортозамещения, то есть более высокой привлекательности переноса в Россию производства товаров для их внутреннего потребления по сравнению с ввозом готовой продукции из-за рубежа, выступают экономия на транспортных издержках и иных видах логистики, а также защищённость внутреннего рынка торговыми барьерами. Экономия на логистических издержках выглядит весьма сомнительной, к тому же она может быть перекрыта дополнительными издержками,

9 Корняков, К. А. Таможенное сопровождение инвестиционных проектов / К.А. Корняков: монография. – М. : РИО Российской таможенной академии, 2017. – 312 с.

связанными с повышенными криминальными рисками, коррупцией, снижением качества и пр. На этом фоне единственным существенным фактором (мотивом) выглядела именно защищённость российского внутреннего рынка.

Поэтому вступление в ВТО, так же, как и отсутствие государственного протекционизма, не привело и не могло привести к увеличению ПИИ в российскую экономику. Напротив, сразу же после присоединения нашей страны к ВТО многие потенциальные инвесторы отказались от производственных проектов в России, встревоженные последствиями этого шага. А именно снижением гарантий окупаемости вложений в российскую экономику.

Фактически ВТО работает для закрепления преимущества стран, уже занимающих ведущие позиции на мировом рынке промышленной и сельскохозяйственной продукции, и, вопреки заявленным целям развития, только усугубляет зависимость периферийных экономик от глобальных корпораций и финансовых институтов.

При этом сами развитые страны произвольно решают, выполнять ли им какие-либо указания и рекомендации наднациональных экономических структур. Так, США соблюдают любые нормы лишь тогда, когда им это выгодно. А во многих американских стратегических документах ВТО объявлена потенциально опасной для интересов США.¹⁰

Содержание протекционизма далеко выходит за рамки собственно торговой политики и защиты отечественных производителей. Протекционизм в широком смысле, по сути, есть политика государственного покровительства по отношению к национальной экономике. Истинная цель протекционизма – организация в стране условий для комплексного расширенного экономического воспроизводства, включая расширенное воспроизводство капитала, рабочей силы и диверсифицированной структуры

10 Лузина, Т. В. Анализ взаимодействия ФТС с бизнес-структурами [Текст] / Т.В. Лузина // Современная наука и образование на страже экономических интересов Российской Федерации. – СПб. : Санкт-Петербургский имени В. Б. Бобкова филиал РТА, 2017. – 185 с.

хозяйства. А в конечном итоге – обретение подлинного суверенитета за счёт максимально возможного снижения зависимости от внешней конъюнктуры, от зарубежных поставщиков и иностранных технологий, создания иммунитета от враждебного геополитического давления и экономического шантажа.

На фоне резкого роста цен на стройматериалы правительство с 1 июля 2021 г. введет пошлины в 10% на некоторые виды сырой грубо обработанной древесины. Под эти меры попадут пиломатериалы из хвойных пород и дуба, а на бук и ясень таможенная ставка вырастет в четыре-пять раз. Также со второго полугодия по предложению Минпромторга может быть ограничен экспорт некоторых видов стройматериалов, в том числе древесно-стружечных плит.

Правительство с 1 июля вводит экспортную пошлину на некоторые виды грубо обработанной древесины с уровнем влажности свыше 22%. Так, до конца года в России будут действовать ставки в 10% для хвойных пород и дуба (но не менее €13 и €15 за кубометр соответственно). Также повышаются экспортные пошлины на бук и ясень (сейчас €10 и €12 соответственно) до 10%, но не менее €50 за кубометр. Как поясняют в правительстве, отсечка по уровню влажности позволяет отделить слабо обработанную древесину от той, которая прошла камерную сушку.¹¹

Помимо этого, в перспективе может быть ограничен экспорт и стройматериалов более глубокой переработки. В апреле Минпромторг предложил на второе полугодие установить временный запрет на вывоз из РФ древесно-стружечных плит (ДСП) с учетом снижения производства на 1,5% в 2020 году и роста экспорта на 16,2%.

Также Минпромторг представил проект постановления, в котором предлагается расширить перечень товаров, являющихся существенно важными для внутреннего рынка России, в отношении которых в

11 Малышенко, Ю. В. Таможенное декларирование и предварительное информирование в электронной форме [Текст] / Ю.В. Малышенко. – СПб. : ИЦ Интермедия, 2017. – 217 с.

исключительных случаях могут быть установлены временные ограничения или запрет экспорта. Речь идет об лесоматериалах, полученных распиловкой или расщеплением вдоль, строганием или лущением, не обработанных или обработанных строганием, шлифованием, имеющих или не имеющих торцевые соединения, толщиной более 6 мм, фанеру, панели фанерованные и аналогичную слоистую древесину.

Протекционистские меры все чаще принимаются в качестве элемента структурной политики, направленной на приспособление национальных производителей к происходящим во всемирном хозяйстве сдвигам. К типовым направлениям протекционистской деятельности относятся повышение рыночных цен на иностранные товары, снижение затрат отечественных производителей или ограничение доступа зарубежных производителей на отраслевой рынок товаров. К основным средствам протекционизма относятся пошлины, квоты, ограничения административного характера, субсидии и валютный контроль.

Тарифы – это налоги, взимающиеся с товаров, ввозимых в страну из-за границы. Квоты - это ограничения на количество, которое импортеры могут продавать на внутреннем рынке с течением времени. В последнее время стали приемлемыми торговые соглашения или добровольные экспортные ограничения. Основные виды протекционизма: Селективный протекционизм - защита конкретных товаров или конкретных стран. Секторы государства - это защита конкретных отраслей. Коллективный протекционизм - это взаимная защита нескольких государств, которые образуют альянс. Скрытый протекционизм не таможенными методами.¹²

Однако государство может проводить два типа внешнеэкономической политика: политика защиты отечественных производителей от иностранной конкуренции (протекционизм), или политика свободной торговли, так называемая свободная торговля, при которой нет ограничений на торговлю с

¹² Матвеева, О. П. Необходимость формирования системы оценки таможенных доходов для обеспечения их роста [Текст] / О. П. Матвеева, Т. Н. Прижигалинская // Вестник Белгородского университета кооперации, экономики и права. – 2018. – № 2(69). – С.240-254.

другими странами. Таможенные органы выполняют только регистрационные функции. Инструментами протекционистской политики являются таможенные ограничения, а не таможня.

2) Фискальный принцип. Учёные так и не пришли к единому мнению относительно фискального принципа, так как некоторые авторы полагают, что его можно считать межотраслевым. Смысл фискальной политики в том, что таможенно-тарифное регулирование нацелено на увеличение государственного бюджета. Говоря иначе, из двух представленных вариантов таможенных пошлин, таможенные органы должны выбрать тот, доход государства от которого будет выше.

Разница между развивающимися странами и развитыми странами состоит в том, что финансовые цели развивающихся стран более очевидны. Факты середины 1990-х годов убедительно доказали важность налогового и таможенного надзора. Почти каждый пятый рубль доходов бюджета собирают таможенные органы. Бесперебойное выполнение фискальных функций таможенного надзора и тарифов напрямую зависит от эффективного использования различных методов обеспечения исполнения налоговых обязательств и уплаты тарифов.

Практика применения действующего таможенного законодательства наглядно показала, что существует необходимость диверсификации форм гарантирования уплаты тарифов и обеспечения соблюдения таможенных и правовых норм в соответствии с требованиями действующего налогового законодательства (например, наложение штрафов, основанных на налогах). . Законодательство - способ обеспечения налоговой ответственности; таможенные правила).¹³

3) Гласность таможенно-тарифного регулирования и заблаговременное информирование обо всех существенных изменениях в таможенно-тарифном законодательстве. Объявление таможенного законодательства Таможенного

¹³ Нестеренко, Е. А. Направления развития таможенного декларирования в России [Текст] / Е.А. Нестеренко // Экономическая безопасность и качество. – 2019. – № 2. – С. 12–15.

союза осуществляется путем опубликования Закона о Таможенном союзе в официальных изданиях и других печатных изданиях, а также путем опубликования Закона о Таможенном союзе в средствах массовой информации. И другими способами. Распространение информации. Комиссия Таможенного союза и таможенные органы обеспечивают бесперебойный доступ к информации о таможенном законодательстве Таможенного союза, опубликованной на ее официальном сайте. Гласность служит гарантией защиты участников внешнеэкономической деятельности от произвола государственных органов и должностных лиц.

Практическое применение этого принципа позволяет говорить о равноправном партнерстве национальных регуляторов и участников ВЭД. Необходимым условием принципа раскрытия информации является соблюдение ряда формальных требований, важнейшим из которых является обязательное раскрытие информации о внешнеторговом законодательстве в средствах массовой информации, а также всех решений и инструкций, принятых национальными учреждениями.

Применение принципа прозрачности и публикация государственного надзора за фактической внешнеэкономической деятельностью означает: - понимание причин решений, действий или бездействия государственных органов и их должностных лиц; - информацию о текущих юридических действиях в данной сфере; их должностные лица предоставляют консультации; ответственность за предоставление ложной информации. Понимание причин решений, действий или бездействия государственных органов является важной гарантией предотвращения административного произвола властей и осуществляется на основании заявлений, поданных в соответствии с установленными процедурами.¹⁴

Регулярные обновления и «особенности» законодательства о внешней торговле вынуждают участников внешнеэкономической деятельности

¹⁴ Потапина, К. В. Применение систем управления рисками в таможенном деле [Текст] / К. В. Потапина // Управление инвестициями и инновациями. – 2019. – № 3. – С. 91-94.

