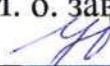


Министерство науки и высшего образования Российской Федерации  
Федеральное государственное бюджетное образовательное  
учреждение высшего образования  
**АМУРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ**  
(ФГБОУ ВО «АмГУ»)

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

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ  
И. о. зав. кафедрой  
 В.В. Ульянова  
«16» июня 2024 г.

**ДИПЛОМНАЯ РАБОТА**

на тему: Ввоз легковых автомобилей на территорию РФ: особенности и современное состояние в условиях санкций

Исполнитель  
студент группы 937 ос2

  
\_\_\_\_\_  
(подпись, дата)

И.Р. Глебов

Руководитель  
доцент, к.э.н.

  
\_\_\_\_\_  
(подпись, дата)

Н.Н. Левентов

Нормоконтроль

  
\_\_\_\_\_  
(подпись, дата)

О.В. Шпак

Рецензент

  
\_\_\_\_\_  
(подпись, дата)

В.З. Григорьева

Благовещенск 2024


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

Факультет международных отношений

Кафедра международного бизнеса и туризма

УТВЕРЖДАЮ

И.о. зав. кафедрой

 В.В. Ульянова

«17» января 2024 г.

**ЗАДАНИЕ**

К дипломной работе (проекту) студента Глебова Ивана Руслановича

1. Тема дипломной работы (проекта): Ввоз легковых автомобилей на территорию РФ: особенности и современное состояние в условиях санкций  
(утверждено приказом \_\_\_\_\_)

2. Срок сдачи студентом законченной работы (проекта): \_\_\_\_\_ з.

3. Исходные данные к дипломной работе (проекту): учебная и методическая литература, научные статьи, статистические сборники, таможенный кодекс ЕАЭС, Федеральный закон РФ № 289-ФЗ от 03.08.2018 «О таможенном регулировании в Российской Федерации», товарная номенклатура ЕАЭС, ЕТТ ТН ВЭД

4. Содержание дипломной работы (проекта) (перечень подлежащих разработке вопросов): Теоретические аспекты таможенно-тарифного и нетарифного регулирования ввоза легковых автомобилей в Россию условиях ЕАЭС; Анализ товарной и географической структуры ввоза легковых автомобилей в Россию в условиях ЕАЭС; Описание специфики тарифных и нетарифных мер регулирования импорта легковых автомобилей; Влияние мер таможенно-тарифного и нетарифного регулирования на импорт легковых автомобилей в Россию

5. Перечень материалов приложения (наличие чертежей, таблиц, графиков, схем, программных продуктов, иллюстративного материала и т.п.) 9 таблиц, 5 рисунков

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

7. Дата выдачи задания 17.01.2024

Руководитель дипломной работы (проекта): Левентов Николай Николаевич доцент, к.э.н.

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

Задание принял к исполнению (дата): 17.01.2024

 (подпись студента)

## РЕФЕРАТ

Дипломная работа состоит из 52 с., 9 таблиц, 5 рисунков, 38 источников.

ТАМОЖЕННО-ТАРИФНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ, ИМПОРТ, ИМПОРТНАЯ ПОШЛИНА, ЛЕГКОВЫЕ АВТОМОБИЛИ, ЕВРАЗИЙСКИЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ СОЮЗ, РОССИЙСКИЙ РЫНОК АВТОМОБИЛЕЙ, ДИНАМИКА ИМПОРТА, УТИЛИЗАЦИОННЫЙ СБОР.

В первой главе проводится исследование теоретических аспектов таможенно-тарифного и нетарифного регулирования ввоза легковых автомобилей в РФ в условиях ЕАЭС. Определяется место легковых автомобилей в ТН ВЭД. Проводится изучение теоретических аспектов таможенно-тарифного и нетарифного регулирования. Рассматриваются ставки таможенных пошлин на легковые автомобили и размер утилизационного сбора.

Во второй главе проводится анализ ввоза легковых автомобилей в РФ в условиях ЕАЭС. Исследуется товарная и географическая структура ввоза легковых автомобилей в РФ. Исследуется состояние российского автомобильного рынка, его особенности и тенденции развития.

В третьей главе рассматривается воздействие таможенно-тарифного и нетарифного регулирования на импорт легковых автомобилей. Выявляются проблемы современного состояния российского автомобильного рынка и дальнейшее его развитие, с решением проблемы.

## СОДЕРЖАНИЕ

Введение	5
1 Теоретические аспекты таможенно-тарифного и нетарифного регулирования ввоза легковых автомобилей в РФ в условиях ЕАЭС	7
1.1 Место легковых автомобилей в ТНВЭД ЕАЭС	7
1.2 Таможенно-тарифное регулирование легковых автомобилей в РФ в условиях ЕАЭС	9
1.3 Нетарифное регулирование легковых автомобилей в РФ в условиях ЕАЭС	14
2 Ввоз легковых автомобилей в РФ в условиях ЕАЭС	20
2.1 Товарная структура ввоза легковых автомобилей в РФ: особенности динамики	20
2.2 Географическая структура ввоза легковых автомобилей в РФ: особенности и структурные сдвиги	24
2.3 Российский рынок легковых автомобилей: особенности и динамика развития	28
3 Воздействие таможенно-тарифного и нетарифного регулирования на ввоз легковых автомобилей, современное состояние в условиях ЕАЭС	34
3.1 Влияние таможенно-тарифного и нетарифного регулирования на импорт легковых автомобилей	34
3.2 Современное состояние и тенденции развития автомобильного рынка России в условиях санкций	39
Заключение	46
Библиографический список	48

## ВВЕДЕНИЕ

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

Прохождение товаров и транспортных средств через таможенную границу Евразийского экономического союза имеет критическое значение, так как это позволяет устанавливать механизм сбора таможенных пошлин в органах декларирования и таможенного контроля, обеспечивая тем самым экономическую и национальную безопасность государства. В данной работе рассматривается процедура ввоза легковых автомобилей участниками внешнеэкономической деятельности, которая способствует увеличению доходов государства и, следовательно, улучшению благосостояния населения. Для успешного проведения таможенных процедур по ввозу транспортных средств требуется изучение многочисленных нормативных актов, постановлений, федеральных законов и инструкций, регулирующих перемещение автомобилей, а также надлежащее выполнение контроля за таможенными операциями и платежами, относящимися к перемещаемым транспортным средствам.

Актуальность темы исследования связана с существованием проблем в социально-экономической сфере, возникших в стране в последние годы на фоне проведения специальной военной операции и последующих после её начала санкции от многих стран мира, которые существенно повлияли на импортные операции легковых автомобилей. Данная работа по исследованию характеристик таможенно-тарифного регулирования ввоза легковых автомобилей в государствах Евразийского экономического союза поможет

обнаружить новые методы улучшения этого процесса, что подчеркивает значимость данного исследования.

Объект исследования - таможенно-тарифное и нетарифное регулирование ввоза легковых автомобилей в странах ЕАЭС.

Предмет исследования - принципы тарифного и нетарифного регулирования импортных операций легковых автомобилей в странах ЕАЭС.

Цель исследования - изучить принципы таможенно-тарифного регулирования ввоза легковых автомобилей в страны ЕАЭС.

В соответствии с целью исследования в работе определены следующие задачи:

- рассмотреть теоретические аспекты таможенного регулирования при ввозе легковых автомобилей на таможенную территорию ЕАЭС;

- описать специфику тарифных и нетарифных мер регулирования импорта легковых автомобилей;

- проанализировать товарную структуру ввоза легковых автомобилей в РФ;

- провести анализ географической структуры ввоза легковых автомобилей в РФ;

- проанализировать российский рынок легковых автомобилей;

- оценить воздействие таможенно-тарифного и нетарифного регулирования на ввоз легковых автомобилей в РФ в условиях ЕАЭС

Практическая значимость работы определяется возможностью использования определенных положений для решения задач, связанных с расчетом ставок таможенной пошлины в отношении легковых автомобилей.

# 1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ТАМОЖЕННО-ТАРИФНОГО И НЕТАРИФНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ВВОЗА ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В РФ В УСЛОВИЯХ ЕАЭС

## 1.1 Место легковых автомобилей в ТН ВЭД ЕАЭС

«Автомобили легковые и прочие транспортные средства» относятся к товарной позиции 8703. Автомобили легковые и прочие моторные транспортные средства, предназначенные главным образом для перевозки людей (кроме моторных транспортных средств товарной позиции 8702), включая грузопассажирские автомобили-фургоны и гоночные автомобили.

Таблица 1 – Место легковых автомобилей в ТН ВЭД ЕАЭС<sup>1</sup>

8703	Автомобили легковые и прочие моторные транспортные средства, предназначенные главным образом для перевозки людей (кроме моторных транспортных средств товарной позиции 8702), включая грузопассажирские автомобили-фургоны и гоночные автомобили:	
	8703 10	- транспортные средства, специально предназначенные для движения по снегу; автомобили для перевозки игроков в гольф и аналогичные транспортные средства
		- транспортные средства с двигателем внутреннего сгорания с искровым зажиганием с возвратно-поступательным движением поршня прочие:
	8703 21	- с рабочим объемом цилиндров двигателя не более 1000 см <sup>3</sup>
	8703 22	- с рабочим объемом цилиндров двигателя более 1000 см <sup>3</sup> , но не более 1500 см <sup>3</sup>
	8703 23	- с рабочим объемом цилиндров двигателя более 1500 см <sup>3</sup> , но не более 3000 см <sup>3</sup>
	8703 24	- с рабочим объемом цилиндров двигателя более 3000 см <sup>3</sup>
		- транспортные средства с поршневым двигателем внутреннего сгорания с воспламенением от сжатия (дизелем или полудизелем) прочие:
	8703 31	- с рабочим объемом цилиндров двигателя не более 1500 см <sup>3</sup>
	8703 32	- с рабочим объемом цилиндров двигателя более 1500 см <sup>3</sup> , но не более 2500 см <sup>3</sup>
	8703 33	- с рабочим объемом цилиндров двигателя более 2500 см <sup>3</sup>
	8703 90	- прочие

В данную товарную позицию включаются моторные транспортные средства различных видов (включая автомобили-амфибии), предназначенные для перевозки людей; однако она не включает автомобили товарной позиции 8702. У транспортных средств данной товарной позиции могут быть моторы

<sup>1</sup> Товарная позиция 8703 // ifcg [сайт]. URL: <https://www.ifcg.ru/kb/tnved/notes/code/8703/> (Дата обращения: 11.11.2023).

любого типа (двигатели внутреннего сгорания, электромоторы, газовые турбины и т.д.).

Данная товарная позиция также распространяется на облегченные трехколесные транспортные средства упрощенной конструкции, такие как:

- оборудованные мотоциклетным двигателем и колесами и т.д., и которые в силу своей механической конструкции обладают признаками обычных автомобилей, т.е. системой управления автомобильного типа или как обратной передачей, так и дифференциалом;

- смонтированные на Т-образном шасси, в котором два задних колеса имеют независимые приводы от отдельных электромоторов с аккумуляторным питанием. Управление таких транспортных средств, как правило, от одного центрального рычага управления, при помощи которого водитель может заводить, производить ускорение, торможение, останавливать и давать задний ход транспортному средству, равно как и направлять его вправо или влево, задавая дифференциальный крутящий момент ведущим колесам или поворачивая переднее колесо.

