

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 МБиТ

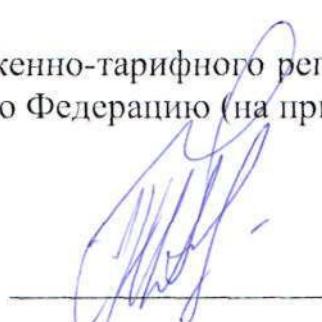
 В.В. Ульянова

«13» июня 2023г.

ДИПЛОМНАЯ РАБОТА

на тему: Воздействие таможенно-тарифного регулирования на импорт санкционных товаров в Российскую Федерацию (на примере легковых автомобилей)

Исполнитель
студент группы 937 узс



И.А. Пророк

Руководитель
доцент



Е.А. Царевская

Нормоконтроль
инженер



О.В. Шпак

Рецензент



Н.А. Бабкина

Благовещенск 2023

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Федеральное государственное 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

«29 » января 2023 г.

ЗАДАНИЕ

К дипломной работе (проекту) студента Пророк Илья Александрович

1. Тема дипломной работы (проекта) Воздействие таможенно-тарифного регулирования на импорт санкционных товаров в Российскую Федерацию (на примере легковых автомобилей) (утверждено приказом от 19.01.2023 № 56-уч.)

2. Срок сдачи студентом законченной работы(проекта) 13.06.2023

3. Исходные данные к дипломной работе (проекту) данные годовых отчетов Благовещенской и Хабаровской таможен, Благовещенского таможенного поста, таможенной статистики

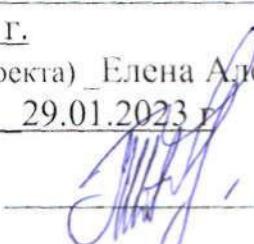
4. Содержание дипломной работы (проекта) (перечень подлежащих разработке вопросов): 1. Теоретический анализ ТТР
2. Анализ реалий и структуры рынка
легковых автомобилей в РФ
3. Анализ санкций ТТР на легковые автомобили

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

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

7. Дата выдачи задания 29.01.2023 г.

Руководитель дипломной работы (проекта) Елена Александровна Царевская, доцент
Задание принял к исполнению (дата) 29.01.2023 г.


(подпись студента)

РЕФЕРАТ

Дипломная работа содержит 70 с., 18 таблиц, 12 рисунков, 30 источников.

ТАМОЖЕННО-ТАРИФНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЯ, АВТОМОБИЛИ, ПОШЛИНЫ, САНКЦИИ, АКЦИЗЫ, СБОРЫ, РАССЧЁТЫ

Цель дипломной работы: Изучение воздействия таможенно-тарифного регулирования на импорт санкционных товаров в Российскую Федерацию

Объектом исследования является: таможенно-тарифное регулирование импорта

Предмет исследования: Легковые автомобили

Информационную основу дипломной работы составили учебники и учебные пособия отечественных ученых, научные статьи периодических изданий, нормативно – правовые акты, а также статистические данные.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	5
1 Теоретические аспекты таможенно-тарифного регулирования импорта в условиях санкций	
1.1 особенности тарифного регулирования ввоза легковых автомобилей в РФ в условиях ЕАЭС	6
1.2 Нетарифное регулирование ввоза легковых автомобилей в РФ	15
1.3 Санкционная политика в отношении РФ в сфере ввоза легковых автомобилей	21
2 Ввоз автомобилей в РФ: особенности динамики и структуры	
2.1 Ввоз легковых автомобилей в РФ: анализ динамики и товарной структуры	25
2.2 Географическая структура ввоза легковых автомобилей в РФ	36
2.3 Отечественное производство легковых автомобилей в РФ и возможности параллельного импорта	45
3 Оценка воздействия таможенно-тарифного регулирования на ввоз легковых автомобилей в РФ в условиях санкций	54
Заключение	66
Библиографический список	68

ВВЕДЕНИЕ

Таможенно-тарифное регулирование важная сфера не только в таможенной, но и в целом в экономической политики государства на настоящее время стране приходится иметь дело с крупными проблемами вызванными политическими событиями 2022 г. и санкционной политикой Запада. Поэтому растёт роль в необходимость структурировать, подробно изучит и проработать необходимые действия во всех сферах экономической жизни. Таможенно-тарифное регулирование защищает Российский рынок, обеспечивает приток товаров, а иногда и старается не допускать их переизбытка, поэтому данный механизм сейчас максимально нужно подвергать изучению и проработке. В этом и выявляется актуальной данной темы.

Степень изученности темы. Изученность данного вопроса была проявлена не только в трудах банкиров и предпринимателей, к этому вопросу успели обратиться такие люди как: Н.Н. Косаренко, Р.М. Зуйков, Б.Г. Дякин, О.Ю. Бакаева, В.В. Акашева.

Объект исследования – таможенно-тарифное регулирование.

Предмет исследования – влияние таможенно-тарифного регулирование на импорт товаров в условиях санкций.

Цель исследования заключается изучение влияния таможенно-тарифного регулирования на импорт товаров, которое мы рассмотрим на примере легкового транспорта.

Задачи работы:

- изучить теоретическую основу таможенно-тарифного регулирования;
- изучить нормативно-правовую базу;
- рассмотреть понятие санкций;
- проанализировать импорт легкового транспорта до 2022 г.;
- изучить возможности собственного производства РФ;
- проанализировать таможенно-тарифное регулирования в 2023 году.

1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ТАМОЖЕННО-ТАРИФНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ИМПОРТА В УСЛОВИЯХ САНКЦИЙ

1.1 особенности тарифного регулирования ввоза легковых автомобилей в РФ в условиях ЕАЭС

Международная торговля товарами и услугами – это колоссальный процесс в которые вовлечено множество стран, организаций, технических и человеческий ресурсов. Государство выгодна торговля с другими странами, но не всегда. Поэтому в свое время любая страна, осуществляющая торговые отношения приходит к тарифным и нетарифным мерам. Конечно, делает она это не только для ограничения торговли, но и для её стимулирования.

Прежде, чем выделить понятие тарифного регулирования, о котором мы будем говорить на протяжении всей нашей работы, мы выделим основные функции тарифных и нетарифных мер. Для удобства представим всё это в таблице 1.

Таблица 1 – Функции использования тарифных и нетарифных мер¹

Тарифные меры 1	Описание функции 2	Нетарифные меры 3	Описание функции 4
Протекционистская функция	Данная функция путем внедрения пошлин обеспечивает защиту внутреннего рынка от переизбытка иностранных товаров. Т.е позволяет местным продавцам быть более конкурентоспособным	Протекционистская функция	Данная функция путем запретов, квотирований и ограничений позволяет сократить импорт товаров и соответственно защищать внутреннего продавца
Фискальная функция	Пошлины помогают быстро и эффективно пополнить бюджет страны	Защитная функция	Обеспечивает защиту невозобновимых ресурсов, сохранение морали, защиту культурных ценностей, охрана здоровья и окружающей среды
		Контролирующая функция	Используемых для контролей ввоза и вывоза товаров двойного назначения (товары,

¹ Альта-Софт: все для декларантов и участников ВЭД [Электронный ресурс]: Режим доступа: <https://www.alta.ru> – 15.01.2022

Продолжение таблицы 1

1	2	3	4
			используемые как в гражданских, так и в военных целях)
		Распределительная функция	Использующая при общем или местном дефиците товаров
		Договорная функция	Меры нетарифных ограничений, используются для выполнения международных обязательств

Как видно тарифные меры применяются с использованием налогов, пошлин и других денежных ограничений, а нетарифные больше направлены на использование запретов, ограничений, лицензирования и квотирования и используются в тех случаях, когда тарифные ограничения не способны оказать эффективное влияние.

Теперь мы можем перейти к выделению термина таможенно-тарифного регулирования.

Согласно гlosсарию Alta.ru «Таможенно-тарифное регулирование – метод государственного регулирования внешней торговли товарами, осуществляемый путем применения ввозных и вывозных таможенных пошлин»².

В свою очередь Айрапетов Мануэл, старший юрист фирмы SDM Partners выделяет следующий термин для тарифного регулирования международной торговли: «Тарифное регулирование международной торговли – инструменты защиты внутреннего рынка, а также построения конкурентных условий для национальных субъектов хозяйствования на международных рынках».

Если объединить данные термины, то можно сказать, что таможенно-тарифное регулирование – это инструмент, используемый для защиты внутреннего рынка, осуществляющий свою работу в рамках государственного регулирования внешней торговли товарами и осуществляет путем применения таможенных пошлин и сборов.

ЕАЭС (Евразийский экономический союз) — это международная органи-

² Альта-Софт: все для декларантов и участников ВЭД [Электронный ресурс]: Режим доступа: <https://www.alta.ru> – 15.01.2022

зация, созданная Российской Федерацией, Белоруссией, Казахстаном, Арменией и Кыргызстаном для развития экономического сотрудничества и создания единого экономического пространства.

Таможенно-тарифное регулирование в рамках ЕАЭС имеет следующие особенности:

1) единая таможенная территория: ЕАЭС создает единую таможенную территорию для свободного перемещения товаров, услуг, капитала и рабочей силы между государствами-членами. Это означает, что товары, ввозимые на территорию одного из государств-членов, могут свободно перемещаться по всей территории ЕАЭС без необходимости прохождения дополнительных таможенных процедур или уплаты пошлин при перемещении через границы других государств-членов;

2) единая таможенная политика: ЕАЭС устанавливает общие правила и нормы в области таможенного регулирования. Эти правила включают в себя классификацию товаров, определение таможенной стоимости, таможенные процедуры и процедуры таможенного контроля. Такая гармонизация позволяет упростить и унифицировать процессы таможенного оформления товаров в рамках ЕАЭС;

3) общий таможенный кодекс: ЕАЭС имеет общий таможенный кодекс, который определяет основные принципы и процедуры таможенного контроля на территории всей ЕАЭС. Кодекс устанавливает правила декларирования товаров, расчета и уплаты таможенных пошлин и налогов, а также осуществления таможенного контроля и контроля за соблюдением таможенных правил. Единый таможенный кодекс ЕАЭС включает также таможенную статистику и нормы в отношении таможенных правонарушений;

4) единые ставки таможенных пошлин: В рамках ЕАЭС устанавливаются единые ставки таможенных пошлин на импорт товаров из третьих стран. Это означает, что независимо от конкретной страны-члена, в которую товар ввозится, товары облагаются одинаковыми пошлинами при ввозе на территорию любой страны-члена ЕАЭС. Это способствует созданию равных условий;

5) внутренний рынок: ЕАЭС стремится к созданию внутреннего рынка, на котором товары, услуги и капитал могут свободно перемещаться между государствами-членами. Это означает, что товары, выпущенные на одном из государств-членов, могут свободно перемещаться по всей таможенной территории ЕАЭС без дополнительных ограничений и таможенных пошлин. Это способствует развитию торговли и интеграции экономик государств-членов;

6) унификация таможенных процедур: В рамках ЕАЭС стремятся к унификации таможенных процедур и формализации таможенных правил. Это включает разработку общих стандартов и процедур в области таможенного оформления, таможенного контроля, таможенной статистики и других таможенных процессов. Унификация процедур упрощает и стандартизирует взаимодействие между таможенными службами государств-членов и снижает административные барьеры в торговле;

7) согласование и гармонизация законодательства: для обеспечения эффективного функционирования таможенно-тарифного регулирования в рамках ЕАЭС государства-члены согласовывают и гармонизируют свое внутреннее законодательство в области таможенной политики и тарифного регулирования. Это включает согласование классификации товаров, правил происхождения товаров, методов определения таможенной стоимости и других аспектов, чтобы устранить различия и противоречия между национальными законодательствами.

Такие особенности таможенно-тарифного регулирования в рамках ЕАЭС способствуют укреплению экономической интеграции между государствами-членами, снижению преград для свободной торговли и созданию благоприятного климата для бизнеса.

Таможенно-тарифное регулирование в условиях ЕАЭС осуществляется на основе следующих законодательных актов:

1) договор о Евразийском экономическом союзе: Данный договор является основным правовым актом, регулирующим деятельность ЕАЭС. Он устанавливает основные принципы и цели ЕАЭС, включая таможенное и та-

рифное регулирование;

2) единый таможенный кодекс ЕАЭС: это основной законодательный акт, регулирующий таможенную политику и таможенное регулирование в ЕАЭС. Кодекс определяет правила таможенного оформления, таможенного контроля, классификации товаров, определения таможенной стоимости, таможенной статистики и другие аспекты таможенного дела;

3) регламенты ЕАЭС: регламенты являются нормативными правовыми актами, которые конкретизируют положения Единого таможенного кодекса ЕАЭС. Например, существуют регламенты, регулирующие классификацию товаров, правила происхождения товаров, порядок таможенной декларации и другие процедуры таможенного контроля;

4) решения Коллегии Евразийской экономической комиссии (ЕЭК): Коллегия ЕЭК принимает решения, которые являются обязательными для всех государств-членов ЕАЭС. Они могут касаться различных аспектов таможенно-тарифного регулирования, включая установление единых таможенных ставок, совершенствование процедур таможенного контроля, разрешение споров и т.д;

5) национальное законодательство государств-членов: Каждое государство-член ЕАЭС имеет свое национальное законодательство, которое регулирует таможенные и тарифные вопросы на национальном уровне. Это включает законы, постановления и нормативные акты, которые в рамках ЕАЭС должны быть согласованы и гармонизированы с общими нормами и правилами ЕАЭС.

Указанные законодательные акты обеспечивают правовую основу таможенно-тарифного регулирования в условиях ЕАЭС и позволяют решать различные вопросы в сфере таможенного контроля, таможенного оформления и тарифного регулирования товаров, пересекающих границы государств-членов ЕАЭС.

Одной из важнейших задач таможенно-тарифного регулирования в ЕАЭС является установление единых таможенных ставок на импортируемые товары.

Это обеспечивает равные условия для всех участников общего рынка и способствует ускорению торговых операций между государствами-членами ЕАЭС.

Еще одной важной задачей является установление правил происхождения товаров, которые определяют страну-производителя товара. Это важно для определения тарифных льгот, которые могут предоставляться при импорте товаров из определенных стран.

Также таможенно-тарифное регулирование в ЕАЭС предусматривает создание эффективной системы таможенного контроля и борьбу с незаконным перемещением товаров через границы. Это включает в себя применение различных мер и механизмов контроля, таких как проверка документов, сканирование грузов, физический осмотр и другие процедуры.

Таким образом, таможенно-тарифное регулирование в условиях ЕАЭС осуществляется на основе ряда законодательных актов и направлено на обеспечение свободного движения товаров между государствами-членами, установление единых правил и стандартов в сфере таможенного контроля и тарифного регулирования.

Теперь выделим особенности таможенно-тарифного регулирования ввоза легковых автомобилей в РФ в условиях ЕАЭС

С точки зрения таможенных органов, легковой автомобиль определяется в соответствии с классификацией товаров, установленной Таможенным кодексом Евразийского экономического союза (ЕАЭС). Классификация товаров осуществляется на основе Гармонизированной системы (ГС), которая является международной системой классификации товаров.

Согласно таможенной классификации, легковой автомобиль — это самоходное транспортное средство, предназначенное для перевозки людей и имеющее не более девяти сидячих мест (включая место водителя). Он обычно имеет закрытый кузов и предназначен для использования на общественных дорогах.