обращаться в соответствующие органы в государственных органах, к сотрудникам научно-исследовательских институтов и учебных заведений за консультацией по надзору за внешней торговлей. Требование об обеспечении прозрачности и открытости в области национального контроля за внешней торговлей не препятствует совершению действий с пометкой «конфиденциально» и «в служебных целях». В большинстве случаев такие законы предписывают определенные аспекты надзора за внешней торговлей, связанные с защитой государственной тайны и других секретов, охраняемых законом (банковская, налоговая тайна, конфиденциальная информация и т. д.)

4) Принцип межгосударственного сотрудничества в таможенно-тарифной сфере. Специфика внешнеторгового регулирования предопределяет то решающее воздействие, которое оказывает координация внешнеторговой политики на международном уровне на национальный механизм государственного регулирования в сфере внешней торговли. Российская Федерация активно развивает сотрудничество с зарубежными странами в сфере международной торговли на двустороннем, региональном и универсальном уровне. Двусторонние контакты являются, пожалуй, самыми многочисленными.

В отличие от международного права, которое в целом регулирует международные отношения, во всех областях международных обменов международное таможенное право регулирует международные отношения в потоках товаров, услуг, транспортных средств, валюты и т. Д. За пределами таможенных границ стран, а также международные отношения стран по таможенным вопросам. Эти принципы отражают характер, особенности и задачи, стоящие перед таможенно-тарифным надзором, такие как защита экономики, выполнение международных обязательств и поддержание стабильной системы внешней торговли. Эффективная система таможенного надзора и тарифов и соблюдение ее принципов являются предпосылкой для реализации эффективной таможенной политики и выполнения таможенными

органами задач по обеспечению национальной экономической безопасности.

1.3 Система нетарифных мер регулирования: классификация и основные направления

В условиях ожесточенной борьбы с особыми национальными интересами не все страны выиграли от международной торговли. В то же время развитие внешнеэкономических связей поднимает вопрос о мерах регулирования. Страны могут придерживаться: 1) протекционистской торговой политики для защиты внутренних рынков от иностранной конкуренции; 2) политики свободной торговли для открытия внутренних рынков. Внешняя конкуренция; 3) Умеренная торговая политика в определенной степени сочетает в себе элементы свободной торговли и протекционизма.

В своей книге Л.И. Зейдлин определяет протекционизм как внешнеторговую политику страны, которая направлена на временное ограничение импорта импортируемых товаров и поддержку производства аналогичных товаров и услуг в стране для увеличения валового национального дохода, увеличения занятости и улучшения социальных показателей. Следует отметить, что протекционизм имеет двойственную природу: он может не только способствовать развитию внутреннего производства, но и замедлить развитие внутреннего производства, а также способствует укреплению позиций отечественных монополий на внутреннем рынке.

Следует отметить, что защитные меры претерпели серьезные изменения, появились новые виды мероприятий и расширился объем традиционных мер. Однако, несмотря на это, таможенные пошлины, взимаемые национальными таможенными органами, могут быть отменены в соответствии с местным законодательством. Соглашение между странами.¹⁵

¹⁵ Прушковская, Е. Е. Повышение результативности таможенного администрирования на основе информационно технического обеспечения [Текст] / Е.Е. Прушковская // Вестник Белгородского университета кооперации, экономики и права. – 2018. – № 3(47). – С. 317-321.

Протекционисты критикуют результаты свободной торговли между странами с разным уровнем экономического развития. Они считают, что свободная торговля используется на благо развитых стран, что приводит к их доминирующему статусу и затрудняет создание национальной промышленности в относительно отсталых странах. Представитель этой теории указал на тот очевидный факт, что формирование и развитие промышленности и национального капитала в США, Германии и Франции находятся под защитой протекционизма. Протекционизм динамично внедряется не только развивающимися странами, но и промышленно развитыми странами для защиты отечественных производителей от все более жесткой конкуренции. Государства, проводящие протекционистскую политику, используют инструменты внешнеторговой политики, и их выбор зависит от их конкретных целей. Для достижения одной и той же цели могут использоваться разные средства, и поэтому в каждом конкретном случае государство выбирает ту или иную комбинацию.

Протекционизм осуществляется в двух формах:

- меры тарифного регулирования
- меры нетарифного регулирования

«Нетарифные ограничения», относятся к числу мер, все чаще используемых в рамках так называемого «нового протекционизма». Они все более вытесняют традиционные методы защиты внутреннего рынка – пошлины

Прямое и косвенное использование нетаможенных гарантий. В рамках регионального экономического альянса, отменяющего взаимные торговые обязательства стран-участниц, нетарифные меры являются единственным средством защиты национальных интересов.¹⁶

Наиболее распространенный метод финансовой и торговой политики - это субсидии - государственные субсидии на импортируемые товары и

¹⁶ Худжатов, М. Б. Особенности таможенного декларирования товаров [Текст] / М.Б. Худжатов // Маркетинг и логистика. – 2019. – № 6 (8). – С. 107- 115.

экспортные субсидии. (Ожидается, что бюджет будет выплачен отечественным экспортерам, что позволит продавать товары иностранным покупателям по ценам ниже, чем на внутреннем рынке, что приведет к увеличению экспорта). Обратите внимание, что правила ГАТТ запрещают прямые субсидии. Однако субсидии на производство в проблемных местах разрешены. Кроме того, существуют косвенные субсидии (косвенная помощь экспортерам через налоговые льготы, льготные условия страхования, ссуды с рыночной процентной ставкой и организация рекламы экспортной продукции за рубежом за счет национального бюджета). В целом экспортная субсидия обрабатывающей промышленности развитых стран не превышает 1% от стоимости экспорта. Наибольшая доля субсидий приходится на сельское хозяйство. Развитые страны реализуют государственные программы для поддержки доходов фермеров, гарантируя покупку излишков сельскохозяйственной продукции и уплачивая специальные сборы за неиспользованную сельскохозяйственную продукцию.

Все экспортные субсидии неэффективны для экономического развития стран, которые их используют. Эти субсидии могут принести пользу только определенным компаниям или отраслям. Следует также обратить внимание на новые способы субсидирования. Например, с учетом зарубежного опыта стран-членов ВТО правительство РФ подготовило проект постановления, направленного на поддержку отечественных производителей форменной и спецодежды. В рамках Евразийского экономического союза в качестве средства поддержки планируется предоставление субсидий местным производителям в следующих отраслях и типах:

- в легкой промышленности - в сфере производства детских товаров;
- в судостроении - возмещение рыбохозяйственным организациям индивидуальным предпринимателям части затрат на уплату процентов по инвестиционным кредитам;
- в авиастроении - российским организациям авиационной промышленности, осуществляющим деятельность в области авиационного

двигателестроения, на компенсацию процентов по долгосрочным кредитам;

- в лесопромышленном комплексе - на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях на создание межсезонных запасов древесины, сырья и топлива.

Следствием этого является крайний случай экспортных субсидий: из-за снижения экспортных цен ниже существующих нормальных уровней цен в этих странах товары вытесняются на внешний рынок. Демпинг Демпинг используется для увеличения продаж продукции или увеличения ее доли на рынке, установления контроля над рынком или устранения конкурентов и высвобождения избыточных запасов товаров.

Чтобы предотвратить преднамеренный демпинг, государства используют антидополнительные (или анти-) тарифы, которые обычно значительно выше тарифов. Среди нетарифных фондов это антидемпинговые процедуры, которые часто вызывают споры в международной торговле, поэтому их необходимо обсудить более подробно.

Фактически, подобно антидемпинговым ограничениям на импорт, они представляют собой противозачаточную меру, которая требует от стран-импортеров введения дополнительных тарифов для снижения искусственно завышенных эффектов конкуренции товаров, вызванных государственными субсидиями в странах-экспортерах. Соединенные Штаты очень активно применяют компенсационные пошлины.

Исследования последних лет в основном сосредоточены на черных и цветных металлах, подшипниках и строительных материалах. Финансовые методы также включают экспортные кредиты. В отношении экспортного кредита международные правила относительно свободны, в то время как международные соглашения устанавливают максимально допустимую процентную ставку для кредита. Что касается экспортного страхования, то международные правила также более смягчены (новые правила позволяют страховать до 10% от стоимости сделки). Однако прямые экспортные кредиты используются редко и заменяются более гибкими и менее

заметными формами.¹⁷

Административные меры - это ограничения количества и стоимости экспорта или импорта. По оценкам, количественные ограничения в середине 1990-х годов применялись к 50% продуктов питания, 13% топлива и примерно 100% текстильных изделий, импортируемых промышленно развитыми странами. Однако сегодня промышленно развитые страны редко принимают административные меры. Эти средства чаще всего используются в развивающихся странах.

Мерами административного характера являются:

- эмбарго (это абсолютный и полный запрет на проведение экспортно-импортных операций);
- количественные ограничения – квотирование (установка лимита объема импорта или экспорта);
- контингирование (установление государством централизованного контроля посредством ограничения номенклатуры товаров в пределах установленных квот на фиксированный период времени);
- лицензирование (ограничение в виде получения разрешения, выдаваемого государственным органом на экспорт или импорт товара в установленных количествах за определенный промежуток времени);
- «добровольное» ограничение экспорта (количественное ограничение экспорта, основанное на обязательстве одного из партнеров по торговле ограничить объем экспорта).

Распоряжения таможенных органов связаны с соблюдением процедур транзита (таможенное оформление, таможенное декларирование, таможенный контроль). Развитые страны, а в последнее время некоторые страны часто используют более высокие требования к таможенным документам и процедурам, хотя это нарушает правила ГАТТ (статья VIII), которые предусматривают минимизацию таможенных процедур и процедур.

¹⁷ Цыбин, Д. А. Правовое регулирование таможенного декларирования товаров [Текст] / Д.А. Цыбин // Электронный научный журнал . – 2019. – № 4 (26) . – С. 65-68.