В данную товарную позицию также включаются:

- легковые автомобили (например, лимузины, такси, спортивные и гоночные автомобили);

- специализированные транспортные средства, такие как автомобили скорой помощи, тюремные фургоны и катафалки;

- моторные транспортные средства, оборудованные для проживания (туристские автофургоны и т.д.), транспортные средства для перевозки людей, специально оборудованные под жилье (со спальными местами, кухнями, туалетом и т.д.);

- транспортные средства, специально предназначенные для движения по снегу (например, снегомобили);

- автомобили для перевозки игроков в гольф и аналогичные транспортные средства;

- четырехколесные моторные транспортные средства с трубчатым шасси,



имеющие автомобильную систему управления (например, систему управления на основе принципа Аккермана).

Легковые транспортные средства, сочетающие в себе поршневой двигатель внутреннего сгорания с одним или несколькими электрическими двигателями, называются гибридными электротранспортными средствами. Для механической тяги в этих транспортных средствах используется энергия как горючего топлива, так и устройства для накопления электрической энергии (например, электрического аккумулятора, конденсатора, маховика/генератора). Имеются разные типы гибридных электротранспортных средств, которые различаются схемой трансмиссии (такие как параллельные гибриды, последовательные гибриды, отдельные или последовательно-параллельные гибриды) и степенью гибридизации (например, полные гибриды, средние гибриды и гибриды с подзарядкой от электросети).

К гибридам с подзарядкой от электросети относятся электротранспортные средства, электрические аккумуляторы которых можно подзарядить от электрической розетки или зарядной станции.

## **1.2 Таможенно-тарифное регулирование легковых автомобилей в РФ в условиях ЕАЭС**

Ввозные таможенные пошлины, налоги начисляются при установлении года выпуска, рабочего объема двигателя, таможенной стоимости транспортного средства по ставкам, установленным пунктом 12 раздела IV приложения 5 Соглашения<sup>2</sup>.

Таможенные платежи в отношении транспортных средств определяют по следующим факторам:

- Вид автомобиля (транспортный - легковые, грузовые и автобусы, специальный и гоночный);
- Стоимость автомобиля.
- Год производства.

---

<sup>2</sup> Шишаев, А.И. Регулирование международной торговли товарами. 2017. С. 167.

- НДС.
- Параметры двигателя тс.
- Вид таможенной ставки.
- Льготы<sup>3</sup>.

Если нельзя установить достоверную информацию об автомобиле, чтобы провести расчет обеспечения подлежащих уплате таможенных платежей, ставки для внесения денежных средств в качестве обеспечения уплаты таможенных платежей определяются в соответствии с ТК ЕАЭС Статьей 65. Определение размера обеспечения исполнения обязанности по уплате таможенных пошлин, налогов<sup>4</sup>.

Кроме ввозных таможенных пошлин подлежат уплате и таможенные сборы за таможенные операции. Ставки таможенных сборов за таможенные операции товаров, перемещаемых через таможенную границу ЕАЭС, определены постановлением Правительства РФ от 26.03.2020 № 342 "О ставках и базе для исчисления таможенных сборов за совершение таможенных операций, связанных с выпуском товаров"<sup>5</sup>.

Понятие таможенная стоимость автомобиля немного отличается от понятия цены, за которое физическое лицо купило товар в конечном итоге.

Таможенная стоимость автомобиля определяется по той цене, по которой данное транспортное средство или его аналог предлагается для продажи в нормальных условиях розничной торговли при здоровой конкуренции.

Заявленная таможенная стоимость указывается в декларации, лицом, которое непосредственно ввозит авто на территорию союза, также дополнительно для подтверждения этой стоимости может потребоваться предоставление в таможенный орган документов, подтверждающие указанную стоимость.

---

<sup>3</sup> Бергман В.И. Правовые вопросы Евразийского таможенного союза. 2018. С. 48.

<sup>4</sup> ТК ЕАЭС Статья 65. Определение размера обеспечения исполнения обязанности по уплате таможенных пошлин, налогов

<sup>5</sup> Постановление Правительства РФ от 26.03.2020 № 342 "О ставках и базе для исчисления таможенных сборов за совершение таможенных операций, связанных с выпуском товаров"

В качестве доказательства указанной стоимости могут быть предоставлены чеки, справки, договор, счет и другие коммерческие документы.

При отсутствии таких документов таможенный орган вправе определить стоимость исходя из статистической стоимости товара, минимальной таможенной стоимости, при наличии достаточных оснований полагать, что таможенная стоимость занижена. В этой ситуации таможенные платежи исчисляются исходя из таможенной стоимости, определённой таможенным органом<sup>6</sup>.

Из таможенной стоимости складываются следующие платежи: таможенный сбор, ставка таможенных пошлин и полный платеж в сумме.

Благодаря таможенным пошлинам, государство может регулировать импорт легковых автомобилей, ограничивать его и тем самым обеспечивать одинаковые условия для эффективной конкуренции отечественных транспортных средств с транспортными средствами зарубежных компаний, а так же для проведения экономической, технической и финансовой борьбы в сфере внешнеэкономической деятельности, для поддержания нормального функционирования участников данного процесса.

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

Для определения таможенной платы за использование ввозимых автомобилей используется льготная ставка таможенного платежа, определяемая по фиксированному обменному курсу, который зависит от объема двигателя (для использования автомобиля) или от стоимости (для использования новых

---

<sup>6</sup> Свинухов В.Г. Таможенное право: учебник. 2017. С. 58.

автомобилей).

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

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

- тарифная ставка для лица, приобретающего автомобиль для личного пользования (не связанного с коммерческой деятельностью), определяется Соглашением;

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

Назначение транспортного средства для личного пользования определяется таможенными органами на основании заявления физического лица, а также количества и частоты перемещений через границу автомобиля физическим лицом и обстоятельств поездки. Ограничение одно авто в год.

В отношении ввоза транспортного средства собственником или на имя другого лица, не покинувшего территорию таможенной территории, кроме приобретения автомобиля в ЕАЭС, независимо от того, где находилось место совершения сделки, взимание таможенных платежей производится по единым ставкам с заполнением таможенного приходного ордера<sup>7</sup>.

Таможенные пошлины на автомобили для физических и юридических

---

<sup>7</sup> Горчак М.О. Совершенствование механизма таможенно-тарифного регулирования внешнеэкономической деятельности РФ. 2017. С. 15.

лиц, разнятся. Порядок определения назначения автомобиля принадлежит таможенному органу и зависит от цели поездки, а также их периодичности, и рассматривается по требованию владельцем транспортного средства.

- Таможенные пошлины для физических лиц при ввозе транспортного средства зависят от следующих факторов:

- год выпуска автомобиля. Здесь имеет значения возраст автомобиля. Ставки бывают двух видов, первый на автомобили от 3 до 5 лет и второй если автомобилю больше 5 лет;

- объем двигателя. За единицу измерения берут 1 кубический сантиметр;

- для автомобилей младше трех лет – ключевым фактором является страна производитель. От нее зависит и таможенная стоимость авто;

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

Таможенные пошлины для физических лиц в 2023 году представлены в таблице 2.

Таблица 2 - Таможенные пошлины для автомобилей до 3 лет с момента выпуска, за исключением автомобилей российского производства<sup>8</sup>

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

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

<sup>8</sup> Единые ставки таможенных пошлин, налогов при ввозе физическими лицами автомобилей на таможенную территорию РФ // base.garant [сайт]. URL: <https://base.garant.ru/5756320/#:~:text=в%20отношении%20автомобилей%2C%20с%20момента,но%20не%20менее%202%2C5%20евро> (Дата обращения: 09.12.2023).

Таблица 3 - Таможенные пошлины для автомобилей от 3 до 5 лет с момента выпуска, независимо от страны производства<sup>9</sup>

Объем двигателя	Размер таможенной пошлины
До 1000 см. куб.	1.5 евро за 1 куб. см. рабочего объема двигателя
От 1000 до 15000 см. куб.	1.7 евро за 1 куб. см. рабочего объема двигателя
От 1500 до 1800 см. куб.	2.5 евро за 1 куб. см. рабочего объема двигателя
От 1800 до 2300 см. куб.	2,7 евро за 1 куб. см. рабочего объема двигателя
От 2300 до 3000 см. куб.	3 евро за 1 куб. см. рабочего объема двигателя
более 3000 см. куб.	3.6 евро за 1 куб. см. рабочего объема двигателя

Для физических и юридических лиц, ввозящих машину с для получения прибыли, таможенные пошлины в 2023 году определяются общим порядком. Для российских легковых авто младше трех лет они составляют 1 евро - 1 куб. см. без учета НДС 18%.

Так же в 2023 году был введен утилизационный сбор. Утилизационный сбор – это разовый обязательный платеж в казну государства, который в перспективе будет потрачен на утилизацию автомобиля, когда тот придет в негодность, то есть по сути этот сбор представляет собой своеобразный «налог». Обязательства по уплате закреплены Бюджетным кодексом и законом №128-ФЗ.

Для определения таможенной стоимости автомобиля необходимо использовать информацию от производителей или независимых источников. Если информация о стоимости автомобиля отсутствует, то в качестве основы берутся иностранные каталоги. Если данные о стоимости, сообщенные владельцем транспортного средства, отличаются от имеющихся у таможенных органов, то предпочтение отдается более высокой стоимости.

### **1.3 Нетарифное регулирование легковых автомобилей в РФ в условиях ЕАЭС**

Нетарифные меры внешнеэкономического регулирования это - комплекс мер экономического, административного, технического характера (за исключением таможенного тарифа), затрудняющих свободную торговлю между

<sup>9</sup> Таможенные пошлины на легковые автомобили в 2021 году // bs-life [сайт]. URL: <http://bs-life.ru/domashnyaya-economica/avto/tamozennie-poshliny2013.html> (Дата обращения: 09.12.2023).

государствами. К нетарифным ограничениям экономического характера относятся:

- антидемпинговые меры;
- различного рода налогообложения: налог на добавленную стоимость с импортера, налог с оборота, акцизные сборы, специальные импортные налоги и сборы и др.;
- меры валютного и финансового характера.

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

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

Нетарифные правила содержат ограниченное число исключительных прав на экспорт и / или импорт определенных видов товаров, лицензии, контроль за экспортом и / или импортом определенных видов товаров, специальные виды запретов и ограничений, технические регламенты и другие меры.

