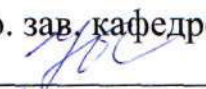


Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
АМУРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
(ФГБОУ ВО «АмГУ»)


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

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ
И.о. зав. кафедрой

В.В. Ульянова
«18» июня 2024 г.

ДИПЛОМНАЯ РАБОТА

на тему: Влияние таможенно-тарифного и нетарифного регулирования на импорт легковых автомобилей в РФ

Исполнитель
студент группы 937 ос2



(подпись, дата)

А. А. Давыдов

Руководитель
доцент



(подпись, дата)

Е. А. Царевская

Нормоконтроль



(подпись, дата)

О. В. Шпак

Рецензент



(подпись, дата)

Н. А. Чалкина

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 Давыдова Александра Александровича

1. Тема дипломной работы (проекта): Влияние таможенно-тарифных и нетарифных мер регулирования на импорт автомобилей в Россию

(утверждено приказом от 17.01.2024г. № 64-уч)

2. Срок сдачи студентом законченной работы (проекта) 11.06.2024г.

3. Исходные данные к дипломной работе (проекту): Учебная и методическая литература, научные статьи, статистические сборники, Таможенный кодекс ЕАЭС, Товарная номенклатура ЕАЭС, ЕТТ ТН ВЭД

4. Содержание дипломной работы (проекта) (перечень подлежащих разработке вопросов):
1 Теоретические аспекты таможенно-тарифного и нетарифного регулирования ввоза автомобилей в РФ в условиях ЕАЭС

2 Ввоз автомобилей в РФ: особенности динамики и структуры

3 Оценка влияния таможенно-тарифного и нетарифного регулирования на импорт автомобилей в РФ

5. Перечень материалов приложения: (наличие чертежей, таблиц, графиков, схем, программных продуктов, иллюстративного материала и т.п.): дипломная работа содержит 14 таблиц, 20 рисунков.

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

7. Дата выдачи задания 17.01.2024г.

Руководитель дипломной работы (проекта) Царевская Е. А. доцент
(фамилия, имя, отчество, должность, ученая степень, ученое звание)

Задание принял к исполнению (дата): 17.01.2024г.


(подпись студента)

РЕФЕРАТ

Дипломная работа содержит 65 с., 14 таблиц, 20 рисунков, 46 источников.

ТАМОЖЕННО-ТАРИФНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, НЕТАРИФНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ, ИМПОРТ, АВТОМОБИЛИ, ЕВРАЗИЙСКИЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ СОЮЗ, УТИЛИЗАЦИОННЫЙ СБОР, ТЕХНИЧЕСКИЙ РЕГЛАМЕНТ

Объект исследования – таможенно-тарифные и нетарифные меры регулирования внешней торговли.

Предмет исследования – влияние таможенно-тарифных и нетарифных мер регулирования на импорт автомобилей в Россию.

Цель исследования – проанализировать влияние таможенно-тарифных и нетарифных мер регулирования на импорт автомобилей в Россию.

Практическая значимость исследования обуславливается тем, что его результаты могут быть непосредственно применены для совершенствования государственной политики в области внешнеэкономической деятельности и регулирования автомобильного рынка. Анализ влияния таможенно-тарифных и нетарифных мер позволит разработать более эффективные инструменты поддержки отечественных производителей, снизить негативные последствия для потребителей и повысить прозрачность и предсказуемость торговой политики.

Информационная база: научные статьи, журналы и учебные издания, посвященные вопросам международной торговли и таможенного регулирования, интернет-ресурс Консультант Плюс, предоставляющий доступ к актуальной нормативно-правовой информации, а также первичные статистические данные с официального сайта Федеральной таможенной службы России.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	5
1 Теоретические аспекты таможенно-тарифного и нетарифного регулирования ввоза автомобилей в РФ в условиях ЕАЭС	8
1.1 Место автомобилей в ТН ВЭД ЕАЭС	8
1.2 Особенности таможенно-тарифного и регулирования ввоза автомобилей юридическими и физическими лицами	11
1.3 Особенности нетарифного регулирования ввоза автомобилей юридическими и физическими лицами	16
2 Ввоз автомобилей в РФ: особенности динамики и структуры	22
2.1 Ввоз автомобилей в РФ: особенности динамики и товарной структуры	22
2.2 Географическая структура ввоза автомобилей в РФ	26
2.3 Анализ производства автомобилей в РФ	31
3 Оценка влияния таможенно-тарифного и нетарифного регулирования на импорт автомобилей в РФ	37
Заключение	58
Библиографический список	61

ВВЕДЕНИЕ

Меры таможенно-тарифного регулирования и импорта автомобилей направлены на защиту внутреннего рынка, поддержку отечественных производителей и регулирование торгового баланса страны. Сюда входят различные виды тарифов, которые взимаются с импортируемых автомобилей. Повышение таможенных тарифов увеличивает стоимость импортируемых автомобилей.

Меры нетарифного регулирования также играют важную роль в контроле за импортом автомобилей. Они подразумевают административные барьеры: сертификацию, квотирование, лицензирование и т.д. Существуют также специальные меры: антидемпинговые и компенсационные пошлины, которые используются для защиты внутреннего рынка от дешевого импорта.

Введение различных мер контроля может иметь как положительные, так и отрицательные последствия. С одной стороны, они защищают внутренний рынок и способствуют развитию отечественной промышленности. С другой стороны, они могут удорожать автомобили для конечных потребителей и ограничить их выбор.

Актуальность исследования влияния мер таможенно-тарифного и нетарифного регулирования на импорт автомобилей в Россию обусловлена несколькими важными факторами. Так, автомобильная промышленность является одним из ключевых секторов российской экономики, затрагивающим множество различных отраслей, в т.ч. производство комплектующих, логистику и техническое обслуживание автомобилей. В условиях глобализации и растущей интеграции в мировую экономику регулирование импорта становится важным инструментом поддержания конкурентоспособности отечественных производителей и защиты внутреннего рынка.

Динамично меняющаяся внешнеэкономическая конъюнктура и международные торговые отношения требуют постоянного анализа и корректировки мер торговой политики. Введение санкций, изменение валютных курсов и колебания мировых цен на сырьевые товары, существенно влияют на структуру импорта и экономические условия внутри страны.

Рынок потребительских автомобилей в России характеризуется высоким уровнем спроса на импортную продукцию. Понимание влияния регулирования на цены и доступность импортных автомобилей важно для оценки экономического благосостояния населения и формирования потребительских предпочтений.

Объект исследования – таможенно-тарифные и нетарифные меры регулирования внешней торговли.

Предмет исследования – влияние таможенно-тарифных и нетарифных мер регулирования на импорт автомобилей в Россию.

Цель исследования – проанализировать влияние таможенно-тарифных и нетарифных мер регулирования на импорт автомобилей в Россию.

В соответствие с целью в работе были сформулированы следующие задачи:

- рассмотреть теоретические аспекты таможенно-тарифного и нетарифного регулирования импорта автомобилей в РФ;
- проанализировать статистику импортируемого транспорта из-за рубежа в Российскую Федерацию;
- дать оценку влияния таможенно-тарифных и нетарифных мер регулирования на цены, доступность и объемы импорта автомобилей в РФ;
- выявить проблемы и перспективы таможенно-тарифного и нетарифного регулирования импорта автомобилей в Россию.

Практическая значимость исследования обуславливается тем, что его результаты могут быть непосредственно применены для совершенствования государственной политики в области внешнеэкономической деятельности и регулирования автомобильного рынка. Анализ влияния таможенно-тарифных и нетарифных мер позволит разработать более эффективные инструменты поддержки отечественных производителей, снизить негативные последствия для потребителей и повысить прозрачность и предсказуемость торговой политики.

Нормативно-правовой базой выступают: Таможенный кодекс Евразийского экономического союза, методология таможенной статистики, федераль-

ные законы Российской Федерации, постановления и распоряжения Правительства Российской Федерации, а также решения и акты Федеральной таможенной службы и других профильных органов исполнительной власти.

Информационная база: научные статьи, журналы и учебные издания, посвященные вопросам международной торговли и таможенного регулирования, интернет-ресурс Консультант Плюс, предоставляющий доступ к актуальной нормативно-правовой информации, а также первичные статистические данные с официального сайта Федеральной таможенной службы России.

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

1.1 Место автомобилей в ТН ВЭД ЕАЭС

Товарная позиция 8703 охватывает легковые автомобили и другие моторные транспортные средства, основное предназначение которых состоит в перевозке пассажиров. Данная категория не распространяется на транспортные средства, классифицируемые по позиции 8702, которые имеют свои уникальные характеристики и предназначения.

Легковые автомобили в рамках товарной позиции 8703 представляют собой широкий спектр машин, созданных главным образом для комфортной и безопасной транспортировки людей: сюда включены и транспортные средства с двойным назначением, в т.ч. грузопассажирские фургоны, которые могут использоваться как для перевозки людей, так и для транспортировки грузов. Сюда же входят гоночные автомобили.

Таблица 1 – место легковых автомобилей в ТН ВЭД ЕАЭС¹

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	
8703 20	- 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 ³
	8703 22	- с рабочим объемом цилиндров двигателя более 1000 см ³ , но не более 1500 см ³
	8703 23	- с рабочим объемом цилиндров двигателя более 1500 см ³ , но не более 3000 см ³
	8703 24	- с рабочим объемом цилиндров двигателя более 3000 см ³
8703 30	- 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 ³
	8703 32	- с рабочим объемом цилиндров двигателя более 1500 см ³ , но не более 2500 см ³
	8703 33	- с рабочим объемом цилиндров двигателя более 2500 см ³
	8703 90	- прочие

¹ Товарная позиция 8703 // ifcg [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.ifcg.ru/kb/tnved/notes/code/8703/>. – 11.11.2024.

Моторные транспортные средства, предназначенные для перевозки пассажиров, а также разнообразные специализированные автомобили, относятся к товарной позиции 8703, эта классификация исключает транспортные средства, попадающие под категорию 8702, которые имеют свои специфические особенности и предназначения. В категорию 8703 включаются автомобили с различными типами двигателей: двигатели внутреннего сгорания, электромоторы и газовые турбины.

В рамках данной товарной позиции рассматриваются также легкие трехколесные транспортные средства, оборудованные мотоциклетными двигателями и колесами, а также трехколесные машины с независимыми приводами и центральной системой управления, построенные на Т-образном шасси. Лимузины, такси, спортивные и гоночные машины, также входят в эту классификацию.

К специализированным транспортным средствам, классифицируемым по данной позиции, относятся автомобили скорой помощи, тюремные фургоны, катафалки и автофургоны, используемые для проживания или туризма.

Не менее важными в этой классификации являются снегомобили и гольф-кары, которые предназначены для передвижения по снежным покровам и перевозки игроков на гольф-поле соответственно.

В категорию также входят четырехколесные транспортные средства с трубчатым шасси и автомобильной системой управления, в т.ч. по принципу Аккермана.

Гибридные автомобили представляют собой транспортные средства, которые сочетают в себе двигатель внутреннего сгорания и один или несколько электромоторов: данные системы позволяют использовать как традиционное топливо, так и электроэнергию, накопленную в аккумуляторах или конденсаторах.

Существуют различные типы гибридных трансмиссий, среди которых выделяются параллельные, последовательные и комбинированные схемы. Параллельные гибриды могут использовать оба типа двигателей одновременно,

тогда как последовательные гибриды используют двигатель внутреннего сгорания исключительно для генерации электричества, которое затем питает электромоторы. Комбинированные схемы, в свою очередь, сочетают характеристики как параллельных, так и последовательных систем. Подзаряжаемые гибридные автомобили, известные также как plug-in гибриды, имеют возможность зарядки аккумуляторов от внешних источников электроэнергии, таких как бытовые розетки или специализированные зарядные станции.