К дополнительным требованиям относятся требования по предоставлению различных сертификатов, согласований и подтверждающих документов, необоснованно большого количества копий, а также перевода вспомогательных сопроводительных документов на иностранные языки и т. д. Наиболее частыми техническими препятствиями являются требование соблюдения национальных стандартов, получение сертификатов качества на импортируемые продукты, упаковка и маркировка конкретных продуктов, соблюдение определенных санитарных и ветеринарных стандартов, требований безопасности и охраны окружающей среды и т. д. Эти требования наиболее широко используются промышленно развитыми странами для ограничения импорта в интересах отечественных производителей.¹⁸

Все чаще технические регламенты, стандарты и системы сертификации используются в качестве инструментов для защиты торговой политики, что особенно отражается в увеличивающемся числе споров по поводу технических барьеров в торговле.

Валютные ограничения также являются формой протекционизма. Валютный контроль направлен на обеспечение соблюдения резидентами и нерезидентами национального законодательства, регулирующего валютные операции, и обеспечение выполнения резидентами своих обязательств перед страной в иностранной валюте. Валютный контроль оказывает прямое влияние на развитие международной торговли, поскольку он, в частности, включает:

- ограничений на количество валюты, которое может получить экспортер (так называемые финансовые квоты);
- ограничений на количество валюты, которое можно вывозить из страны ее гражданин (резидент), совершающий зарубежную поездку;
- ограничений па объем иностранных инвестиций в страну.

¹⁸ Ягубов, Ш. Р. Модернизация таможенных органов с целью повышения качества их деятельности [Текст] / Ш.Р. Ягубов // Таможенное дело: Направления эффективного развития: сб. науч. тр. Саратов, 2018. – С. 138-146.

Одной из форм финансовых и финансовых ограничений, используемых в целях протекционизма, является так называемый импортный депозит - залог, который импортеры выплачивают банкам в течение определенного периода времени, тем самым увеличивая стоимость импортных депозитов для покупки иностранных товаров. Подходит для развивающихся стран.

Таким образом, современная система включает различные тарифные и нетарифные ограничения, уделяя при этом большее внимание последним. Тарифы больше не являются основным инструментом реализации протекционистской политики. Однако нетарифные барьеры в виде административных ограничений (квоты, разрешения, запреты) также утратили свое действие. Они играли важную роль в прошлом (в промышленно развитых странах до конца 1940-х годов, в развивающихся странах до начала 1980-х годов).

В последующие годы сфера его применения была значительно сокращена, и теперь она ограничена конкретными секторами (например, основная сфера применения количественных ограничений - это торговля сельскохозяйственной продукцией и текстилем). В то же время роль таможенных ограничений, связанных с техническими, ветеринарными, санитарными и фитосанитарными барьерами, а также компенсаторные и антидемпинговые меры применяются выборочно и являются выборочными инструментами.

1.4 Таможенно-тарифное и нетарифное регулирование импорта автомобилей и мототранспортных средств

Главным инструментом таможенно-тарифного регулирования является единый таможенный тариф, систематизированный в соответствии с единой Товарной номенклатурой внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза (ЕТН ВЭД ЕАЭС).

Таможенно-тарифное регулирование является одним из инструментов обеспечения сдерживающих мер от притока товаров иностранного

производства. Его роль заключается в регулировании внешнеэкономической деятельности при одновременной защите интересов отечественных производителей.

За ввоз машины, нужно будет оплатить:

- 1) сборы за оформление;
- 2) пошлина, НДС для юридических лиц;
- 3) единая ставка для физлиц;
- 4) утилизационный сбор.

Из данных о транспорте нам потребуется минимальная техническая информация для определения кода ТН ВЭД.

Все транспортные средства относятся к разделу XVII, группе 87, охватывающей все средства наземного транспорта.

Классификатор делит ТС на: тракторы (8701), ТС для перевозки людей более 10 чел. (8702), легковые автомобили (8703), грузовые ТС (8704), спецтранспорт (8705).

Ниже по классификатору идут части транспортных средств и промышленные машины, группа 8711 – мотоциклы, 8712 – велосипеды.

Рассмотрим легковые автомобили. Внутри группы 8703 для подсчета платежей нам необходимо знать:

- 1) тип двигателя (дизельный, бензиновый, электрический, гибридный);
- 2) рабочий размер цилиндров;
- 3) возраст автомобиля;
- 4) таможенную стоимость автомобиля.

Для ввоза автомобиля применяется одинаковый тариф для физлиц и юр лиц.¹⁹

Ставка зависит от таможенной стоимости завозимого товара, представлена в Таблице 2.

¹⁹ Официальный сайт Федеральной таможенной службы [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.customs.ru>.

Таблица 2 – Сборы за оформление

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

Переходим к пошлине. При таможенном оформлении транспортные средства как юридические лица будут облагаться разными налогами в зависимости от кода ТН ВЭД.

Наиболее распространенная ставка налога на легковые автомобили составляет 25% от заявленной или засекреченной таможенной стоимости. Однако, как и обещали, есть поправка на кубические сантиметры - размер обязательства не может быть меньше стоимости замены двигателя. Для малогабаритных автомобилей один евро за кубометр, чем больше ход двигателя, тем выше стоимость.

Например, если вы экспортируете автомобиль стоимостью 10 000 долларов США с двигателем объемом 1500 куб. Смотрите, обязательство будет 25%, или 2500 долларов. Если вы импортируете аналогичный автомобиль стоимостью 5000 долларов США, ответственность будет рассчитана из расчета 1,1 евро за кубический метр, что эквивалентно 1 650 евро вместо 1250 долларов США при 25% ставке налога. Эта обязательная ставка называется комплексной.²⁰

Размер потребительского налога зависит от характеристик электроэнергии и составляет 15 рублей. Или 153 руб. Для лошадей в

²⁰ 27 Баландина, Г. Таможенно-тарифная политика и стимулирование инноваций в России. / Г. Баландина, Н. Воловик, С. Приходько. - М.: Издательский дом Дело РАНХиГС, 2012. - 228 с.

автомобилях объемом менее 90 литров. М. Соответственно.

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

Индивидуальные унифицированные тарифы. Хотя ставка налога называется «фиксированной», ее значение варьируется в зависимости от объекта налогообложения. Если речь идет о новой машине, то:

Таблица 3 – Единая ставка для физлиц

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

На новый российский автомобиль, купленный за пределами РФ – 1 Евро за каждый кубический сантиметр двигателя.

Таблица 4 – Ставка на любой б/у автомобиль от 3 до 5 лет.

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

Таблица 5 – Ставка на авто старше 5 лет

Объем двигателя	Ставка (евро за 1 см3)
объём менее 1000 см3	3 евро
1 000 см3-1 500 см3	3,2
1 500-1 800	3,5
1 800-2 300	4,8
2 300-3 000	5
свыше 3 000 см3	5,7

С 01.09.2012 г. при ввозе авто ответственное за декларацию лицо обязано уплатить утилизационный сбор. Для физлиц сбор на новый и б/у легковой автомобиль составляет соответственно 2000 и 3000 рублей. Для юрлиц существует отдельная шкала расчётов, суммы в которой значительно выше, чем для физлиц.

Базовая ставка на легковой автомобиль – 20000 руб., на пассажирский и грузовой транспорт – 150000 руб. Исходя из объёма двигателя, общей массы ТС, его возраста вычисляется коэффициент трудоёмкости утилизации, на который умножается базовая ставка.

Таким образом, у нас вырисовывается формула расчёта платежей за растаможку транспортного средства:

Для юрлиц общая сумма платежей = сбор за оформление + таможенная пошлина + акциз + 18% НДС + УС.

Для физлиц общая сумма платежей = сбор за оформление + 48% или 54% (единая ставка) + УС.

В случае невозможности определения достоверных сведений об автомобиле для расчета гарантии уплаты таможенных платежей размер денежных средств, вносимых в качестве гарантии уплаты таможенных платежей, будет определен согласно Приказу ФТС России № 302.

Помимо импортной таможни, существует еще и таможенная плата за таможенные операции. Распоряжением Правительства Российской

Федерации от 28 декабря 2004 г. № 863 «О таможенных тарифах» установлены тарифные ставки на таможенные операции при перемещении товаров через таможенную границу ЕАЭС.²¹

Таможенное восприятие автомобиля намного шире, чем понятие цены товаров, приобретаемых физическими лицами.

Таможенная стоимость транспортного средства рассчитывается на основе розничной цены транспортного средства или аналогичных транспортных средств на тех же условиях.

Заявленная таможенная стоимость указывается в таможенной декларации, лицо, ввозящее автомобиль, также предоставляет таможене дополнительные документы для подтверждения этой стоимости.

Подтвердите указанное значение.

Чеки, сертификаты, контракты, счета-фактуры и другие коммерческие документы могут быть использованы в качестве подтверждения этой стоимости.

При отсутствии подтверждающих документов таможеня имеет право определять минимальную таможенную стоимость на основе статистической стоимости товаров, если есть достаточные основания предполагать, что таможенная стоимость уменьшена. В этом случае размер таможенного платежа рассчитывается исходя из таможенной стоимости, определенной таможенным органом.

Таможенная стоимость также включает другие платежи, такие как таможенные пошлины, таможенные пошлины и общую сумму платежа.

Строго соблюдайте таможенные правила при передаче автомобилей для собственного пользования.

С помощью таможенни государство может регулировать или ограничивать импорт автомобилей при таких обстоятельствах и устанавливать равные условия экономической конкуренции для товаров

²¹ Бекяшев, К. Таможенное право: учебник. - 3-е издание, переработанное и дополненное. / К. Бекяшев, Е. Моисеев. - М.: Проспект, 2014. - 336 с.