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

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

Введение утилизационного сбора было учреждено Постановлением Правительства РФ от 26 декабря 2013 г. N 1291 "Об утилизационном сборе в отношении колесных транспортных средств и шасси о внесении изменений в некоторые акты правительства российской федерации". В 2023 году были внесены изменения которые регулируются Постановлением Правительства Российской Федерации от 7 июля 2023 г. N 1118 "О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 26 декабря 2013 г. N 1291"

Данное положение устанавливает следующее:

- правила взимания, исчисления, уплаты и взыскания утилизационного сбора в отношении колесных транспортных средств и шасси, а также возврата и зачета излишне уплаченных или излишне взысканных сумм этого сбора;

- перечень видов и категорий колесных транспортных средств и шасси, в отношении которых уплачивается утилизационный сбор, а также размеров утилизационного сбора;

- изменения, которые вносятся в акты Правительства Российской Федерации<sup>10</sup>.

Базовая ставка утилизационного сбора на легковые автомобили составляет 20000 руб.

Ставки утилизационного сбора для легковых автомобилей представлены в таблице ниже:

Таблица 4 - Утилизационный сбор на автомобили для физических лиц<sup>11</sup>

Виды и категории легковых автомобилей. Базовая ставка 20000 рублей.	Новые до 3-ех лет		Старше 3-ех лет	
	К1	Сумма,руб.	К1	Сумма,руб
1. Электромобили, в том числе, с гибридным двигателем последовательного типа (за исключением электромобилей, оснащенных иными типами гибридных двигателей):				
1.1. Льготный утильсбор <sup>2</sup> , для личного пользования (растаможенные по пассажирской таможенной декларации)	0,17	3400 руб.	0,26	5200руб.
1.2. Коммерческий утильсбор <sup>3</sup> , на ввозимые физлицами не для личного пользования (второй автомобиль за 1 год или предназначенный для отчуждения в течение 1 года или растаможенные по декларации на товары)	1,63	32600 руб.	6,1	122000 руб.

<sup>10</sup> Постановление Правительства РФ от 26.12.2013 «Об утилизационном сборе в отношении колесных транспортных средств (шасси) и прицепов к ним и о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации.

<sup>11</sup> Утилизационный сбор на легковые автомобили // ucsol [сайт]. URL: <https://ucsol.ru/novosti/povyshenie-utillsbora-dlya-fizlits-s-29-oktyabrya-2023-goda> (Дата обращения: 09.12.2023).



Продолжение таблицы 4

Виды и категории легковых автомобилей. Базовая ставка 20000 рублей.	Новые до 3-ех лет		Старше 3-ех лет	
	К1	Сумма,руб.	К1	Сумма,руб
2. Легковые автомобили (включая пикапы, подлежащие растаможке как легковые автомобили) в зависимости от объёма двигателя:				
2.1. Льготный утильсбор, для личного использования (растаможенный по пассажирской декларации), в зависимости от объёма двигателя:				
не более 1000 куб. см	0,17	3400 руб.	0,26	5200 руб.
свыше 1000 куб. см, но не более 2000 куб. см	0,17	3400 руб.	0,26	5200 руб.
свыше 2000 куб. см, но не более 3000 куб. см	0,17	3400 руб.	0,26	5200 руб.
свыше 3000 куб. см, но не более 3500 куб. см	48,5	970000 руб.	74,25	1485000 руб.
свыше 3500 куб. см	61,76	1235200 руб.	81,19	1623800 руб.
2.2. Коммерческий утильсбор, на ввозимые физлицами не для личного пользования (второй автомобиль за 1 год или предназначенный для отчуждения в течение 1 года или растаможенные по декларации на товары):				
не более 1000 куб. см	4,06	81200 руб.	10,36	207200 руб.
свыше 1000 куб. см, но не более 2000 куб. см	15,3	306000 руб.	26,44	528800 руб.
Свыше 2000 куб. см, но не более 3000 куб. см	42,24	844800 руб.	63,95	1279000 руб.
свыше 3000 куб. см, но не более 3500 куб. см	48,5	970000 руб.	74,25	1485000 руб.
свыше 3500 куб. см	61,76	1235200 руб.	81,19	1623800 руб.

Технический регламент Таможенного союза "О безопасности колесных транспортных средств" (ТР ТС 018/2011), утвержденный решением Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 г. N 877. Основными особенностями данного документа являются:

- Запрещается установка на транспортные средства категории М 1 (легковые транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров и

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

- Светопропускание ветрового стекла должно быть не менее 75 %, а передних боковых стекол и стекол передних дверей (при наличии) - не менее 70 процентов. Это требование не применяется к задним стеклам только легковых транспортных средств, используемых для перевозки пассажиров и имеющих, помимо места водителя, не более восьми мест для сидения;

- Указатели поворота должны быть желтого цвета;

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

Решение КТС от 09.12.2011 № 877 "О принятии технического регламента Таможенного союза "О безопасности колесных транспортных средств""

В соответствии с пунктом 14 данного документа все ввозимые в Россию автомобили должны иметь экологический класс 5 (Евро-5), соответствующий стандарту, ограничивающему выбросы вредных веществ в выхлопных газах. Если приобретенные за границей и ввезенные транспортные средства не отвечают стандарту по экологическому классу (Евро-5), то таможенные органы не выдают на них транспортные паспорта.<sup>12</sup>

Документами, подтверждающими экологический класс автомобиля, являются: одобрение типа транспортного средства, одобрение типа шасси,

---

<sup>12</sup> Протокол № 72 заседания Правления Ассоциации нефтепереработчиков и нефтехимиков // oilfer [сайт]. URL: [https://oilref.ru/protocol/2005/72\\_2005.pdf](https://oilref.ru/protocol/2005/72_2005.pdf) (Дата обращения: 09.12.2023).

сертификат соответствия и свидетельство о безопасности конструкции транспортного средства, выданные аккредитованными органами по сертификации в соответствии с действующим законодательством Российской Федерации.

Таким образом в данной главе были рассмотрены ключевые вопросы места легковых автомобилей в товарной номенклатуре внешнеэкономической деятельности Евразийского Экономического Союза. А также таможенно-тарифное и нетарифное регулирование которые включает себя такие методы государственного регулирования внешнеторговой деятельности, основанных на применении различных пошлин, правил и таможенных процедур.

## 2 ВВОЗ ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В РФ В УСЛОВИЯХ ЕАЭС

### 2.1 Товарная структура ввоза легковых автомобилей в РФ: особенности динамики

Легковые автомобили являются подакцизным товаром согласно подпункту 6 п. 1 ст. 181 НК РФ. Таможенный контроль подакцизных товаров осуществляется таможенными постами Центральной акцизной таможни (далее - ЦАТ). В связи с этим весь оборот товаров приходится на данные таможенные органы.

Ввоз автомобилей в Россию является значительной составляющей российского импорта изделий машиностроения. Анализ импорта легковых автомобилей в РФ представлен в таблице 5.

Таблица 5 - Динамика импорта легковых автомобилей в РФ в 2020-2022 гг.<sup>13</sup>

Показатели	Значение показателя			Изменение показателя			
				2021/2020		2022/2021	
	2020	2021	2022	Абсолютны й прирост (+;-)	Темп роста, %	Абсолютны й прирост (+;-)	Темп роста, %
Импорт автомобилей в физическом выражении, тыс. ед.	317,2	302,5	243,2	-14,7	95,4	-59,3	80,4
Импорт автомобилей в стоимостном выражении, млн. долл.	7261,1	7908,1	5423,8	647	108,9	-2484,3	68,4

По итогам 2022 года количество ввезённых легковых автомобилей на территорию России составил 243,2 тыс. единиц, что на 19,6 % меньше, чем годом ранее. Относительно грузовых автомобилей, было ввезено 24,1 тыс. единиц - на 19,4 % меньше, чем в 2021 году.

Таможенная стоимость ввезённых легковых автомобилей на территорию России составило более 5,4 млрд долларов - на 31,4 % меньше, чем за январь-декабрь 2021 года.

Далее рассмотрим результаты 2022 года, где внутренняя статистика ФТС РФ указывает на объем импорта легковых автомобилей. По данным за декабрь

<sup>13</sup> Анализ данных // stat.customs.gov [сайт]. URL: <http://stat.customs.gov.ru/analysis> (Дата обращения: 11.12.2023).

2022 года, ФТС РФ сообщила, что было импортировано 28,9 тыс. единиц легковых автомобилей. Это на 9,9% больше, чем в декабре 2021 года и на 0,3% больше, чем в ноябре 2022 года. Таможенная стоимость ввезенных легковых автомобилей составила 676,1 млн долларов. Этот показатель оказался на 4,7% ниже, чем в декабре 2020 года, и на 1,1% ниже, чем в ноябре 2022 года. Автомобильный транспорт обеспечивает более 80% общего объема грузоперевозок в странах ЕАЭС и является одним из наиболее динамично развивающихся и ориентированных на рынок видов транспорта, который постоянно растет.

Ключевые категории импорта легковых автомобилей:

- Транспортные средства с двигателем внутреннего сгорания с искровым зажиганием и с возвратно-поступат. движением поршня, с раб. объемом цилиндров более 1500 см<sup>3</sup>, но не более 3000 см<sup>3</sup>;

- Транспортные средства с двигателем внутреннего сгорания с искровым зажиганием и с возвратно-поступат. движением поршня, с рабочим объемом цилиндров двигателя более 1000 см<sup>3</sup>, но не более 1500 см<sup>3</sup>;

- Транспортные средства с двигателем внутреннего сгорания с искровым зажиганием и с возвратно-поступательным движением поршня, с рабочим объемом цилиндров двигателя более 3000 см<sup>3</sup>.

В рамках ТН ВЭД 8703 легковые автомобили классифицируются согласно следующим критериям:

- 8703 21 – автомобили с рабочим объемом цилиндров двигателя не более

- 8703 22 – автомобили с рабочим объемом цилиндров двигателя более 1000 см<sup>3</sup>, но не более 1500 см<sup>3</sup>;

- 8703 23 - автомобили с рабочим объемом цилиндров двигателя более 1500 см<sup>3</sup>, но не более 3000 см<sup>3</sup>;

- 8703 24 – автомобили с рабочим объемом цилиндров двигателя более 3000 см<sup>3</sup>.

В таблице 6 приведена статистика импорта по данным критериям за 2020-2022 гг.