В Евразийском экономическом союзе (ЕАЭС) взимаются следующие таможенные пошлины при декларировании легковых автомобилей:

- 1) единая ставка таможенных пошлин и налогов: Единая ставка тамо-

женных пошлин и налогов для легковых автомобилей является процентным отношением к таможенной стоимости автомобиля. Таможенная стоимость определяется на основе цены автомобиля, стоимости доставки и других факторов, установленных таможенным законодательством;

2) НДС: при ввозе легковых автомобилей в ЕАЭС, обычно уплачивается НДС. Ставки НДС также определяются национальным законодательством каждого члена ЕАЭС;

3) акцизы: Акцизы могут быть взимаемы на некоторые категории легковых автомобилей, особенно на автомобили с большим объемом двигателя или высокой стоимостью;

4) утилизационный сбор: Это дополнительный платеж, взимаемый при продаже или регистрации новых легковых автомобилей, с целью финансирования программ и мер по утилизации и переработке отработанных автомобилей с целью минимизации их негативного влияния на окружающую среду.

Размер единой ставки таможенных пошлин и налогов для легковых автомобилей в Евразийском экономическом союзе (ЕАЭС) может зависеть от нескольких факторов. Вот некоторые из них:

Характеристики автомобиля: Размер единой ставки может зависеть от характеристик автомобиля, таких как мощность двигателя, объем двигателя, класс автомобиля, стоимость и другие технические характеристики. Обычно большие и более мощные автомобили могут подлежать более высоким ставкам пошлин и налогов.

Страна-производитель: Единая ставка может различаться в зависимости от страны, из которой происходит импорт легкового автомобиля. Ставки могут быть разными для автомобилей, произведенных в странах-членах ЕАЭС, и автомобилей, произведенных вне ЕАЭС.

Ценовой сегмент: Единая ставка может быть связана с ценовым сегментом автомобиля. Некоторые страны могут устанавливать разные ставки для автомобилей экономического класса, среднего класса и премиум-класса.

Регулятивные цели: Размер единой ставки также может быть определен в

соответствии с регулятивными целями страны-члена ЕАЭС. Например, высокие ставки могут быть установлены для стимулирования местного производства автомобилей или защиты от импорта.

Объем двигателя: легкового автомобиля может оказывать влияние на размер единой ставки таможенных пошлин и налогов в Евразийском экономическом союзе (ЕАЭС). Обычно более крупные объемы двигателя могут приводить к более высоким ставкам пошлин и налогов.

Размер ставок может быть установлен в зависимости от конкретного диапазона объемов двигателя. Например, может быть установлено различие в ставках для автомобилей с двигателями объемом менее 1,5 литра, от 1,5 до 2,5 литров и более 2,5 литров.

Точные значения и диапазоны объемов двигателя, которые влияют на размер ставок, могут различаться в каждом члене ЕАЭС, поскольку они определяются национальным законодательством и решениями органов ЕАЭС. Кроме того, ставки могут быть различными для автомобилей с бензиновыми и дизельными двигателями.

Важно отметить, что объем двигателя является одним из факторов, которые могут влиять на размер ставок, и в конечном итоге на общую сумму таможенных пошлин и налогов при ввозе легкового автомобиля в ЕАЭС. Для получения конкретной информации о размере ставок, зависящих от объема двигателя, рекомендуется обращаться к актуальным таможенным правилам и нормативным актам каждого члена ЕАЭС.

Год выпуска автомобиля: Он может оказывать влияние на размер таможенной пошлины при его ввозе. Обычно чем старше автомобиль, тем ниже ставка таможенной пошлины.

В некоторых случаях страны или регионы могут применять различные тарифные льготы или сниженные ставки для более старых автомобилей, чтобы поощрить импорт более экономичных и экологически чистых автомобилей или для поддержки рынка подержанных автомобилей.

Однако стоит отметить, что конкретные правила и ставки таможенной

пошлины, зависящие от года выпуска автомобиля, могут различаться в каждой стране или регионе. Таможенные органы обычно определяют ставки в соответствии с национальным законодательством и регулятивными нормами, которые могут изменяться со временем.

Для получения точной информации о влиянии года выпуска автомобиля на размер таможенной пошлины рекомендуется обратиться к актуальным таможенным правилам и нормативным актам каждой конкретной страны или региона, где вы планируете ввезти автомобиль.

Утилизационный сбор предназначен для компенсации затрат, связанных с утилизацией автомобилей после их эксплуатации, а также с созданием и поддержкой инфраструктуры для переработки и утилизации отходов автомобильной промышленности.

Сбор обычно взимается на уровне государства или региона и регулируется соответствующим законодательством. Размер утилизационного сбора может зависеть от различных факторов, включая тип и характеристики автомобиля, его эмиссионные стандарты, регион или страну, где он продается или регистрируется.

Собранные средства от утилизационного сбора направляются на финансирование программ по утилизации и переработке автомобилей, обновлению и развитию экологических технологий, а также на создание и совершенствование системы управления отходами в автомобильной отрасли.

Утилизационные сборы являются инструментом экологической политики, направленным на содействие устойчивому развитию и охране окружающей среды путем управления отходами автомобильной промышленности.

Важно отметить, что конкретные факторы и их влияние на размер единой ставки могут различаться в каждом члене ЕАЭС, поскольку они могут быть определены в соответствии с национальным законодательством и решениями органов ЕАЭС. Поэтому для получения точной информации о размере ставки рекомендуется обращаться к актуальным таможенным правилам и нормативным актам каждого члена ЕАЭС.

1.2 Нетарифное регулирование ввоза легковых автомобилей в РФ

Нетарифное регулирование, также известное как нефтарифное регулирование, в отличие от таможенно-тарифного регулирования, не связано с прямым установлением пошлин, тарифов или таможенных ставок на импортируемые товары. Это подразумевает использование других мер и инструментов для контроля и ограничения ввоза или вывоза товаров, таких как лицензирование, квотирование, нормы, стандарты, санитарные и фитосанитарные требования, экологические ограничения, административные процедуры и другие.

Нетарифное регулирование может применяться с целью защиты отечественного производителя, поддержки отраслей экономики, контроля качества и безопасности товаров, охраны окружающей среды или соблюдения норм общественного здоровья. Эти меры используются для регулирования торговли и влияют на условия ввоза или вывоза товаров, но не непосредственно связаны с установлением таможенных пошлин или тарифов.

Примеры нетарифных мер включают в себя:

- 1) лицензирование: Введение системы лицензирования, при которой для ввоза или вывоза определенных товаров требуется специальное разрешение или лицензия;
- 2) квотирование: Установление ограничений на количество товаров, которые могут быть ввезены или вывезены в страну за определенный период времени;
- 3) технические стандарты: Установление норм и требований к качеству, безопасности и другим характеристикам товаров для их ввоза или вывоза;
- 4) санитарные и фитосанитарные меры: Введение требований и проверок для защиты от вредных организмов, болезней и контроля качества пищевых и сельскохозяйственных продуктов;
- 5) экологические ограничения: Установление норм и стандартов в отношении выбросов и загрязнения окружающей среды для товаров и производства.

Нетарифное регулирование может использоваться государствами с целью защиты национальных интересов и достижения определенных социальных, экономических или политических целей. Оно может быть применено для создания конкурентных преимуществ отечественных производителей, обеспечения безопасности и качества товаров, защиты окружающей среды или регулирования рыночных условий.

Однако важно отметить, что применение нетарифных мер регулирования может иметь как положительные, так и отрицательные последствия. С одной стороны, они могут способствовать развитию отечественных отраслей, защите интересов потребителей и обеспечению безопасности. С другой стороны, они могут создавать препятствия для международной торговли, ограничивать выбор потребителей и увеличивать издержки для экономических агентов.

В контексте ввоза легковых автомобилей в РФ, нетарифное регулирование может включать требования к экологической безопасности автомобилей, установление лицензирования или квот на их ввоз, а также применение специальных налоговых или административных мер для поддержки отечественного автомобильного производства.

Конкретные меры нетарифного регулирования ввоза легковых автомобилей в РФ могут изменяться со временем в соответствии с политическими, экономическими и социальными условиями. Поэтому для получения актуальной информации рекомендуется обращаться к официальным источникам, таким как регулирующие органы, таможенные службы или министерства промышленности и торговли.

В Российской Федерации существует нетарифное регулирование ввоза легковых автомобилей, которое включает различные меры и ограничения для контроля этого процесса. Основной целью такого регулирования является поддержка отечественного автомобильного промышленного сектора, стимулирование его развития и защита от конкуренции со стороны иностранных производителей.

Одной из основных мер нетарифного регулирования ввоза легковых автомобилей является система лицензирования. Согласно этой системе, для ввоза легковых автомобилей в РФ требуется специальная лицензия, которую выдают уполномоченные органы, такие как Министерство промышленности и торговли. Лицензии могут быть ограничены в количестве и выдаваться на определенный период времени.

Процесс получения лицензии включает несколько этапов:

1) подача заявления на получение лицензии. Заявление подается в уполномоченный орган и должно содержать информацию о заявителе, описание предполагаемой деятельности по импорту автотранспортных средств, а также другую необходимую информацию в соответствии с требованиями законодательства;

2) рассмотрение заявления и предоставление документов. Уполномоченный орган рассматривает заявление и запрашивает дополнительные документы, если это необходимо. Обычно это могут быть документы, подтверждающие право собственности на автомобили, а также документы, подтверждающие финансовую стабильность заявителя;

3) проверка соответствия требованиям законодательства. Уполномоченный орган проводит проверку заявителя на соответствие требованиям законодательства, в том числе проверяет наличие судимостей и фактов нарушения таможенного законодательства;

4) выдача лицензии. После проверки и рассмотрения заявления уполномоченный орган выдает лицензию на право осуществления деятельности по импорту автотранспортных средств. Лицензия может быть выдана на определенный срок и может быть продлена после истечения этого срока при соблюдении всех условий.

Важно отметить, что процесс получения лицензии может занимать время и требует соблюдения всех требований законодательства. Также необходимо учитывать, что наличие лицензии не гарантирует успешного ввоза автомобилей

на территорию РФ, так как дополнительно могут быть установлены таможенные пошлины, акцизы и другие ограничения.

Кроме того, ввоз легковых автомобилей в РФ подвергается экологическим требованиям. Это означает, что автомобили должны соответствовать определенным нормам выбросов и экологическим стандартам. Нарушение этих требований может привести к ограничениям на ввоз или увеличению налоговых ставок.

Построим таблицу 2 в которой отразим основные экологические требования необходимые для ввоза автомобиля на территорию РФ

Таблица 2 – Основные экологические требования к ввозимым автомобилям на территорию РФ

Экологические требования	Описание
Нормы выбросов	Установленные нормы по выбросам вредных веществ в атмосферу
Экологические классы	Классификация автомобилей по их экологической безопасности
Сертификация	Получение сертификатов и документов, подтверждающих соответствие автомобилей экологическим требованиям
Экологические стандарты	Соблюдение определенных экологических стандартов в процессе производства и эксплуатации автомобилей
Экологические платежи	Взимание налогов или сборов на автомобили с высокими экологическими рисками или низкой энергоэффективностью

Данная таблица представляет основные экологические требования, которые могут быть необходимы для ввоза автомобилей на территорию Российской Федерации. Анализируя таблицу, можно сделать следующие наблюдения:

1) нормы выбросов: Это важный аспект, поскольку регулирует количество вредных веществ, которые автомобиль может выбрасывать в атмосферу. Чем более строгие нормы выбросов, тем больше внимания уделяется охране окружающей среды и улучшению качества воздуха;

2) экологические классы: Классификация автомобилей по их экологической безопасности помогает определить и различить более экологически чистые и эффективные автомобили от менее экологически дружественных моделей. Это может включать такие факторы, как эмиссии, энергоэффективность и использование альтернативных источников энергии;

3) сертификация: Получение соответствующих сертификатов и документов подтверждает, что автомобиль соответствует экологическим требованиям, установленным в стране. Это может включать прохождение тестов на эмиссии, проверку на соответствие стандартам безопасности и другие процедуры;

4) экологические стандарты: Соблюдение определенных экологических стандартов в процессе производства и эксплуатации автомобилей является важным фактором. Это может включать использование экологически чистых материалов, энергоэффективные технологии и методы утилизации автомобилей после их эксплуатации;

5) экологические платежи: Взимание налогов или сборов на автомобили с высокими экологическими рисками или низкой энергоэффективностью способствует стимулированию производства более экологически чистых автомобилей и снижению негативного воздействия на окружающую среду.

Анализ данных требований и стандартов помогает обеспечить более экологически ответственный ввоз автомобилей, защиту окружающей среды и повышение качества ввозимых транспортных средств

В некоторых случаях применяются также квоты на ввоз легковых автомобилей. Квоты устанавливают ограничения на количество автомобилей, которые могут быть ввезены в страну. Это может быть связано с регулированием рыночных условий, поддержкой отечественных производителей или управлением внешнеторговым балансом.

В Российской Федерации принимаются квоты на ввоз автомобилей с целью регулирования рынка и поддержки отечественной автомобильной промышленности. Квоты могут устанавливаться на определенные категории автомобилей, включая легковые автомобили и коммерческие транспортные средства. Вот некоторые виды квот, которые могут применяться:

- 1) квоты на импорт автомобилей: устанавливаются ограничения на общее количество автомобилей, которые могут быть ввезены на территорию страны в определенный период времени. Квоты определяются в соответствии с годовым объемом продаж автомобилей на внутреннем рынке и могут варьироваться в зависимости от страны происхождения, типа автомобиля и других факторов;
- 2) квоты на определенные бренды или модели: в некоторых случаях могут устанавливаться квоты на конкретные бренды или модели автомобилей. Это может быть связано с желанием поддержать отечественных производителей или регулировать конкуренцию на рынке;
- 3) квоты на использование локальной комплектации: с целью развития отечественного автомобильного производства могут применяться квоты на использование локальной комплектации. Это означает, что определенный процент автомобилей, продаваемых на российском рынке, должен быть собран из отечественных комплектующих;
- 4) квоты на энергоэффективные и экологически чистые автомобили: для стимулирования продаж более экологически чистых автомобилей могут быть установлены квоты, которые обязывают дилеров продавать определенное количество таких автомобилей.

Одной из недавних мер регулирования ввоза легковых автомобилей в РФ было введение специальной налоговой ставки, известной как "налог на роскошь". Этот налог взимается с автомобилей с высокой стоимостью и мощностью двигателя. Целью этой меры является поддержка производства более доступных автомобилей на территории России.

Важно отметить, что меры нетарифного регулирования могут создавать

ограничения и усложнения для импортеров легковых автомобилей, а также повышать стоимость ввоза и ограничивать доступность некоторых моделей автомобилей на российском рынке. Одновременно они могут способствовать развитию отечественного автомобильного производства и стимулировать местную индустрию.

Для получения более подробной информации о конкретных мерах нетарифного регулирования ввоза легковых автомобилей в РФ, рекомендуется обращаться к официальным источникам, таким как таможенные службы, министерства или уполномоченные регулирующие органы. Это позволит быть в курсе текущих правил, ограничений и требований, связанных с ввозом легковых автомобилей в Россию.

1.3 Санкционная политика в отношении РФ в сфере ввоза легковых автомобилей

Санкции особо не знакомая никому слово до 2014 г., когда после успешно возвращения Крыма в состав Российской Федерации, нашей стране пришлось столкнуться с попытками многих иностранных государств подорвать экономику нашей страны. По состоянию на 2022 г. наша страна заняла первое место в мире по числу санкций.

Таблица 3 – Топ стран по количеству введённых против них санкций³

(тыс.шт.)

Страна	Количество санкций
Россия	5,5
Иран	3,6
Сирия	2,6
Северная Корея	2,1
Венесуэла	0,7

Как видно из данной таблицы санкции применяются в целом в большинстве стран, с которым Россия старается поддерживать хороший отношения. Так, например, Иран, которого в последнее время можно назвать перспективным и важным стратегическим партнером нашей страны.

В отношении России применяются как санкции против страны в целом,

³ Рейтинг санкций [Электронный ресурс]: Режим доступа: <https://www.kommersant.ru/doc/5249730> - 19.01.2022

так и персональные санкции, направленные на отдельные лица или организации.