Внешнеэкономическая деятельность, связанная с классификацией грузовых автомобилей в ТН ВЭД ЕАЭС, подразумевает определение кодов для различных типов транспортных средств на основании их характеристик и предназначения. Обычно такие коды присваиваются в диапазоне 8702-8705.

Особое внимание уделяется специализированным грузовым автомобилям, которые имеют специфическое оборудование: грузовики с установленными кранами или автомобили, предназначенные для перевозки опасных грузов.²

В таблице ниже представим классификацию грузовых автомобилей и принадлежностей к ним в ТН ВЭД ЕАЭС.

Таблица 2 – Классификация грузовых автомобилей и оборудования в ТН ВЭД ЕАЭС (основные позиции)³

Товарная позиция	Наименование товара
8702	Моторные транспортные средства, предназначенные для перевозки 10 человек или более
8703	Автомобили, предназначенные для перевозки людей, включая фургоны и гоночные автомобили
8704	Моторные транспортные средства для перевозки грузов
8705	Моторные транспортные средства специального назначения (автокраны, грузовые аварийные автомобили, автомобили для уборки дорог и пр.)
8706	Шасси с установленными двигателями для моторных транспортных средств товарных позиций 8701-8705
8707	Кузова (включая кабины) для моторных транспортных средств товарных позиций 8701-8705
8708	Части и принадлежности моторных транспортных средств товарных позиций 8701-8705
8709	ТС промышленного назначения, используемые на заводах, складах и пр. для перевозки грузов на короткие расстояния

² Пояснения к группе ТН ВЭД 87 // alta [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.alt.ru/poyasnenia/G87/>. - 12.03.2023.

³ Пояснения к группе ТН ВЭД 87 // alta [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.alt.ru/poyasnenia/G87/>. - 12.03.2023.

Таким образом, легковые автомобили и прочие моторные транспортные средства, предназначенные главным образом для перевозки людей, включены в товарную позицию 8703. В эту категорию входят как стандартные легковые автомобили, так и специализированные транспортные средства, такие как фургоны и гоночные автомобили. Грузовые автомобили классифицируются в отдельных товарных позициях (8702-8705) в зависимости от их характеристик и назначения.

1.2 Особенности таможенно-тарифного и регулирования ввоза автомобилей юридическими и физическими лицами

Особенности начисления таможенных пошлин и налогов на транспортные средства при их ввозе обусловлены рядом факторов: год выпуска автомобиля, объем его двигателя и таможенная стоимость. В соответствии с пунктом 12 раздела IV приложения 5 Соглашения, все эти параметры играют ключевую роль в определении сумм, подлежащих уплате.⁴

Таможенные пошлины выполняют функцию важного инструмента государственной политики, который регулирует ввоз легковых автомобилей: данный механизм помогает поддерживать баланс на рынке, предоставляя отечественным производителям возможность конкурировать на равных условиях. При перемещении товаров личного пользования через границу, таможенные пошлины и налоги взимаются по ставкам, аналогичным тем, что применяются к другим товарам, как указано в статье 77 ТК ЕАЭС.

Государственная экономическая политика, подразумевающая использование таможенных пошлин, направлена на защиту внутреннего рынка и стимулирование национального производства, что достигается через установление соответствующих налоговых и пошлинных ставок для участников внешнеэкономической деятельности.

Влияние таможенных пошлин и налогов на условия работы участников внешнеэкономической деятельности неоспоримо: они создают баланс между импортом и внутренним производством, что в конечном итоге способствует

⁴ Шишаев, А.И. Регулирование международной торговли товарами. 2017. С. 167.

техническому и финансовому развитию страны.

Таможенные пошлины и налоги, связанные с импортом автомобилей, формируются на основе множества критериев: дата выпуска транспортного средства, объём его двигателя и таможенную стоимость.⁵

Платежи рассчитываются с учётом различных параметров, таких как тип транспортного средства, будь то легковой автомобиль, грузовик, автобус, специальный или гоночный автомобиль. Дополнительно учитывается стоимость автомобиля, наличие или отсутствие прицепа, год его производства, технические характеристики двигателя, а также статус владельца.⁶

Процедуры определения таможенной стоимости автомобилей при импорте и уплаты соответствующих платежей основаны на более широком наборе факторов, чем просто цена покупки, указанная физическим лицом: она рассчитывается исходя из розничной стоимости аналогичных транспортных средств при аналогичных условиях. Лицо, ввозящее автомобиль, должно задекларировать таможенную стоимость и подтвердить ее с помощью документов: чеков, сертификатов, контрактов и счетов-фактур.

При отсутствии подтверждающих документов таможенные органы вправе самостоятельно определить стоимость автомобиля на основе статистических данных или минимальной таможенной стоимости, что особенно важно в тех случаях, когда есть основания подозревать занижение заявленной стоимости.⁷

Таможенная стоимость служит основой для расчета других платежей, таких как таможенные сборы и пошлины. Государство использует таможенные пошлины как инструмент регулирования импорта легковых автомобилей, который поддерживает экономическую, техническую и финансовую борьбу в сфере внешнеэкономической деятельности.

Кроме того, таможенные пошлины и налоги на товары личного пользования, перемещаемые через границу, уплачиваются по ставкам, установленным в соответствии со статьей 77 Таможенного кодекса Евразийского экономического

⁵ Шишаев, А.И. Регулирование международной торговли товарами. 2017. С. 167.

⁶ Бергман В.И. Правовые вопросы Евразийского таможенного союза. 2018. С. 48.

⁷ Свиныхов В.Г. Таможенное право: учебник. 2017. С. 58.

союза, и соответствуют сумме платежей, рассчитанных по этим ставкам.⁸

Правила и методы расчета таможенных пошлин при импорте легковых автомобилей предполагают использование льготного налогового режима, основанного на фиксированном обменном курсе, который варьируется в зависимости от объема двигателя или стоимости нового транспортного средства. При установлении ставки оплаты для транспортных средств, которые уже были в эксплуатации, учитываются данные о дате выпуска транспортного средства и его двигателе. Если точная дата выпуска неизвестна, но есть информация о годе или месяце выпуска, то в качестве даты производства берется 1 июля указанного года или 15-е число соответствующего месяца.

При отсутствии документов, подтверждающих дату выпуска, год выпуска определяется на основании идентификационного номера транспортного средства (VIN). Полный год выпуска автомобиля рассчитывается начиная с 1 июля года выпуска. Тарифные ставки для лиц, приобретающих автомобили для личного пользования, регулируются специальными соглашениями, которые не распространяются на коммерческое использование.

Для юридических и физических лиц, импортирующих автомобили в коммерческих целях, тарифные ставки устанавливаются в соответствии с товарной номенклатурой внешнеэкономической деятельности, что позволяет обеспечить справедливое налогообложение и регулирование импорта транспортных средств с учетом многих факторов, влияющих на стоимость автомобиля.

Регулирование ввоза автомобилей для личного пользования и расчет таможенных пошлин для физических и юридических лиц осуществляется на основании заявлений владельцев и анализа частоты пересечения границы и обстоятельств поездок. Физическим лицам разрешается ввозить только одно транспортное средство в год. Если автомобиль ввозится на имя другого лица, которое не покидало таможенную территорию, необходимо уплатить пошлины по единым ставкам, за исключением случаев покупки в пределах ЕАЭС, когда

⁸ Таможенный кодекс Евразийского экономического союза // consultant [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_215315/. – 03.06.2024.

требуется квитанция независимо от места совершения сделки.⁹

Таможенные пошлины для физических лиц отличаются от пошлин, взимаемых с юридических лиц. Легковые автомобили, ввозимые физическими лицами для личного пользования, могут не включать специализированную технику или тяжелое оборудование. Цель использования и частота пересечения границы определяют назначение автомобиля, которое учитывается таможенными органами при расчете платежей.

Для расчета таможенных пошлин для физических лиц важными факторами являются год выпуска транспортного средства и объем двигателя, измеряемый в кубических сантиметрах. Для транспортных средств возрастом до трех лет учитывается страна происхождения, которая влияет на таможенную стоимость. В случае автомобилей старше трех лет ключевым критерием является объем двигателя.

Таблица 3 – Таможенные пошлины для автомобилей до 3 лет с момента выпуска, за исключением автомобилей российского производства¹⁰

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 ниже.

⁹ Горчак М.О. Совершенствование механизма таможенно-тарифного регулирования внешнеэкономической деятельности РФ. 2017. С. 15.

¹⁰ Единые ставки таможенных пошлин, налогов при ввозе физическими лицами автомобилей на таможенную территорию РФ // base.garant [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://base.garant.ru/5756320/#:~:text=в%20отношении%20автомобилей%2C%20с%20момента,но%20не%20менее%202%2C5%20евро.> – 09.05.2024.

Таблица 4 – Таможенные пошлины для автомобилей от 3 до 5 лет с момента выпуска, независимо от страны производства¹¹

Объем двигателя	Размер таможенной пошлины
До 1000 см. куб.	1.5 евро за 1 куб. см. рабочего объема двигателя
От 1000 до 1500 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

Таможенные пошлины для автомобилей старше 5 лет с момента выпуска, независимо от страны производства представлены в таблице ниже

Таблица 5 – Таможенные пошлины для автомобилей старше 5 лет с момента выпуска, независимо от страны производства¹²

Объем двигателя	Размер таможенной пошлины
До 1000 см. куб.	3 евро за 1 куб. см. рабочего объема двигателя
От 1000 до 1500 см. куб.	3,2 евро за 1 куб. см. рабочего объема двигателя
От 1500 до 1800 см. куб.	3,5 евро за 1 куб. см. рабочего объема двигателя
От 1800 до 2300 см. куб.	4,8 евро за 1 куб. см. рабочего объема двигателя
От 2300 до 3000 см. куб.	5 евро за 1 куб. см. рабочего объема двигателя
более 3000 см. куб.	5,7 евро за 1 куб. см. рабочего объема двигателя

Для новых легковых автомобилей, произведенных в России и возрастом не старше трех лет, таможенная пошлина рассчитывается из расчета 1 евро за каждый кубический сантиметр объема двигателя. Тариф не включает в себя налог на добавленную стоимость, который составляет 18 %.

Для того чтобы определить таможенную стоимость автомобиля, необходимо обратиться к данным производителей или независимых источников. Данный параметр применяется только для автомобилей, срок эксплуатации которых, не превышает трех лет. Данные запрашивает таможенный орган, учитывая не только год выпуска, но и комплектацию. При отсутствии данных о стоимости автомобиля, за основу берутся иностранные каталоги.

¹¹ Единые ставки таможенных пошлин, налогов при ввозе физическими лицами автомобилей на таможенную территорию РФ // base.garant [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://base.garant.ru/5756320/#:~:text=в%20отношении%20автомобилей%2C%20с%20момента,но%20не%20менее%202%2C5%20евро> . – 09.05.2024.

¹² Единые ставки таможенных пошлин, налогов при ввозе физическими лицами автомобилей на таможенную территорию РФ // base.garant [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://base.garant.ru/5756320/#:~:text=в%20отношении%20автомобилей%2C%20с%20момента,но%20не%20менее%202%2C5%20евро> . – 09.05.2024.

1.3 Особенности нетарифного регулирования ввоза автомобилей юридическими и физическими лицами

Нетарифное регулирование внешнеэкономической деятельности в странах Евразийского экономического союза включает в себя ряд экономических, административных и технических мер, препятствующих свободной торговле между государствами.