отечественных производителей и аналогичных иностранных товаров, а также осуществлять экономическое, техническое и финансовое управление. борьба. В сфере ВЭД, непосредственная работа участников ВЭД.

Пошлины и налоги на товары для самостоятельного использования, пересекающие таможенную границу, уплачиваются физическими лицами по той же тарифной ставке, налогу или общей форме таможенного платежа, которая равна тарифу и сумме налога, рассчитанной по тарифной ставке. И акциз на основании ст. Статья 77 Таможенного кодекса ЕАЭС.²²

Для расчета тарифов с использованием импортных транспортных средств используются тарифы - предпочтительный для России вид таможенных платежей.

Как фиксированный обменный курс, его стоимость зависит от размера двигателя (используемого в транспортном средстве) или стоимости (используемого в новом транспортном средстве).

Следующие люди используются в качестве лиц, зарегистрированных на иностранных территориях и перемещающих людей через таможенную границу, обязаны платить налоги и сборы:

1) Заявленный - с момента вывоза транспортных средств, временно ввезенных на таможенную территорию Евразийского экономического союза, и вывоза до окончания срока временного ввоза, определенного таможенным органом, обстоятельства, за исключением срока уплаты таможенных пошлин закончилось:

- Если транспортное средство было доставлено декларантом экспортеру транспортного средства - с даты выдачи таможенным органом такого разрешения на передачу, если только указанное разрешение, выданное сегодня, не достигло срока уплаты долгов и налогов.²³

2) Лицо, транспортное средство которого передается на экспорт - с момента временного ввоза транспортного средства в Евразийскую

²² Боков, К. Становление и развитие таможенного дела и таможенного законодательства России: монография. / К. Боков. - М.: Проспект, 2012. - 172 с.

²³ Буваева, Н. Международное таможенное право: учебник. / Н. Буваева. - М.: Юрайт, 2013. - 376 с.

экономическую зону и экспортную таможенную зону до окончания периода временного ввоза, установленного таможенным органом, за исключением следующих случаев: Условие: Временные ввозные пошлины, налоги 18. Срок оплаты наступил.

В некоторых случаях статьи 13 и 21 Соглашения предусматривают обязательство прекратить уплату таможенных пошлин на товары для личного пользования.

Налоги и налоги на импорт уплачиваются до передачи автомобиля на утилизацию. Дата выпуска и объем работ транспортного средства определяются заявителем с учетом следующих факторов:

А) Подтвердить информацию, содержащуюся в документах, зарегистрированных в стране до этой регистрации;

(В) Информация об общем производителе или импортере, дилере, дистрибьюторе или другом представителе интересов производителя в государствах-членах ЕАЭС, включая информацию, содержащуюся в номерном знаке или номерном знаке, или коде на кузове автомобиля;

С) другие документы, которые заявитель сочтет необходимыми.

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

Информация о дате производства автомобилей и двигателей будет использоваться для расчета тарифов на находящиеся в эксплуатации автомобили. Если точная дата производства не определена, но есть информация о году или году и месяце выпуска автомобиля, датой

производства считается 1 июля года выпуска или 15-й день выпуска.²⁴

При отсутствии документального подтверждения даты изготовления транспортного средства проблема определения года выпуска заключается в определении идентификационного номера транспортного средства, указанного в принятом коде (номер VIN), и вычислении полного года выпуска.

²⁴ Вериш, Т.А. Проблемы взимания таможенных платежей. / Т.А. Вериш. // Проблемы и перспективы экономики и управления. - №12. - 2014. - 251 с.

2 МЕСТО РОССИИ В МИРОВОЙ ТОРГОВЛЕ АВТОМОБИЛЯМИ И МОТОТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ

2.1 Анализ внешней торговли России

Согласно налоговому кодексу Российской Федерации, легковые авто относятся к подакцизным товарам. Таможенный контроль подакцизных товаров осуществляется таможенными постами Центральной акцизной таможни. Учитывая это, можно сделать вывод, что весь оборот товаров приходится на данный таможенный орган.

Пандемия COVID-19 и карантинные меры, направленные на ее сдерживание, оказали масштабное и шоковое воздействие на мировую экономику, усугубив уже существующие проблемы.

Показатели внешней торговли легковыми автомобилями представлены в таблице 6.

Таблица 6 – Общие итоги внешней торговли

Показатели	2016г.	2017г.	2018г.	2019г.	2020г.	Темп роста за 5 лет, %
Товарооборот	46,19	52,40	48,98	38,61	22,67	48,01
Экспорт	12,5	13,50	16,62	13,99	10,22	88,02
Импорт	34,57	35,40	32,34	23,72	18,32	57,59
Страны ДЗ	43,21	48,28	46,32	36,02	21,42	48,51
Страны СНГ	0,95	1,10	0,62	0,66	0,24	25,26

В 2020 году внешнеторговый оборот Центральной акцизной таможни, из-за пандемии COVID-19 составил всего 22,67 млрд. долл., что в два раза меньше оборота 2016 года, который составлял 46,19 млрд. долл., объем экспорта составил 10,22 млрд. долл., импорта – 18,32 млрд. долл. Экспорт уменьшился на 57,59%. Доля стран ДЗ в товарообороте составляет 48,51%, стран СНГ – 25,26%. В целом можно сделать вывод, что внешнеторговый товарооборот уменьшается.

Сведения об объемах импорта подакцизных товаров, приведены в таблице 7.

Таблица – 7 Сведения об объемах импорта подакцизных товаров

Код ТН ВЭ Д	Наименование товара	2016г.	2017г.	2018г.	2019г.	2020г.	Темп роста, %
1	2	3	4	5	6	7	8
87	Транспортные средства	1974,9	2184,11	2099,15	1783,12	1623,18	87,15
	Удельный вес, %	45,47	42,75	48,19	47,53	46,13	104,42
84	Спецтехника, запчасти, механические устройства	384,43	465	354,11	334,3	309,13	80,45
	Удельный вес, %	9,02	9,03	8,33	8,79	8,53	94,87
22	Алкогольная продукция	1093,65	1187,58	1018,16	908,23	902,43	81,52
	Удельный вес, %	24,67	24,42	22,84	22,45	24,72	90,2
24	Табачная продукция	182,8	192,61	200,62	198,23	187,33	103,07
	Удельный вес, %	5,56	6,05	6,22	5,87	5,90	113,57
27	Масла и смазочные материалы	235,03	284,62	279,52	228,32	216,75	92,24
	Удельный вес, %	5,56	6,08	6,54	5,87	5,98	105
	Прочие	376,80	350,50	312,31	330,21	309,15	81,30
	Удельный вес, %	8,87	7,80	7,30	8,50	8,47	96,31
	Итого по импорту	4250,90	4705,5	4268,60	3985,50	3760,80	85,92

Анализируя данные таблицы, можно наблюдать снижение физических

объемов импорта. Снижение заметно по всем видами подакцизных товарам, кроме табачной продукции. В 2020 году свои коррективы в импорт и экспорт, внесла пандемия COVID-19. Из-за которой до сих пор закрыты границы и ограничены товарные отношения между странами. В целом за пять лет – импорт по физическому объему уменьшился на 14%.²⁵

Наибольший удельный вес, среди всех подакцизных товаров в 2016 году занимают транспортные средства, а наименьший – табачная продукция. Спустя три года (в 2019 году), ситуация не сильно изменилась, удельный вес по всем категориям товаров возросли. Данные по стоимостному объему импорта за последние 5 лет, представлены в таблице 8.

Таблица 8 – Товарная структура импорта подакцизных товаров

Код ТН ВЭД	Наименование товара	2016г.	2017г.	2018г.	2019г.	2020г.	Темп роста, %
1	2	3	4	5	6	7	8
87	Транспорт	22787,54	24184,1	23099,15	14783,1	15623,18	62,15
		65,47	62,75	71,19	73,53	73,13	108,42
84	Удельный вес, %	3684,43	4654,56	3654,11	3634,3	1120,33	30,45
	Удельный вес, %	10,02	11,03	12,33	12,79	12,53	116,87
22	Алкогольная продукция	1093,65	1187,58	1018,16	2015,23	2054,43	84,52
	Удельный вес, %	24,67	24,42	22,84	22,45	24,72	124,2
24	Табачная продукция	1082,8	1902,61	2000,62	1908,23	1807,33	78,07
	Удельный вес, %	5,56	6,05	6,22	5,87	5,90	113,57
27	Минеральные масла и смазочные материалы	2435,03	2844,62	2749,52	2278,32	216,75	109,24
	Удельный вес, %	2,00	2,16	2,20	1,34	1,63	67,14
	Прочие	3301,91	3050,13	1149,87	346,6	988,21	30,85
	Удельный вес, %	9,82	7,37	3,54	1,44	5,12	15,28
	Итого по импорту	33577,53	36410,84	32351,16	2471025	19343,02	57,61

²⁵ Давиденко, Л.Г. Налоги и таможенные платежи: учебное пособие / Л.Г. Давиденко. - СПб: ИЦ Интермедия, 2013. - 199 с.

Анализ данных таблица, позволяет сделать вывод, что в отношении подакцизных товаров, которые маркируются акцизными марками, наблюдается заметное снижение их физического объема. Стоимостные показатели табачной продукции снизились в 2019 году. Таким образом, видно, что первое место в структуре импорта занимают транспортные средства. Их стоимостной объем снизился на 37,19%, а натуральный снизился на 12%

Второе место в данном списке занимает спецтехника, запчасти, механические устройства (группа 84). Стоимостной объем импорта данной группы товаров снизился на 70%

Третье место в структуре импорта занимают прочие товары. А четвертое место отведено алкогольной продукции (пиво, вино, крепкие спиртные напитки) (22 группа).