Наибольшее количество санкций вводят США и Евросоюз. На состоянию 2023 г. по отношению к России введено уже более 7 тыс. санкций, а Евросоюз готовит к концу февраля «юбилейный» 10 пакет санкций.

Давайте наконец выделим понятие «санкция» и сможем наконец перейти к анализу влияния санкций на таможенно-тарифное регулирование.

Согласно одному понятие под санкциями принято считать «коллективные или односторонние принудительные меры, применяемые государствами или международными организациями к государству».

Сайт Banki.ru предлагает под санкциями понимать «меру воздействия, применяемую к экономическому агенту (физическому или юридическому лицу, отрасли хозяйства или государству) и влекущую за собой определенные последствия».

То есть санкции – это принудительные меры, применяемые к странам, отдельным организациям и людям, направленные на причинение экономического вреда или внедрение каких-то ограничений, например, в случае физических лиц это может быть запрет на перемещение.

Если проанализировать характер санкций, внедряемых против Российской Федерации, то все они противоречат основополагающим принципам всемирной торговой организации, членом которой РФ является до сих пор.

По отношению к противодействию санкций РФ быстро меняет свою политику и достойно отражает удары «Запада». Основой политики против санкций стало импортозамещение, но также отдельное внимание уделяется таможенно-тарифному регулированию.

Таким образом, можно сказать, что ответной мерой РФ на санкции стало изменений условий регулирования импорта товаров из стран-членов ЕС, которое было ориентировано на повышение ставок ввозных таможенных пошлин на отдельные виды товаров, например, молочную и мясную продукцию, рыбу, фрукты, овощи и другие.

Предлагаю рассмотреть некоторые важные решения относительно таможенного-регулирования, принятые за 2022 г.:

- Правительство РФ предоставило ввоза многокомпонентных товаров по нескольким внешнеторговым сделкам на 6 предстоящих лет;
- предоставление правительственной комиссии по контролю за иностранными инвестициями выдавать разрешение на покупку газа «недружественным» государствам. То есть в отношении этих стран начиная с 01.04.2022 г. начался расчет за газ исключительно в рублях;
- были применены антидемпинговые меры в отношении упрощения ввоза графитированных электродов из КНР.

Все перечисленные вещи положительно повлияли на экономику России в условиях борьбы с санкциями и являются отличными примерами особенностей, которые случаются с таможенно-тарифным регулированием в такое непростое время.

Автомобильные предприятия являются значительным сегментом промышленности и важным драйвером экономики. Легковые автомобили составляют значительную часть экспорта ряда стран, а компоненты для автосборки представляют объемный сектор международной торговли.

Однако, санкции оказали негативное воздействие на автомобильную промышленность в России. После введения санкций в 2014 году, продажи легковых автомобилей сократились, что привело к уменьшению объемов производства и снижению спроса на российском рынке. Кроме того, рост курса иностранной валюты после введения санкций существенно повысил стоимость компонентов, что привело к увеличению цен на автомобили.

Санкции также затронули поставки автозапчастей в Россию, и многие производители прекратили их поставки. Это создало проблемы с дефицитом запчастей и повысило их стоимость. Кроме того, санкции ограничили доступ к финансированию для российских автомобильных компаний, что затруднило их деятельность и развитие.

Санкции имеют отрицательные последствия как для России, так и для За-

падных стран, и мешают развитию эффективных отношений. Однако негативные последствия могут иметь положительный эффект в долгосрочной перспективе, способствуя укреплению экономики России и развитию внутренней экономической среды.

2 ВВОЗ АВТОМОБИЛЕЙ В РФ: ОСОБЕННОСТИ ДИНАМИКИ И СТРУКТУРЫ

2.1 Ввоз легковых автомобилей в РФ: анализ динамики и товарной структуры

В рамках данного раздела курсовой работы будет проведен анализ динамики и товарной структуры ввоза легковых автомобилей в Российскую Федерацию (РФ). Легковые автомобили являются одним из ключевых сегментов автомобильной индустрии и играют важную роль в транспортной системе страны. Исследование динамики и товарной структуры ввоза позволит более глубоко понять состояние и развитие рынка легковых автомобилей в РФ, а также выявить основные тенденции и факторы, влияющие на эту отрасль.

В ходе анализа мы сосредоточимся на нескольких важных аспектах. Во-первых, будут рассмотрены общие динамика и изменения в объемах ввоза легковых автомобилей в РФ за последние годы. Это поможет определить основные тренды и направления развития в данной сфере.

Далее будет исследована товарная структура ввоза легковых автомобилей по странам-поставщикам. Анализ изменений в доле каждой страны на протяжении рассматриваемого периода позволит определить, какие страны являются основными поставщиками легковых автомобилей в РФ и какие изменения произошли в их доле.

Также будут проанализированы популярные бренды и модели легковых автомобилей, которые ввозятся в РФ, а также предпочтения потребителей в этой сфере. Это поможет определить, какие марки и модели наиболее востребованы на рынке РФ и какие изменения произошли в предпочтениях потребителей.

Кроме того, рассмотрение изменений в предпочтениях по типам топлива и экологической классификации легковых автомобилей позволит выявить влияние экологических факторов и законодательства на товарную структуру ввоза.

Анализ этих аспектов позволит не только получить более глубокое понимание динамики и товарной структуры ввоза легковых автомобилей в РФ, но и выделить ключевые факторы, оказывающие влияние на рыночные условия в данной отрасли. Такой анализ может быть полезен для принятия стратегических решений в автомобильной индустрии, а также для оценки перспектив и потенциала данного сегмента рынка в РФ.

Итак, для начала построим таблицу 4 в которой отразим объём ввоза легковых автомобилей

Таблица 4 – Объём ввоза легковых автомобилей⁴

Года	2018	2019	2020	2021	2022
Объемы импорта в РФ (тыс.шт.)	293,1	302,5	243,2	333,9	155,2
Темпы роста (%)	-	3.21%	-19.60%	37.29%	-53.18%

Объемы импорта легковых автомобилей в РФ в период с 2018 по 2022 годы имели колебания. После незначительного роста в 2019 году (3.21%), в 2020 году был отмечен существенный снижение на 19.60%. В 2021 году произошло значительное увеличение объемов импорта на 37.29%, но в 2022 году произошло снижение на 53.18% по сравнению с предыдущим годом. Общее изменение объемов импорта за весь период составило -10 тыс. шт.

В 2019 и 2021 годах были зафиксированы положительные темпы роста, что указывает на увеличение объемов импорта в сравнении с предыдущими годами. В то же время, в 2020 и 2022 годах были отрицательные темпы роста, свидетельствующие о сокращении объемов импорта.

⁴ Статистика ввоза автомобилей [Электронный ресурс]: Режим доступа: <https://www.autostat.ru/news/50654> - 14.01.2023

Максимальный объем импорта легковых автомобилей в РФ был достигнут в 2021 году и составил 333,9 тыс. шт. Это был год с наиболее значительным ростом импорта.

Среднегодовой темп роста в период с 2018 по 2022 годы составил -1.71%. Это указывает на общее снижение объемов импорта легковых автомобилей в РФ в течение этого периода.

Основывая на таблице 4 построим рисунок 1 в котором отразим динамику объемов импорта в РФ легковых автомобилей



Рисунок 1 – Динамика объемов импорта в РФ легковых автомобилей⁵

В период с 2018 по 2022 годы наблюдалась колебательная динамика объемов импорта легковых автомобилей в РФ. За этот период были зарегистрированы как рост, так и снижение объемов импорта.

В 2019 году объем импорта увеличился на 9,4 тыс. штук по сравнению с предыдущим годом, что составляет прирост в размере 3,2%. Это говорит о некотором положительном развитии рынка.

Однако в 2020 году наблюдалось существенное снижение объемов импорта на 59,3 тыс. штук по сравнению с предыдущим годом, что составляет сокращение в размере 19,6%. Это указывает на значительные изменения в рыноч-

⁵ Статистика ввоза автомобилей [Электронный ресурс]: Режим доступа: <https://www.autostat.ru/news/50654> - 14.01.2023

ной ситуации и может быть связано с внешними факторами, такими как экономические или торговые условия.

В 2021 году был отмечен резкий рост объемов импорта на 90,7 тыс. штук, что составляет прирост в размере 37,3%. Этот значительный рост может быть связан с восстановлением экономической активности или изменениями в законодательстве.

Однако в 2022 году снова произошло снижение объемов импорта на 50,8 тыс. штук, что составляет сокращение в размере 15,2%. Это указывает на продолжение колебаний в рыночной ситуации и нестабильность в объемах импорта.

Попробуем выделить факторы, которые могли повлиять на снижение импорта:

1) пандемия – ключевой фактор, послуживший снижению экспорта в 2020 году, послужила пандемия коронавируса. В качестве доказательства данного фактора построим таблицу 5 в которой отразим весь импорт в данный период

Таблица 5 – Импорт в РФ в 2018-2020 годах⁶

(млрд.долл.США)

Года	2018	2019	2020
Импорт	499,8	424,5	336,4

Видно, что импорт в РФ сокращался со временем. В 2019 году импорт снизился на 15,3% по сравнению с 2018 годом, а в 2020 году ещё на 20,7% по сравнению с 2019 годом. Это может указывать на изменения в экономической ситуации, торговых отношениях или изменении внутреннего спроса в РФ. Особое внимание стоит обратить на существенное снижение импорта в 2020 году. Это связано с глобальными влияниями пандемии COVID-19, которая привела к значительным ограничениям в международной торговле и перемещении товаров.

⁶ Импорт в РФ [Электронный ресурс]: Режим доступа: <https://ru-stat.com/date-Y2018-2020/RU/import/world> - 15.01.2023

Как мы видим импорт сильно снизился из-за ковида, что помогает нам подтвердить данную гипотезу;

2) колебания валютных курсов. Колебания валютных курсов могут оказывать влияние на цены на импортные товары, включая легковые автомобили. Сильное падение или укрепление местной валюты может повлиять на конкурентоспособность импорта и спрос на него. Построим рисунок 2 на котором рассмотрим график курсов Доллара США, Евро и китайского Юаня.



Рисунок 2 – График изменения курса валют за 2018-2022 годы⁷

Как видно в данном рисунке курс валюты колебался на протяжении всего периода при этом в 2022 году доллар и евро сильно падали, при этом это не спровоцировало рост покупок авто в России, что делает данный фактор не особо влияющим на импорт;

3) санкции

Санкции – это основная причина, почему снизился импорт в 2022 году в следующем разделе мы будем более подробно говорить об географической структуре импорта в РФ и там более подробно поговорим об странах, которые ввели против России санкции и как это повлияло на импорт;

4) доходность населения.

Это очень важный фактор, т. к. от материального состояния людей, зависит их спрос на автомобили посмотрим, как изменилось состояние жизни людей для этого, построим таблицу 5

⁷ Курсы валюты [Электронный ресурс]: Режим доступа: <https://www.alta.ru/currency/graph/> - 19.02.2023

Таблица 5 - Среднедушевые денежные доходы населения⁸

Года	Размер средней зарплаты (руб.)	Изменения (%)
2018	33 361	4,6
2019	35 506	6,4
2020	35 240	2,1
2021	40 304	10,6
2022	44 937	12,6

Видим, что среднедушевые денежные доходы населения России увеличивались с годом на год с 2018 по 2022 год.

За период с 2018 по 2022 год среднедушевые денежные доходы выросли на 34,4%.

Мы также можем отметить, что в 2021 и 2022 годах произошли значительный рост среднедушевых денежных доходов по сравнению с предыдущими годами.

В 2022 году среднедушевые денежные доходы составили 44 937 рублей, что является наибольшим значением в рассматриваемом периоде.

В целом, данные таблицы указывают на положительную динамику роста среднедушевых денежных доходов населения России за рассматриваемый период.

Построим диаграмму, на которой отразим результаты таблицы 5

⁸ Размеры доходов населения [Электронный ресурс]: Режим доступа: <https://gogov.ru/articles/standard-of-living> - 19.02.2023



Рисунок 3 – Изменения среднедушевых денежных доходов населения⁹

Как мы видим ни смотря на рост ЗП в целом, процентный рост в 2020 году сильно снизился, что свидетельствует об снижении темпов роста ЗП, что может оказаться негативным моментом в жизни граждан.

При низком уровне зарплаты люди могут быть вынуждены ограничить свои расходы на автомобили из-за необходимости покрывать другие жизненно важные расходы, такие как питание, жилье и медицинские услуги. В этом случае автомобиль может быть отложен на второй план в пользу более приоритетных потребностей.

Теперь, когда мы рассмотрели все факторы, повлиявшие на состояния импорта легковых автомобилей, рассмотрим товарную структуру импорта, а именно проанализируем популярные бренды авто в РФ, для этого построим таблицу 6

⁹ Размеры доходов населения [Электронный ресурс]: Режим доступа: <https://gogov.ru/articles/standard-of-living> - 19.02.2023

Таблица 6 – Количество ввезённых в Россию импортных автомобилей различных брендов¹⁰

Бренды	2021	2022	Доля изменения по сравнению с 2021 (%)
Kia	195	1203	+517
Hyundai	860	5042	+484
EXEED	2664	12127	+354
Tesla	733	991	+35
Great Wall	1250	1476	+18
Geely	24700	26694	+8
Chery	40032	39256	-2
JAC	1782	1727	-3
FAW	2036	1405	-31
Jeep	1559	1027	-34
Changain	3863	2550	-34
Infiniti	1888	1002	-47
Mitsubishi	12706	5713	-55
Toyota	26718	11469	-57
Chevrolet	5785	2314	-60
Volkswagen	6545	2417	-63
Porsche	6090	1878	-69
Land Rover	6300	1776	-72
Subaru	5692	1598	-72
Audi	16620	4155	-75
Mercedes-Benz	23460	5865	-75
Suzuki	9004	2149	-76
BMW	33271	7011	-79
Volvo	9385	1962	-79
Lexus	19613	2942	-85

¹⁰ Статистика ввоза автомобилей [Электронный ресурс]: Режим доступа: <https://www.autostat.ru/news/50654> - 14.01.2023

Kia:

В 2021 году продано 195 автомобилей, а в 2022 году этот показатель вырос до 1203. Это увеличение составляет около 517% по сравнению с 2021 годом.

Hyundai:

Продажи Hyundai также значительно выросли с 860 автомобилей в 2021 году до 5042 в 2022 году, что составляет приблизительно 484% роста.

EXEED:

Продажи EXEED выросли с 2664 автомобилей в 2021 году до 12127 в 2022 году, что означает увеличение на примерно 354%.

Tesla:

Продажи Tesla увеличились с 733 автомобилей в 2021 году до 991 в 2022 году, что составляет примерно 35% роста.

Great Wall:

Продажи Great Wall увеличились с 1250 автомобилей в 2021 году до 1476 в 2022 году, что составляет около 18% роста.

Geely:

Продажи Geely немного выросли с 24700 автомобилей в 2021 году до 26694 в 2022 году, что составляет около 8% роста.

Chery:

Продажи Chery немного снизились с 40032 автомобилей в 2021 году до 39256 в 2022 году, что означает примерно 2% уменьшение.

И так далее для остальных брендов.

Анализируя таблицу, можно сделать следующие наблюдения:

Бренды Kia, Hyundai и EXEED показали значительный рост продаж, что может быть связано с повышенным спросом на их модели автомобилей и успешными маркетинговыми стратегиями.

Некоторые бренды, такие как Chery, JAC, Infiniti и Mitsubishi, показали небольшое снижение продаж в 2022 году, возможно, связанное с конкуренцией на рынке и изменением предпочтений потребителей.

Бренды Audi, Mercedes-Benz и Suzuki показали значительное снижение продаж, возможно, из-за факторов, таких как изменение рыночной конкуренции или изменение в модельном ряде.

В целом, анализ таблицы позволяет проследить динамику продаж различных автомобильных брендов и выделить некоторые тенденции на рынке.