Нетарифные ограничения в торговле в рамках Евразийского экономического союза есть разнообразные экономические меры, направленные на регулирование внешнеэкономической деятельности: антидемпинговые пошлины, налогообложение, включающее НДС для импортеров, акцизные сборы и специальные импортные налоги, а также валютные и финансовые механизмы. Цель данных мер – обеспечить справедливые условия торговли, защитить внутренний рынок и стимулировать экономическое развитие стран-участниц.

Контроль за применением нетарифных ограничений осуществляется в отношении торговли как между странами ЕАЭС, так и с третьими странами. Центральную роль в принятии решений о введении, применении, продлении или отмене таких мер играет Комиссия Евразийского экономического союза.

Товары, подпадающие под действие нетарифного регулирования, включены в специальный перечень, что значительно упрощает контроль за их экспортом и импортом.

Нетарифное регулирование также включает меры, касающиеся эксклюзивных прав на экспорт или импорт, лицензирование, контроль за перемещением товаров через границу, а также специальные запреты и ограничения, также сюда входят технические регламенты и другие меры, которые могут быть введены для обеспечения качества и безопасности товаров.

Нетарифные меры позволяют контролировать потоки определенных товаров, поддерживать равные условия для всех участников рынка и защищать интересы национальных производителей.

Административные меры нетарифного регулирования применяются в торговых отношениях как внутри ЕАЭС, так и с третьими странами. Решения о

введении, применении, продлении или отмене этих мер принимаются Комиссией ЕАЭС. Товары, на которые распространяются нетарифные меры, включены в единый список, к которым эти меры применяются при торговле с третьими странами. Нетарифные меры также включают ограниченные исключительные права на экспорт и/или импорт определенных товаров, лицензирование, экспортный и/или импортный контроль, а также специальные запреты и ограничения.

Технические регламенты и другие меры регулирования являются неотъемлемой частью этого комплекса: такие меры направлены на поддержание экономической стабильности и защиту внутреннего рынка государств-членов ЕАЭС от неблагоприятного воздействия внешнеэкономических факторов.

Одним из ключевых инструментов в этом процессе является утилизационный сбор, который является обязательным для всех импортируемых транспортных средств: сбор направлен на обеспечение экологической безопасности и утилизацию транспортных средств в конце их жизненного цикла. Кроме того, автомобили должны соответствовать техническому регламенту «О безопасности колесных транспортных средств», который подразумевает проверку соблюдения технических и экологических норм.

При проверке экологического класса автомобилей учитываются нормы выбросов вредных веществ, что обеспечивает снижение негативного воздействия на окружающую среду. Важную роль в этом процессе играют таможенные сборы, взимаемые за операции, связанные с пересечением границы ЕАЭС. Ставки этих сборов определены Постановлением Правительства Российской Федерации от 19.07.2009 № 108-ФЗ от 26 марта 2020 года, который устанавливает основу для расчета сборов за таможенные операции: они включают обработку таможенной декларации и зависят от стоимости ввозимого транспортного средства.¹³

Для физических лиц размер таможенных сборов определяется на основе

¹³ Постановление Правительства РФ от 26.03.2020 № 342 «О ставках и базе для исчисления таможенных сборов за совершение таможенных операций, связанных с выпуском товаров» // alta [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.alta.ru/tamdoc/20ps0342/>. – 17.05.2024.

стоимости автомобиля. Введение и соблюдение данных мер направлено на поддержку экологической безопасности, обеспечение соответствия техническим стандартам и регулирование экономической активности в сфере импорта транспортных средств.

Таблица 6 – Таможенный сбор на автомобили¹⁴

Декларированная стоимость груза при импорте	Размер ставок сборов за таможенное оформление
Включительно до 200000 рублей	775 руб.
Свыше 200000 рублей и включительно до 450000 рублей	1550 руб.
Свыше 450000 рублей и включительно до 1200000 рублей	3100 руб.
Свыше 1200000 рублей и включительно до 2700000 рублей	8530 руб.
Свыше 2700000 рублей и включительно до 4200000 рублей	12000 руб.
Свыше 4200000 рублей и включительно до 5500000 рублей	15500 руб.
Свыше 5500000 рублей и включительно до 7000000 рублей	20000 руб.
Свыше 7000000 рублей и включительно до 8000000 рублей	23000 руб.
Свыше 8000000 рублей и включительно до 9000000 рублей	25000 руб.
Свыше 9000000 рублей и включительно до 10000000 рублей	27000 руб.
Свыше 10000000 рублей	30000 руб.

Правила и положения о введении утилизационного сбора на колесные транспортные средства в России подробно регламентированы Постановлением Правительства Российской Федерации от 26 декабря 2013 года № 1291.

Нормативный акт устанавливает основные процедуры, связанные со сбором, исчислением, уплатой и взысканием утилизационного сбора, а также документ определяет механизм возврата и зачета излишне уплаченных или переплаченных сумм.

Постановлением предусмотрен перечень категорий колесных транспортных средств и шасси, на которые распространяется утилизационный сбор, а также размер сбора для различных типов транспортных средств: базовая ставка утилизационного сбора для легковых автомобилей установлена в размере 20 000 рублей.¹⁵

Ставки утилизационного сбора для легковых автомобилей представлены

¹⁴ Растаможка авто в России в 2024 году // ucsol [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://ucsol.ru/rastamozhka/avto>. – 22.04.2024.

¹⁵ 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 // alta [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.alta.ru/tamdoc/13ps1291/>. – 22.04.2024.

в таблицах ниже.

Таблица 7 – Утилизационный сбор на автомобили для физических лиц¹⁶

Возраст легкового автомобиля	Коэффициент	Сумма, руб.
Новые до 3-ех лет	0,17	3400 руб.
Старше 3-ех лет	0,26	5300 руб.

Информация об утилизационном сборе на автомобили для юридических лиц и ИП в 2023 году представлены в таблице ниже.

Таблица 8 – Утилизационный сбор на автомобили для юридических лиц и ИП¹⁷

Виды и категории легковых автомобилей	Новые до 3-ех лет		Старше 3-ех лет	
	Коэффициент	Сумма, руб.	Коэффициент	Сумма, руб.
1. Электромобиль (без гибридного двигателя)	1,63	32600	6,1	122000
2. С объемом двигателя:				
Не более 1000 куб. см	4,06	81200	10,36	207200
Свыше 1000 куб. см, но не более 2000 куб. см	15,03	306000	26,44	528800
Свыше 2000 куб. см, но не более 3000 куб. см	42,24	844800	63,95	1279000
Свыше 3000 куб. см, но не более 3500 куб. см	48,5	970000	74,25	1485000
Свыше 3500 куб. см	61,76	1235200	81,19	1623800

Определение таможенной стоимости автомобилей включает не только цену приобретения, но и основано на розничной стоимости аналогичного транспортного средства при схожих условиях продажи, что требует от лица, ввозящее автомобиль, указывать в декларации точную стоимость, подкрепленную соответствующими документами: чеки, справки, договоры и счета.

Безопасность колесных транспортных средств регламентируется специальными техническими требованиями, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 10 сентября 2009 г. № 720: регламент охватывает основные аспекты, касающиеся автомобилей категорий M1 и N1, и

¹⁶ Утилизационный сбор на легковые автомобили // ucsol [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://ucsol.ru/information/utilizatsionnyj-sbor>. – 22.04.2024.

¹⁷ Утилизационный сбор на легковые автомобили // ucsol [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://ucsol.ru/information/utilizatsionnyj-sbor>. – 22.04.2024.

предусматривает запреты на установку выступающих частей конструкции, крепящихся к бамперу, за исключением некоторых элементов – легкие металлические решетки для защиты фар.

Также установлены строгие требования к светопропусканию стекол: лобовое стекло должно пропускать не менее 75 % света, а передние боковые стекла и стекла передних дверей – не менее 70 %. Данные нормы не распространяются на задние стекла легковых автомобилей. Указатели поворота, согласно регламенту, должны быть желтого цвета.

Использование газоразрядных источников света (категории D) на транспортных средствах допускается только при наличии автоматических корректоров фар. В случае неисправности этих корректоров использование таких источников света запрещено.

Экологические требования к автомобильной технике, импортируемой в Россию, строго регламентированы техническим регламентом Таможенного союза. Решение Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 года № 877 (в редакции от 27 сентября 2023 года) устанавливает допустимые уровни выбросов вредных веществ для автомобилей, которые могут быть допущены на российский рынок. В частности, транспортные средства должны соответствовать экологическому стандарту Евро-5, который контролирует содержание вредных веществ в выхлопных газах.

Согласно данному регламенту, автомобили, не соответствующие экологическому классу Евро-5, не могут получить паспорт транспортного средства (ПТС) от таможенных органов России.

Для подтверждения соответствия экологическим требованиям, необходимо представить ряд документов: одобрение типа транспортного средства или шасси, сертификат соответствия, а также свидетельство о безопасности конструкции, выданные аккредитованными органами сертификации.¹⁸

Таким образом, нетарифное регулирование ввоза автомобилей в страны

¹⁸ Протокол № 72 заседания Правления Ассоциации нефтепереработчиков и нефтехимиков // oilfer [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://oilref.ru/protocol/2005/72_2005.pdf. – 22.04.2024.

Евразийского экономического союза подразумевает множество экономических, административных и технических мер, направленных на защиту внутреннего рынка и поддержание экономической стабильности: антидемпинговые меры, различные налоги, валютный и финансовый контроль, а также лицензирование и специальные запреты. Важной частью регулирования является утилизационный сбор, направленный на обеспечение экологической безопасности и утилизацию автомобилей, а также требования соблюдения экологических норм.

Можно заключить, что тарифные и нетарифные меры регулирования импорта автомобилей в Россию играют важную роль в обеспечении экономической и экологической стабильности, защите внутреннего рынка и поддержании стандартов безопасности.

2 ВВОЗ АВТОМОБИЛЕЙ В РФ: ОСОБЕННОСТИ ДИНАМИКИ И СТРУКТУРЫ

2.1 Ввоз автомобилей в РФ: особенности динамики и товарной структуры

В 2019 году объем импорта автомобилей составил 0,31 млн шт. В 2020 году произошло снижение до 0,24 млн шт., что можно объяснить началом пандемии COVID-19 и связанными с этим глобальными экономическими трудностями. В 2021 году объем импорта вновь увеличился до 0,38 млн шт.

Однако в 2022 году импорт автомобилей резко сократился до 0,16 млн шт.

В течение 2023 года в Россию было ввезено 1 093,8 тысяч легковых автомобилей, что значительно превысило показатели 2022 года. Из них новые автомобили (возрастом до 3 лет) составили 706,7 тысяч единиц, что в 3,7 раза больше по сравнению с предыдущим годом. Октябрь стал пиковым месяцем по импорту новых автомобилей с показателем 86,8 тысяч, а наименьший объем был зафиксирован в феврале - 23,9 тысяч. В декабре количество ввезенных новых автомобилей достигло 78,1 тысяч единиц. Подержанные автомобили (старше 3 лет) составили 387,1 тысяч единиц, что в 1,5 раза больше по сравнению с 2022 годом.