Пятое место в данной структуре импорта занимает табачная продукция. В определение табачной продукции входит: табачное сырье, отходы, табак с отделенной или частично отделённой средней жилкой, сосательный, трубочный табак, сигары и сигариллы. (группа 24). Объем импорта данного вида продукции уменьшился на 21,38%.

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

Проведя анализ всех представленных материалов, можно сделать вывод, что в последнее время наблюдается снижение импорта подакцизных товаров, что может быть связано с политической ситуацией в мире и также пандемией COVID-19.

2.2 Анализ динамики и географической структуры торговли автомобилями и мототранспортными средствами

Автомобильный транспорт - один из важнейших секторов экономики, обеспечивающий рост и развитие всех секторов и всей нашей страны. Производительность перевозок зависит от качества и конкурентной

структуры, которая зависит от ситуации и развития автомобильной промышленности.

Глобальные технологические достижения влияют на экономику миллиардов людей и являются результатом и причиной развития автомобильной промышленности, которая является наиболее важной частью рынка высоких технологий.

По данным аналитического агентства «АВТОСТАТ», по состоянию на 1 января 2020 года в России находится 3,7 млн легковых автомобилей. Парковка в России довольно старая, средний возраст машин здесь достиг 20 лет, а около 65% машин старше 15 лет. Доля иномарок в российских парковках составляет всего 60%, потому что в России еще есть большое количество автомобилей, выпущенных в советское время. С учетом всех этих показателей фотографии российских парковок выглядят очень неутешительно из-за возраста машин.

Количество легковых автомобилей в 2021 году постепенно увеличивается, если сравнивать эти показатели с показателями пятилетней давности, даже не смотря на пандемию и девальвацию рубля. Причиной этому может быть то, что во многих городах России существуют проблемы с общественным транспортом, поэтому в некоторых городах автомобиль – это жизненная необходимость.²⁶

Рассмотрим самые популярные марки автомобилей в России.

Таблица 9 – Топ – 10 популярных марок легковых автомобилей в России

Наименование	Млн. шт
Lada	13.83
Toyota	3.70
Nissan	1.99
Hyundai	1.78
Chevrolet	1.61
Renault	1.59
KIA	1.58
Volkswagen	1.46
Ford	1.32
Mitsubishi	1.14

²⁶ Покровская, В. Таможенное дело: учебник. / В. Покровская. - М.: Юрайт, 2014. - 732 с.

Представим в виде рисунка продажи легковых автомобилей в России за 5 лет.

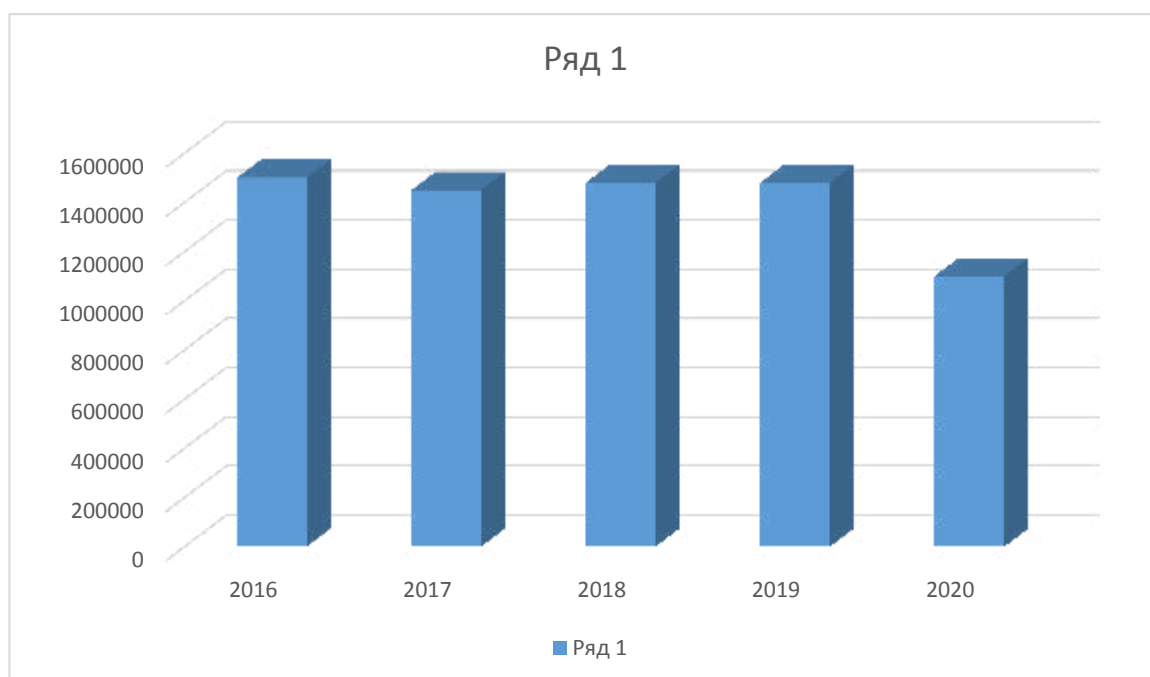


Рисунок 1 – Продажа легковых автомобилей в динамике за 5 лет

В 2016 году российский авторынок сократился на 36,8% до 1602217 автомобилей. Лидером продаж остается LADA Granta. Второе место занимает Hyundai Solaris, а третье – KIA Rio.

В 2017 году в России было продано 1,4 млн. новых автомобилей. Можно сделать вывод, что по сравнению с 2016 годом, рынок сократился на 11%.

В 2018 году продажи легковых автомобилей и мототранспортных средств в России, составили 1,5 млн., что на 100 000 больше, чем в предыдущем году. Лидирующую позицию по продажам занимает KIA Rio.²⁷

В 2019 году ситуация на российском автомобильном рынке, по сравнению с 2018 годом, остается неизменной. В 2020 году, из-за пандемии коронавируса и резкой девальвации рубля, которая связана с политической ситуацией на мировой арене, наблюдается спад. В связи с этим, государством были разработаны всевозможные меры поддержки населения и производителей.

²⁷ Руденко, Л. Экономика таможенного дела: учебник. / Л. Руденко, Р. Губанов. - М.: Дело и Сервис, 2015. - 112 с.

Согласно прогнозу развития российского рынка, к 2025 году в России будет реализовано 5,2 млн легковых автомобилей, из которых 4,6 млн - новые иномарки. Прогноз основан на планах производителя, сравнительных данных о плотности парковок, улучшении благосостояния населения и развитии кредитных продуктов.

В настоящее время в России работают 16 крупных заводов по производству легковых автомобилей отечественных и зарубежных моделей.

В целом следует отметить, что российский автопром сейчас находится в переходном периоде. С одной стороны, местные фабрики продолжают выпускать некоторые из устаревших моделей, разработанных в конце 1970-х годов. С другой стороны, в России создается все больше и больше заводов мирового уровня иностранных производителей для выпуска современных автомобилей.²⁸

Я хочу отметить, что из-за глобализации страны и регионы постепенно теряют суверенитет, и правительству становится все труднее контролировать эту территорию. Таким образом, его влияние на отрасли, включая автомобильную, привело к усилению конкуренции. Все это, несомненно, выгодно конечному потребителю.

Один из крупнейших импортных товаров России - это импорт автомобилей и автотранспортных средств в Россию. Также мы проанализируем динамику импорта легковых и транспортных средств в РФ за последние десять лет.

²⁸ Сидоров, В. Таможенное право: учебник. - 5-е издание, переработанное и дополненное. / В. Сидоров. - М.: Юрайт, 2013. - 512 с.

Таблица 10 – Динамика импорта легковых автомобилей и мототранспортных средств за последние 10 лет в РФ

Год	Импорт, млн. долл. США	Абсолютный прирост, млн. долл. США		Темп роста, %		Темп прироста, %	
		Ц	Б	Ц	Б	Ц	Б
2010	8511,4	-21747,3	-21746,3	28,13	28,13	-70,80	-70,80
2011	11391,6	2881,3	-21578,3	133,5	37,56	33,85	-62,35
2012	18592,8	7250,2	-11696,3	133,85	62,44	64,22	-37,50
2013	21245,5	1650,8	-10156,5	165,20	67,8	8,89	-34,11
2014	16999,9	-3254,7	-14156,5	109,8	57,18	-15,05	-45,2
2015	14162,3	-3846	-23143,5	85,98	42,5	-21,56	-56,2
2016	6480,6	-6672,2	-21025,5	78,45	22,46	-51,70	-77,54
2017	6678,5	-459,1	-12564,2	50,32	19,89	-7,02	-79,05
2018	6578,9	663	-15524,1	91,95	23,13	10,99	-75,26
2019	7894,3	485	-15684,1	110,99	24,56	11,2	-74,56
2020	5805,3	465	-15674,1	110,8	25,2	13,5	-73,5
Итого	138377,7	-23562,1	-165250	848,73	457,32	-51,27	-542,68

По данным расчетов, можно сделать вывод, что за 10 лет импорт легковых автомобилей в Российской Федерации, уменьшился на 23654,1 млн. долл. США. Главной причиной снижения импорта является девальвация рубля и увеличение ввозных пошлин на легковые и мототранспортные средства.

Наибольшее снижение импорта можно наблюдать в 2010 и в 2017 гг. В 2011 году по сравнению с 2010 годом, импорт снизился на 21789,3 млн. долл. США, или на 72,85%. В 2018 году по сравнению с 2017 годом, наблюдается уменьшение импорта на 6671,2 млн. долл. США, или на 50,26%. Самое большое увеличение импорта наблюдается в 2012 и 2013 гг. Представим данную таблицу в виде графика.