Выделим долю каждого бренда в 2021 году и в 2022 для этого обратимся к рисунку 3

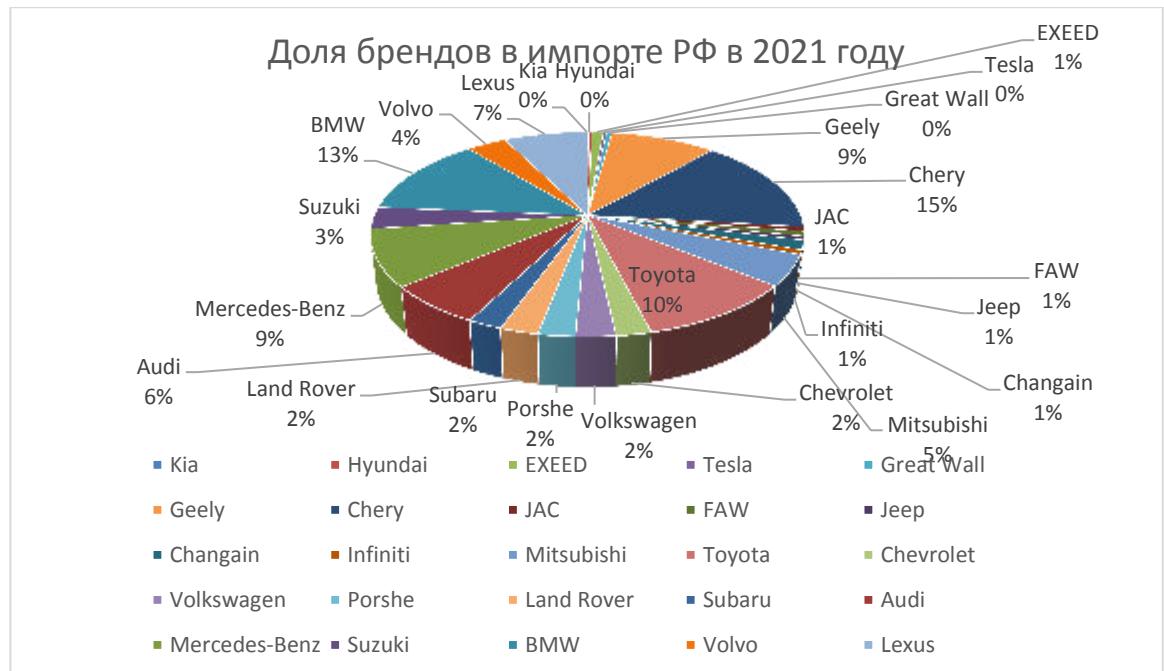


Рисунок 4— Доля брендов в импорте РФ в 2021 году

Как мы видим в 2021 году наибольший объем занимает бренд – Chery (15%), следом идет BMW (13%) также большая доля у Toyota (10%), Lexus (7%) и Mercedes-Benz (9%)

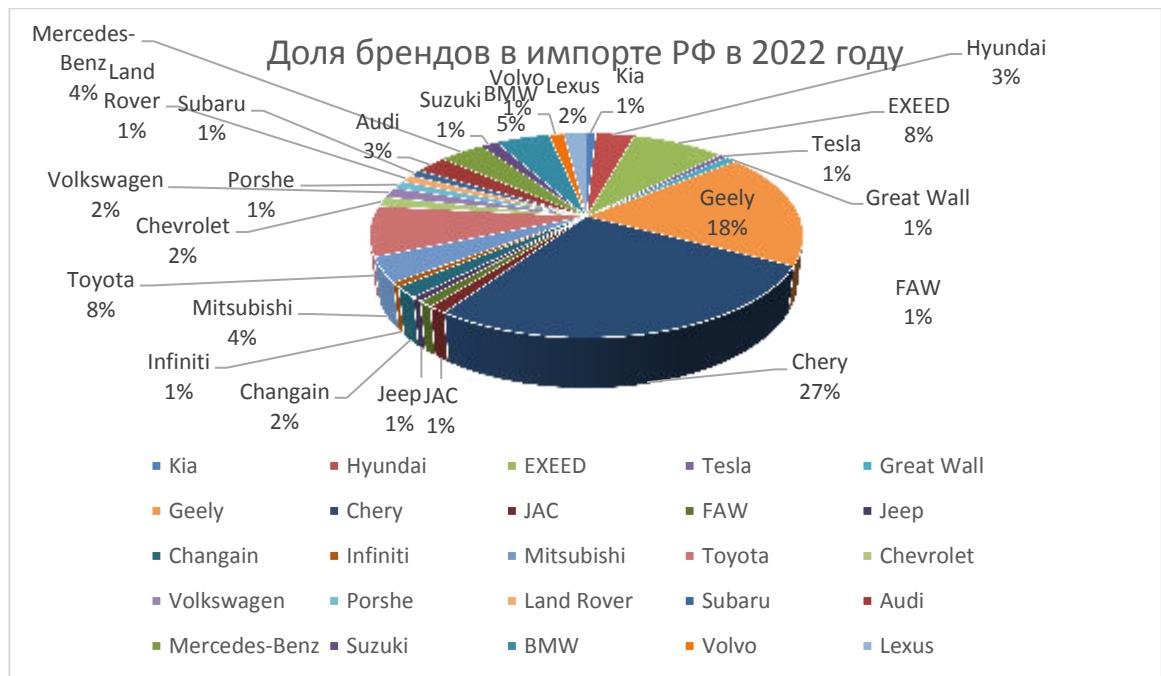


Рисунок 5 – Доля брендов в импорте РФ в 2022 году

Тут, во-первых, мы видим какую долю захватили китайский бренды в лице Chery (27%) и Geely (18%), а во-вторых, заметно, как сильно упала доля брендов, которые занимали лидирующие позиции в 2021 году.

Рассмотрим, цены на автомобили популярных марок в 2021-2022 году.

Таблица 6 – Цены на автомобили популярных марок в РФ в 2021-2022 годах¹¹

Марки	2021 (тыс.руб)	2022 (тыс.руб)	Изменения в (%)
Lada Granta	598,9	678,3	13,3
Lada Vesta	862,9	1121,9	30
Kia Rio	1014,9	1434,9	41,4
Hyundai Solaris	970	1408	45,2
Hyundai Creta	1299	1859	43,1
Renault Duster	1147	1618	41,1
Lada Largus	829,9	1300,9	56,8
Volkswagen Polo	1068,9	1620,9	51,6
Lada Niva Travel	879,9	1066,9	21,3
Toyota RAV4	2169,0	2671,0	23,1

¹¹ Статистика ввоза автомобилей [Электронный ресурс]: Режим доступа: <https://www.autostat.ru/news/50654> - 14.01.2023

Общая тенденция: видим, что цены на автомобили популярных марок в России в целом увеличились с 2021 по 2022 год.

Значительный рост цен: Несколько моделей, таких как Hyundai Solaris, Hyundai Creta, Renault Duster, Lada Largus и Volkswagen Polo, показали значительный рост цен с 2021 по 2022 год, превышающий 40%.

Умеренный рост цен: Некоторые модели, такие как Lada Granta, Lada Vesta, Lada Niva Travel и Toyota RAV4, также показали рост цен, но в более умеренных пределах, от 13% до 23%.

Высокий процентный рост: Наибольший процентный рост цен отмечен у Lada Largus (56,8%), Volkswagen Polo (51,6%) и Hyundai Solaris (45,2%).

Разнообразие цен: Цены на автомобили популярных марок варьируются в значительной степени, что связано с различиями в моделях, комплектациях и характеристиках автомобилей.

В целом, данные таблицы указывают на общий тренд роста цен на автомобили популярных марок в России в 2021-2022 годах. Это может быть обусловлено различными факторами, включая инфляцию, изменения валютных курсов, стоимость производства и комплектующих, а также изменения налогов и пошлин. Повышение цен на автомобили может оказать влияние на спрос и решение потребителей о покупке автомобиля.

2.2 Географическая структура ввоза легковых автомобилей в РФ

Географическая структура ввоза легковых автомобилей в Российскую Федерацию представляет собой анализ распределения поступления автомобилей из различных стран. Россия является крупным рынком для автомобильной индустрии, и импорт автомобилей играет важную роль в удовлетворении спроса на разнообразные марки и модели. Изучение географической структуры ввоза позволяет оценить доли и тенденции импорта автомобилей из разных стран, а также выявить факторы, влияющие на эти изменения.

Анализ географической структуры ввоза легковых автомобилей в РФ важен для понимания динамики и сопоставления импорта из разных стран. Этот анализ позволяет определить основные партнеры России в автомобильной тор-

говле, их влияние на рынок и конкуренцию между ними. Также, изучение географической структуры может помочь идентифицировать особенности и специфику импорта из разных регионов, таких как Европа, Азия или Северная Америка.

В данном разделе курсовой работы мы проведем анализ динамики и товарной структуры географической структуры ввоза легковых автомобилей в РФ, основываясь на соответствующих данных и статистике. Мы рассмотрим изменения в объеме импорта из разных стран за период времени, выделим основные партнеры России в автомобильной торговле, а также проанализируем доли и изменения в товарной структуре ввоза. Этот анализ позволит нам получить полное представление о географической структуре импорта легковых автомобилей в Россию и сделать выводы о ее особенностях и тенденциях.

Таблица 7 – Объемы ввоза легковых автомобилей от основных стран-партнеров в РФ за 2018-2020 год¹²

(мллд.долл.США)

Страна	2018	Доля %	2019	Доля %	2020	Доля %
Япония	4.16	17.6%	4	16.8	2,79	15.2%
Германия	3.8	16.1%	3.67	15.5	2,82	15.3%
Южная Корея	2	8.5%	2.27	9.6	1,52	8.3%
Китай	1.86	7.9%	2.22	9.4	2,09	11.4%
США	1.72	7.3%	1.74	7.3	1,53	8.3%
Англия	0,795	3.4%	0,693	2.9	0,474	2.6%

В первую очередь, можно отметить, что Япония и Германия являются двумя основными поставщиками легковых автомобилей в РФ на протяжении всего периода наблюдений. В 2018 году доля импорта из Японии составляла 17.6%, а из Германии - 16.1%. В последующие годы эти доли незначительно снизились, достигая в 2020 году соответственно 15.2% и 15.3%. Это свидетельствует о стабильной позиции этих стран в российском автомобильном рынке.

¹² Импорт в РФ [Электронный ресурс]: Режим доступа: <https://ru-stat.com/date-Y2018-2020/RU/import/world> - 15.01.2023

Южная Корея и Китай также являются важными партнерами России в сфере автомобильной торговли. Доля импорта автомобилей из Южной Кореи в период с 2018 по 2020 год колеблется в районе 8.3-9.6%. Доля импорта из Китая, в свою очередь, возросла с 7.9% в 2018 году до 11.4% в 2020 году. Это свидетельствует о растущем влиянии и конкурентоспособности китайских автомобилей на российском рынке.

США и Англия занимают меньшие доли в импорте легковых автомобилей в РФ. Доля США колеблется в районе 7.3-8.3%, а доля Англии составляет около 2.6-3.4%. Эти страны не являются основными поставщиками автомобилей в Россию, однако их вклад в импорт остается значимым.

Из анализа таблицы видно, что географическая структура ввоза легковых автомобилей в Россию в значительной степени зависит от предпочтений и конкурентоспособности автомобильных рынков разных стран. Япония, Германия, Южная Корея, Китай и США являются основными поставщиками автомобилей в РФ, каждая из них имеет свою долю на рынке и оказывает влияние на его динамику.