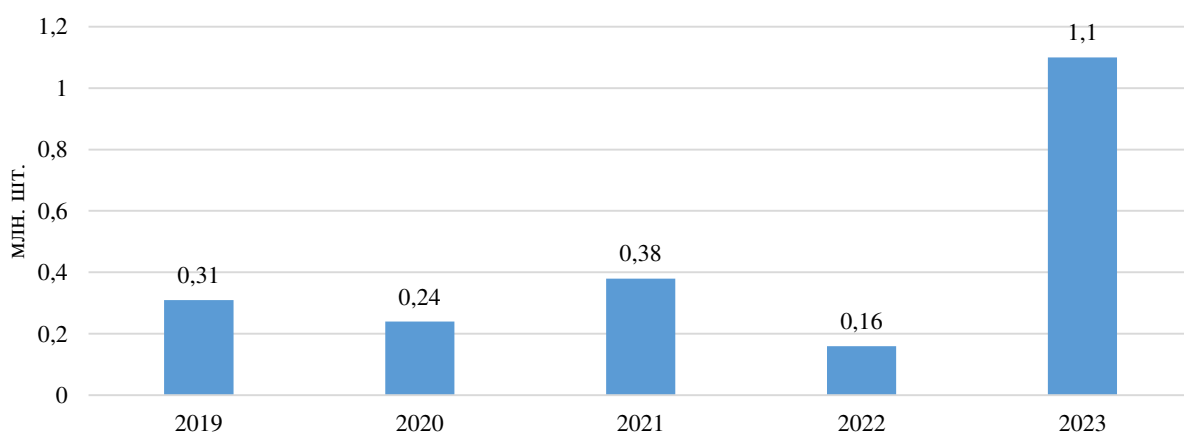


Рисунок 1 – Динамика импорта легковых автомобилей в России в 2019-2023

ГГ.¹⁹

¹⁹ За 2023 год в Россию было импортировано 1,1 млн легковых автомобилей // autostat [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.autostat.ru/news/56576/>– 15.05.2024.

В течение 2023 года российский автомобильный рынок претерпел значительные изменения, особенно в области импорта автомобилей. В первые пять месяцев года ежемесячный объем ввоза подержанных автомобилей превышал 30 тысяч единиц. В июне этот показатель возрос до более чем 40 тысяч, достигнув своего максимума в июле с показателем 51,3 тысячи. Однако с августа начался спад, и в сентябре количество ввезенных автомобилей достигло антирекордного значения в 17,2 тысячи.

Несмотря на снижение в сентябре, в октябре импорт подержанных автомобилей снова превысил 20 тысяч единиц в месяц и оставался на этом уровне до конца года. В декабре в Россию было ввезено 23,4 тысячи автомобилей с пробегом. Что касается новых легковых автомобилей, основным поставщиком для России в 2023 году стал Китай, доля которого в декабре составила 76,1 % от общего объема ввоза. На втором месте оказалась Киргизия, обеспечившая 17,4 % от всех поставок новых машин, а Казахстан занял третью позицию с долей 2,2 %.

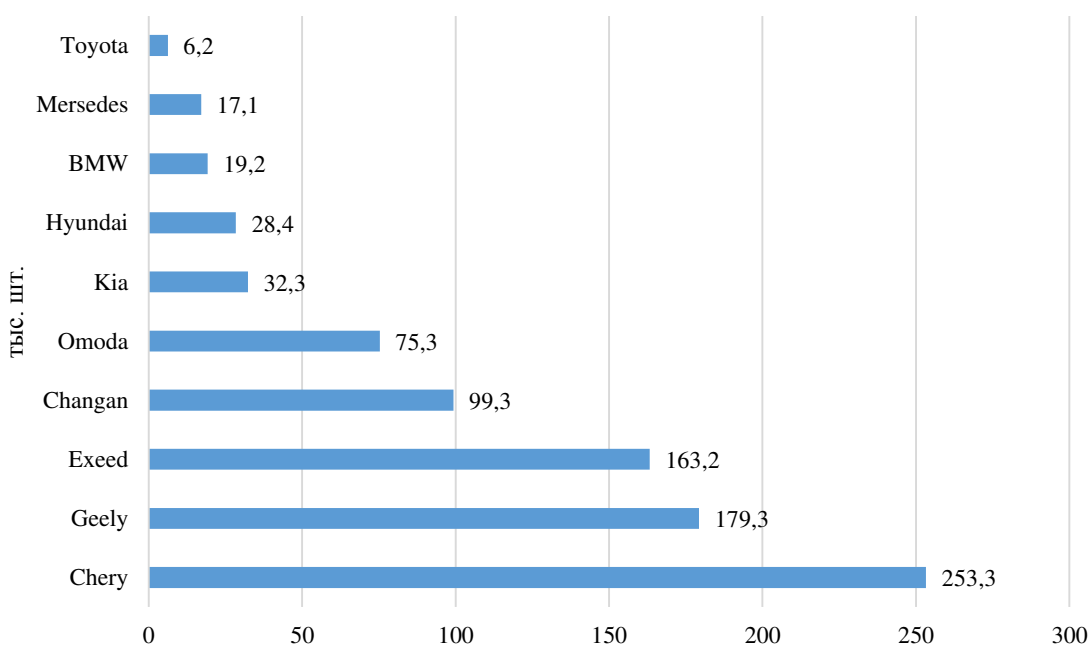


Рисунок 2 – Топ-10 марок легковых автомобилей по величине импорта в 2023

Г.²⁰

²⁰ Продажи новых легковых автомобилей в России в 2023 году // autostat [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.autostat.ru/press-releases/56543/>. – 15.05.2024.

В то же время, лидером по импорту подержанных автомобилей остается Япония, на долю которой в декабре пришлось 60,2 % всех ввезенных автомобилей. За ней следуют Белоруссия и Южная Корея, обеспечившие 14,7 % и 8,7 % от общего объема импорта соответственно.

В 2023 году топ-10 марок легковых автомобилей по величине импорта в Россию демонстрируют явное доминирование китайских брендов, что отражает текущие тенденции на рынке. Лидером по импорту стала марка Chery с объемом в 253,3 тыс. шт, что значительно превышает показатели других марок. На втором месте находится Geely с 179,3 тыс. шт., а третью позицию занимает Exeed с 163,2 тыс. шт. Значительный рост импорта также продемонстрировала марка Changan, импорт которой составил 99,3 тыс. шт. Omoda завершает пятерку лидеров с объемом импорта в 75,3 тыс. шт.

По состоянию на 2023 год основным импортером автомобилей в Россию был Китай. В связи с этим, можно проанализировать данные таможи КНР, так как данные ФТС РФ после 2022 года отсутствуют в связи с проведением СВО.

Таблица 9 – Товарная структура импорта легковых автомобилей из Китая в РФ за 2019-2023 гг. в стоимостном выражении²¹

Показатели	Значение показателя, млн. долл.					Темп роста, %			
						2020/2019	2021/2020	2022/2021	2023/2022
	2019	2020	2021	2022	2023				
870321 (С рабочим объемом цилиндров двигателя не более 1000 см3)	-	0,03	0,2	-	0,9	-	666,6	-	-
870322 (С рабочим объемом цилиндров двигателя больше 1000 см3, но не более 1500 см3)	152,7	130,1	668,6	839,5	5008,1	85,2	513,9	125,6	596,6
870323 (С рабочим объемом цилиндров двигателя больше 1500 см3, но не более 3000 см3)	212,4	302,7	734,2	688,4	5765,3	142,5	242,6	93,8	837,5
870324 (С рабочим объемом цилиндров двигателя больше 3000 см3)	-	-	-	1,2	3,5	-	-	-	291,7

²¹ Таможенная статистика // stat.customs.cn [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://stats.customs.gov.cn/indexEn>. – 15.05.2024.

В категории автомобилей с рабочим объемом цилиндров двигателя не более 1000 см³ (870321) наблюдается непостоянство, с отсутствием импорта в 2019 и 2022 годах и незначительными объемами в остальные годы, достигающими 0,9 млн долларов в 2023 году. Автомобили с объемом цилиндров двигателя от 1000 см³ до 1500 см³ (870322) показали рост: с 152,7 млн долларов в 2019 году до впечатляющих 5008,1 млн долларов в 2023 году. Категория автомобилей с объемом цилиндров от 1500 см³ до 3000 см³ (870323) также продемонстрировала рост, увеличившись с 212,4 млн долларов в 2019 году до 5765,3 млн долларов в 2023 году. В категории автомобилей с объемом цилиндров более 3000 см³ (870324) импорт начал фиксироваться только с 2022 года, достигнув 3,5 млн долларов в 2023 году.

Такие изменения объясняются введением большого количества санкций против России в 2022 году, что значительно изменило импортные потоки легковых автомобилей. Вследствие этого Китай стал главным импортером автомобилей в страну к 2023 году.

В сентябре текущего года наблюдается заметный рост продаж китайских грузовых автомобилей: продажи российских грузовиков в сентябре составили 3508 единиц. За первые девять месяцев 2023 года было продано 31735 российских грузовиков, что превышает прошлогодние показатели в 31325 единиц.

Таблица 10 – Товарная структура импорта грузовых автомобилей из Китая в РФ за 2019-2023 гг. в стоимостном выражении²²

Показатели	Значение показателя, млн. долл.					Темп роста, %			
						2020/2019	2021/2020	2022/2021	2023/2022
	2019	2020	2021	2022	2023				
8702 (моторные ТС для перевозки 10 чел. и более)	104,9	43,5	54,6	150,7	328,2	41,5	125,5	276,0	217,8
8703 (фургоны)	439,3	502,1	1518,3	1680,2	11654,3	114,3	302,4	110,7	693,6
8704 (ТС для перевозки грузов)	146,9	119,8	355,5	1524,8	3088,5	81,6	296,7	428,9	202,6
8705 (ТС специального назначения)	28,7	49,5	101,7	347,9	598,9	172,5	205,5	342,1	172,1
8709 (ТС промышленного назначения)	1,2	2,3	1,5	2,4	8,1	191,7	65,2	160,0	337,5

²² Таможенная статистика // stat.customs.cn [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://stats.customs.gov.cn/indexEn>. – 15.05.2024.

Импорт моторных транспортных средств для перевозки 10 человек и более (8702) увеличился с 104,9 млн долларов в 2019 году до 328,2 млн долларов в 2023 году. Категория фургонов (8703) показала самый значительный рост, с 439,3 млн долларов в 2019 году до 11654,3 млн долларов в 2023 году. Импорт транспортных средств для перевозки грузов (8704) также значительно увеличился, с 146,9 млн долларов в 2019 году до 3088,5 млн долларов в 2023 году. Специальные транспортные средства (8705) возросли с 28,7 млн долларов в 2019 году до 598,9 млн долларов в 2023 году. Импорт транспортных средств промышленного назначения (8709) показал умеренный рост с 1,2 млн долларов в 2019 году до 8,1 млн долларов в 2023 году.

На рынке китайских грузовиков выделяются несколько лидирующих моделей: в сентябре 2023 года наибольшее количество регистраций получила модель Sitrak C7H, увеличив продажи с 276 до 1656 единиц. Следом идут FAW J6 с показателем в 1032 единицы и Foton Auman с 712 проданными автомобилями. В пятерку лидеров также вошли Shacman SX331 с 701 единицей и FAW J7 с 542 единицами. Несмотря на рост китайских брендов, модель «КАМАЗ 43118» сохранила свои позиции и стала самым продаваемым российским грузовиком, заняв четвертое место вместе с FAW J7.

Таким образом, динамика импорта автомобилей в 2023 году свидетельствует о значительных изменениях на рынке, где китайские бренды занимают все более доминирующие позиции.