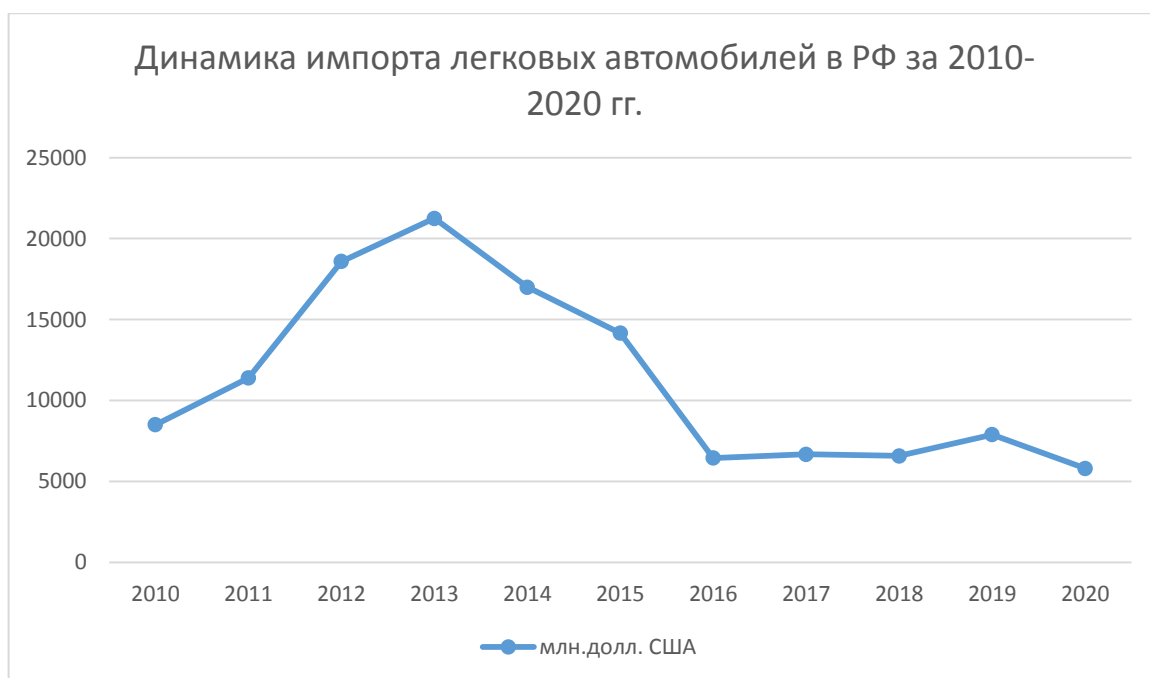


Рисунок 2 - Динамика импорта легковых автомобилей в РФ за 2010-2020 гг.

На данном рисунке хорошо заметно, что импорт автомобилей и мототранспортных средств увеличивался с 2010 по 2012 год. С 2013 года в 2016 наблюдается уменьшение импорта. С 2016 по 2018 год количество импорта почти не менялось. С 2018 по 2019 год наблюдается увеличение импорта, а в 2020 году из-за пандемии COVID-19, наблюдается самое большое падение импорта.

3 ВЛИЯНИЕ ТАМОЖЕННО-ТАРИФНОГО И НЕТАРИФНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ НА ИМПОРТ АВТОМОБИЛЕЙ И МОТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

3.1 Анализ влияния таможенно-тарифного и нетарифного регулирования на импорт автомобилей и мототранспортных средств

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

Исходные данные для корреляционного анализа за 2010-2020 гг. представлены в таблице 11.

Таблица 11 – Исходные данные для корреляционного анализа за 2010-2020 гг.

Год	Импорт легковых автомобилей, млн. долл. США (y)	Средневзвешенная ввозная таможенная на легковые автомобили, % (x)
2010	30258,7	30,2
2011	8511,4	28,6
2012	11391,6	28,1
2013	18591,8	29,6
2014	20242,5	30,5
2015	16996,9	27,5
2016	13161,9	25,1
2017	6490,7	22,4
2018	6034,6	20,5
2019	6697,6	17,2
2020	6689,6	17,3

Далее определим коэффициент корреляции. Для этого все

необходимые расчеты сведем в таблицу 15.

Таблица 15 - Таблица для расчета корреляционно регрессионной зависимости импорта легковых автомобилей от ввозной таможенной пошлины

Год	(X)	(Y)	Yx	x^2	y^2
2010	30258,7	30,2	913812,74	912,04	915588925,7
2011	8511,4	28,6	243426,04	817,96	72443929,96
2012	11391,6	28,1	320103,96	789,61	129768550,6
2013	18591,8	29,6	550317,28	876,16	345655027,2
2014	20242,5	30,5	617396,25	930,25	409758806,3
2015	16996,9	27,5	467414,75	756,25	288894609,6
2016	13161,9	25,1	330363,69	630,01	173235611,6
2017	6490,7	22,4	145391,68	501,76	42129186,49
2018	6034,6	20,5	123709,3	420,25	36416397,16
2019	6689,6	17,5	115198,75	295,84	44857845,76

На основе данных таблицы 9, получаем коэффициент корреляции, который равен $r = -0.734$.

После расчета выяснилось, что коэффициент корреляции $-0,734$. Связь между функциями средняя и прямая. Это показывает, что существует относительная взаимосвязь между ставками импортных пошлин и импортом автомобилей. То есть с повышением тарифа объем экспорта уменьшается.

С каждым годом в нашей стране все меньше и меньше «настоящих» иномарок. Помимо девальвации рубля, в основном это связано с российскими властями, которые делают все возможное, чтобы не допустить ввоз автомобилей в пользу местных производителей.

В рамках своих обязательств перед Всемирной торговой организацией с сентября Россия в очередной раз снизила тарифы на новые иномарки. Вспомните, когда Арци вступил в ВТО в 2012 году, их было 30%, и с тех пор

их число снижается. Целевой показатель в 15% должен быть достигнут в течение семи лет, то есть к 2019 году. Кроме того, в последние три года планируется значительно снизить ставки: с 23% в 2017 году до 20%, в 2018 году до 17% и в 2019 до 15%.

По замыслу российских властей, конкурентное преимущество автомобилей, собираемых на месте, - позволить иностранным автомобильным компаниям в полной мере реализовать инвестиционные проекты и наладить отечественное производство в моей стране. Кроме того, согласно требованиям ВТО, предпочтительная система сборки автомобилей и запчастей в России ограничена до середины 2018 года. Таким образом, недавние корректировки тарифов не могут повлиять на состояние импортируемых автомобилей. По крайней мере, они не могут ожидать снижения своих затрат; в лучшем случае можно ожидать, что цены на импортные автомобили не так сильно вырастут. В самом деле, помимо регулирования верхнего предела, на ценообразование в большей степени влияют такие факторы, как инфляция, обменные курсы и динамика рынка, и в настоящее время они растут.

В настоящее время как дистрибьюторы, так и дилеры работают с крайне низкой маржой. Даже если снижение импортных пошлин действительно принесет минимальную пользу, оно может компенсировать текущие расходы. Поэтому не стоит ожидать снижения розничных цен на автомобили, ввозимые в Россию.²⁹

Учитывая, что цены на импортные иномарки ниже не упадут, понятно, что автомобили местного производства и дальше будут более привлекательными для покупателей. В связи с этим автопроизводители не спешат увеличивать импорт в Россию по заниженным тарифам. Согласно базовому прогнозу PwC, объем поставок иномарок в нашу страну к концу 2020 года снизится на 14%, оптимистичный сценарий ненамного лучше -

²⁹ Худжатов, М. Б. Особенности таможенного декларирования товаров [Текст] / М.Б. Худжатов // Маркетинг и логистика. – 2019. – № 6 (8). – С. 107- 115.

12% со знаком минус. И это при том, что спрос на авторынке в целом неуклонно восстанавливается, и в этом году продажи легковых автомобилей, вероятно, вырастут на 7-11%.

На объем импорта в основном повлияет восстановление рынка и обменный курс рубля, а снижение таможенных пошлин может стимулировать рост предложения, но в меньшей степени.

Из-за особого регулирования планирования объемов производства, сроков производства и сложности логистики в автомобильном бизнесе объем импортных автомобилей является довольно инерционным показателем. Импорт в 2021 году во многом определялся планами производства и продаж, которые были сформулированы еще в 2020 году из расчета 75 рублей за доллар и резкого снижения продаж. Укрепление рубля в этом году и снижение таможенных пошлин в будущем должно немного изменить расстановку сил на рынке и как минимум остановить сокращение импорта.

Налог на отходы изначально возник как средство защиты местной автомобильной промышленности от наплыва импортных автомобилей после того, как пошлины на них начали снижаться в рамках присоединения нашей страны к торговому агентству.

В ноябре 2020 года, предполагалось увеличение утилизационного сбора, но этого не произошло. Но уже сейчас, в 2021 году, Минпромторг разработал проект постановления правительства о повышении ставок утилизационного сбора на легковые автомобили и грузовики в России на 25%, согласно которому, базовая ставка на легковые машины вырастет с 20 тыс. до 25 тыс. руб., тяжелых грузовиков и прицепов — со 150 тыс. до 187,5 тыс. руб., но сроки исполнения данного нормативно-правового акта в документе не указываются.³⁰

Правительство прогнозирует, что повышение сборов за вывоз мусора не приведет к росту цен на автомобили российского производства, поскольку

³⁰ Трофимова, А. А. Система управления рисками в таможенном деле как ключевой элемент таможенного контроля: проблемы и пути совершенствования [Текст] / А. А. Трофимова // Научная гипотеза. – 2018. – № 4. – С. 25-34.