Построим рисунки 6,7 и 8 в которых отразим долю каждой страны

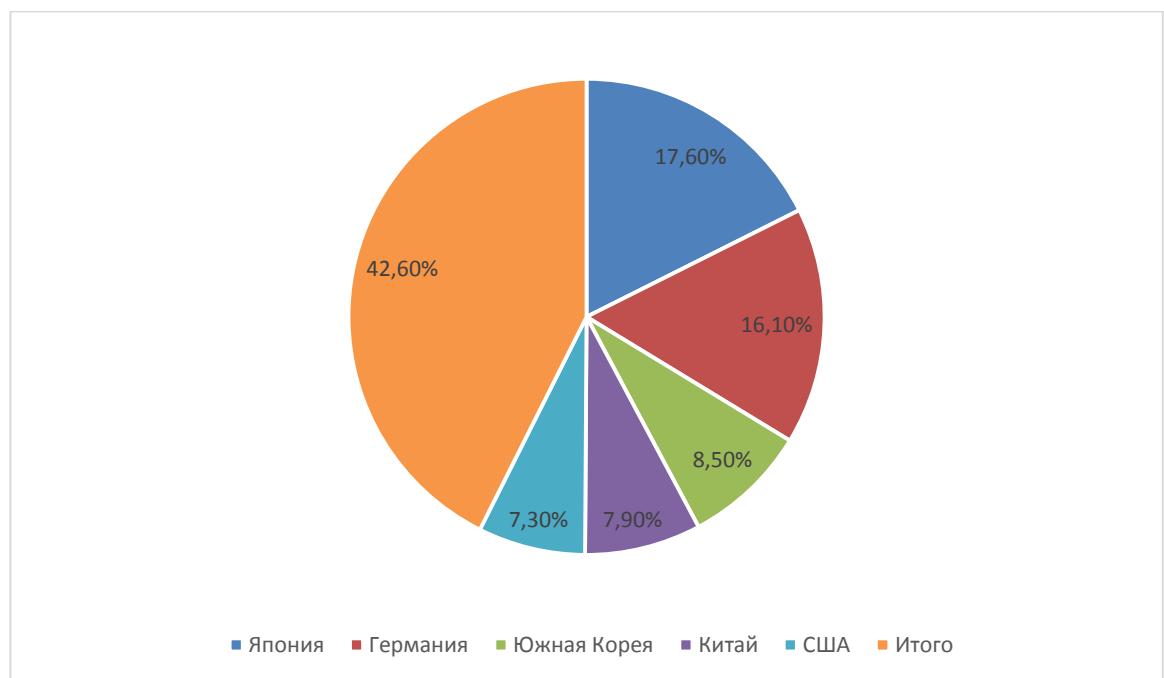


Рисунок 6 - Доля стран в импорте легковых транспортов в 2018 году

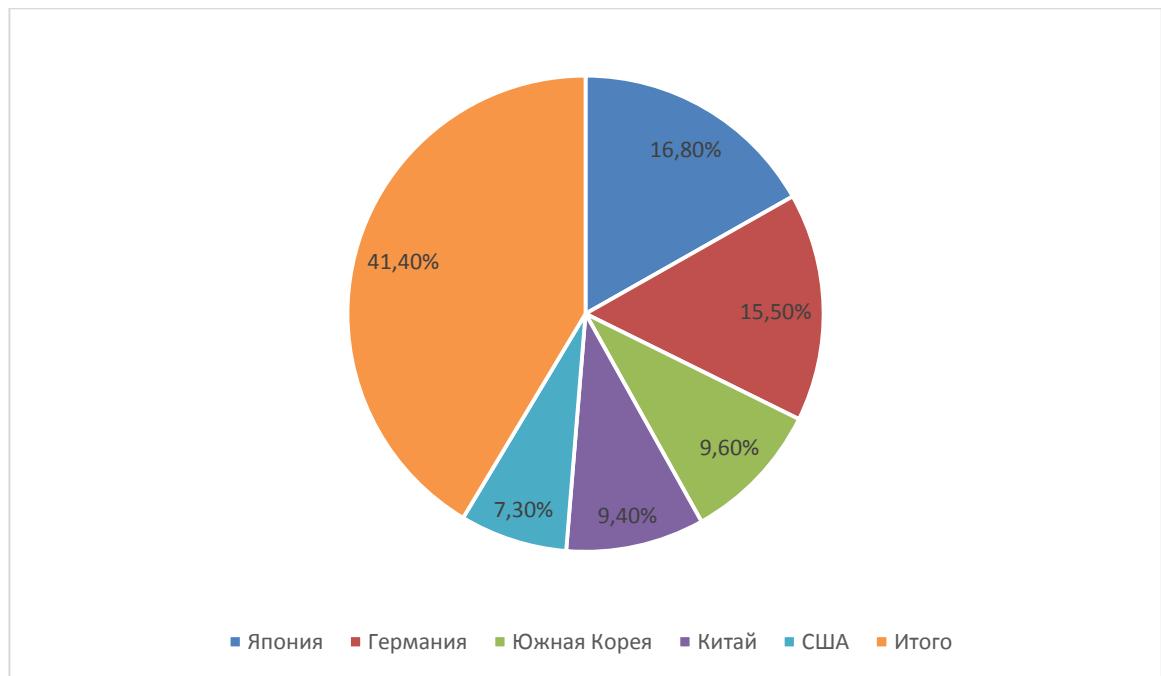


Рисунок 7 - Доля стран в импорте легковых транспортов в 2019 году

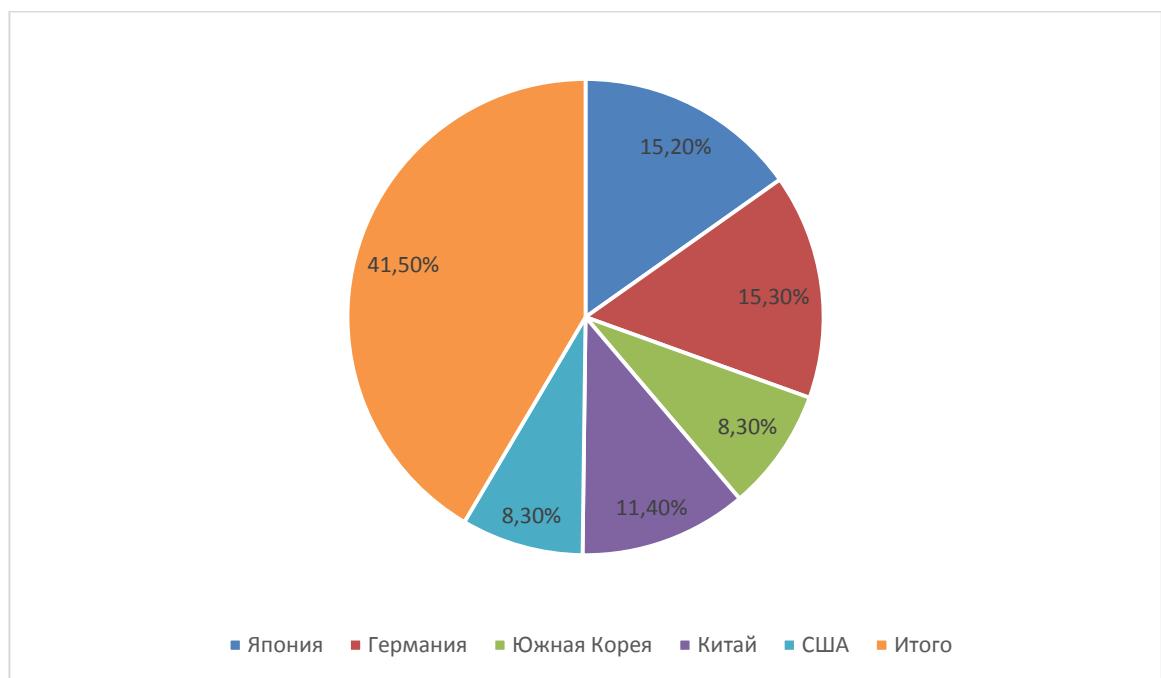


Рисунок 8 - Доля стран в импорте легковых транспортов в 2020 году

Проведем подробный анализ доли каждой страны-поставщика легковых автомобилей в Российскую Федерацию за период с 2018 по 2020 год.

Япония:

В 2018 году доля импорта автомобилей из Японии составляла 17.6%, что является самым высоким показателем среди всех стран-поставщиков.

В 2019 году доля снизилась до 16.8%.

В 2020 году доля продолжила снижаться и составила 15.2%.

Тем не менее, Япония остается одним из основных партнеров России в автомобильной индустрии.

Германия:

Доля импорта автомобилей из Германии в 2018 году составляла 16.1%.

В 2019 году доля незначительно снизилась до 15.5%.

В 2020 году доля осталась практически на прежнем уровне и составила 15.3%.

Германия также является важным поставщиком легковых автомобилей на российский рынок.

Южная Корея:

В 2018 году доля импорта автомобилей из Южной Кореи составляла 8.5%.

В 2019 году доля увеличилась до 9.6%.

В 2020 году доля снизилась до 8.3%.

Южная Корея продолжает оставаться значимым поставщиком автомобилей для России.

Китай:

Доля импорта автомобилей из Китая в 2018 году составляла 7.9%.

В 2019 году доля выросла до 9.4%.

В 2020 году доля продолжила увеличиваться и достигла 11.4%.

Китай активно увеличивает свою долю на российском рынке и становится все более конкурентоспособным.

США:

Доля импорта автомобилей из США в 2018 году составляла 7.3%.

В 2019 году доля оставалась на том же уровне - 7.3%.

В 2020 году доля снизилась до 8.3%.

США также является важным партнером России в сфере автомобильной торговли.

Англия:

В 2018 году доля импорта автомобилей из Англии составляла 3.4%.

В 2019 году доля снизилась до 2.9%.

В 2020 году доля продолжила снижаться и составила 2.6%.

Англия занимает меньшую долю на российском рынке, но остается одним из поставщиков автомобилей.

Из анализа таблицы видно, что в период с 2018 по 2020 год доля импорта автомобилей из разных стран-поставщиков в Российскую Федерацию несколько изменялась. Однако Япония, Германия, Китай и США остаются основными поставщиками автомобилей на российский рынок. Китай и Южная Корея демонстрируют рост своей доли, что может быть связано с увеличением импорта автомобилей из этих стран.

Построим рисунок 9 в котором отразим динамику изменения объемов ввоза в Россию автомобилей каждой из стран.

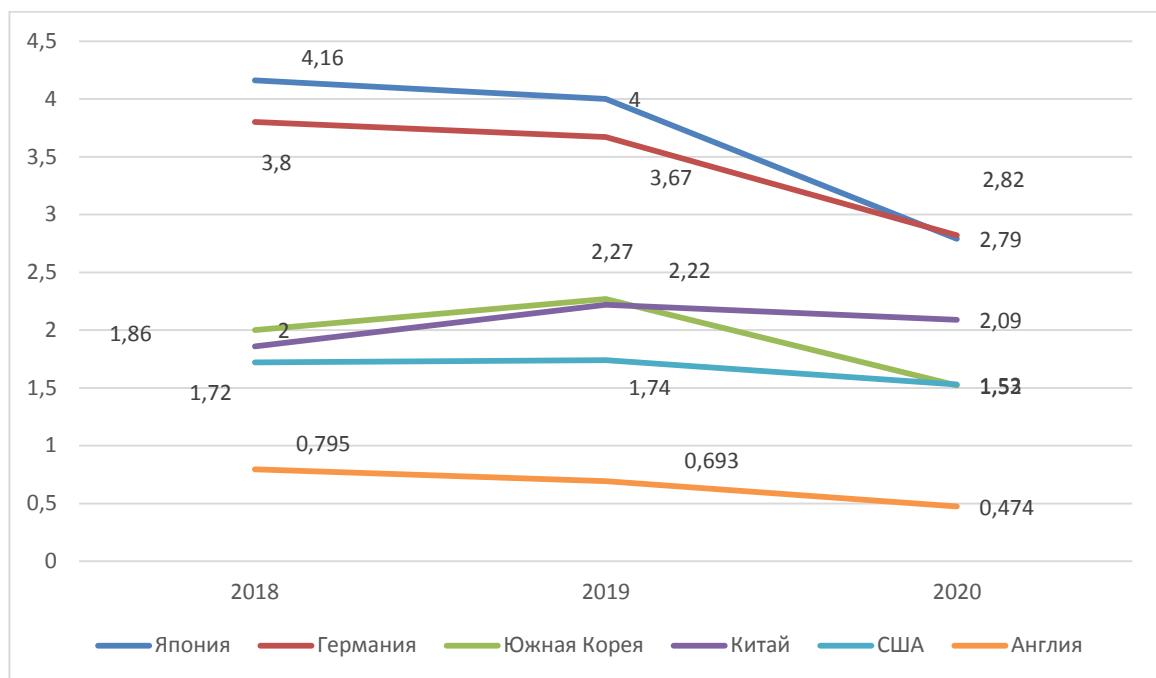


Рисунок 9 – Динамика импорта в РФ легковых автомобилей

Анализируя рисунок 9, которая отражает объемы ввоза легковых автомобилей из основных стран-партнеров в Российскую Федерацию за период с 2018 по 2020 год, можно выделить следующие тенденции.

Япония занимает лидирующую позицию в рейтинге стран-поставщиков автомобилей в Россию. В 2018 году доля японских автомобилей составляла

17.6%, а их объем ввоза составил 4.16 млрд. долларов США. Однако, в последующие годы доля Японии в снабжении автомобилями снижается, и в 2020 году составляет 15.2%, с объемом ввоза 2.79 млрд. долларов США.

Германия также является значимым поставщиком автомобилей в РФ. В 2018 году их доля составляла 16.1% с объемом ввоза 3.8 млрд. долларов США. За период с 2018 по 2020 год доля Германии остается стабильной на уровне около 15-15.3%, с небольшими колебаниями в объемах ввоза.

Южная Корея и Китай также представлены на российском рынке автомобилей. Южная Корея в 2018 году имела долю 8.5% и объем ввоза 2 млрд. долларов США, который снизился до 1.52 млрд. долларов США в 2020 году. Китай в 2018 году имел долю 7.9% и объем ввоза 1.86 млрд. долларов США, который вырос до 2.09 млрд. долларов США в 2020 году.

США и Англия также присутствуют на российском автомобильном рынке, но их доли и объемы ввоза остаются на относительно низком уровне и имеют небольшие колебания.

Таким образом, анализ таблицы позволяет сделать вывод, что Япония и Германия являются основными поставщиками автомобилей в Россию, но их доли в снабжении снижаются. В то время как Китай продолжает увеличивать объемы ввоза. Южная Корея, США и Англия также присутствуют на рынке, но их доли и объемы ввоза остаются на относительно низком уровне.

Такая географическая структура была в период до санкций, теперь рассмотрим какие страны преобладают в 2022 году. Обратимся к таблице 9

Таблица 9 – Количество ввезенных автомобилей по странам в 2022 году¹³

Страна	Кол-во ввезенных автомобилей (шт.)	Доля %
Япония	23,871	14,52
Южная Корея	6,245	3,80
Китай	83,830	50,94
США	4,332	2,63

¹³ Статистика ввоза автомобилей [Электронный ресурс]: Режим доступа: <https://www.autostat.ru/news/50654> - 14.01.2023

Продолжение таблица 9

Страна	Кол-во ввезенных автомобилей (шт.)	Доля %
Германия	14,315	8,70
Англия	1,776	1,08
Остальные	30,012	18,33
Итого	155,2	

Построим сразу рисунок 10 в котором отразим долю каждой из стран

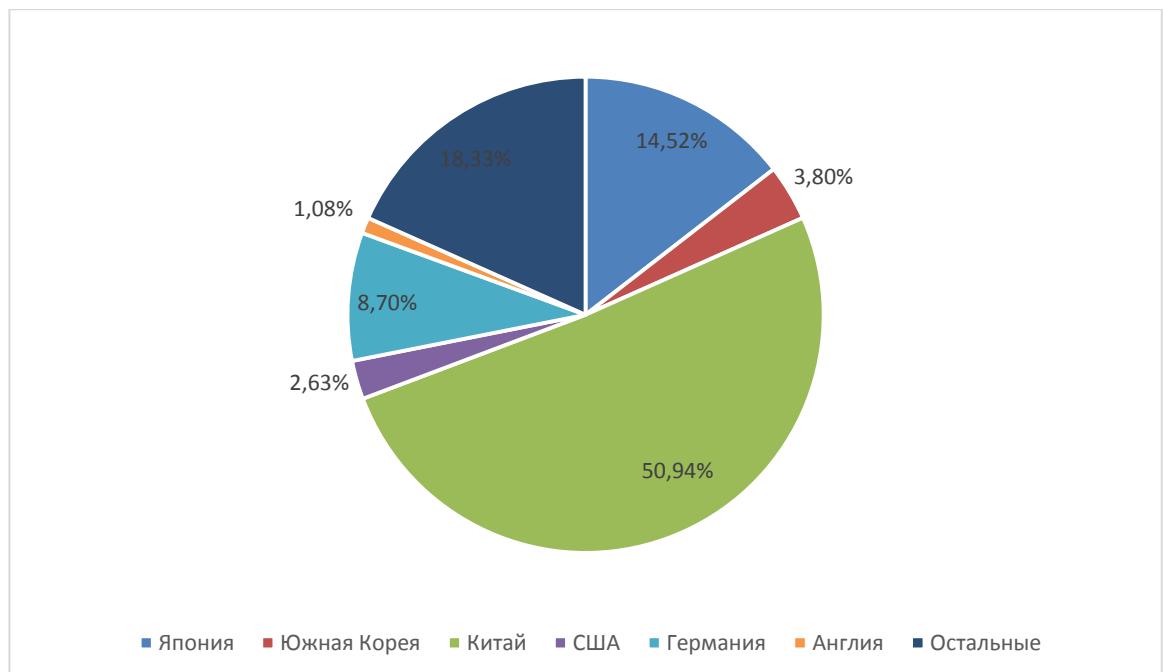


Рисунок 10 – Доля стран по продажи легковых автомобилей в Россию в 2022 году

Китай является крупнейшим поставщиком легковых автомобилей в Россию, занимая долю около 50.94%. Это связано с широким ассортиментом и конкурентоспособными ценами китайских автомобилей на российском рынке.

Япония также имеет значительную долю ввоза легковых автомобилей в Россию, составляющую примерно 14.52%. Японские автомобили, такие как Toyota, Lexus, и Mitsubishi, пользуются высоким спросом благодаря своему качеству, надежности и инновационным технологиям.

Германия занимает третью позицию с долей около 8.70%. Автомобили немецких производителей, таких как Volkswagen, Audi, Mercedes-Benz, и BMW, пользуются популярностью в России благодаря своему качеству, престижности и техническим характеристикам.

Южная Корея, США и Англия имеют более низкие доли ввоза автомобилей в Россию, составляющие примерно 3.80%, 2.63% и 1.08% соответственно. В их числе наиболее известные марки это Kia и Hyundai из Южной Кореи, Tesla из США и Jaguar Land Rover из Англии.

Анализируя изменение доли ввоза автомобилей по различным странам в 2018-2020 годах и в 2022 году, можно сделать следующие выводы:

Китай продолжает укреплять свою позицию в автомобильной индустрии, и его доля значительно выросла с 7.9% в 2018 году до 50.94% в 2022 году. Это свидетельствует о стремительном росте и конкурентоспособности китайских автомобилей на мировом рынке.

Доля Японии и Германии, хотя и снизилась, остается значительной. Япония сохранила свою позицию как ведущий поставщик автомобилей, но ее доля сократилась с 17.6% в 2018 году до 14.52% в 2022 году. Германия также удерживает значительную долю, хотя снижение с 16.1% в 2018 году до 8.70% в 2022 году указывает на усиление конкуренции.

Доля США и Англии остается относительно стабильной. США удерживают долю около 2-3%, а Англия имеет небольшую долю около 1-2%. Это может быть связано с прочными позициями местных автомобильных компаний и внутренним спросом на местном рынке.