2.2 Географическая структура ввоза автомобилей в РФ

Вследствие ухода значительного числа европейских автопроизводителей российский автомобильный рынок подвергся серьезным изменениям. Ведущая российская компания Лада нарастила объемы производства, тогда как китайские автомобили стали занимать все большую долю рынка. В 2023 году российские автомобили охватили 32 % рынка: 324446 единиц составили Лады, а 11934 единиц - УАЗы. Китайские марки, включая Москвич и Evolute, удовлетворили около 53 % спроса, существенно увеличив свою долю по сравнению с 2022 годом, когда она составляла менее 20 %. Оставшиеся 15 % пришлось на

европейские, японские, корейские и американские марки, преимущественно ввезенные неофициально.

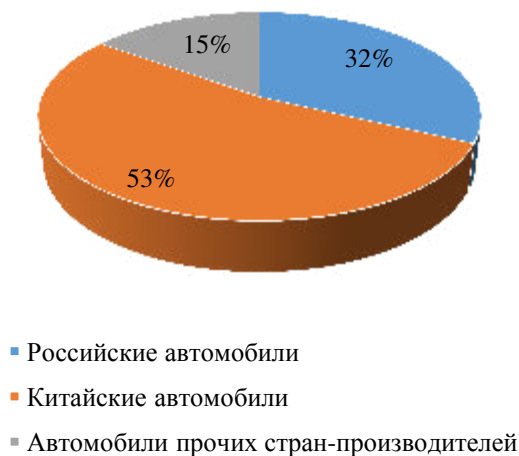


Рисунок 3 – Структура внутреннего рынка легковых автомобилей РФ в 2023 году²³

Новые легковые автомобили чаще всего везут из Китая. Например, в 2023 году на долю КНР пришлось 76,1 % от общего объема импорта. Второе место здесь занимает Киргизия (17,4 %), а третья – Казахстан (2,2 %).

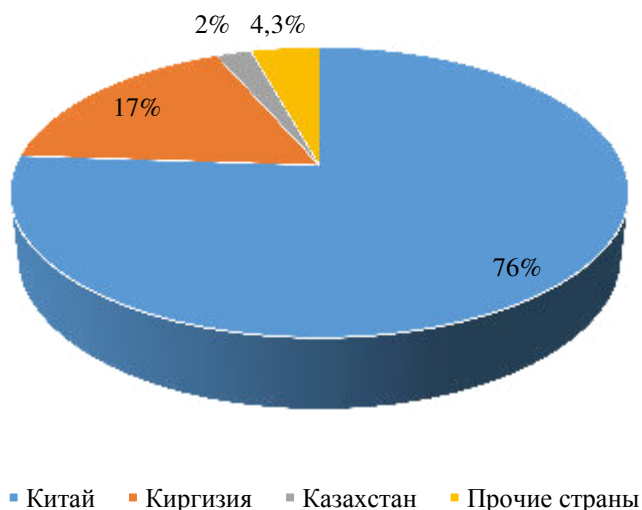


Рисунок 4 – Географическая структура импорта легковых автомобилей РФ в 2023 году²⁴

²³ Российский авторынок: итоги 2023 года // autoreview [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://autoreview.ru/articles/avtorynok/rossiyskiy-avtorynok-itogi-2023-goda>. – 27.05.2024.

²⁴ Российский авторынок: итоги 2023 года // autoreview [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://autoreview.ru/articles/avtorynok/rossiyskiy-avtorynok-itogi-2023-goda>. – 27.05.2024.

По ввозу подержанных машин по-прежнему лидирует Япония, доля которой в декабре составила 60,2 %. Далее идут Белоруссия и Южная Корея (14,7 % и 8,7 % соответственно).²⁵

Анализ географической структуры импорта легковых автомобилей по коду 870322 ТН ВЭД в стоимостном выражении за период с 2019 по 2023 годы показывает существенные изменения в потоках импорта. В 2019 и 2020 годах импорт из других стран составлял значительную часть общего объема импорта, достигнув 2497 млн долларов в 2019 году и 2827,5 млн долларов в 2020 году. В то же время импорт из Китая был значительно ниже, составляя 212,4 млн долларов в 2019 году и 302,7 млн долларов в 2020 году.

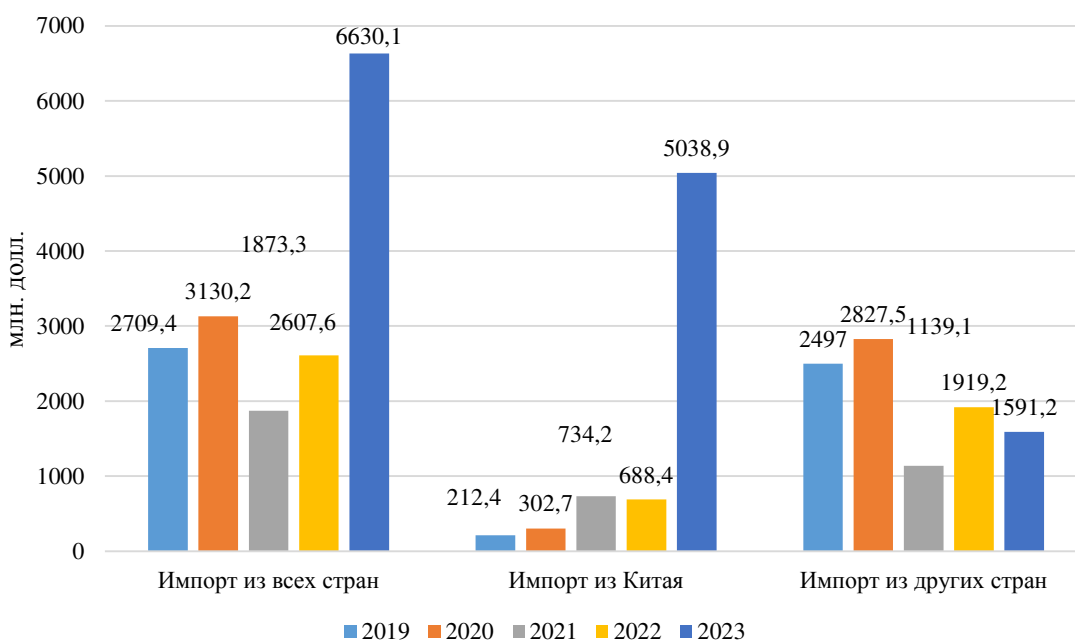


Рисунок 5 – Географическая структура импорта легковых автомобилей по 870322 ТН ВЭД в стоимостном выражении в 2019-2023 гг.²⁶

Однако начиная с 2021 года наблюдается заметное увеличение импорта из Китая, который вырос с 734,2 млн долларов в 2021 году до 4177 млн долларов в 2023 году. В то же время импорт из других стран существенно снизился в 2021 году до 1139,1 млн долларов, а затем незначительно увеличился до 2453,1

²⁵ За 2023 год в Россию было импортировано 1,1 млн легковых автомобилей // autostat [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.autostat.ru/news/56576/>– 15.05.2024.

²⁶ Составлено автором.

млн долларов в 2023 году. Особенно яркие изменения произошли в 2022 году, когда импорт из Китая достиг 688,4 млн долларов, а импорт из других стран — 1919,2 млн долларов. В 2023 году импорт из Китая составил основную часть общего объема импорта, достигнув 5038,9 млн долларов, что значительно превысило импорт из других стран.

Данные изменения можно объяснить введением большого количества санкций против России в 2022 году, что привело к значительному изменению импортных потоков легковых автомобилей.

В 2023 году китайские грузовые автомобили составляют 63 % рынка, российские автомобили занимают 30 % рынка. Автомобили из прочих стран-производителей составляют лишь 7 % рынка.

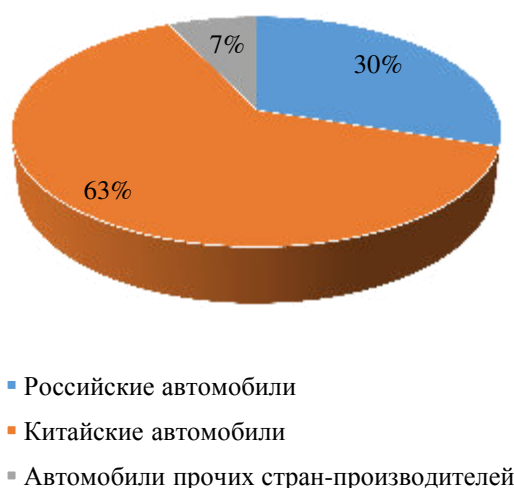


Рисунок 6 – Структура внутреннего рынка грузовых автомобилей РФ в 2023 году²⁷

Общий объем продаж грузовиков в России в сентябре 2023 года достиг 13 577 единиц, из которых грузовики китайских марок составили 8598 единиц, что значительно превышает показатель прошлого года, когда было продано 7495 единиц (41 % от общего объема). За первые три квартала текущего года продажи китайских грузовиков достигли 63213 единиц, что значительно больше, чем 14208 единиц за аналогичный период прошлого года. «КАМАЗ» сохранил ли-

²⁷ Российский авторынок: итоги 2023 года // autoreview [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://autoreview.ru/articles/avtorynok/rossiyskiy-avtorynok-itogi-2023-goda>. – 27.05.2024.

дерство на рынке с продажами в 2566 единиц, однако разрыв с ближайшим конкурентом, китайской маркой Sitrak, сократился, так как их продажи выросли до 2215 единиц.

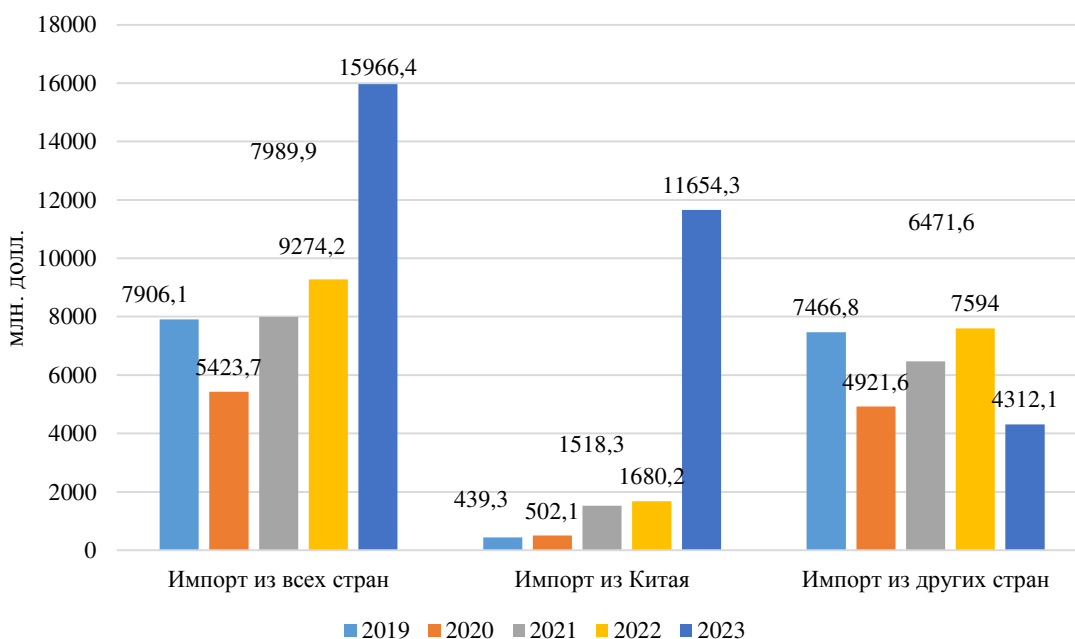


Рисунок 7 – Географическая структура импорта легковых автомобилей по 870322 ТН ВЭД в стоимостном выражении в 2019-2023 гг.²⁸

Анализ географической структуры импорта легковых автомобилей по коду 870322 ТН ВЭД в стоимостном выражении за период с 2019 по 2023 годы показывает, что в 2019 году импорт из всех стран составил 7906,1 млн долларов, из которых только 439,3 млн долларов приходилось на Китай, что составляло небольшую долю в общем объеме. В последующие годы, до 2021 года включительно, основную часть импорта продолжали составлять автомобили из других стран, несмотря на рост импорта из Китая.