Таблица 6 – Динамика стоимостного и весового импорта по критерию объема двигателя легковых автомобилей<sup>14</sup>

ТН ВЭД	Показатели	Значение показателя			Изменение показателя			
		2020	2021	2022	2021/2020		2022/2021	
					Абсолютный прирост (+;-)	Темп роста, %	Абсолютный прирост (+;-)	Темп роста, %
8703 21	С рабочим объемом цилиндров двигателя не более 1000 см3:							
	-стоимостный объем тыс. долл.	55966,23	46841,94	60661,7	-9124,29	83,7	13819,76	129,5
	- весовой объем, тонн	6440,81	4625,28	7787,46	-1815,53	71,8	3162,18	168,4
8703 22	С рабочим объемом цилиндров двигателя больше 1000 см3, но не более 1500 см3							
	-стоимостный объем тыс. долл.	345580,39	473594,84	374100,38	128014,45	137	-99494,46	79
	- весовой объем, тонн	39522,46	49886,08	38856,82	10363,62	126,2	-11029,26	77,9
8703 23	С рабочим объемом цилиндров двигателя больше 1500 см3, но не более 3000 см3							
	-стоимостный объем тыс. долл.	2709405,28	3130207,13	1873246,26	420801,85	115,5	-1256960,87	60
	- весовой объем, тонн	212545,21	232055,51	158427,31	19510,3	109,1	-73628,2	68,3
8703 24	С рабочим объемом цилиндров двигателя больше 3000 см3							
	-стоимостный объем тыс. долл.	1326763,91	1280240,54	805144,16	-46523,37	96,5	-475096,38	62,9
	- весовой объем, тонн	63683,43	55969,36	34731,03	-7714,07	87,9	-21238,33	62,1

На основе данных, представленных в таблице 6, следует отметить, что к 2023 году положительная динамика встречается только в отношении категории «автомобили с рабочим объемом цилиндров двигателя не более 1000 см3» (ТН ВЭД – 8703 21) – прирост по сравнению с прошлым годом составил 29,5 % в стоимостном объеме и 68,4 % в весовом. Однако, по данному показателю

<sup>14</sup> Анализ данных // stat.customs.gov [сайт]. URL: <http://stat.customs.gov.ru/analysis> (Дата обращения: 11.12.2023).

импортируются относительно небольшое количество транспортных средств.

Наибольший объем импорта приходится на категорию «автомобили с рабочим объемом цилиндров двигателя больше 1500 см<sup>3</sup>, но не более 3000 см<sup>3</sup>», что обусловлено тем, что большинство выпускаемых автомобилей оснащены именно такими двигателями. Показатели по этому критерию отрицательные – темп роста составляет 60 % в стоимостном объеме и 68,3 % (на 31,7 % меньше, чем в 2020 году) в весовом.

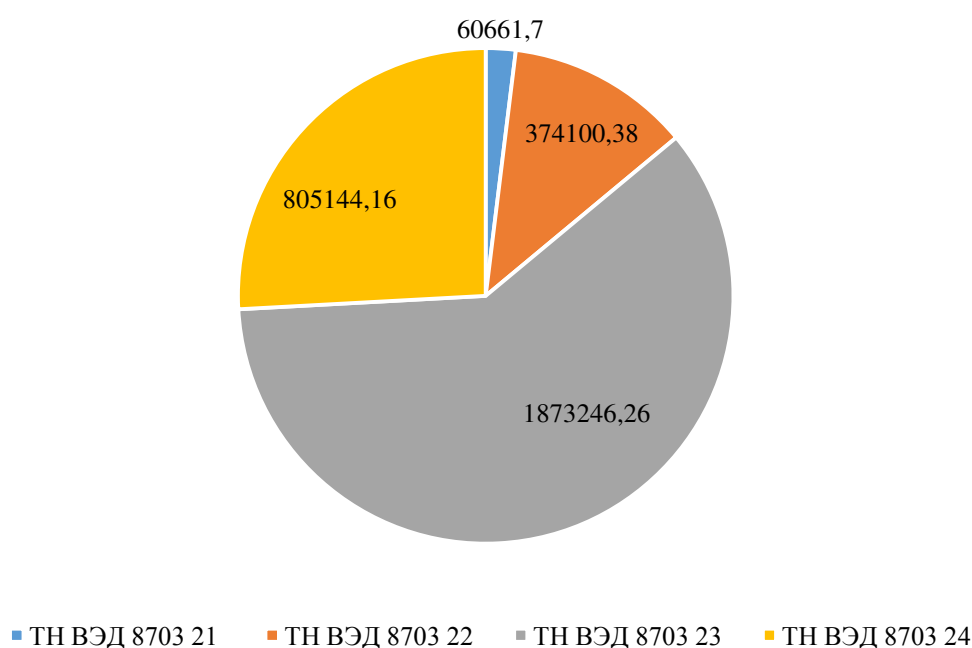


Рисунок 1 - Структура импорта по критерию двигателей в стоимостном объеме, млн. долл.<sup>15</sup>

В 2022 году количество автомобилей постепенно нарастает по сравнению с данными двух лет назад, несмотря на кризис на рынке новых автомобилей. Причины этого роста вполне понятны: не во всех городах имеется разветвленная сеть общественного транспорта, и иногда для перемещений между точками необходимо полагаться исключительно на автомобиль, поэтому он является жизненно важным для жителей этих мест. Люди берут кредиты,

<sup>15</sup> Анализ данных // stat.customs.gov [сайт]. URL: <http://stat.customs.gov.ru/analysis> (Дата обращения: 11.12.2023).

лизинг, обращаются за займами к родственникам для покупки необходимых автомобилей.

Так, например, во времена пандемии Covid-19, многие люди были вынуждены приобрести свой личный автомобиль, дабы уменьшить контакты с другими людьми в автобусах или такси.

## 2.2 Географическая структура ввоза легковых автомобилей в РФ: особенности и структурные сдвиги

Динамика объема ввоза легковых автомобилей (ТН ВЭД 8703 – автомобили легковые и прочие моторные транспортные средства) в Россию за 2020-2022 гг. по странам представлены в таблице 7.

Таблица 7 – Динамика стоимостного и весового объема импорта легковых автомобилей в РФ в 2020-2022 гг.<sup>16</sup>

Показатели	Значение показателя			Изменение показателя			
	2020	2021	2022	2021/2020		2022/2021	
				Абсолютный прирост (+;-)	Темп роста, %	Абсолютный прирост (+;-)	Темп роста, %
Япония:							
-Стоимостный объем, тыс. долл.	2245094,96	2056135	1301103,33	-188959,96	91,6	-755031,67	63,3
-Весовой объем, тонн	169916,95	146334	105280	-23582,95	86,1	-41054	72
Германия:							
-Стоимостный объем, тыс. долл.	1326556,13	1477305,77	833017,93	150749,64	111,5	-644287,84	56,4
-Весовой объем, тонн	76537,66	84482,41	51345,43	7944,75	110,4	-33136,98	60,8
США:							
- Стоимостный объем, тыс. долл.	924032,88	1121664,07	938968,91	197631,19	121,4	-182695,16	83,7
-Весовой объем, тонн	53354,89	63897,28	46911,74	10542,39	119,7	-16985,54	73,4
Прочие страны:							

<sup>16</sup> Анализ данных // stat.customs.gov [сайт]. URL: <http://stat.customs.gov.ru/analysis> (Дата обращения: 11.12.2023).



Продолжение таблицы 7

Показатели	Значение показателя			Изменение показателя			
				2021/2020		2022/2021	
	2020	2021	2022	Абсолютны й прирост (+;-)	Темп роста, %	Абсолютный прирост (+;-)	Темп роста , %
- Стоимостны й объем, тыс. долл.	2765494,5	3253482,03	2353616,19	487987,53	117,6	-899865,84	72,3
-Весовой объем, тонн	199774,06	223999,74	172218,14	24225,68	112,1	-51781,6	76,9
Всего, тыс. долл.	7261178,4 7	7908586,87	5426706,36	647408,4	108,9	-2481880,5 1	68,6
Всего, тонн	499583,56	518713,43	375755,31	19129,87	103,8	-142958,12	72,4

Наибольшие объемы импорта легковых автомобилей в Россию поступают из Японии, Германии и США, согласно данным, представленным в таблице 7. Остальные страны (35 стран) включены в категорию "прочие страны". Из Японии в 2022 году было ввезено 105280 тонн автомобилей на общую сумму 1301 млн. долл. Из Германии в Россию поступило 51345,43 тонн на сумму 833 млн долл., а импорт легковых автомобилей из США составил 46911,74 тонн на сумму 938 млн долл. На остальные страны приходится 172218,14 тонн импортированных легковых автомобилей на общую сумму 2353 миллионов долларов.

По результатам прошлого года ввоз легковых автомобилей в Россию составил 243,2 тысячи единиц (375 тысяч тонн) на общую сумму 5,427 млрд. долларов. Относительно 2021-го импорт в натуральном выражении упал на 19,7%.

К 2022 году можно наблюдать падение по всем показателям В отличие от значительного роста объемов в 2021 году по сравнению с 2020 годом, прошлогодние результаты оказались ниже результатов 2020 года.

По традиции ведущим производителем легковых автомобилей в России является компания "Автоваз", которая ранее получала финансовую поддержку от государства. Однако судя по последним тенденциям, государственное

финансирование этой российской компании в настоящее время не планируется.

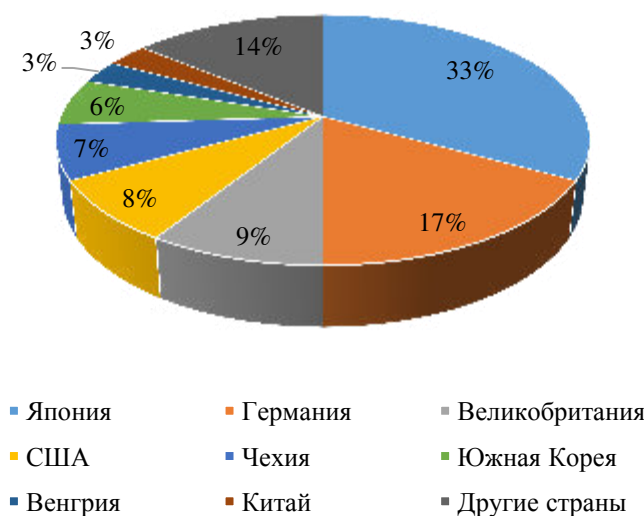


Рисунок 2 – Крупнейшие направления импорта легковых автомобилей в России в 2022 году<sup>17</sup>

Одна треть всего объема импорта приходится на Японию, что примерно в два раза больше, чем импорт из Германии. Более 20 тысяч легковых автомобилей было поставлено из Чехии (7%), США (8%) и Великобритании (9%). Доля Южной Кореи в общем импорте составляет 6%, а на Китай и Венгрию приходится по 3%.

В настоящее время в Россию в основном импортируются автомобили бизнес и премиум класса, для которых размещение производства в нашей стране нецелесообразно. В результате введения санкций после начала специальной военной операции, страдают потребители этих классов автомобилей из-за ограниченного выбора. Возможно, что цены на эту группу автомобилей значительно не изменятся из-за санкций, но спрос постепенно может сместиться в сторону подержанных автомобилей и моделей аналогичного класса, собранных в России.

Вместе с тем ограничения по ввозу японских и европейских автомобилей постепенно ведут к росту импорта из Китая и Южной Кореи. Экспорт легковых

<sup>17</sup> Анализ данных // stat.customs.gov [сайт]. URL: <http://stat.customs.gov.ru/analysis> (Дата обращения: 12.12.2023).

автомобилей из Китая в Россию в первом полугодии 2023 года составил \$4,6 млрд, что в 6,4 раза (на 543%) превышает аналогичный показатель первой половины 2022 года (\$715 млн). В июне 2023 года поставки составили \$1,03 млрд — максимум с начала года (в мае было \$809 млн), следует из статистики Главного таможенного управления КНР.

Согласно данным таможни, в январе—июне Китай экспортировал в Россию 325,8 тыс. легковых автомобилей и прочих моторных транспортных средств для перевозки людей, что в пять раз больше, чем в январе—июне 2022 года (64,6 тыс. штук).