Южная Корея также показывает стабильность в своей доле, хотя она незначительно снизилась с 8.5% в 2018 году до 3.80% в 2022 году. Корейские производители автомобилей, такие как Kia и Hyundai, продолжают иметь значительную конкурентоспособность на глобальном рынке.

Эти изменения в доле каждой страны свидетельствуют о динамике мирового автомобильного рынка. Возможные факторы, влияющие на эти изменения, включают сдвиги в предпочтениях потребителей, экономическую ситуацию, торговые политики и инновации в автомобильной индустрии. Важно отметить, что конкуренция в автомобильной отрасли продолжает усиливаться, и страны должны адаптироваться к изменяющимся условиям и соперничеству на глобальном уровне.

Анализируя географическую структуру ввоза автомобилей в 2022 году, можно сделать следующие выводы:

Китай занимает доминирующую позицию, с долей ввоза автомобилей, составляющей 50.94%. Это указывает на ведущую роль Китая в мировой автомобильной индустрии и его значительное присутствие на глобальных рынках.

Япония, несмотря на снижение своей доли, остается вторым крупнейшим поставщиком автомобилей с долей ввоза 14.52%. Японские автомобили, такие как Toyota и Lexus, продолжают быть популярными во многих странах благодаря своей надежности и качеству.

Германия занимает третью позицию с долей ввоза автомобилей, составляющей 8.70%. Немецкие автомобили, включая Audi, BMW и Mercedes-Benz, славятся своим качеством, инновациями и престижем, что делает их популярными на мировом рынке.

Южная Корея имеет долю ввоза автомобилей на уровне 3.80%. Корейские производители, такие как Kia и Hyundai, привлекают покупателей своим сочетанием высокого качества, доступной цены и инноваций.

США и Англия имеют относительно небольшие доли ввоза автомобилей - 2.63% и 1.08% соответственно. Это может быть связано с преобладанием местных производителей и внутренним спросом на местном рынке.

В целом, географическая структура ввоза автомобилей отражает глобальную конкуренцию в автомобильной индустрии и предпочтения потребителей в разных странах. Ведущие автомобильные производители стремятся адаптироваться к этим изменяющимся условиям, расширять свое присутствие на мировом рынке и удовлетворять потребности разнообразных аудиторий.

2.3 Отечественное производство легковых автомобилей в РФ и возможности параллельного импорта.

Отечественное производство легковых автомобилей в Российской Федерации имеет значительное значение для развития автомобильной промышленности и экономики страны. Государственная поддержка и стимулирование оте-

чественных производителей способствуют увеличению объемов производства и созданию рабочих мест.

Параллельный импорт представляет собой процесс, при котором автомобили, предназначенные для продажи на рынках других стран, ввозятся в Россию без участия официальных дилеров и без платы за использование торговых марок.

В последние годы Российская Федерация предпринимает шаги по либерализации режима параллельного импорта легковых автомобилей. Например, в 2018 году было принято постановление, позволяющее гражданам осуществлять параллельный импорт автомобилей без необходимости получения специального разрешения.

Такие меры направлены на увеличение конкуренции на рынке автомобилей, предоставление потребителям большего выбора и снижение стоимости автомобилей. Однако, в то же время они вызывают определенные вызовы и проблемы для отечественных производителей, которым приходится бороться за свои позиции на рынке.

В целом, отечественное производство легковых автомобилей в России имеет потенциал для дальнейшего развития, однако необходимы скоординированные усилия со стороны государства, производителей и других заинтересованных сторон для создания благоприятных условий и улучшения конкурентоспособности российской автомобильной промышленности.

Данный раздел мы условно разделим на 2 части: В первой мы рассмотрим потенциал производства в РФ отечественных автомобилей, а во второй готовность граждан их покупать.

Отечественные легковые автомобили — это автомобили, произведенные на территории Российской Федерации. Отечественная автомобильная промышленность имеет долгую историю, начиная с первых советских автомобилей, таких как «ЗИС-101» и «Москвич-400», выпускавшихся в 1930-х годах.

Сегодня отечественное автомобилестроение представлено несколькими крупными производителями, включая AvtoVAZ (Лада), GAZ, УАЗ и КамАЗ.

Эти компании выпускают широкий спектр моделей легковых автомобилей, от экономичных и доступных вариантов до премиальных автомобилей.

Наиболее известной и распространенной маркой отечественных автомобилей является «Лада», производимая AvtoVAZ. Лада предлагает разнообразные модели, включая Lada Vesta, Lada Granta, Lada Priora и Lada XRAY. Эти автомобили пользуются популярностью в России и за ее пределами благодаря своей доступности, надежности и простоте в обслуживании.

В последние годы российский автомобильный рынок стал открытым для импорта автомобилей из других стран, что предоставляет потребителям больше выбора. Производители отечественных автомобилей вынуждены постоянно совершенствоваться и улучшать качество своей продукции, чтобы удержаться на рынке.

В целом, отечественные легковые автомобили имеют свои преимущества, такие как доступность и приспособленность к условиям российских дорог. Они продолжают играть важную роль в автомобильной индустрии.

Рассмотрим объемы производства отечественных автомобилей, для этого обратимся к таблице 10

Таблица 10 – Объемы производства автомобилей модели Lada¹⁴

Года	Объемы производства (шт.)
2018	393 604
2019	388 627
2020	352 334
2021	366 985
2022	202 289

Разберем подробнее объемы производства автомобилей марки Lada в указанный период.

В 2018 году объем производства Lada составил 393 604 автомобиля. На этот показатель оказали влияние несколько факторов. В первую очередь, стоит

¹⁴ Развитие рынка автомобилей РФ [Электронный ресурс]: Режим доступа: <https://www.autostat.ru/news/50654> - 14.01.2023

отметить, что в 2018 году автомобильная промышленность России сталкивалась с трудностями, вызванными экономическими проблемами и санкциями со стороны некоторых западных стран. В то же время, модельный ряд Lada включал в себя несколько популярных моделей, таких как Lada Vesta, Lada Granta и Lada XRAY, которые имели спрос на внутреннем рынке.

В 2019 году объем производства Lada составил 388 627 автомобилей, что означает небольшое снижение по сравнению с предыдущим годом. Это может быть связано с некоторыми факторами, такими как изменение экономической ситуации, колебания спроса на автомобили и другие факторы, влияющие на рынок.

В 2020 году объем производства Lada дальше снизился и составил 352 334 автомобиля. Это может быть связано с негативными последствиями пандемии COVID-19, которая оказала существенное влияние на автомобильную промышленность в целом. Низкий спрос на автомобили и временные прекращения производства могли повлиять на объемы производства Lada.

В 2021 году производство Lada немного возросло до 366 985 автомобилей. Это может быть связано с постепенным восстановлением экономики после пандемии, улучшением спроса на автомобили и внедрением новых моделей Lada на рынок.

Однако, в 2022 году производство Lada сильно сократилось и составило всего 202 289 автомобилей. Это может быть связано с различными факторами, такими как глобальные экономические тенденции, конкуренция на рынке, изменение потребительских предпочтений и другие факторы.

Построим рисунок 11 в котором рассмотрим динамику производства

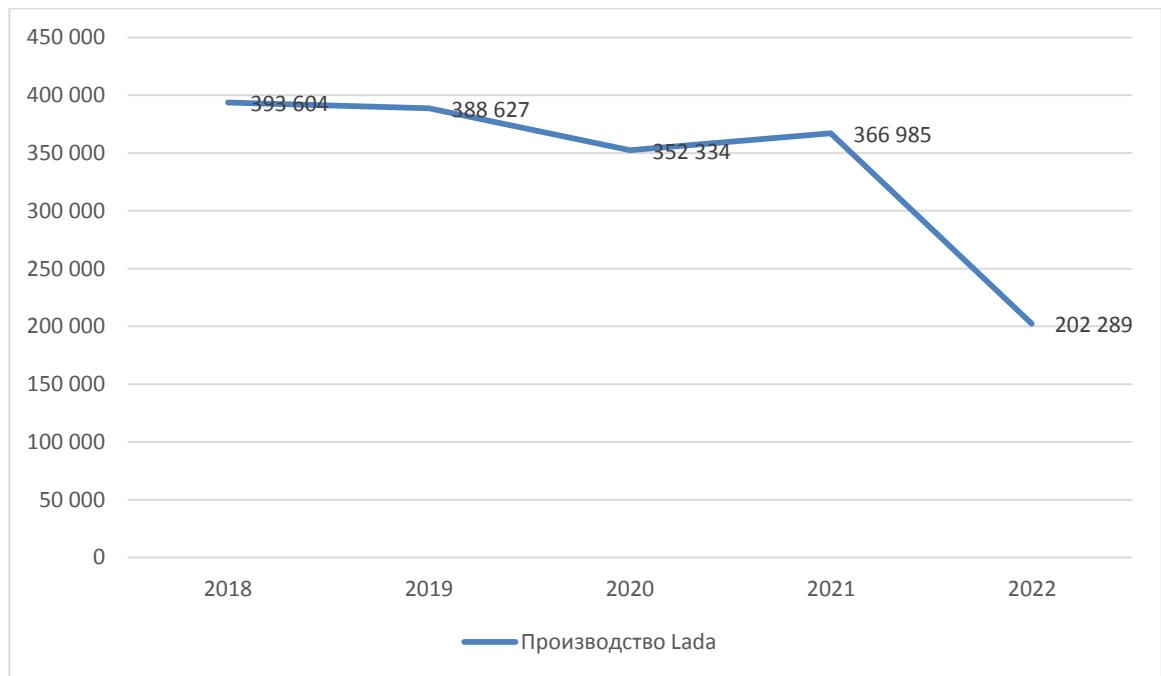


Рисунок 11 – Динамика производства автомобилей марки Lada¹⁵

В период с 2018 по 2019 год произошло незначительное снижение объемов производства автомобилей Lada на 1.27%.

Следующий год, 2020, показал более существенное снижение объемов производства на 9.34%.

Однако, в 2021 году наблюдался некоторый рост объемов производства Lada на 4.17%.

В 2022 году произошло существенное сокращение объемов производства на 44.86%.

Таким образом, динамика объемов производства автомобилей марки Lada в указанном периоде была нестабильной, с периодами как снижения, так и некоторого роста. Важно отметить, что сильное сокращение объемов производства в 2022 году может быть вызвано различными факторами, такими как экономические условия, изменение конкурентной среды и другие факторы, которые могут влиять на автомобильную промышленность.

Рассмотрим ситуацию с технической стороны

В текущем 2023 году планируется возобновление производства LADA Vesta в Тольятти, а не в Ижевске. Обновленная модель будет иметь рестайлинг

¹⁵ Развитие рынка автомобилей РФ [Электронный ресурс]: Режим доступа: <https://www.autostat.ru/news/50654> - 14.01.2023

говый дизайн и новый набор двигателей. Изначально будет доступна только с механической коробкой передач, но также планируется вариант с вариатором, а в будущем - более сложные электронные системы.

Также предусмотрена модернизация LADA Niva Legend, начиная с текущего года. Планируется установка более мощного двигателя и укрепление кузова и трансмиссии. Также в планах возобновление производства пятидверной версии LADA Niva (ВАЗ-2131), которая была снята с производства в январе 2022 года.

Кроме того, рассматривается возобновление производства LADA Largus. Также запланирована замена текущего поколения LADA Granta на новую модель, основанную на французской платформе Renault-Nissan CMF-B.

В сфере грузовиков, КАМАЗ планирует собирать последние партии грузовиков серии К4 и постепенно увеличивать локализацию и импортозамещение в серии К5. Продолжится выпуск серии К3, а также углубится локализация серии Компас.

ГАЗ начал производство новой модели Соболь-NN и планирует запуск нового Соболя 4x4. Также началась сборка собственной АКПП для грузовиков и автобусов, а также дизельного двигателя на основе лицензии от китайской компании Foton.

Sollers наладил сборку моделей Sollers Atlant и Argo по лицензии в Елабуге, а завод УАЗ будет устанавливать китайские дизельные двигатели и механические коробки передач на свои модели.

Некоторые предприятия, такие как бывший завод Mercedes в Московской области, приобретены новыми владельцами, которые планируют запустить производство премиальных автомобилей по лицензии. Также ожидается начало продаж автомобилей из Ирана.

Развитие и производство автобусов и троллейбусов в России продолжается, причем на рынок активно входят китайские производители.

В августе 2022 года Минпромторг РФ опубликовал проект развития автомобильной промышленности России до 2035 года. Одной из основных целей проекта явля-

ется повышение локализации производства автомобилей и автокомпонентов до 80 процентов. Особое внимание уделяется повышению локализации электронных компонентов.

В России активно продвигаются проекты по электрификации автотранспорта. Были разработаны несколько отечественных электромобилей, помимо уже существующих моделей Evolute и "Москвич" на лицензии из Китая. ВАЗ также планирует выпускать электромобили на бывшем заводе Nissan параллельно с традиционными моделями с двигателями внутреннего сгорания.

В Белоруссии продолжается сборка легковых автомобилей из Китая, а также проводятся мероприятия по замене комплектующих из недружественных стран на белорусские, китайские и российские компоненты на собственных моделях разработки.

Такие инициативы и проекты свидетельствуют о стремлении России развивать собственное производство автомобилей, включая электромобили, и повышать локализацию производства, что способствует развитию отечественной автомобильной промышленности и сокращению зависимости от импорта.

Россия стремится развивать собственную автопромышленность и снизить зависимость от импорта. Проект развития автопромышленности до 2035 года и активные инициативы по повышению локализации производства автомобилей и автокомпонентов свидетельствуют о стратегическом направлении развития отечественной автомобильной индустрии.

Электрификация автотранспорта является одним из ключевых направлений развития. Россия активно продвигает проекты разработки и выпуска собственных электромобилей, а также планирует внедрение электромобилей на бывших заводах Nissan и "Москвич".

Белоруссия также принимает участие в развитии автомобильной промышленности, осуществляя сборку легковых автомобилей из Китая и замену комплектующих из недружественных стран на белорусские, китайские и российские компоненты.

Стремление к локализации производства и повышению качества автокомпонентов, включая электронные компоненты, является важным шагом в развитии отечественной автопромышленности и укреплении ее конкурентоспособности.

В целом, Россия и Белоруссия активно работают над развитием отечественной автомобильной промышленности, включая производство электромобилей и локализацию производства компонентов. Это отражает стремление к сокращению зависимости от импорта и созданию собственных конкурентоспособных автомобилей.

Рассмотрим, как граждане РФ относятся к отечественному автомобилю и заодно рассмотрим их отношение к параллельному импорту, для этого обратимся к рисунку 12



Рисунок 12 – Опрос граждан об покупке автомобилей в 2022 году¹⁶

Гражданам РФ был задан вопрос «Вы купите, ввезенный по параллельному импорту автомобиль?»

На основании предоставленных ответов граждан России можно сделать следующие аналитические выводы:

- 1) количество людей, готовых купить автомобиль, ввезенный по па-

¹⁶ Исследование параллельного импорта [Электронный ресурс]: Режим доступа: www.autostat.ru/infographics/53349/ - 15.05.2023

ралльному импорту, достаточно значительно, составляя 27,70% опрошенных. Это может быть связано с предполагаемым более высоким качеством таких автомобилей, по сравнению с отечественными моделями;

2) вторая наиболее распространенная причина для приобретения автомобиля по параллельному импорту - его редкость. 2,60% опрошенных привлекает именно уникальность таких автомобилей;

3) в то же время, 14,90% опрошенных предпочитают приобрести отечественную марку Лада, вероятно, основываясь на патриотических соображениях или предпочтении поддерживать отечественного производителя;

4) 12,70% опрошенных выбирают использованные иностранные автомобили с пробегом, возможно, из-за их более низкой стоимости по сравнению с новыми автомобилями, включая параллельный импорт;

5) другие причины для отказа от параллельного импорта автомобилей включают дорогую цену (2,90%) и проблемы с запчастями (9,50%). Это может быть связано с дополнительными расходами на обслуживание и ремонт таких автомобилей;

6) некоторые опрошенные (1,80%) предпочитают дождаться автомобилей из Ирана, что может указывать на ожидание появления определенных моделей или их специфических характеристик;

7) неопределенность или затруднение в ответе выразили 27,90% опрошенных.