Ситуация начала заметно меняться с 2022 года. Хотя общий импорт продолжал расти, достигнув 9274,2 млн долларов, импорт из Китая увеличился до 1680,2 млн долларов. В 2023 году произошел значительный скачок: общий импорт составил 15966,4 млн долларов, при этом импорт из Китая вырос до 11654,3 млн долларов, что составило основную часть импорта легковых авто-

²⁸ Составлено автором.

мобилей в Россию.

Таким образом, сдвиги в географической структуре импорта автомобилей в РФ отражают адаптацию российского рынка к новым экономическим условиям и его зависимость от китайских производителей.

2.3 Анализ производства автомобилей в РФ

В период с 2019 по 2023 год динамика парка пассажирских автомобилей в России демонстрирует стабильный рост: количество автомобилей увеличилось с 43,7 млн в 2019 году до 45,5 млн в 2023 году.

Темпы роста варьировались: между 2019 и 2020 годами прирост составил 0,4 млн автомобилей, между 2020 и 2021 годами прирост составил 1 млн автомобилей, между 2021 и 2022 годами прирост замедлился до 0,3 млн автомобилей, а между 2022 и 2023 годами рост составил всего 0,1 млн автомобилей.

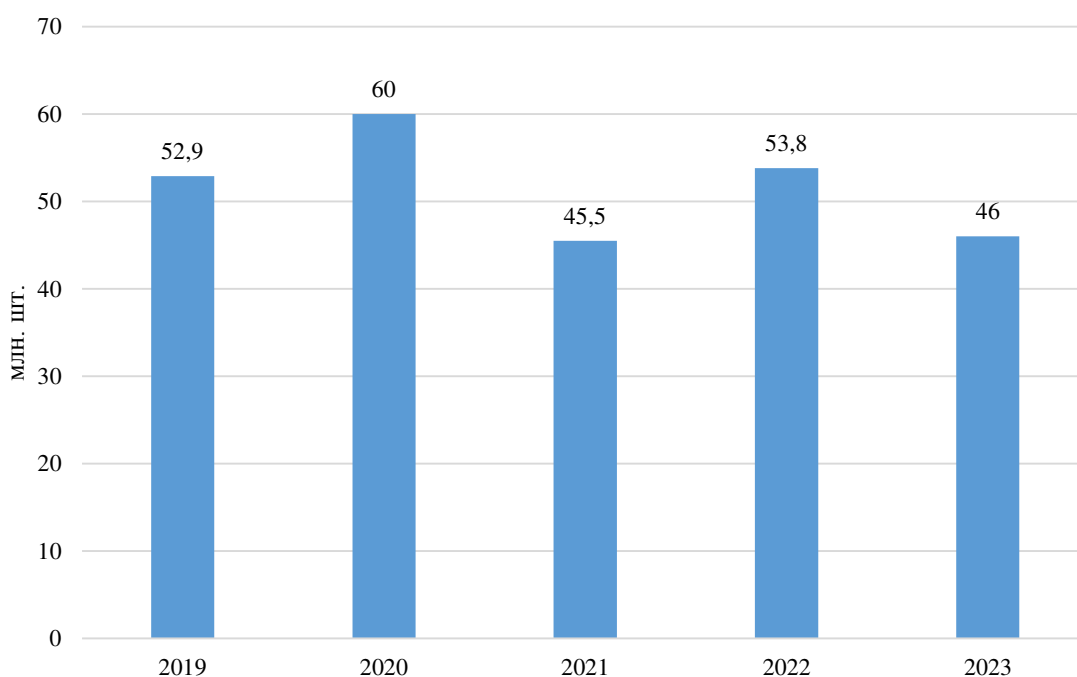


Рисунок 8 – Динамика парка пассажирских автомобилей в России в 2019-2023

гг.²⁹

В 2023 году 65 % всех зарегистрированных легковых автомобилей составляют машины старше 10 лет, что эквивалентно 28 258 557 единицам. За-

²⁹ Стали известны самые распространенные модели в различных сегментах автопарка РФ // autostat [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.autostat.ru/infographics/57119/>. – 15.05.2024.

медление темпов роста в последние годы может указывать на насыщение рынка или внешние экономические факторы.

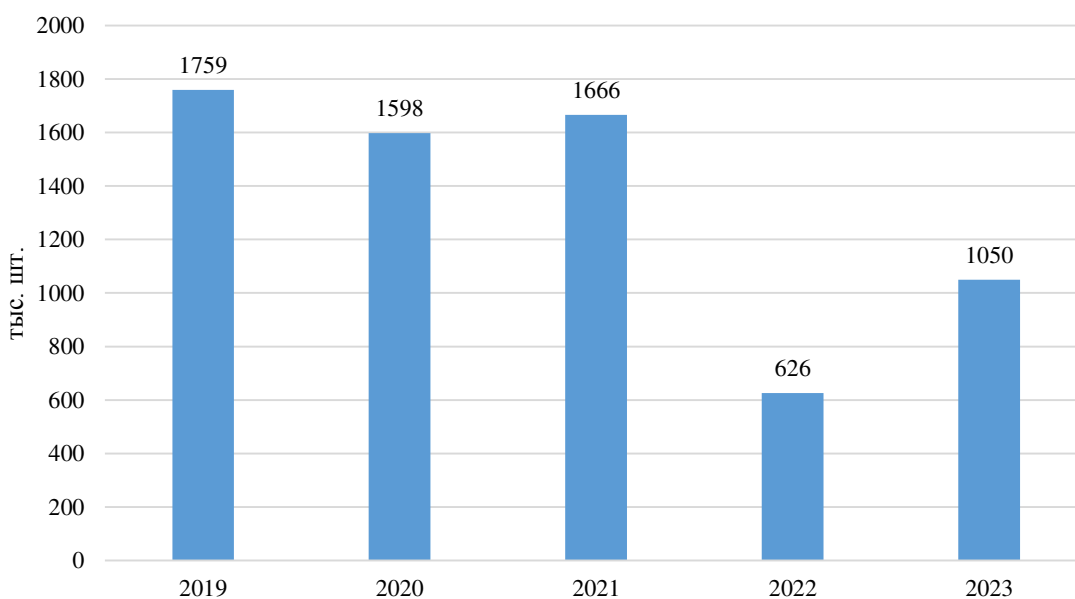


Рисунок 9 – Динамика продаж автомобилей в России в 2019-2023 гг.³⁰

В 2019 году было продано 1 759 тыс. автомобилей – это стало наивысшим показателем за анализируемый период. В 2020 году продажи снизились до 1 598 тыс. автомобилей, что связывается с экономическими трудностями и началом пандемии COVID-19. В 2021 году наблюдался небольшой рост до 1 666 тыс. автомобилей – частичное восстановление рынка.

Однако в 2022 году произошёл резкий спад продаж до 626 тыс. автомобилей. Это обуславливается усилением экономических санкций, проблемами с поставками и общим экономическим спадом.

В 2023 году рынок начал восстанавливаться, и продажи выросли до 1 050 тыс. автомобилей, хотя этот показатель всё ещё значительно ниже уровня докризисного 2019 года.

В 2022 году рынок автомобилей в России столкнулся с существенными изменениями. Продажи крупнейших производителей из Европы, Южной Кореи, Японии и самой России резко упали, что связано с прекращением деятельности

³⁰ Продажи новых легковых автомобилей в России в 2023 году // autostat [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.autostat.ru/press-releases/56543/>. – 15.05.2024.

этих компаний на российском рынке и строгими ограничениями на ввоз автомобилей. В противоположность этому, китайские бренды, такие как Chery и Geely, продемонстрировали умеренный рост.

Лидер рынка, марка Lada, продала 338 тыс. автомобилей в 2021 году, но уже в 2022 году этот показатель сократился до 175 тыс. Снижение продаж затронуло и такие популярные бренды, как Kia (с 206 тыс. до 66 тыс.), Hyundai (с 166 тыс. до 54 тыс.), и Renault (с 131 тыс. до 41 тыс.).

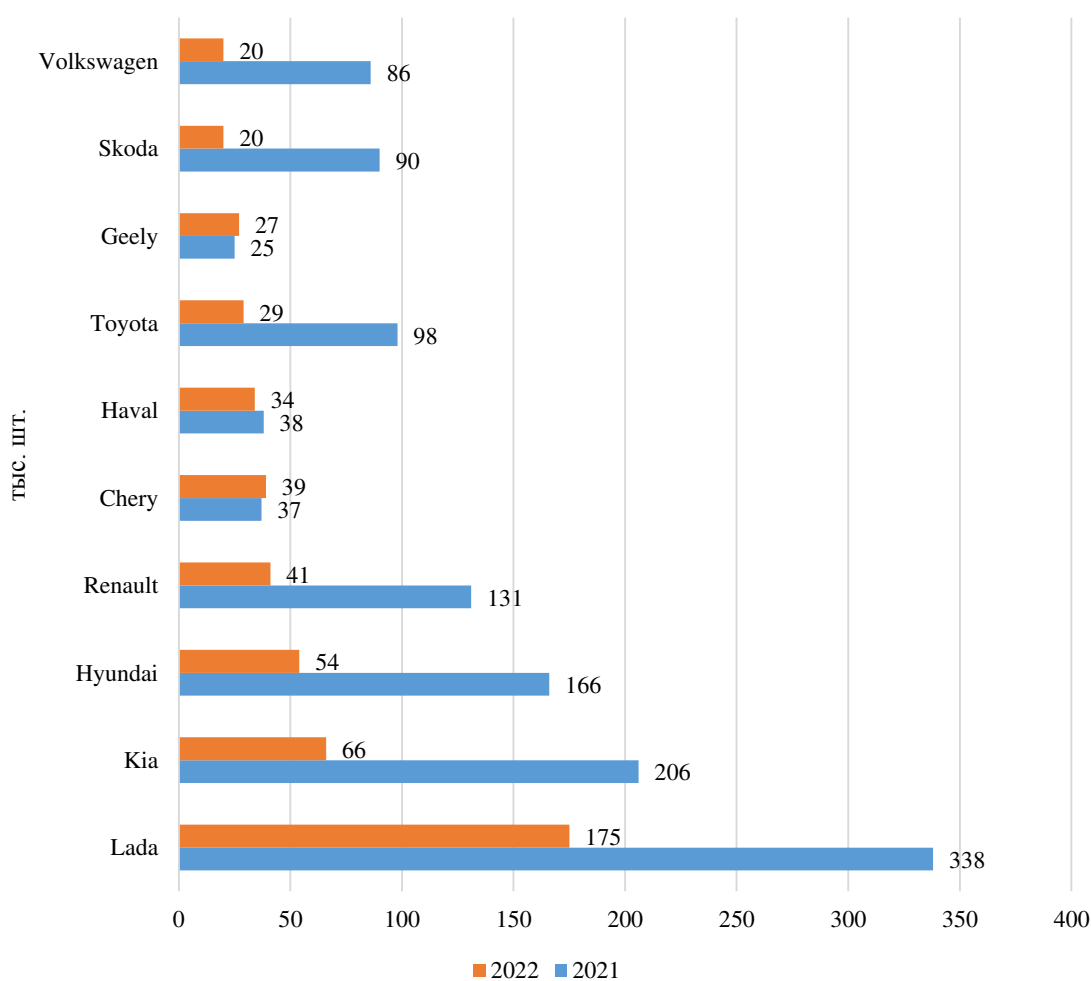


Рисунок 10 – Топ-10 марок легковых автомобилей по размерам продаж в 2021-2022 гг.³¹

Некоторые американские производители ушли с российского рынка еще до 2022 года, однако ряд европейских, южнокорейских и японских компаний

³¹ Продажи новых легковых автомобилей в России в 2023 году // autostat [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.autostat.ru/press-releases/56543/>. – 15.05.2024.