оно будет распространяться через усиление поддержки правительством программ стимулирования спроса.

В этом контексте, за исключением некоторых сегментов рынка high-end и нишевых моделей, а также роста цен на импортные автомобили, объем импорта на российский авторынок продолжит постепенно сокращаться.

Однако для иностранных покупателей такси любое увеличение стоимости ощутимо и обязательно отразится на уровне их продаж. Но в сегменте элитного рынка рост цен, вызванный скидками, действительно может быть очень далеким. Например, объем лома автомобиля Mercedes-Benz сегодня составляет порядка 1-15 млн рублей, и его увеличение может привести к увеличению розничных цен на 100-20 тысяч рублей. Увеличение стоимости автомобилей может быть скорректировано, потому что производители и дилеры не только обратят внимание на стоимость увеличения стоимости автомобилей, но и обратят внимание на рыночные условия.

Toyota Land Cruiser Prado сегодня возглавляет рейтинг самых ввозимых в нашу страну автомобилей. Данный автомобиль пользуется огромным спросом не только на Дальнем Востоке, но и во всей стране.

Согласно данным агентства «Автостат», наибольшую долю в структуре импорта иномарок сегодня занимают именно автомобили премиум-класса, на которые приходится около 55%. Хотя лидером по объему поставок остается Toyota, остальные представители топ-5 импортеров – это премиальные бренды: Mercedes-Benz, Lexus, Audi и BMW. А самыми востребованными импортными моделями являются внедорожники, такие как Toyota Land Cruiser и Land Cruiser Prado, Lexus RX, Mercedes-Benz GLC- и GLE-классов, а также премиальные седаны Mercedes-Benz E-класса, BMW 5-й серии и др. При этом по объему продаж они в разы опережают большинство привозных моделей массовых брендов.³¹

³¹ Потапина, К. В. Применение систем управления рисками в таможенном деле [Текст] / К. В. Потапина // Управление инвестициями и инновациями. – 2019. – № 3. – С. 91-94.

Из-за относительно низкого объема производства производство современных автомобилей в России, как правило, экономически нецелесообразно, а эффективность автомобильной промышленности во многом зависит от экономии на габаритах. В то же время заявленное строительство завода Mercedes-Benz показывает, что проект имеет значительную долю рынка и рост рынка и может быть оправдан. Но на самом деле большая часть элитных автомобилей в России не производится, и автомобили отечественного производства с ними не конкурируют - это еще один сегмент рынка.

Среди элитных иномарок российские покупатели всегда ценили качество оригинальной сборки и поэтому готовы платить больше за автомобиль по сравнению с импортными расходами. С другой стороны, массовые бренды больше всего ценятся потребителями с точки зрения экономии. В России много иностранных брендов, что позволяет гражданам легко выбирать между местными брендами, независимо от дорогих импортных автомобилей Volkswagen.

В отличие от престижных сегментов рынка, на массовом рынке местная сборка имеет явное ценовое преимущество перед импортными автомобилями. Неудивительно, что во время кризиса на авторынке многие автомобильные компании не выдержали конкуренции и исчезли. После обвала рубля с российского рынка ушли более сотни моделей, большинство из которых были импортными.

Сегодня самыми популярными в России привозными иномарками в массовом сегменте являются такие модели, как Toyota Corolla, Subaru Forester, Suzuki Vitara, Ravon Nexia и R2, Skoda Kodiaq, Volkswagen Touareg и Nissan Juke.

Импорт иномарок массового сегмента может быть успешен только в том случае, если они технологически (или иногда, может быть, и по дизайну) превосходят локально производимых прямых конкурентов. Даже если производственные издержки за границей и в России принять за равные, то

все равно расходы на логистику, скорость поставки клиенту, гибкость производственного процесса, отсутствие бюрократических барьеров в виде таможи и т.п. дают фору локально выпускаемой модели.

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

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

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

По словам аналитиков «Атлант-М», локальная сборка – это возможность снижения цены и получения рыночного преимущества за счет ухода от импортных пошлин и утилизационного сбора. Кроме того, она

позволяет участвовать в госпрограммах стимулирования рынка. Незначительная доля импорта для ведущих игроков рынка – это, как правило, достаточно дорогие модели (как, например, Volkswagen Passat), которые не конкурируют по цене с машинами российской сборки.

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

Между тем в нынешнем году уже зафиксирован абсолютный исторический рекорд по доле автомобилей локального производства на российском рынке – более 82%. Для сравнения, еще год назад она составляла 80%, в 2012 году – 64%, а в 2008-м – 44% (данные «Автостата»). По мнению экспертов, в перспективе местные машины могут занять до 85–90% всех продаж, даже несмотря на прекращение промсборки и дальнейшее снижение пошлин до 15%, а также постепенное сворачивание программ стимулирования спроса, под которые импортные иномарки не попадают. Что касается объемов импорта, то за последние пять лет они сократились почти в 5 раз, а по сравнению с рекордным для импортеров 2008 годом – почти в 10 раз. Как прогнозируют в РwС, относительная стабилизация цены на нефть курса рубля создает условия для роста импорта, который в течение ближайших 3–5 лет может быть соразмерным динамике общих продаж легковых автомобилей в стране. Однако достижение докризисного показателя доли рынка импортных продаж на уровне 30% маловероятно в текущих регуляторных условиях.³²

Таким образом, ожидаемое снижение пошлин вряд ли будет представлять какую-либо угрозу для местных автопроизводителей, так как,

³² Мешечкина, Р. П. Совершенствование таможенного администрирования как фактор развития государственных таможенных услуг [Текст] / Р. П. Мешечкина, И. А. Алейников // Вестник Белгородского университета кооперации, экономики и права. – 2019. – №3(55). – С. 157-161.

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

3.2 Перспективы развития таможенно-тарифного и нетарифного регулирования импорта автомобилей и мототранспортных средств

В целях ускорения и оптимизации процессов, совершаемых при ввозе легковых транспортных средств физическими лицами для личного пользования на таможенной территории ЕАЭС, а также должностными лицами таможенных органов и государственной инспекции безопасности дорожного движения, считаем необходимым изменить порядок совершения таможенных операций при ввозе легкового транспортного средства, при его последующем таможенном декларировании и совершении операций, связанных с выдачей ПТС и государственных номерных знаков. Процесс таможенного декларирования в настоящее время в отношении товаров и транспортных средств в торговом обороте более чем на 99% совершается в электронной форме. Считаем, что процесс таможенного декларирования легкового транспортного средства физическими лицами для личного пользования тоже можно осуществлять в электронной форме, это позволит сэкономить много времени и ресурсов всех заинтересованных лиц, т.е. физических лиц, таможенных органов и государственной инспекцией

безопасности дорожного движения. Кроме того, требуется на законодательном уровне разрешить неудобства, касаемые внесения обеспечения таможенных платежей, а именно утвердить возможность перезачета должностным лицом таможенного органа назначения денежных средств, внесенных ранее при обеспечении уплаты таможенных платежей при помещении легковых транспортных средств под таможенную процедуру таможенного транзита в пункте пропуска (если транзит завершен) в счет уплаты таможенных платежей при таможенном декларировании. Тем самым у физического лица не будет неудобств при ввозе легкового автомобиля, и он спокойно будет выезжать за пределы таможенной границы, выбирать и покупать транспортное средство, не думая при этом об обеспечении уплаты таможенных платежей.

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

Следует изменить процесс завершения таможенной процедуры таможенного транзита в отношении легковых автомобилей, а именно не помещать легковой автомобиль в зону таможенного контроля в регионе

деятельности таможенного органа назначения и не проводить идентификационный таможенный досмотр. Важно считать время и дату выпуска легкового автомобиля в свободное обращение моментом завершения таможенной процедуры таможенного транзита. Таким образом, физическое лицо помещает в пункте пропуска легковой автомобиль под таможенную процедуру таможенного транзита (при этом документы, необходимые при помещении под таможенную процедуру таможенного транзита, подаются также в электронной форме) и впоследствии в электронной форме декларирует ее, т.е. подает в таможенный орган назначения пассажирскую таможенную декларацию и иные документы, необходимые при таможенном декларировании. Таким образом, физическое лицо может задекларировать легковой автомобиль сразу после выезда из пункта пропуска, если будет согласно с решением таможенного органа назначения о таможенной стоимости, которое должностными лицами таможенного органа, возможно, будет откорректировано, и в этом случае необходимо будет выполнить решение таможенного органа и доплатить таможенные платежи.³³

Если физическое лицо получает сообщение в личном кабинете о выпуске легкового автомобиля в свободное обращение, то оно может обратиться сразу в государственную инспекцию безопасности дорожного движения для получения ПТС и номерных знаков. По прибытии в государственную инспекцию безопасности дорожного движения в отношении легкового автомобиля необходимо будет провести идентификационный досмотр в целях проверки правильности заявленных физическим лицом сведений (об объеме двигателя, годе выпуска и т.д.) и сравнить со сведениями, которые были заявлены при таможенном декларировании. Если сведения сходятся, то должностные лица государственной инспекции безопасности дорожного движения выдавали бы ПТС и номерные знаки. Если же сведения, указанные при таможенном

³³ Кешелава, А. В. Особенности таможенного декларирования товаров [Текст] / А.В. Кешелава // ВНИИГеосистем. – 2019. – № 1. – С. 6–9.