Итак, граждане России проявляют интерес к автомобилям, ввезенным по параллельному импорту, но также предпочитают отечественные марки, выбирают более доступные иностранные автомобили с пробегом и обращают внимание на стоимость и доступность запчастей.

В целом, отечественные автомобили имеют как своих поклонников, так и сомнения среди граждан России. Вопросы доступности запчастей, качества и цены играют важную роль в принятии решения о покупке отечественных автомобилей. Важным остается, то, что отечественный автопром с каждым годом растёт и развивается, готовясь дать ответ западу

3 ОЦЕНКА ВОЗДЕЙСТВИЯ ТАМОЖЕННО-ТАРИФНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ НА ВВОЗ ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В РФ В УСЛОВИЯХ САНКЦИЙ

В данной главе мы рассмотрим, как происходит процесс таможенно-тарифного регулирования в 2023 году и проанализируем какой транспорт сейчас выгоднее всего завозить.

Растаможивание автомобиля — это процесс оформления и выплаты необходимых таможенных пошлин, налогов и сборов для легализации импортированного автомобиля и его введения в обращение на территории страны или региона.

Для начала рассмотрим необходимые для растаможивания документы:

1) договор купли-продажи: это документ, удостоверяющий сделку купли-продажи автомобиля между продавцом и покупателем. В договоре должны быть указаны сведения о сторонах, описание автомобиля, его стоимость и другие существенные условия сделки;

2) технический паспорт: технический паспорт (свидетельство о регистрации транспортного средства) содержит информацию о транспортном средстве, включая его марку, модель, год выпуска, VIN-код, данные о двигателе и другие характеристики. Технический паспорт обычно выдается уполномоченным органом, таким как ГИБДД (Государственная инспекция безопасности дорожного движения);

3) паспорт покупателя легкового автомобиля: это паспорт гражданина Российской Федерации, удостоверяющий личность покупателя автомобиля;

4) СНИЛС: СНИЛС (Страховой номер индивидуального лицевого счета) - это идентификационный номер, используемый в России для учета в системе социального страхования. Предоставление СНИЛС является обязательным для регистрации автомобиля и получения ЭПТС;

5) ИНН на бланке: ИНН (Идентификационный номер налогоплательщика) - это уникальный номер, присваиваемый каждому налогоплательщику в

России. ИНН на бланке предоставляется для подтверждения налогового статуса покупателя и учета в налоговой системе;

6) заранее оплата депозита на таможне: в некоторых случаях, в зависимости от условий и страны происхождения автомобиля, может потребоваться заранее оплатить депозит на таможне. Депозит может быть взимаемым для обеспечения уплаты таможенных пошлин и налогов или для регулирования других таможенных процедур;

7) документы по установке ГЛОНАСС: в России требуется установка системы ГЛОНАСС (Глобальная навигационная спутниковая система) на автомобили. Предоставление документов, подтверждающих установку ГЛОНАСС, может потребоваться для прохождения таможенных процедур;

8) СБКТС - свидетельство безопасности конструкции транспортного средства: это свидетельство, выдаваемое уполномоченными органами, подтверждающее соответствие автомобиля требованиям безопасности и техническим стандартам.

9) оплата утилизационного сбора: утилизационный сбор является обязательным платежом при импорте автомобиля в Россию. Размер сбора зависит от мощности двигателя и может быть рассчитан согласно установленным правилам и формулам.

Ранее мы уже рассматривали какие платежи взимаются при таможенно-тарифном регулировании, выделим их ещё раз и разберём каждый из них подробнее:

- 1) сбор за таможенное оформление;
- 2) таможенная пошлина;
- 3) утилизационный сбор;
- 4) НДС;
- 5) акциз. Платят только юридические лица.

Построим таблицу 11 в которой рассмотрим размеры таможенного сбора в 2023 году

Таблица 11 – размеры таможенного сбора в 2023 году¹⁷

(руб.)

Размер сбора	Стоимость автомобиля
775	До 200 000
1550	200 000-450 000
3100	450 000-1 200 000
8530	1 200 000 – 2 700 000
12000	2 700 000 – 4 200 000
15500	4 200 000 – 5 500 000
20000	5 500 000 – 7 000 000
23000	7 000 000 – 8 000 000
25000	8 000 000 – 9 000 000
27000	9 000 000 – 10 000 000
30000	Свыше 10 000 000

Из предоставленной таблицы можно сделать следующие выводы относительно размеров таможенного сбора для автомобилей в 2023 году в рублях:

Размер сбора зависит от стоимости автомобиля. Чем выше стоимость автомобиля, тем выше размер таможенного сбора.

Таможенный сбор начинается с минимальной суммы в размере 775 рублей для автомобилей стоимостью до 200 000 рублей.

Для автомобилей со стоимостью от 200 000 рублей до 450 000 рублей размер сбора составляет 1550 рублей.

Размер сбора постепенно увеличивается с увеличением стоимости автомобиля. Например, для автомобилей со стоимостью от 450 000 рублей до 1 200 000 рублей размер сбора составляет 3100 рублей, а для автомобилей стоимостью от 1 200 000 рублей до 2 700 000 рублей - 8530 рублей.

Для автомобилей с более высокой стоимостью, размер таможенного сбора также увеличивается. Например, для автомобилей стоимостью от 2 700 000

¹⁷ Размеры таможенных пошлин [Электронный ресурс]: Режим доступа: https://sbcargo.ru/raschet-rastamozhki-avto/?clear_cache=Y – 14.04.2023

рублей до 4 200 000 рублей размер сбора составляет 12 000 рублей, а для автомобилей стоимостью от 4 200 000 рублей до 5 500 000 рублей - 15 500 рублей.

Для автомобилей со стоимостью выше 10 000 000 рублей размер сбора составляет 30 000 рублей.

Попробуем определить какой автомобиль в соответствии с таможенным сбором выгоднее всего ввозить

Для определения наиболее выгодной стоимости автомобиля по соотношению размера сбора к стоимости необходимо выбрать такую стоимость, при которой отношение размера сбора к стоимости будет наименьшим.

Вычислим отношение размера сбора к стоимости для каждой стоимости автомобиля:

$$200\ 000 \text{ рублей: } 1\ 550 / 200\ 000 = 0.00775$$

$$450\ 000 \text{ рублей: } 3\ 100 / 450\ 000 = 0.00689$$

$$1\ 200\ 000 \text{ рублей: } 8\ 530 / 1\ 200\ 000 = 0.00711$$

$$2\ 700\ 000 \text{ рублей: } 12\ 000 / 2\ 700\ 000 = 0.00444$$

$$4\ 200\ 000 \text{ рублей: } 15\ 500 / 4\ 200\ 000 = 0.00369$$

$$5\ 500\ 000 \text{ рублей: } 20\ 000 / 5\ 500\ 000 = 0.00364$$

$$7\ 000\ 000 \text{ рублей: } 23\ 000 / 7\ 000\ 000 = 0.00329$$

$$8\ 000\ 000 \text{ рублей: } 25\ 000 / 8\ 000\ 000 = 0.00313$$

$$9\ 000\ 000 \text{ рублей: } 27\ 000 / 9\ 000\ 000 = 0.003$$

$$10\ 000\ 000 \text{ рублей: } 30\ 000 / 10\ 000\ 000 = 0.003$$

Таким образом, по полученным значениям отношения размера сбора к стоимости, наиболее выгодным вариантом будет завоз автомобиля со стоимостью 2 700 000 рублей, так как отношение размера сбора к стоимости в этом случае является наименьшим и составляет 0.00444.

Рассмотрим утилизационный сбор, он рассчитывается по формуле:

$$УС = БС * К$$

(3.1)

где, БС – базовая ставка, К-коэффициент

Базовая ставка для легковых автомобилей составляет – 20 000 рублей

Стоит сразу обратить внимание, что для юридических и физических лиц отличается значение коэффициента, более того для физических лиц смотрится только возраст автомобиля, а для юридического возраста и объем двигателя построим таблицы 12 и 13 в которых рассмотрим значения коэффициента

Таблица 12 – Значение коэффициента для физических лиц¹⁸

Возраст автомобиля	Значение
Младше 3-х лет	0.17
Старше 3-х лет	0.26

То есть отчетливо видно, что ввозить более младший автомобиль дешевле с точки зрения утилизационного сбора

Таблица 13 – Значения коэффициента для юридических лиц¹⁹

Объем двигателя	Автомобили младше 3-х лет	Автомобили старше 3-х лет
До 1000 см ³	2.41	6.15
До 2000 см ³	8.92	15.69
До 3000 см ³	14.08	24.01
До 3500 см ³	12.98	28.5
Свыше 3500 см ³	22.25	35.01
Электромобили	1.63	6.1

Из предоставленной таблицы можно сделать следующие выводы относительно коэффициентов утилизационного сбора для юридических лиц в зависимости от объема двигателя автомобиля и его возраста

Объем двигателя: коэффициент утилизационного сбора зависит от объема двигателя автомобиля.

¹⁸ Размеры таможенных пошлин [Электронный ресурс]: Режим доступа: https://sbcargo.ru/raschet-rastamozhki-avto/?clear_cache=Y – 14.04.2023

¹⁹ Размеры таможенных пошлин [Электронный ресурс]: Режим доступа: https://sbcargo.ru/raschet-rastamozhki-avto/?clear_cache=Y – 14.04.2023

Автомобили младше 3-х лет: для автомобилей, которые младше 3-х лет, коэффициент утилизационного сбора выше, чем для автомобилей старше 3-х лет.

Автомобили старше 3-х лет: для автомобилей старше 3-х лет коэффициент утилизационного сбора меньше, чем для автомобилей младше 3-х лет.

Объем двигателя до 1000 см: для автомобилей с объемом двигателя до 1000 см коэффициент утилизационного сбора составляет 2.41 для автомобилей младше 3-х лет и 6.15 для автомобилей старше 3-х лет.

Объем двигателя до 2000 см: для автомобилей с объемом двигателя до 2000 см коэффициент утилизационного сбора составляет 8.92 для автомобилей младше 3-х лет и 15.69 для автомобилей старше 3-х лет.

Объем двигателя до 3000 см: для автомобилей с объемом двигателя до 3000 см коэффициент утилизационного сбора составляет 14.08 для автомобилей младше 3-х лет и 24.01 для автомобилей старше 3-х лет.

Объем двигателя до 3500 см: для автомобилей с объемом двигателя до 3500 см коэффициент утилизационного сбора составляет 12.98 для автомобилей младше 3-х лет и 28.5 для автомобилей старше 3-х лет.

Объем двигателя свыше 3500 см: для автомобилей с объемом двигателя свыше 3500 см коэффициент утилизационного сбора составляет 22.25 для автомобилей младше 3-х лет и 35.01 для автомобилей старше 3-х лет.

Электромобили: для электромобилей коэффициент утилизационного сбора значительно ниже по сравнению с автомобилями с двигателями внутреннего сгорания. Для электромобилей коэффициент составляет 1.63 для автомобилей младше 3-х лет и 6.1 для автомобилей старше 3-х лет.

Эти коэффициенты используются при расчете утилизационного сбора для определения его размера в зависимости от объема двигателя и возраста автомобиля, при импорте или производстве в России.

Как видно самый выгодный автомобилем считается электромобиль не старше 3-х лет

Рассмотрим размеры акцизов для этого обратимся к таблице 14 в которой изучим, как они выглядят в 2023 году

Таблица 14 – Ставки акцизов на легковые автомобили в 2023 году²⁰

Ставка акциза	Мощность двигателя
До 90 л.с	0 руб. за 1 л.с.
До 150 л.с	53 руб. за 1 л.с.
До 200 л.с	511 руб. за 1 л.с.
До 300 л.с	836 руб. за 1 л.с.
До 400 л.с	1425 руб. за 1 л.с.
До 500 л.с	1475 руб. за 1 л.с.
Свыше 500 л.с	1524 руб. за 1 л.с.

Из предоставленной таблицы можно сделать следующие выводы относительно ставок акцизов на легковые автомобили в 2023 году в зависимости от мощности двигателя:

Мощность двигателя: Ставки акцизов на легковые автомобили определяются в зависимости от мощности их двигателей.

Диапазоны мощности: В таблице указаны различные диапазоны мощности двигателя, начиная от до 90 л.с. и до 500 л.с., а также ставка для автомобилей со сверхмощными двигателями свыше 500 л.с.

Ставки акцизов: Каждый диапазон мощности имеет свою ставку акциза за 1 лошадиную силу (л.с.), которая увеличивается с ростом мощности двигателя.

До 90 л.с.: В этом диапазоне ставка акциза составляет 0 рублей за 1 л.с. То есть, автомобили с мощностью до 90 л.с. не облагаются акцизом.

До 150 л.с.: для автомобилей с мощностью до 150 л.с. ставка акциза составляет 53 рубля за 1 л.с.

До 200 л.с.: в этом диапазоне ставка акциза равна 511 рубля за 1 л.с.

До 300 л.с.: для автомобилей с мощностью до 300 л.с. ставка акциза составляет 836 рублей за 1 л.с.

²⁰ Размеры таможенных пошлин [Электронный ресурс]: Режим доступа: https://sbcargo.ru/raschet-rastamozhki-avto/?clear_cache=Y – 14.04.2023

До 400 л.с.: в этом диапазоне ставка акциза равна 1425 рублей за 1 л.с.

До 500 л.с.: для автомобилей с мощностью до 500 л.с. ставка акциза составляет 1475 рублей за 1 л.с.

Свыше 500 л.с.: в данном диапазоне мощности ставка акциза равна 1524 рубля за 1 л.с.

Эти ставки акцизов используются при расчете суммы акциза, которая взимается с производителей или импортеров легковых автомобилей при реализации их на территории России.

Последнее, что нам осталось рассмотреть – это размеры таможенной пошлины, они отличаются в зависимости от лица (физическое или юридическое), возраста и объема двигателя

Построим ряд таблиц, в которых проанализируем размеры таможенных пошлин.

Таблица 15 – Ставки таможенных пошлин для физических лиц на автомобили возрастом меньше 3-х лет²¹

Стоимость автомобиля	До 8500 евро	8500 – 16 700 евро	16 700 – 42 300 евро	42 300 – 84 500 евро	84 500 – 169 000 евро	Свыше 169 900 евро
Таможенная пошлина	54% от стоимости, но не менее 2.5% евро/см ³	48% от стоимости, но не менее 3.5 евро/см ³	48% от стоимости, но не менее 5.5 евро/см ³	48% от стоимости, но не менее 7.5 евро/см ³	48% от стоимости, но не менее 15 евро/см ³	% от стоимости, но не менее 20 евро/см ³

Из предоставленной таблицы можно сделать следующие выводы относительно ставок таможенных пошлин для физических лиц на автомобили возрастом меньше 3-х лет в зависимости от их стоимости:

Диапазон стоимости автомобиля: В таблице указаны различные диапазоны стоимости автомобиля, начиная от до 8500 евро и выше 169 900 евро.

²¹ Размеры таможенных пошлин [Электронный ресурс]: Режим доступа: https://sbcargo.ru/raschet-rastamozhki-avto/?clear_cache=Y – 14.04.2023

Ставки таможенных пошлин: Каждый диапазон стоимости имеет свою ставку таможенной пошлины, которая определяется в процентах от стоимости автомобиля, но с установленным минимальным значением.