За первые пять месяцев года КНР отправила в Россию 287 тыс. автомобилей (включая грузовики и автобусы), сообщила ранее Китайская ассоциация автопроизводителей (СААМ), что сделало Россию крупнейшим экспортным рынком для китайских автомобилей (на втором месте — Мексика, 159 тыс. штук).

В досанкционном 2021 году китайский экспорт легковых автомобилей составлял \$1,5 млрд за весь год, следует из данных таможенной статистики КНР. Согласно открытым данным Федеральной таможенной службы (ФТС) России, в 2021 году китайские автомобили обеспечивали около 10% всего российского импорта легковых автомашин, а сейчас на Китай приходится свыше 70% импортных поставок, пишет Центральный банк России в июльском докладе по экономикам регионов.

В нашей стране могут быть введены противоположные ограничения для иностранных автопроизводителей, действующих здесь. Такие компании, как GM и Ford из США, имеют производственные линии в нашей стране и отличаются высоким объемом продаж. Хотя их продажи гораздо выше в США, Китае и Европейском союзе, даже незначительное снижение объема продаж может вызвать серьезные убытки в текущей рыночной ситуации. Это, в конечном итоге, может привести к сокращению рабочих мест и закрытию предприятий.

## 2.3 Российский рынок легковых автомобилей: особенности и динамика развития

В России в настоящее время действует 16 крупных заводов, занимающихся производством легковых автомобилей, включая как российские, так и зарубежные модели.

В целом стоит отметить, что российская автомобильная промышленность в настоящее время проходит через переходный период: отечественные заводы продолжают производить устаревшие модели автомобилей, созданные еще в конце 1970-х годов, например, автомобиль Niva, дизайн которого не менялся на протяжении многих лет, в то же время развивается производство современных автомобилей мировых производителей в России.

На 1 января 2023 года в России зарегистрировано 53,8 млн автомобилей.



Рисунок 3 - Автопарк России на 1 января 2023 года<sup>18</sup>

<sup>18</sup> Автопарк России сократился до 54 млн автомобилей // autostat [сайт]. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/5841071> (Дата обращения: 12.12.2023).

На основе данных, представленных на рисунке 3, можно сделать вывод, что легковые автомобили составляют более 81% (45,3 млн штук) всего автопарка, за ними идет легкая коммерческая техника (ЛКТ) с долей 8% (4,2 млн штук), а на третьем месте находятся грузовики, которые составляют примерно 7% от общего парка (3,7 млн штук). Остальные категории включают мотоциклы (4%; 2,1 млн штук), прицепы и полуприцепы (3,8%; 1,2 млн штук) и автобусы (1%; 0,4 млн штук).

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

В апреле 2022 года Япония уже вводила санкции в отношении автомобильного экспорта: тогда в Россию запретили ввозить новые машины премиум-класса стоимостью более 6 млн иен — то есть примерно 43 тысячи долларов. В июне 2022 года к этим ограничениям Япония добавила запрет на экспорт грузовиков, самосвалов и бульдозеров. С 9 августа 2023 года в Россию нельзя будет ввозить как новые, так и подержанные машины с объемом двигателя более 1,9 литра, а также электрокары и гибридные автомобили и шины для крупной транспортной техники. Под запрет, по информации автотрейдеров, также попали вэны и грузопассажирские автомобили. Похожие ограничения ввел и Евросоюз в июне 2023 года в рамках 11-го пакета санкций против РФ.

Таблица 8 - Топ - 10 марок легковых автомобилей в России в ноябре 2023 года<sup>19</sup>

Марка	(тыс. шт.)
LADA	32,6
Haval	14,4
Chery	11,3
Geely	10,5
Changan	6,6
Omoda	4,1
Exceed	4,0
Kia	2,0
Moskvich	1,9
Tank	1,8

<sup>19</sup> Самые продаваемые марки новых автомобилей в России в ноябре 2023 года // tavto [сайт]. URL: <http://greenway.icnet.ru/cars-sales-actual-russia.html> (Дата обращения: 12.12.2023).

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

Лидерство на российском рынке по-прежнему удерживает отечественная марка LADA. Далее в рейтинге следуют китайские бренды Haval и Gheru. Последнее место в десятке лидеров заняла китайская марка TANK.

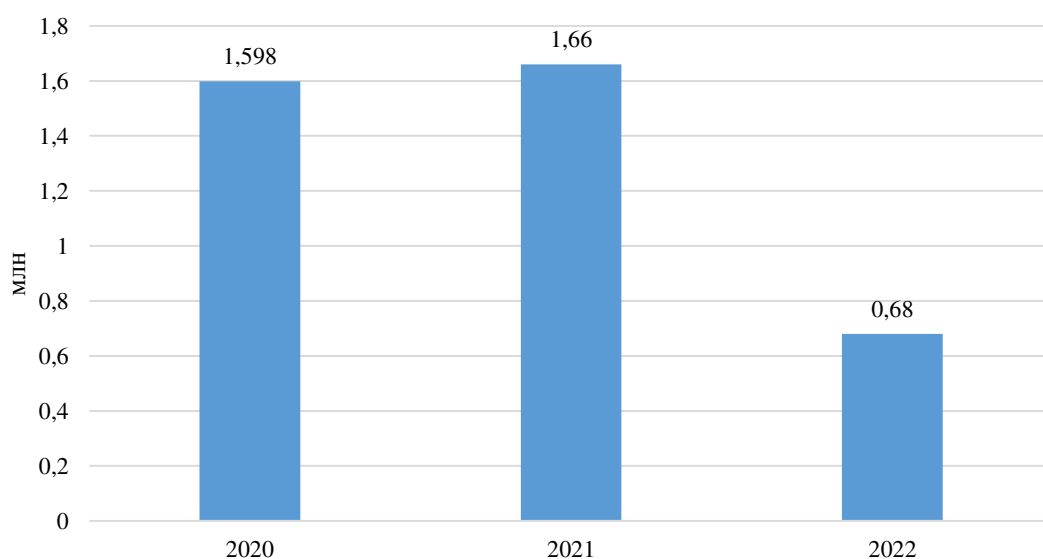


Рисунок 4 - Динамика продаж новых автомобилей в России по годам (млн.)<sup>20</sup>

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

На российском авторынке до сих сохраняется дефицит - несмотря на то, что производители начали решать эту проблему еще прошлой осенью. Эксперты, опрошенные агентством «АВТОСТАТ», рассказали, когда ситуация с нехваткой машин у дилеров может нормализоваться и стоит ли покупать автомобиль сегодня из имеющегося ассортимента.

<sup>20</sup> Статистика и спрос на новые автомобили в России // auto.vercity [сайт]. URL: <https://auto.vercity.ru/statistics/sales/europe/russia/> (Дата обращения: 12.12.2023).

Согласно заявлениям Владимира Мирошникова, директора по развитию компании "РОЛЬФ", ситуация с доступностью новых автомобилей постепенно становится более стабильной. Тем не менее, у некоторых брендов как массового, так и премиального сегментов имеются ограничения на доступность определенных моделей и комплектаций. Из-за строгих ограничительных мер, введенных в разных странах, нарушены цепочки поставок деталей и комплектующих для сборочных цехов, что приводит к значительным задержкам и переносам сроков поставки автомобилей к дилерам. Следуя логистическим системам поставок, ожидается, что дефицит новых автомобилей сохранится как минимум в первом квартале и, вероятно, и в следующем.

По мнению Андрея Каменского, директора по маркетингу в АГ "АВИЛОН", на сегодняшний день у покупателей сформировалось желание получить автомобиль "здесь и сейчас" в нужном цвете и комплектации, которые имеются у дилеров. В ответ на это дилеры предлагают доступные на складе модели автомобилей. Из-за дефицита, скидки значительно уменьшились, а дополнительные программы по стимулированию продаж, предлагаемые импортером, либо были урезаны, либо прекратили действие полностью. Хотя часть прошлогодних автомобилей действительно продавалась без скидок. Все же даже в текущей обстановке эксперты рекомендуют не затягивать с покупкой автомобиля.

По состоянию на 1 января 2023 года парк легковых автомобилей на территории Российской Федерации составил 53,8 млн единиц. Сегодняшний российский автомобильный парк имеет высокий средний возраст. Так, на долю машин старше 10 лет приходится 65,9% общего парка, что в количественном выражении равняется 29,91 млн экземпляров. Доля новых машин (до 3 лет) составляет 7,3%, что соответствует 3,3 млн штук.



Рисунок 5 – Парк легковых автомобилей к началу 2023 года<sup>21</sup>

Почти треть (33,8%) парка легковых автомобилей в России приходится на отечественные марки, с абсолютным лидером – LADA. В настоящее время LADA занимает 29,2% российского автопарка, что составляет 13,27 миллионов автомобилей под знаменем ладьи. Доля других российских марок составляет 4,5% от общего количества автомобилей, что равняется 1,87 миллионам машин. Более 66% автопарка составляют иностранные марки, общее число которых насчитывает 30,06 миллионов единиц.

Далее в таблице 9 более детально рассмотрим структуру количества легковых автомобилей в наиболее населенных субъектах РФ.

Большинство легковых автомобилей по итогам 2023 года числятся в Центральном Федеральном округе, где зарегистрировано 12,91 миллиона машин, что составляет 28,4% от общего автопарка. Приволжский Федеральный округ занимает второе место в списке с 9,13 миллионами автомобилей (каждый пятый автомобиль). Сибирский федеральный округ имеет долю в 11,5% автомобилей, что составляет 5,2 миллиона машин, зарегистрированных в ГИБДД. В разбивке по регионам наиболее многочисленными оказались Москва

<sup>21</sup> Структура и прогноз парка легковых автомобилей в России // autostat [сайт]. URL: <https://www.autostat.ru/research/product/397/> (Дата обращения: 12.12.2023).



(3,73 миллиона автомобилей), Подмосковье (2,8 миллиона) и Краснодарский край (1,97 миллиона). За ними следуют Санкт-Петербург (1,74 миллиона) и Свердловская область (1,39 миллиона).

Таблица 9 - Структура количества легковых автомобилей в наиболее населенных субъектах РФ<sup>22</sup>

Федеральный округ\регион	Млн. шт.
ЦФО	12,91
Приволжский ФО	9,13
Сибирский ФО	5,2
Подмосковье	2,8
Краснодарский край	1,97
Санкт-Петербург	1,74
Свердловская область	1,39

Подводя итог по данной главе можно сделать вывод о том, что товарная структура ввоза легковых автомобилей очень обширна и её динамика меняется с каждым годом в зависимости от различных факторов, воздействующих на неё, помимо этого ввоз автомобилей в Россию является значительной составляющей российского импорта изделий машиностроения, что показано в таблицах.

В тоже время географическая структура ввоза легковых автомобилей так же имеет довольно сильные изменения, она делится на до санкционный период и после, когда сначала в географической структуре преобладает импорт транспортных средств из Европейских стран и Японии, но затем в борьбу за Российский рынок включаются компании, из Китая которые буквально вытеснили всех своих конкурентов. На руку китайским брендам автомобилей сыграли санкции, введённые Европейским союзом и другими развитыми странами, такие как США и Япония.