продолжали работу и даже расширяли производственные мощности. Несмотря на это, китайские автомобили начали доминировать в структуре автомобильного импорта России.

Продажи Lada резко выросли с 175 тыс. до 324 тыс. автомобилей, что может свидетельствовать о восстановлении производства и улучшении доступности автомобилей этой марки для российских потребителей. В то же время, китайские бренды продолжили укреплять свои позиции. Например, Chery увеличила продажи до 119 тыс., Haval до 112 тыс., а Geely до 94 тыс. Новый игрок на рынке, марка Changan, показала значительный рост с 3 тыс. до 48 тыс. автомобилей.

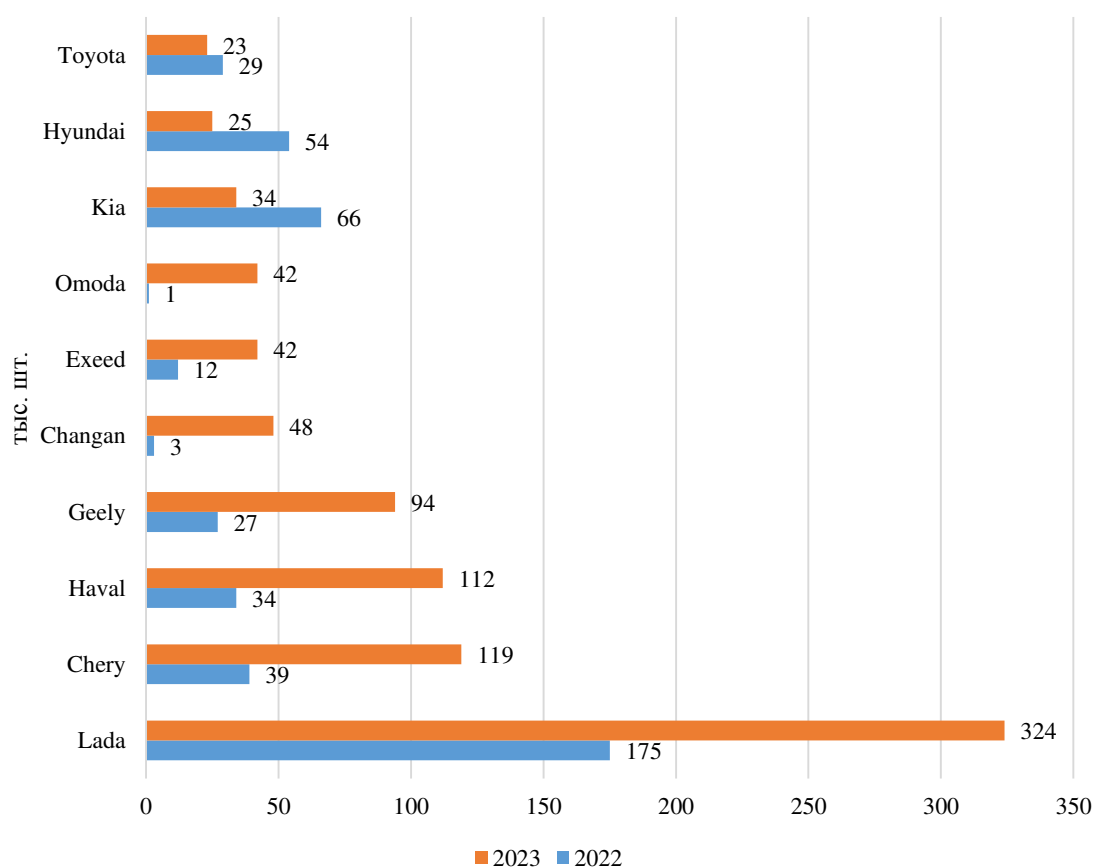


Рисунок 11 – Топ-10 марок легковых автомобилей по размерам продаж в 2022-2023 гг.³²

На протяжении 2023 года российский автомобильный рынок пополнился

³² Продажи новых легковых автомобилей в России в 2023 году // autostat [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.autostat.ru/press-releases/56543/>. – 15.05.2024.

19 новыми китайскими брендами, среди которых: Jaecoo, Jetour, Baic, Kaiyi, Voyah, Livan и Honqgi.

Российский рынок покинули такие автомобильные гиганты, как Renault, Nissan, Volkswagen, Toyota, Mazda, Mercedes-Benz, и другие.

Всё это позволило нарастить объемы внутреннего производства.

С конвейеров российских заводов сошло 537 тысяч легковых автомобилей, что на 19 % больше по сравнению с предыдущим годом. Особенно выделяется АВТОВАЗ, увеличивший производство на 70 % до 374 077 машин, достигнув рекордных объемов выпуска за последние десять лет.

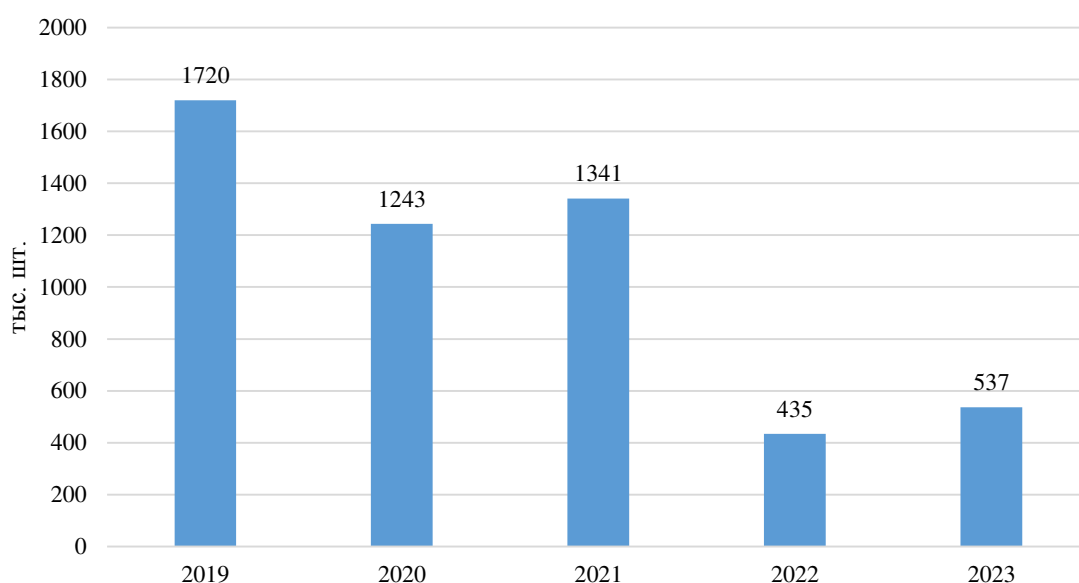


Рисунок 12 – Динамика внутреннего производства автомобилей в РФ в 2019-2023 гг.³³

В 2019 году в России было произведено 1720 тысяч автомобилей, что являлось наивысшим показателем за рассматриваемый период. В 2020 году производство сократилось до 1243 тысяч автомобилей, что связано с негативными экономическими последствиями пандемии COVID-19.

В 2021 году наблюдается незначительное восстановление производства до 1341 тысяч автомобилей, однако этот уровень все еще значительно ниже показателей 2019 года. В 2022 году производство резко сократилось до 435 тысяч

³³ Выпуск легковых автомобилей в 2023 году вырос на 19 % // autostat [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.autostat.ru/news/56751/>. – 15.05.2024.

автомобилей, что объясняется введением значительных санкций против России. В 2023 году наблюдается некоторое улучшение, с увеличением производства до 537 тысяч автомобилей, однако этот уровень остается существенно ниже докризисных показателей.

Важным шагом стало возобновление производства модели LADA Vesta NG в Тольятти, а выпуск LADA Largus был перенесен на завод «LADA-Ижевск». В ноябре началась сборка новой версии LADA Vesta Sportline на дочернем предприятии «ЛАДА Спорт».

Ульяновский автозавод также продемонстрировал рост, произведя 39 453 машины, что на 15% больше, чем в прошлом году. Китайские производители продолжают укреплять свои позиции на российском рынке: завод Haval выпустил около 100 тысяч автомобилей, что более чем в 2,5 раза превышает результаты 2022 года. Калининградский «Автотор» начал сотрудничество с китайскими брендами Kaiyi, BAIC и SWM, а «Автозавод Санкт-Петербург» приступил к производству кроссовера LADA X-cross 5.

В 2023 году в России начались новые производства: завод «Автомобильные индустриальные технологии» во Владивостоке приступил к сборке пикапов Sollers ST6, а в Москве на заводе «Москвич» началось производство лифтбека «Москвич 6». Липецкий «Моторинвест» расширил свою линейку электрокроссоверами Evolute i-SKY и i-JET, а в декабре компания «Автомобильные технологии» запустила производство среднеразмерных кроссоверов на заводе «ПСМА Рус» в Калужской области.

Таким образом, до введения санкций внутреннее производство автомобилей в России демонстрировало высокие показатели, но с введением санкций произошло резкое снижение объемов производства. Однако в 2023 году видно признаки восстановления отрасли, что свидетельствует о том, что внешнеэкономическая обстановка и дефицит автомобилей внутри страны простимулировали наращивание производства.

3 ОЦЕНКА ВЛИЯНИЯ ТАМОЖЕННО-ТАРИФНОГО И НЕТАРИФНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ НА ИМПОРТ АВТОМОБИЛЕЙ В РФ

В контексте импорта автомобилей в РФ, меры таможенно-тарифного регулирования играют важную роль в формировании рынка и обеспечении экономической безопасности страны. Они направлены на защиту отечественных автопроизводителей от иностранной конкуренции, стимулирование развития собственного производства и повышение качества импортируемых автомобилей.

Для оценки воздействия мер тарифного регулирования на объемы импорта автомобилей, необходимо проанализировать статистику ввоза автомобилей по различным кодам ТН ВЭД (в зависимости от объема двигателя).

ФТС России ограничила доступ к базам данных после 2022 года в связи с проведением специальной военной операции. Вместе с тем, беря во внимание тот факт, что главным импортером автомобилей в РФ в 2023 году является Китай, можно проанализировать статистику, которую предлагает Главное таможенное управление КНР.