Таблица 16 - Ставки таможенных пошлин для физических лиц на автомобили возрастом старше 3-х лет²²

Объем двигателей	До 1000 см ³	До 1500 см ³	До 1800 см ³	До 2300 см ³	До 3000 см ³	Свыше 3000 см ³
От 3 до 5 лет	1.5 ев-ро/см ³	1.7 ев-ро/см ³	2.5 ев-ро/см ³	2.7 ев-ро/см ³	3 ев-ро/см ³	3.6 ев-ро/см ³
5 лет и больше	3 ев-ро/см ³	3.2 ев-ро/см ³	3.5 ев-ро/см ³	4.8 ев-ро/см ³	5 ев-ро/см ³	5.7 ев-ро/см ³

Как мы видим в данной таблице наиболее выгодной является автомобиль объемом двигателей до 1000 см³ и возрастом от 3 до 5 лет

Для юридических лиц оказывает влияние ещё и тип двигателей (бензиновый или дизельный)

Таблица 17 – Ставка таможенной пошлины для юридических лиц, при ввозе легкового автомобиля с бензиновым двигателем²³

Объем двигателя	До 1000 см ³	До 1500 см ³	До 1800 см ³	До 2300 см ³	До 3000 см ³	Свыше 3000 см ³
До 3 лет	15%	15%	15%	15%	15%	12.5%
3-5 лет	20%, но не менее 0.36 евро/см ³	20%, но не менее 0.4 евро/см ³	20%, но не менее 0.36 евро/см ³	20%, но не менее 0.44 евро/см ³	20%, но не менее 0.44 евро/см ³	20%, но не менее 0.8 евро/см ³
5-7 лет	20%, но не менее 0.36 евро/см ³	20%, но не менее 0.4 евро/см ³	20%, но не менее 0.36 евро/см ³	20%, но не менее 0.44 евро/см ³	20%, но не менее 0.44 евро/см ³	20%, но не менее 0.8 евро/см ³
От 7 лет	1.4 ев-ро/см ³	1.5 ев-ро/см ³	1.6 ев-ро/см ³	2.2 ев-ро/см ³	2.2 ев-ро/см ³	3.2 ев-ро/см ³

Для определения самого выгодного варианта необходимо сопоставить объем двигателя автомобиля с его возрастом и размером таможенной пошлины. Однако, для более точного анализа необходимо знать полную стоимость автомобиля и другие характеристики.

Из предоставленной таблицы можно сделать следующие наблюдения:

²² Размеры таможенных пошлин [Электронный ресурс]: Режим доступа: https://sbcargo.ru/raschet-rastamozhki-avto/?clear_cache=Y – 14.04.2023

²³ Размеры таможенных пошлин [Электронный ресурс]: Режим доступа: https://sbcargo.ru/raschet-rastamozhki-avto/?clear_cache=Y – 14.04.2023

Для автомобилей с бензиновыми двигателями объемом до 1000 см³, ставка таможенной пошлины составляет 15% в течение первых 3 лет, а после 3 лет ставка составляет 20%, но не менее определенной суммы за каждый кубический сантиметр объема двигателя.

Для автомобилей с объемом двигателя свыше 1000 см³ и до 3000 см³, ставка таможенной пошлины составляет 15% в течение первых 3 лет, а после 3 лет ставка также составляет 20%, но не менее определенной суммы за каждый кубический сантиметр объема двигателя.

Для автомобилей с объемом двигателя свыше 3000 см³, ставка таможенной пошлины составляет 12.5% в течение первых 3 лет, а после 3 лет ставка составляет 20%, но не менее определенной суммы за каждый кубический сантиметр объема двигателя.

Для автомобилей возрастом от 5 до 7 лет ставка таможенной пошлины составляет 20%, но не менее определенной суммы за каждый кубический сантиметр объема двигателя. Для автомобилей старше 7 лет ставка фиксированная и не зависит от объема двигателя.

Таблица 18 – ставка таможенной пошлины для юридических лиц, при ввозе легкового автомобиля с дизельным двигателем²⁴

Объем двигателя	До 1500 см ³	До 2500 см ³	Свыше 2500 см ³
До 3 лет	15%	15%	15%
3-5 лет	20%, но не менее 0.32 евро/см ³	20%, но не менее 0.4 евро/см ³	20%, но не менее 0.8 евро/см ³
5-7 лет	20%, но не менее 0.32 евро/см ³	20%, но не менее 0.4 евро/см ³	20%, но не менее 0.8 евро/см ³
От 7 лет	1.5 евро/см ³	2.2 евро/см ³	3.2 евро/см ³

Из предоставленной таблицы можно сделать следующие наблюдения для автомобилей с дизельными двигателями:

Для автомобилей с объемом двигателя до 1500 см³ ставка таможенной пошлины составляет 15% в течение первых 3 лет.

²⁴ Размеры таможенных пошлин [Электронный ресурс]: Режим доступа: https://sbcargo.ru/raschet-rastamozhki-avto/?clear_cache=Y – 14.04.2023

Для автомобилей с объемом двигателя от 1500 см³ до 2500 см³ ставка таможенной пошлины также составляет 15% в течение первых 3 лет.

Для автомобилей с объемом двигателя свыше 2500 см³ ставка таможенной пошлины составляет 15% в течение первых 3 лет.

Для автомобилей возрастом от 3 до 5 лет ставка таможенной пошлины составляет 20%, но не менее определенной суммы за каждый кубический сантиметр объема двигателя.

Для автомобилей возрастом от 5 до 7 лет ставка таможенной пошлины также составляет 20%, но не менее определенной суммы за каждый кубический сантиметр объема двигателя.

Для автомобилей старше 7 лет ставка фиксированная и не зависит от объема двигателя.

Для электромобилей таможенная пошлина составляет 15% от стоимости

Теперь, когда мы проанализировали все основные платежи мы можем попробовать понять, какой вариант на данный момент является самым выгодным.

Для физических лиц самым дешевым вариантом будет – Легковой автомобиль стоимость до 200 000 тыс. руб младше 3-х лет с объемом двигателя до 1000 см³ и мощностью двигателя до 90 лошадиных сил в таком случае ему придется заплатить:

Таможенное оформление – 775 рублей

Утилизационный сбор – 3400 рублей

Акциз – 0 рублей

Таможенная пошлина – 2.5 евро/см³

Для юридических лиц – Электромобиль стоимостью до 200 000 тысяч рублей с мощностью двигателя до 90 л.с.

Исходя из рассмотренных таблиц, можно сделать следующие обобщающие выводы:

При ввозе легковых автомобилей в Россию в условиях ЕАЭС, размер таможенных пошлин и налогов зависит от таких факторов, как стоимость автомобиля, объем двигателя, возраст и тип двигателя.

Для физических лиц наиболее выгодным вариантом может быть ввоз автомобиля возрастом менее 3 лет с бензиновым двигателем объемом до 1500 см³. В этом случае применяются ставки таможенных пошлин, акцизов и утилизационного сбора, которые обладают наименьшими значениями.

Для юридических лиц размер таможенных пошлин и налогов зависит от объема двигателя и возраста автомобиля. Ставки могут различаться для бензиновых и дизельных двигателей.

Однако для точного определения наиболее выгодного варианта ввоза автомобиля необходимо учесть конкретные характеристики автомобиля и другие индивидуальные факторы. Рекомендуется проконсультироваться с экспертами в области таможенно-тарифного регулирования или таможенного оформления автомобилей для получения конкретных рекомендаций, а также провести детальные расчеты с учетом текущих тарифов и стоимости автомобиля.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Подводя итог всей нашей работы, мы можем отметить, что таможенно-тарифное регулирование основой механизм в таможенной сфере, обеспечивающий поступление денежных средств в бюджет, защиту внутреннего рынка от дефицита или переизбытка товара.

В отношении таможенно-тарифного регулирование действует большая нормативно-правовая база, которая включает в себя необходимость изучать не только специализированные таможенные источники, но и основные законы и кодексы, такие как налоговый или гражданский кодекс РФ.

Мы также рассмотрели влияние санкций на экономику России и отметили, что ни смотря на первое место по количеству введённых против страны санкций, наше государство с достоинством меняет и перестраивает свою экономику, готовясь не только к новым трудностям, но и к новым свершениям.

В отношении легкового автомобиля изначально мы проследили как снизился импорт данного товара в Российскую Федерацию, но также и отметили, как механизмы таможенно-тарифного регулирования помогли с частичным исправлением ситуации. И теперь при чуть больших затратах, потребитель авто в России способен без особых проблем привезти в страну любое автотранспорт.

В заключении мы сконцентрировали свое внимание на проблемах в отрасли связанные со снижением ВВП, не совершенствованием контроля и определение страны происхождение товара, определения кода ТН ВЭД и предоставления преференциального режима для товара.

В России проводятся мероприятия и разработки для развития отечественного автопроизводства. Важным направлением является повышение локализации производства автокомпонентов и электронных компонентов, а также электрификация автотранспорта.

В условиях санкций таможенно-тарифное регулирование может оказывать существенное влияние на ввоз легковых автомобилей в РФ. Это может включать ограничения и запреты на ввоз определенных моделей, изменение та-

моженных пошлин, стимулирование отечественного производства и изменение потребительского поведения.

В России существует значительный спрос на импортные автомобили, особенно на премиум-класс и модели с высокими техническими характеристиками. Это связано с предпочтениями покупателей, брендовой лояльностью и доступностью широкого ассортимента моделей.

Импортные автомобили играют важную роль в разнообразии автомобильного рынка России. Они предлагают широкий выбор моделей, различные стили и технологии, удовлетворяя различные потребности и предпочтения покупателей.

Таможенные пошлины и правила импорта оказывают влияние на стоимость и доступность импортных автомобилей в России. Изменения в таможенно-тарифном регулировании, включая повышение пошлин или установление ограничений на ввоз, могут повлиять на цены и спрос на импортные автомобили.

Импортные автомобили конкурируют на российском рынке с отечественными производителями. Конкуренция способствует повышению качества, инноваций и разнообразия моделей, что в целом положительно влияет на автомобильную отрасль.

Санкции и геополитические факторы могут оказывать негативное воздействие на импорт автомобилей в Россию. Ограничения на ввоз определенных моделей или запреты на сотрудничество с некоторыми странами могут снизить доступность и ассортимент импортных автомобилей.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

- 1 Акашева, В.В. Правовое регулирование таможенно-тарифной системы] / В.В. Акашева. – М: Юрайт, 2020. – 175 с.
- 2 Бакаева, О. Ю. Таможенное право / О.Ю. Бакаева. - М.: ИНФРА-М, 2012. – 504с.
- 3 Баландина, Г.В. Таможенно-тарифная политика и стимулирование инноваций в России / Г.В. Баландина. – М.: Издательский дом «Дело», 2012. – 228 с.
- 4 Барзилова, И.С. Роль таможенных льгот в механизме правового регулирования современной России / И.С. Барзилова – М: Юрайт, 2020. – 25 с.
- 5 Бахрах, Д. Н. Таможенное право России / Д.Н. Бахрах – М.: Изд-во РИО РТА, 2011. – 170 с.
- 6 Белоус А.В. Особенности выявления нарушений уплаты таможенных платежей, связанных с заявлением сведений о стране происхождения или направления товаров / А.В. Белоус // Вестник Российской таможенной академии. – 2010. – № 4. – С. 125.
- 7 Богомолова, А.А. Таможенное право [Текст]: курс лекций / А.А. Богомолова. – М.: Высшее образование, 2010. – 169 с.
- 8 Власов, А.А. Регулирование внешнеэкономической деятельности нормами международного частного права [Текст] / А.А. Власов // Международное публичное и частное право. – 2015. – №1. – С. 12.
- 9 Габричидзе, Б.Н. Таможенная служба в Российской Федерации [Текст] / Б.Н. Габричидзе. – М. : Дрофа, 2012. – 114 с.
- 10 Горчак, М.О. Совершенствование механизма таможенно-тарифного регулирования внешнеэкономической деятельности РФ / М.О. Горчак // Российский внешнеэкономический вестник. – 2012. – №5. – С. 68-74.
- 11 Гринберг Р. С. Евразийский союз: хрупкие надежды / Р.С. Гринберг // Международная экономика. – № 1. – 2013. – С. 87-89. 76
- 12 Гутарина, О.В. К вопросу о таможенной пошлине и таможеннота-

рифном регулировании в связи с образованием Евразийского экономического союза [Текст] / О.В. Гутарина // Реформы и право. – 2014. – №4. – С. 22.

13 Джумабеков, А.М. Таможенная служба в системе государственных органов регулирования внешнеэкономической деятельности / А.М. Джумабеков // Наука и новые технологии. – 2014. – №1. – С. 104-106.

14 Договор о Евразийском экономическом союзе (ред. от 24.03.2022) [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://www.alta.ru/tamdoc/14bn0044/>. - 11.02.2023.

15 Решение Высшего Евразийского экономического совета от 11 декабря 2020 г. N 12 "О Стратегических направлениях развития евразийской экономической интеграции до 2025 года" [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://www.alta.ru/tamdoc/20vr0012/>. - 11.02.2023.

16 Дюмулен, И.И. Международная торговля. Тарифное и нетарифное регулирование [Текст] : монография / И.И. Дюмулен. – М.: РИО РТА, 2011. – 122 с.

17 Дякин, Б.Г. Государственное регулирование внешнеэкономических связей в РФ [Текст] / Б.Г. Дякин. – М. : Дрофа, 2010. – 114 с.

18 Зуйков Р.М. Внешнеэкономические связи России: от торговой к производственно-инвестиционной модели / Р.М. Зуйков // Мировая экономика и международные отношения. – 2013. – № 8 – С. 43-53.

19 Федеральный закон от 30.12.2001 № 195-ФЗ "Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях" (ред.от 29.12.2022)(с изм и доп. вступ. в силу с 01.01.2023) [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://www.alta.ru/tamdoc/01fz0195/>. - 11.02.2023.

20 Козырин, А.Н. Правовое регулирование таможенно-тарифного механизма [Текст] / А.Н. Козырин. – М.: ЮНИТИ, 2014. – 95 с

21 Конвенция о Гармонизированной системе описания и кодирования продукции [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://base.garant.ru/703277/>

22 Конституция Российской Федерации [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://base.garant.ru/10103000/>. - 11.02.2023.

23 Косаренко, Н.Н. Таможенное право [Текст] : курс лекций / Н.Н. Косаренко. – М.: КноРус, 2011. – 316 с.

24 Налоговый кодекс Российской Федерации часть первая от 31 июля 1998 г. № 146-ФЗ (с изм. и доп. от 30 марта, 9 июля 1999 г., 2 января 2000 г.) [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://base.garant.ru/76800589/>. - 24.04.2023.

25 Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза) [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://www.eaeunion.org>. - 24.04.2023.

26 Уголовный кодекс Российской Федерации 1996 № 63-ФЗ (ред. от 29.12.2022) [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://base.garant.ru/101000/>. - 24.04.2023.

27 Федеральный закон от 27.11.2010 № 311-ФЗ (ред. от 24.02.2021) «О таможенном регулировании в Российской Федерации» (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.08.2021) [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://www.alta.ru/tamdoc/10fz0311/>. - 16.03.2023.

28 Закон Российской Федерации от 21 мая 1993 г. № 5003-1 "О таможенном тарифе" [Электронный ресурс] Режим доступа: https://www.alta.ru/tamdoc/93_z5003/. - 16.03.2023.

29 Федеральный закон "Об основах государственного регулирования внешнеторговой деятельности" от 08.12.2003 № 164-ФЗ (последняя редакция) [Электронный ресурс] Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_45397/. - 16.03.2023.

30 Федеральный закон от 27 ноября 2010 г. № 311-ФЗ "О таможенном регулировании в Российской Федерации" [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://www.alta.ru/tamdoc/10fz0311/>. - 16.03.2023.