<sup>22</sup> Структура и прогноз парка легковых автомобилей в России // autostat [сайт]. URL: <https://www.autostat.ru/research/product/494/> (Дата обращения: 12.12.2023).

### 3 ВОЗДЕЙСТВИЕ ТАМОЖЕННО-ТАРИФНОГО И НЕТАРИФНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ НА ВВОЗ ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ, СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ТЕНДЕНЦИИ В УСЛОВИЯХ ЕАЭС

#### **3.1 Влияние таможенно-тарифного и нетарифного регулирования на импорт легковых автомобилей**

В современном мире автомобили являются неотъемлемой частью в жизни людей. Легковые автомобили являются одним из самых распространённых транспортным средством и используется в различных целях. Таможенно-тарифное регулирование имеет значительное влияние на Российский рынок автомобилей.

В России, как и в других странах, импорт легковых автомобилей тщательно регулируется государством. Основная цель такого регулирования заключается в защите местных производителей путем обеспечения высокого качества российских автомобилей, поддержания конкуренции внутри страны и предотвращении роста цен на автомобили из-за возможного увеличения цен на мировом рынке, а также в создании дешевого, но в тоже время качественного продукта, что является сложной задачей.

Одним из ключевых аспектов таможенно-тарифного регулирования являются ввозные пошлины и налоги. Ввозные пошлины – это плата, при импорте товара на территорию Российской Федерации за ввозимый товар, в данном случае автомобиль. Размер таможенной пошлины зависит от объёма двигателя, таможенной стоимости и года производства автомобиля. Размеры таможенных пошлин для новых автомобилей и автомобилей от 3 до 5 лет с момента производства рассмотрены в таблицах 2 и 3.

Высокие ввозные пошлины имеют значительное влияние на рост цены на автомобили. В первую очередь это связано с тем, что автомобильные производители и поставщики вынуждены включать в стоимость автомобиля размер налога, который они оплачивают при ввозе, от чего в конечном итоге страдает конечный потребитель.

Так же ввозные таможенные пошлины оказывают влияние на спрос и

предложение на рынке автомобилей. Высокий размер пошлины приводит к снижению спроса на импортные автомобили, что является благоприятным эффектом для конкуренции отечественной автомобильной промышленности. При установлении ввозных таможенных пошлин государству требуется установить баланс между защитой внутреннего рынка и обеспечением разнообразия и доступности легковых автомобилей для потребителей, для этого важно анализировать и учитывать интересы не только покупателей, но и автомобильные компании.

При анализе импортных пошлин на автомобили можно сделать вывод о том, что государство планирует изменить ставки, особенно для подержанных автомобилей возрастом от 3 до 5 лет, на которые будут распространяться более высокие пошлины.

Вторым ключевым аспектом таможенно-тарифного регулирования является введение утилизационного сбора. Размер утилизационного сбора рассмотрен в таблице 4.

Приобретение импортной техники с оплатой утилизационного сбора подразумевает будущую бесплатную утилизацию старого автомобиля с выходом из строя. С одной стороны, этот сбор можно рассматривать как частичную компенсацию планомерного снижения импортных таможенных пошлин и как мера защиты местных производителей от завала подержанных иностранных автомобилей.

С другой стороны, внедрение УС должно способствовать повышению уровня локализации предприятий, занимающихся промышленной сборкой. Например, в процессах производства легковых автомобилей должны включаться не только сборка крупных узлов с помощью отвертки, но и более сложные операции, такие как сварка и покраска кузовов. Например, завод Volvo Trucks в Калуге уже принял этот путь, анонсировав начало строительства подобного предприятия с вложениями в размере 4 миллиардов рублей. Что повышает количество рабочих мест, что повышает уровень национальной безопасности. И в конце 2023 года стало известно о том, что завод Volvo Trucks

перешел к Российскому владельцу.

Утилизационный сбор также отражает заботу об экологии, поскольку более половины автомобильного парка в России имеют возраст старше 20 лет. Большинство из этих машин соответствуют стандарту Евро-5, что значительно вредит окружающей среде. Еще 18,5% (почти каждый пятый автомобиль) принадлежат к возрастной группе 16-20 лет, среди них также много автомобилей с низким экологическим классом Евро-2. Среди них также присутствует множество автомобилей стандарта Евро-3, которые также считаются устаревшими с точки зрения экологии. Таким образом, более половины автомобильного рынка представляют серьезную угрозу для окружающей среды.

Из-за загрязнения окружающей среды ущерб составляет 6% от общего числа смертей, что равняется 80 тысячам человек в год. Это почти втрое превышает количество смертей на дорогах России в результате ДТП. Таким образом, с глобальной точки зрения введение утилизационного сбора является благом для России. Кстати, к осени 2012 года почти в 75% регионов России были учреждены центры по утилизации. Список типов и категорий автотранспортных средств, подлежащих уплате утилизационного сбора, а также размер этого сбора, определены в классификации, предусмотренной приложением №1 к Технический регламент Таможенного союза "О безопасности колесных транспортных средств" (ТР ТС 018/2011), утвержденный решением Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 г. N 877.

Утилизационный сбор исчисляется плательщиком самостоятельно. Размер утилизационного сбора равен произведению базовой ставки и коэффициента. Базовые ставки:

20000 рублей – для колесных транспортных средств категории M1, в том числе повышенной проходимости категории G;

150000 рублей – для колесных транспортных средств и прицепов к ним, отличных от категории M1;

Исчисленная плательщиком сумма перечисляется плательщиком в счет авансовых платежей и вносится в Расчет утилизационного сбора.

Коэффициенты для исчисления утилизационного сбора определены Перечнем видов и категорий колесных транспортных средств (шасси) и прицепов к ним, в отношении которых уплачивается утилизационный сбор, а также размеров утилизационного сбора (утвержден постановлением Правительства Российской Федерации от 26 декабря 2013 г. № 1291). Датой выпуска колесного ТС считается дата его фактического изготовления производителем. При отсутствии документального подтверждения даты выпуска год выпуска определяют по коду изготовления, указанному в идентификационном номере ТС. При этом трехлетний срок спецтехники исчисляется, начиная с 1 июля года ее изготовления. А под датой уплаты УС понимают дату, указанную в подтверждающем платежном документе.

Наряду с таможенными пошлинами и утилизационным сбором на импорт автомобилей значительное воздействие оказывает валютный курс, прежде всего девальвация рубля.

Одной из ключевых нетарифных мер является сертификация и соответствие стандартам безопасности и экологической стандартизации. В России одной из ключевых нетарифных мер регулирования на ввоз легковых автомобилей является использование системы «ГЛОНАСС». Система «ГЛОНАСС» состоит из сети спутников, земных станций и программного обеспечения. Спутники размещены на орбите земли и передают сигналы навигации, которые используются для определения местоположения определённого объекта. Земные станции служат для управления системой и коррекции данных, а пользовательское оборудование для приёма и обработки сигналов.

В настоящее время в России используются GPS навигаторы и навигаторы ГЛОНАСС/GPS, функционирующие при помощи обеих систем спутников. Отечественные навигаторы ГЛОНАСС доступны государственным учреждениям, крупным компаниям и физическим лицам.

На сегодняшний день законодательство предусматривает обязательную установку на общественный транспорт тахографов. Стоимость покупки и установки тахографа на один автобус составляет от 30 до 50 тысяч рублей. Но уже сейчас почти весь муниципальный транспорт в больших городах оборудован системой ГЛОНАСС, позволяющей следить за его передвижением и соблюдением графика движения.

С 1 января 2017 года все автомобили, ввозимые в Россию, должны обязательно быть оснащены системой вызова экстренных служб при ДТП - ЭРА-ГЛОНАСС. В случае невыполнения данного требования, машина не сможет быть зарегистрирована и получить технический паспорт. Это приведет к прекращению импорта подержанных зарубежных автомобилей. Отмечено экспертами, что это может фактически уничтожить уже невеликий рынок импортных подержанных автомобилей и лишить россиян доступа к некоторым редким моделям. Но для дальневосточников введен мораторий на установку ЭРА-ГЛОНАСС до 31 декабря 2027 года. Связано это с тем, что не хватало оборудования для дальнего востока, и после нескольких скандалов, правительство России ввело временный порядок ввоза, позволяющий жителям дальнего востока с местной пропиской не ставить систему ЭРА-ГЛОНАСС если авто ввезено для собственных нужд.

Кроме того, в России действует так называемая «Экологическая пошлина» которая является еще одним фактором нетарифного регулирования. «Экологическая пошлина» предполагает уплату налогов в зависимости от экономического класса двигателя. Целью введения такой пошлины является стимулирование импорта автомобилей с низким уровнем выброса углекислого газа.

«Экологическая пошлина» рассчитывается с учетом параметров загрязняющих веществ, выбросы которых производят автомобили. Автомобили с высоким уровнем выбросов подлежат большей пошлине, более экологически чистые автомобили получают льготы или полное освобождение от её уплаты, например, электромобили. Так же государство компенсирует 25% стоимости

(не более 600 тыс.руб) при покупке электромобиля от отечественного производителя.

Введение «Экологической пошлины» оказало огромное влияние на автомобильный рынок в России. Автопроизводители стали активно внедрять новые более экологические технологии для уменьшения выбросов вредных веществ. В свою очередь покупатели стали, обращать внимание на класс экологичности при выборе автомобиля, так же благодаря льготам и уменьшению платы транспортного налога которое ввело Правительство.

В будущем планируется дальнейшее ужесточение норм экологической безопасности для автомобилей путём увлечения пошлины для авто не соответствующим требованиям или с низким классом экологичности.

### **3.2 Современное состояние и тенденции развития автомобильного рынка России в условиях санкций**

По итогам 2023 года в Россию было импортировано около 1 млн машин. Так, легковых автомобилей возрастом до 3 лет было импортировано в количестве 706,7 тыс.шт. Если сравнивать со значением 2022 года, то это больше в 3,7 раза.

Автомобилей с пробегом старше 3 лет, в 2023 году было ввезено в страну в размере 387,1 тыс.шт., это практически в 1,5 раза больше чем было ввезено в 2022 году. Если рассматривать месячное количество легковых автомобилей, ввезенных в страну, то с января по май 2023 года ввозилось более 30 тысяч автомобилей с пробегом. В июне этот показатель увеличился до 40 тысяч и продолжил расти пока не достиг пика в июле того же года с результатом в 51,3 тыс.шт. После пикового показателя появились новости о новом запрете на ввоз легковых автомобилей с пробегом из Японии. С 9 августа 2023 года действует запрет на ввоз новых и поддержанных автомобилей с объемом двигателя внутреннего сгорания более 1,9 л. Так же введён запрет на ввоз электромобилей и гибридных автомобилей.

Помимо запрета на ввоз легковых автомобилей из Японии, в России с 1 августа 2023 года были установлены новые правила расчёта утилизационного

сбора. Что так же очень сильно повлияло на снижение темпов ввоза легковых автомобилей в Росси.