декларировании, будут различаться со сведениями, полученными при идентификационном таможенном досмотре, то в отношении физического лица будет возбуждено дело об административном правонарушении с привлечением его к административной ответственности по ст. 16.2 «Недекларирование либо недостоверное декларирование товаров» Кодекса об административных правонарушениях Российской Федерации. Согласно данной статье заявление декларантом либо таможенным представителем при таможенном декларировании товаров недостоверных сведений об их классификационном коде по единой Товарной номенклатуре внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза, сопряженное с заявлением при описании товаров неполных, недостоверных сведений об их количестве, свойствах и характеристиках, влияющих на их классификацию, либо об их наименовании, описании, о стране происхождения, об их таможенной стоимости, либо других сведений, если такие сведения послужили или могли послужить основанием для освобождения от уплаты таможенных пошлин, налогов или для занижения их размера, влечет наложение административного штрафа на граждан и юридических лиц в размере от одной второй до двукратной суммы подлежащих уплате таможенных пошлин, налогов с конфискацией товаров, явившихся предметами административного правонарушения, или без таковой либо конфискацию предметов административного правонарушения; на должностных лиц - от 10 тыс. до 20 тыс. руб. После этого физическое лицо обязано оплатить оставшиеся таможенные платежи.

До момента оплаты оставшихся таможенных платежей считаем необходимым помещение легкового автомобиля на временное хранение. Процесс перемещения легкового автомобиля на склад временного хранения целесообразно осуществлять под таможенным наблюдением в целях исключения неправомερных действий со стороны физического лица. В случае если физическое лицо несогласно с решением таможенного органа о корректировке таможенной стоимости и будет представлять дополнительные

документы и сведения, которые подтвердят ранее заявленные сведения, считаем необходимым также поместить автомобиль на временное хранение до выпуска легкового автомобиля в свободное обращение. При этом если срок установленного в пункте пропуска таможенного транзита истек и автомобиль не представлен на временное хранение, то физическое лицо необходимо привлечь к административной ответственности, во избежание пользования и распоряжения легкового автомобиля до выпуска в свободное обращение. При этом целесообразно утвердить на законодательном уровне высокую ответственность за такое правонарушение.

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

Вышеуказанные изменения сократят время, необходимое для проведения таможенных операций в процессе таможенного декларирования, и упростят процесс, тем самым исключив дублирование функций государственных органов.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

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

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

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

Исследование нормативно-правовых основ и практических аспектов таможенного администрирования в области ввоза легковых транспортных средств для личного пользования на таможенную территорию Евразийского экономического союза показывает, что при совершении определенных таможенным законодательством операций физические лица для личного пользования могут беспрепятственно перемещать товары и транспортные средства и использовать их как на временной, так и на постоянной основе. Однако не все юридически значимые действия, совершаемые при этом, позволяют формировать свободу такого перемещения.

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

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1 Таможенный кодекс Евразийского экономического союза» (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза) от 1 января 2018 года [Электронный ресурс] // СПС «КонсультантПлюс».

2 Федеральный закон "Об основах государственного регулирования внешнеторговой деятельности" от 08.12.2003 N 164-ФЗ (последняя редакция) / http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_45397/

3 О решении коллегии ФТС России от 25 мая 2017 года «О Комплексной программе развития ФТС России на период до 2020 года» [Электронный ресурс] : приказ ФТС России от 27.06.2017 № 1065 // СПС «КонсультантПлюс».

4 О Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2020 года [Электронный ресурс] : распоряжение Правительства РФ от 28.12.2012 № 2575-р // СПС «КонсультантПлюс».

5 О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации [Электронный ресурс] : федеральный закон от 03.08.2018 года № 289-ФЗ // СПС «КонсультантПлюс».

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

7 Абрамов, А. С. Перспективы совершенствования порядка совершения таможенных операций в свете развития ЕАИС таможенных органов [Текст] / А. С. Абрамов // Политика и правовое государство. – 2018. – № 6. – С. 16-21.

8 Алехина, О. В. Цифровые технологии в таможенном деле [Текст] / О.В. Алехина // Вестник Саратовского государственного социально-экономического университета. – 2019. – № 3 (72). – С. 9-15.

8 Белоусова, Т. И. Современные технологии таможенного декларирования [Текст] / Т.И. Белоусова // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. – 2018. – № 1 (78). – С. 16–27.

9 Ворона, А. А. Совершенствование взаимодействия таможенных органов и бизнес-структур при электронном декларировании товаров [Текст] / А.А. Ворона // Молодой ученый. – 2019. – №38. – С. 93-97.

10 Дробот, Е. В. Совершенствование электронного декларирования в таможенных органах Российской Федерации [Текст] / Е.В. Дробот // Экономические отношения. – 2018. – № 2. – Т. 7. – С. 143–158.

11 Земскова, И. А. Трансформация качества государственных услуг под влиянием цифровизации государственных органов [Текст] / И.А. Земскова // Вестник Саратовского государственного социально-экономического университета. – 2018. – № 3 (72). – С. 23-28.

12 Кешелава, А. В. Особенности таможенного декларирования товаров [Текст] / А.В. Кешелава // ВНИИГеосистем. – 2019. – № 1. – С. 6–9.

13 Корняков, К. А. Таможенное сопровождение инвестиционных проектов / К.А. Корняков: монография. – М. : РИО Российской таможенной академии, 2017. – 312 с.

14 Лузина, Т. В. Анализ взаимодействия ФТС с бизнес-структурами [Текст] / Т.В. Лузина // Современная наука и образование на страже экономических интересов Российской Федерации. – СПб. : Санкт-Петербургский имени В. Б. Бобкова филиал РТА, 2017. – 185 с.

15 Малышенко, Ю. В. Таможенное декларирование и предварительное информирование в электронной форме [Текст] / Ю.В. Малышенко. – СПб. : ИЦ Интермедия, 2017. – 217 с.

16 Матвеева, О. П. Необходимость формирования системы оценки таможенных доходов для обеспечения их роста [Текст] / О. П. Матвеева, Т. Н. Прижигалинская // Вестник Белгородского университета кооперации, экономики и права. – 2018. – № 2(69). – С.240-254.

17 Мешечкина, Р. П. Совершенствование таможенного

администрирования как фактор развития государственных таможенных услуг [Текст] / Р. П. Мешечкина, И. А. Алейников // Вестник Белгородского университета кооперации, экономики и права. – 2019. – №3(55). – С. 157-161.

18 Нестеренко, Е. А. Направления развития таможенного декларирования в России [Текст] / Е.А. Нестеренко // Экономическая безопасность и качество. – 2019. – № 2. – С. 12–15.

19 Потапина, К. В. Применение систем управления рисками в таможенном деле [Текст] / К. В. Потапина // Управление инвестициями и инновациями. – 2019. – № 3. – С. 91-94.

20 Прушковская, Е. Е. Повышение результативности таможенного администрирования на основе информационно технического обеспечения [Текст] / Е.Е. Прушковская // Вестник Белгородского университета кооперации, экономики и права. – 2018. – № 3(47). – С. 317-321.

21 Трофимова, А. А. Система управления рисками в таможенном деле как ключевой элемент таможенного контроля: проблемы и пути совершенствования [Текст] / А. А. Трофимова // Научная гипотеза. – 2018. – № 4. – С. 25-34.

22 Худжатов, М. Б. Особенности таможенного декларирования товаров [Текст] / М.Б. Худжатов // Маркетинг и логистика. – 2019. – № 6 (8). – С. 107-115.

23 Цыбин, Д. А. Правовое регулирование таможенного декларирования товаров [Текст] / Д.А. Цыбин // Электронный научный журнал . – 2019. – № 4 (26) . – С. 65-68.

24 Шохин, С. О. Электронная таможня – сегодня и завтра (правовые аспекты) [Текст] / С.О. Шохина // Таможенное дело. – 2018. – № 3. – С. 16–19.

25 Ягубов, Ш. Р. Модернизация таможенных органов с целью повышения качества их деятельности [Текст] / Ш.Р. Ягубов // Таможенное дело: Направления эффективного развития: сб. науч. тр. Саратов, 2018. – С. 138-146.

26 Официальный сайт Федеральной таможенной службы [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.customs.ru>.

27 Баландина, Г. Таможенно-тарифная политика и стимулирование инноваций в России. / Г. Баландина, Н. Воловик, С. Приходько. - М.: Издательский дом Дело РАНХиГС, 2012. - 228 с.

28 Бекашев, К. Таможенное право: учебник. - 3-е издание, переработанное и дополненное. / К. Бекашев, Е. Моисеев. - М.: Проспект, 2014. - 336 с.

29 Боков, К. Становление и развитие таможенного дела и таможенного законодательства России: монография. / К. Боков. - М.: Проспект, 2012. - 172 с.

30 Буваева, Н. Международное таможенное право: учебник. / Н. Буваева. - М.: Юрайт, 2013. - 376 с.

31 Вериш, Т.А. Проблемы взимания таможенных платежей. / Т.А. Вериш. // Проблемы и перспективы экономики и управления. - №12. - 2014. - 251 с.

32 Давиденко, Л.Г. Налоги и таможенные платежи: учебное пособие / Л.Г. Давиденко. - СПб: ИЦ Интермедия, 2013. - 199 с.

33 Коник, Н. Таможенное дело: учебное пособие. - 2-е издание, стереотипное. / Н. Коник, Е. Невешкина. - М.: Омега-Л, 2014. - 206 с.

34 Маховикова, Г. Таможенное дело: учебник. - 2-е издание, переработанное и дополненное. / Г. Маховикова, Е. Павлова. - М.: Юрайт, 2013. - 408 с.

35 Покровская, В. Таможенное дело: учебник. / В. Покровская. - М.: Юрайт, 2014. - 732 с.

36 Руденко, Л. Экономика таможенного дела: учебник. / Л. Руденко, Р. Губанов. - М.: Дело и Сервис, 2015. - 112 с.

37 Сидоров, В. Таможенное право: учебник. - 5-е издание, переработанное и дополненное. / В. Сидоров. - М.: Юрайт, 2013. - 512 с.