После того как были подписаны выше перечисленные изменения, количество ввозимых автомобилей уменьшилось в августе, а в сентябре был установлен антирекорд – 17,2 тыс.шт. С октября ввоз легковых автомобилей с пробегом увеличился до 20 тыс.шт в месяц и держался на таком уровне до конца года.

Как правило новые автомобили в последнее время ввозят из Китая. На Долю машин из КНР приходится около 76% от всего импорта в Россию, далее идут страны из которых ввозят автомобили путём параллельного импорта — это Киргизия (17,4%) и Казахстан (2,2%). Не смотря на все введённые запреты правительством Японии, она остаётся лидером по импорту легковых автомобилей с пробегом. Доля Японии в общем импорте составляет 60,2%. Далее идёт Беларусь (14,7%) откуда преимущественно ввозят автомобили, купленные в Европе и ввезённые транзитом через Беларусь, и замыкает тройку Южная Корея с долей 8,7%.

Многие автомобильные эксперты схожи во мнении что в 2023 году на российском авторынке произошло перераспределение влияния автомобильных компаний. Если до февраля 2022 года, что является последним месяцем, когда крупнейшие автомобильные компании официально продавали и имели официальные дилерские центры рынок, был насыщен автомобилями из Европы (BMW, Audi, Mercedes-Benz, Volkswagen, Shkoda, Opel) и доля Китайских автомобилей составляла 9%, то уже ровно через года эта цифры достигала 38% а в конце 2023 года составила 60%. И по мере ухода европейских компаний, были проданы все остатки новых авто, и на их место приходили Китайские легковые автомобили.

До 2023 года в России официально продавались 16 китайских брендов. По подсчётам аналитиков, в 2023 году на российском рынке было представлено помимо тех самых 16 компаний, еще 19 новых китайских автомобилей – lixiang, BAIC, Rising, Haima, Honqi, Skywell, Voyah и др. Так же около 20 компаний не



имеют официального представительства в России, но имеют повышенный спрос, например, Zeekr, BYD и Avatr.

Количество дилерских центров с ассортиментом китайского автопрома увеличилось в 3 раза, если до 2022 года в России насчитывалось порядка 700 центров, то на данный момент их уже более 2000. В 2024 году Китайские бренды собираются продать около 1,2 млн новых легковых автомобилей в России. Например, кампания Chery, по своим прогнозам, планирует реализовать около 200тыс машин, в тоже время chngan планирует продать порядка 180тыс машин, Haval и Geely по 150 тыс автомобилей. Спрос на автомобили из КНР стабильно хороший за счёт развития дилерских центров, официальной гарантии на автомобили, широкий выбор автомобилей и главное их достоинство — это технологичность и дизайн, за относительно не высокую цену.

В тоже время лидером отечественного рынка остаётся кампания LADA. Связано это с отсутствием конкурентов в в ценовом диапазоне 1-2,5 млн.руб., именно с этой суммы начинают продаваться машины представленные Китайскими брендами в базовых комплектациях.

Октябрь 2023 года стал лучшим месяцем по продажам для «Автоваза», было продано 40912 автомобилей, что на 117% больше чем в октябре 2022 года.

«Автоваз» занимает лидерство в нижней части ценового сегмента автомобильного рынка, большинство автомобилей бренда LADA можно купить в районе миллиона рублей, так одна из самых популярных моделей LADA Granta продаётся от 700 тыс.рублей. В среднем в месяц продаётся порядка 21 тыс. машин. На втором месте – LADA VESTA, с начальным ценником от 1,2 млн.руб, в октябре 2023 года их было продано 9034 машины. Тройку занимает внедорожник LADA Niva Legend стоимостью от 830 тыс. рублей и тиражом 5175 проданных машин.

Дабы удержать лидерство по продажам в России, «Автовазу» нужно не повышать цены, т.к автомобили Lada попросту перестанут брать по цене более 2 млн.руб, отдавая предпочтения автомобилям из Китая. Но кампания

«Автоваз» всё же иногда поднимает цены на свои авто. Так за период с февраля по апрель 2024 года, цены выросли от 60 тыс до 100 тыс. рублей в зависимости от модели. Как сообщает пресс-служба компании «Автоваз» повышение цен связано с подорожанием компонентов для автомобилей, логистических услуг и переходом на более надежные и импорто-независимые детали.

Например, Lada Granta стала дороже на 64 тыс.рублей Кросс-версия «Гранты» подорожала на 79 тыс. рублей, а ее «спортивные» модификации – на 84 тыс. рублей.

Введение ввозных таможенных пошлин на ввоз легковых автомобилей в Россию может помочь исправить ситуацию с монополией Китайских автомобильных брендов на рынке автомобилей. Так как, одна из главных целей ввозных пошлин — это защита отечественного производителя. Так благодаря повышению ввозных таможенных пошлин на импортируемые товары, делает их менее конкурентоспособными на российском рынке и способствует росту производства отечественных автомобилей.

Происходит стимулирование развития местного автомобилестроения создание новых рабочих мест путём локализации предприятий. Потому что, если происходит повышение ввозных пошлин на легковые автомобили, может снизиться их импорт и спрос на такие авто. Тогда государству нужно повышать предложение на отечественные транспортные средства, путём постройки и открытия новых заводов для восполнения потраченного импорта. Данный фактор увеличивает благосостояние населения в том регионе где открывается новый крупный завод. Происходит развитие инфраструктуры: улучшение или постройка новых дорог, энергетической и коммунальной инфраструктуры, в целом улучшается местное условие жизни. Уменьшается уровень безработицы, т.к для строительства всей инфраструктуры требуется рабочая сила. Она может привлекаться, как и внутри региона, так и за его пределами. Что так же благоприятно влияет на уровень миграции и приток бюджета в регион.

Однако следует взять во внимание тот факт, что слишком высокие таможенные ввозные пошлины, могут иметь и негативный эффект. Слишком

высокие ввозные пошлины повышают стоимость импортируемого сырья и компонентов, что может привести к увлечению себестоимости автомобиля на внутреннем рынке и соответственно повышению цены для конечного потребителя. В таком случае если конечная цена увеличится, но не увеличится качество продукта, потребитель предпочтёт зарубежный аналог автомобиля.

Для снижения негативного эффекта от зависимости на импортируемые компоненты и сырье для сборки отечественных автомобилей LADA. Требуется разработка и производство местных комплектующих. Так, до введения санкций иностранными компаниями автомобили LADA собирались из импортных компонентов.<sup>23</sup> Давайте на примере автомобиля LADA Vesta рассмотрим её уровень локализации. Уровень локализации определяется долей местных компонентов и материалов, используемых в производстве автомобиля. Чем выше процент (количество баллов) локализации, тем больше компонентов автомобиля производится на территории России. Lada Vesta имеет 3995 баллов из 8000 возможных что говорит о низком уровне локализации и имеет негативные последствия. Давайте рассмотрим конкретней из каких комплектующих собиралась Lada Vesta до введения санкций. Датчики ABS/ESP, термостат, рулевая рейка, катушки зажигания, элементы ГРМ – Германия. Тормозная система и навесное оборудование – Польша. Помпа, масляный насос, микрочипы – Тайвань. Компрессор кондиционера, а также части тормозной системы и навесного оборудования – Чехия.

Как мы видим данная модель имеет маленький уровень локализации, что говорит о прямой зависимости от иностранных компонентов. Что дало практических разрушаемый эффект в момент введения санкций. Из-за нарушения логистики поставки компонентов и не возможности доставки необходимых запчастей, кампания «Автоваз» временно приостановила работу над производством не только данной модели, но и многих других. На короткий срок, кампания выпускала только модели Lada Largus, Niva Legend и Lada

---

<sup>23</sup> Остановился даже АвтоВАЗ. Каких деталей не хватает и что будет дальше // autonews [сайт]. URL: <https://www.autonews.ru/news/6242e8749a79476479353aa5> (Дата обращения: 13.06.2024).

granta с механическими коробками передачи без набора подушек безопасности и датчиков ABS и ESP.

Дабы повысить уровень локализации и снизить зависимость от иностранных компаний производящих комплектующие, кампания Lada всё чаще сообщает о собственном производстве комплектующих на своих заводах. Так на территории города Тольятти планируется открытие зданий и завода для производства комплектующих из пластмассы. Уже известно о том, что на территории России идёт выпуск программного обеспечения и электроники для автомобилей LADA. В середине 2023 года концерн сообщал о начале разработки отечественных систем ABS и ESP. Данные факторы помимо решения проблемы зависимости от иностранного сырья и компонентов, так же стимулируют рост благосостояния населения путём открытия дополнительных заводов и открытия рабочих мест

Помимо повышения ввозных таможенных пошлин, государство может помочь кампании для повышения конкурентоспособности разработкой и внедрением более современных технологий и обновлением производственного оборудования для улучшения качества сборки автомобиля.

Проводить обучение и повышение квалификации рабочего персонала путём проведения различных тренингов, разрабатывать обучающие программы для сотрудников, особенно на линии производства, что может повысить уровень профессиональности рабочих.

Внедрять улучшенные системы контроля качества, устанавливать строгий контроль качества от начала производства комплектующих до конечной сборки автомобиля, что поможет выявлять какие-либо дефекты на ранних этапах.

Улучшать обратную связь с потребителем, проводить анализ обратной связи от покупателей и учёт их отзывов и рекомендаций, что поможет улучшить качество конечной сборки автомобиля и повысить лояльность и удовлетворённость клиентов кампании.

Поэтому, для достижения наилучших результатов, необходим комплексный подход к регулированию ввозных таможенных пошлин.

Государство должно учитывать специфику отрасли машиностроения и её цели при установлении ставок таможенных пошлин. Продолжать увеличивать производство отечественных комплектующих для автомобилей, дабы снизить зависимость от иностранных компаний. Немаловажно провести глубокий анализ в макроэкономических последствиях для экономики страны.

Изучив воздействие таможенно-тарифного и нетарифного регулирования можно сделать вывод о том, что такие факторы как введение системы ЭРА ГЛОНАСС, повышенный утилизационный сбор в 2023 году имеют огромное влияние на импорт автомобилей в Россию и на дальнейшее повышение цен на них. Так же рынок автомобилей в 2024 году стремится к тому что, Китайские автомобильные бренды практически имеют монополию в России, с одним лишь конкурентом в лице компании «Автоваз». В то же время нельзя сказать о том, что «Автоваз» и другие китайские бренды — это прямые конкуренты. Так, как они имеют совсем разные ценовые категории и занимают разные места в ценовых нишах рынка. «Автоваз» продаёт более дешёвые машины, с наименее качественной сборкой по сравнению с автомобилями Китайских брендов. Которые буквально полностью состоят из новейших компонентов, имеют качественное программное обеспечение и довольно хороший уровень сборки, чего не скажешь об автомобилях компании «Автоваз». Но не смотря на недостатки, автомобили «Автоваз» являются лидером рынка в России, за счёт своей относительно небольшой стоимости.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В последние годы произошли значительные изменения в области внешнеэкономической деятельности, как по объему, так и по характеру. Значительный рост участников внешнеэкономической деятельности, присоединение Российской Федерации к Всемирной торговой организации, потребовали от таможенной службы создания условий для улучшения таможенного законодательства. Это потребовалось как для юридических, так и для физических лиц, поскольку доля таможенного обслуживания физических лиц в настоящее время превышает 20% от общего объема деятельности таможенных органов ЕАЭС. Особенностью правового регулирования таможенных отношений является тот факт, что эти отношения всегда связаны с пересечением таможенной границы ЕАЭС товарами или транспортными средствами.

Важность процесса перемещения транспортных средств через таможенную границу ЕАЭС нельзя недооценивать, поскольку он является основой для взимания таможенных и других платежей, функционирования процедур таможенного декларирования и контроля, способствующих обеспечению как экономической, так и государственной безопасности. Данные таможенной статистики указывают на то, что ежегодно более 85 миллионов физических лиц (с небольшими ежегодными колебаниями в пределах 1-1,5%) и более 30 миллионов юридических лиц (с небольшими ежегодными колебаниями в пределах 0,7-1%) проходят таможенный контроль на таможенных границах ЕАЭС.

Наибольший интерес среди товаров, перевозимых физическими лицами, вызывают транспортные средства, особенно легковые автомобили, приобретение которых в последнее время стало особенно популярным. Это обусловлено разнообразными возможностями модификации ввозимых автомобилей, такими как комплектация, объем, цвет и другие характеристики, которые нельзя найти на российском рынке.

Изучение законодательных основ и практических аспектов таможенного администрирования при ввозе легковых транспортных средств для личного использования на территорию Евразийского экономического союза показывает, что при выполнении определенных операций в соответствии с таможенным законодательством физические лица могут свободно перемещать товары и автомобили для личного использования и использовать их как временно, так и постоянно. Однако не все правовые действия, совершаемые в этом процессе, способствуют обеспечению полной свободы такого перемещения.

В данной работе были рассмотрены теоретические аспекты таможенного регулирования при ввозе легковых автомобилей на таможенную территорию ЕАЭС, описана специфика тарифных и нетарифных мер регулирования импорта легковых автомобилей, проанализирован российский рынок легковых машин, проведён анализ динамики импорта легковых автомобилей в РФ и другие страны ЕАЭС, изучено воздействие таможенно-тарифного и нетарифного регулирования на ввоз легковых автомобилей в РФ в условиях ЕАЭС.

## БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

- 1 Акматалиева, А.С. Специфика нетарифного регулирования внешней торговли в международном праве / А.С. Акматалиева // Постсоветский материк. - 2022. - № 5. - С. 89-96.
- 2 Анализ данных // [stat.customs.gov](http://stat.customs.gov) [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://stat.customs.gov.ru/analysis>. – 10.10.2023.
- 3 Андрейчук, Е.Л. Экономика таможенного дела / Е.Л. Андрейчук. - М.: ИНФРА-М. - 2019. - 356 с.
- 4 Бергман, В.И. Правовые вопросы Евразийского таможенного союза / В.И. Бергман. - М.: Право и закон. - 2018. - 248 с.
- 5 В России разрешили выпуск автомобилей «Евро-0», без ABS и подушек безопасности // [kommersant](https://www.kommersant.ru/doc/5355130) [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.kommersant.ru/doc/5355130>. - 11.10.2023.
- 6 Васильченко, А.Д. Технические барьеры в торговле и их влияние на импорт: сущность и эффекты / А.Д. Васильченко // Теоретическая экономика. - 2020. - С. 117-128.
- 7 Группа 87 // [alta](https://www.alta.ru/ett/gruppa87.html) [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.alta.ru/ett/gruppa87.html>. - 11.10.2023.
- 8 Данные об экспорте-импорте России за январь-декабрь 2021 года // [customs.gov](https://customs.gov)[Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://customs.gov.ru/press/federal/document/322198>. - 11.10.2023.
- 9 Итоги внешней торговли со всеми странами // [customs.gov](https://customs.gov) [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://customs.gov.ru/statistic/vneshn-torg/vneshn-torg-countries>. - 11.10.2023.
- 10 Итоги внешней торговли со странами СНГ // [customs.gov](https://customs.gov) [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://customs.gov.ru/folder/507>. -



11.10.2023.

11 Какие документы необходимо предоставить таможенному органу для подтверждения таможенной стоимости // tks [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.tks.ru/practicum/2020/08/19/01>. - 11.10.2023.

12 Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 N 195-ФЗ (ред. от 16.04.2022) (с изм. и доп., вступ. в силу с 27.04.2022) // consultant [Электронный ресурс]. Режим доступа: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_law\\_34661](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_law_34661). - 11.10.2023.

13 Колесник, А.А. Применение таможенно-тарифного регулирования как инструмента обеспечения экономической безопасности Российской Федерации / А.А. Колесник // Проблемы науки. - 2017. - № 8. - С. 186-194.

14 Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993 с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 01.07.2020) // consultant [Электронный ресурс]. Режим доступа: [http://www.consultant.ru/document/Cons\\_doc\\_LAW\\_28399](http://www.consultant.ru/document/Cons_doc_LAW_28399). - 11.10.2023.

15 Коротницкая К.А. Место и роль таможенно-тарифных методов регулирования в осуществлении внешней торговли / К.А. Коротницкая // Форум молодёжной науки. - 2021. - № 2. - С. 39-47.

16 Лохманова, Е.А. Таможенные пошлины как инструмент таможенно-тарифного регулирования внешнеэкономической деятельности / Е.А. Лохманова // Молодой учёный. – 2016. – 10 (114). - С. 67-75.

17 Методические рекомендации по проведению независимой технической экспертизы транспортного средства при ОСАГО // normativ.kontur [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://normativ.kontur.ru/document?moduleId=1&documentId=97680>. – 10.10.2023.

18 О применении Порядка ввоза на таможенную территорию ЕАЭС продукции, подлежащей обязательной оценке соответствия на таможенной территории ЕАЭС // consultant [Электронный ресурс]. Режим доступа: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_408421/?](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_408421/?). - 11.10.2023

Пояснения к группе ТН ВЭД 87 // alta [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.alt.ru/poyasnenia/G87/>. - 11.10.2023.

19 Протокол № 72 заседания Правления Ассоциации нефтепереработчиков и нефтехимиков // oilfer [Электронный ресурс]. Режим доступа: [https://oilref.ru/protocol/2005/72\\_2005.pdf](https://oilref.ru/protocol/2005/72_2005.pdf). – 10.10.2023.

20 Решение КТС от 09.12.2011 № 877 «О принятии технического регламента Таможенного союза в отношении транспортных средств // alta [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.alt.ru/tamdoc/11sr0877/>. – 10.10.2023.

21 Российским перевозчикам не хватает тягачей // autonews [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://autonews.live/news/rossiyskim-perevozchikam-ne-hvataet/247319>. - 11.10.2023.

22 Рыбалкин, В.Е. Международные экономические отношения / В.Е. Рыбалкин // - М.: Юнити. - 2019. - 191 с.

23 Рынок дорожно-строительных машин // hse [Электронный ресурс]. Режим доступа: [https://www.hse.ru/data/2021/08/01/1423579556/Рынок\\_дорожно-строительных\\_машин-2021.pdf](https://www.hse.ru/data/2021/08/01/1423579556/Рынок_дорожно-строительных_машин-2021.pdf). – 12.10.2023.

24 Конституция Российской Федерации [Электронный ресурс] : офиц. текст. – М. : с изм. 2020. — Режим доступа: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_28399/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_28399/). — 19.10.2023.

25 Таможенный кодекс Евразийского экономического союза : ред. от 29.05.2019 : с изм. от 18.03.2023 [Электронный ресурс] . — Режим доступа: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_215315/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_215315/). — 18.10.2023.

26 Федеральный закон "О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" от 02.12.2019 N 394-ФЗ [Электронный ресурс] // Consultant.ru : офиц. сайт. — Режим доступа: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_339106/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_339106/). — 19.10.2023.

27 Федеральный закон "Об основах государственного регулирования внешнеторговой деятельности" от 08.12.2003 N 164-ФЗ [Электронный ресурс]

// Consultant.ru : офиц. сайт. — Режим доступа: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_45397/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_45397/). — 19.10.2023.

28 Федеральный закон "О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" от 03.08.2018 N 289-ФЗ [Электронный ресурс] // Consultant.ru : офиц. сайт. — Режим доступа: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_304093/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_304093/). — 19.10.2023.

29 Приказ Минфина России от 1 марта 2019 г. N 33н "Об утверждении перечня технических средств таможенного контроля, используемых при проведении таможенного контроля" [Электронный ресурс] // Base.Garant.ru : офиц. сайт. — Режим доступа: <https://base.garant.ru/72241518/>. — 28.10.2023.

30 Приказ Минфина России от 1 марта 2019 г. N 34н "Об утверждении Порядка применения технических средств таможенного контроля, используемых при проведении таможенного контроля" [Электронный ресурс] // Base.Garant.ru : офиц. сайт. — Режим доступа: <https://base.garant.ru/72241520/>. — 28.10.2023.

31 Приказ от 20 сентября 2021 г. N 797 «Об утверждении общего положения о региональном таможенном управлении» [Электронный ресурс] // Consultant.ru : офиц. сайт. — Режим доступа: <https://www.alta.ru/tamdoc/21pr0797/>. — 19.10.2023.

32 Приказ ФТС РФ от 20.09.2021 N 798 «Об утверждении общего положения о таможене» [Электронный ресурс] // Consultant.ru : офиц. сайт. — Режим доступа: <https://www.alta.ru/tamdoc/21pr0798/>. — 19.10.2023.

33 Решение Комиссии таможенного союза от 20 мая 2010 г. N 260 "О формах таможенных документов" [Электронный ресурс] // Base.Garant.ru : офиц. сайт. — Режим доступа: <https://base.garant.ru/5637041/>. — 28.10.2023.

34 Дальневосточное таможенное управление [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://dvtu.customs.gov.ru/folder/7465?page=1>. — 28.10.2023.

35 Федеральная таможенная служба [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://customs.gov.ru/>. — 28.10.2023.

36 Постановление Правительства РФ от 26 июня 2008 г. N 482 «Об утверждении Правил установления, открытия, функционирования (эксплуатации), реконструкции и закрытия пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации» [Электронный ресурс] // Гарант : офиц. сайт. — Режим доступа: <https://base.garant.ru/12161302/#friends>

37 Федеральный закон «О государственной гражданской службе Российской Федерации» от 27.07.2004 N 79-ФЗ (последняя редакция) [Электронный ресурс] // Consultant.ru : офиц. сайт. — Режим доступа: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_48601/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_48601/)

38 Федеральный закон "О службе в таможенных органах Российской Федерации" от 21.07.1997 N 114-ФЗ (последняя редакция) [Электронный ресурс] // Consultant.ru : офиц. сайт. — Режим доступа: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_15264/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_15264/)