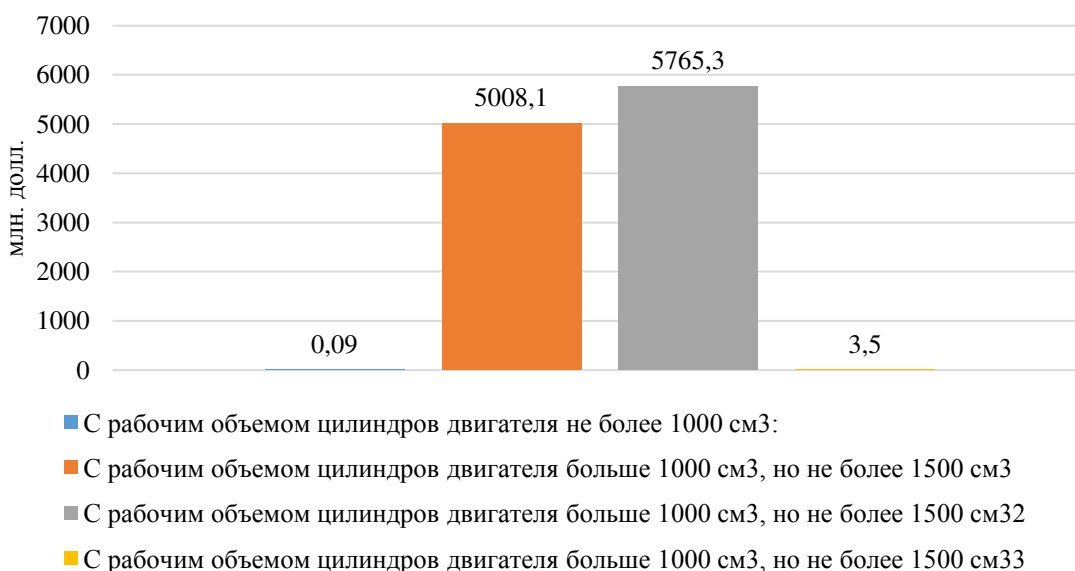


Рисунок 13 – Динамика импорта автомобилей из Китая по критерию объема двигателя в 2023 г.³⁴

³⁴ Таможенная статистика // stat.customs.cn [Электронный ресурс]. Режим доступа:

Таким образом, можно отметить, что больше всего ввозится машин с объемом двигателя от 1000 до 3000 кубических сантиметров. Это обусловлено, в том числе, и структурой ввозной пошлины: чем больше объем двигателя, тем больше платёж.

Этот тезис подтверждает и структура ввоза автомобилей по критерию возраста.

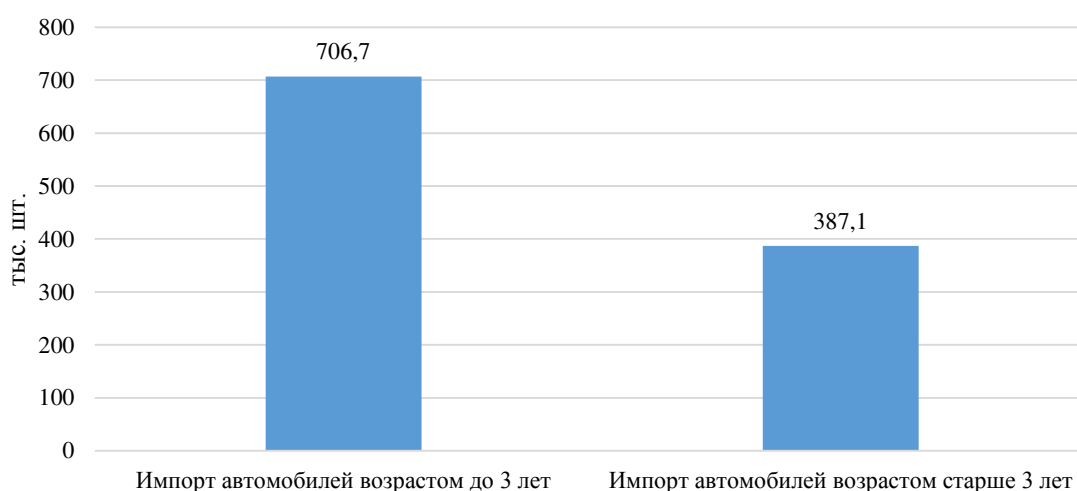


Рисунок 14 – Структура импорта автомобилей по критерию возраста в 2023 году³⁵

Вместе с тем, можно отметить, что таможенно-тарифные меры регулирования импорта автомобилей могут и не являться фактором изменения стоимости машин и объема их ввоза в страну.

По состоянию на 2024 год, значительное влияние на стоимость автомобилей оказывают условия санкционного давления, изменения товаропотоков, появление новых высокотехнологичных автомобилей. Так, с 1 января 2022 года были возвращены импортные пошлины на электромобили, в связи с их популярностью и увеличением объема их ввоза в страну, преимущественно из Китая³⁶. Однако, данная пошлина никак не повлияла на динамику импорта электрических автомобилей.

<http://stats.customs.gov.cn/indexEn>. – 15.05.2024.

³⁵ За 2023 год в Россию было импортировано 1,1 млн легковых автомобилей // autostat [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.autostat.ru/news/56576/> – 15.05.2024.

³⁶ Пошлины на электромобили с 1 января 2022 года // avtospravochnaya [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://avtospravochnaya.com/novosti/17479-poshliny-na-elektromobili-s-1-yanvarya-2022>. – 03.05.2024.

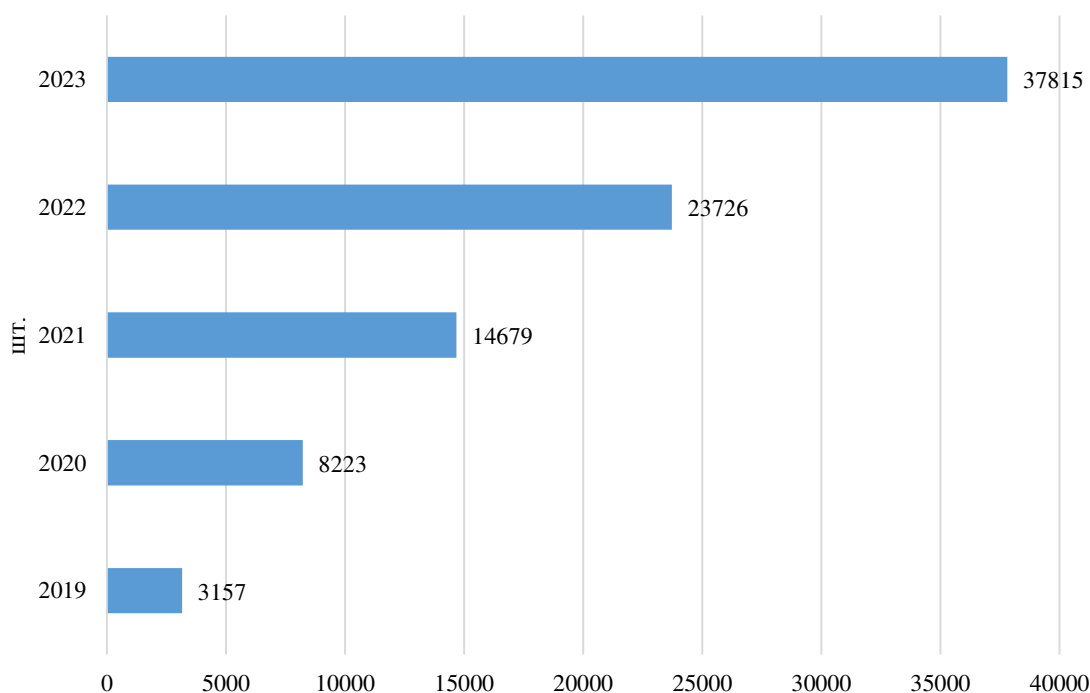


Рисунок 15 – Количество электромобилей в России в 2019-2023 гг.³⁷

В целом можно отметить, что введение таможенных пошлин оказывает существенное влияние на стоимость импорта автомобилей, особенно для новых и дорогих моделей с большим объемом двигателя. Высокие таможенные ставки для автомобилей старше пяти лет сдерживают их импорт, тогда как снижение ставок для относительно новых автомобилей стимулирует ввоз автомобилей с объемом двигателя от 1000 до 3000 см³.

Для оценки воздействия изменения размеров утилизационного сбора как меры нетарифного регулирования на доступность импортных автомобилей, сравним размер данного сбора в 2021 году и в 2023 году.

Сравнивая данные показатели, можно отметить, что сумма утилизационного сбора на автомобили с различным объемом двигателя существенно увеличилась.

В таблице ниже представлены данные о размере утилизационного сбора на автомобили для юридических лиц и ИП в 2021 году.

³⁷ Анализ российского рынка электромобилей // strategy [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://strategy.ru/media/uploads/2024/04/Анализ_российского_рынка_электромобилей.pdf. – 03.05.2024.

Таблица 11 – Утилизационный сбор на автомобили для юридических лиц и ИП в 2021 году³⁸

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

Увеличение утилизационного сбора к 2023 году существенно повлияло на доступность автомобилей в России, что можно проанализировать на основании изменений в коэффициентах и суммах сбора, и расчётов таможенной ввозной стоимости автомобиля до и после увеличения данных платежей на конкретном примере.

Таблица 12 – Расчёт ввозной стоимости автомобиля в 2023 и 2021 годах (для юридических лиц)³⁹

Исходные данные			
Название автомобиля	Kia K5		
Возраст	Новые, менее 3 лет		
Таможенная стоимость	2063032 руб.		
Объем двигателя	1999 см ³		
Мощность двигателя	240 л.с.		
Тип двигателя	Бензиновый		
Расчёт платежа для юридических лиц (2023)			
Вид сбора	Основа начисления	Ставка	Сумма, руб.
Таможенный сбор	2063032 руб.	8530 руб.	8530 руб.
Пошлина	2063032 руб.	15 %	309454,8 руб.
Акциз	240 л.с.	912 руб./л.с.	218880 руб.
НДС	2591366,8 руб.	20 %	518273,36 руб.
Утилизационный сбор (с объемом двигателя выше 1000-2000 см ³)	20000 руб.	15,03	300600 руб.
Итого платежи	1355738,16 руб.		
Итоговая стоимость автомобиля	3418770,16 руб.		

³⁸ Изменения по утильсбору // flectone [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://flectone.ru/izmeneniya-po-utilizatsionnomu-sboru.html>. – 22.04.2024.

³⁹ Составлено автором.

Продолжение таблицы 11

Расчёт платежа для юридических лиц (2021)			
Вид сбора	Основа начисления	Ставка	Сумма, руб.
Таможенный сбор	2063032 руб.	8530 руб.	8530 руб.
Пошлина	2063032 руб.	15 %	309454,8 руб.
Акциз	240 л.с.	804 руб./л.с.	192960 руб.
НДС	2591366,8 руб.	20 %	518273,36 руб.
Утилизационный сбор (с объемом двигателя выше 1000-2000 см ³)	20000 руб.	2,21	44200 руб.
Итого платежи	1033638,16 руб.		
Итоговая стоимость автомобиля	3096670,16 руб.		

Таким образом, повышение утилизационного сбора к 2023 году значительно увеличило стоимость ввоза автомобилей, что особенно заметно для моделей с большим объемом двигателя. Это, в свою очередь, уменьшает доступность таких автомобилей для широкого круга покупателей.

В то же время, в 2022 году, в целях упрощения процедуры параллельного импорта автотранспортных средств в Россию было издано Постановление Правительства Российской Федерации от 15 июля 2022 года № 1269. В результате этих изменений процесс ввоза автомобилей для юридических лиц и индивидуальных предпринимателей был значительно упрощен. Это коснулось многих популярных европейских автомобильных брендов.⁴⁰

Одним из ключевых аспектов этого постановления стало упрощение требований к соблюдению требований технического регламента «О безопасности колесных транспортных средств». Поставщикам автомобилей было достаточно получить заключение о соответствии техническим требованиям от экспертной организации, что значительно снижает бюрократические барьеры. Также оптимизирована процедура оценки соответствия: юридическое лицо или индивидуальный предприниматель подает заявку в экспертную организацию, которая обязана рассмотреть ее в течение пяти дней. Если заявка будет принята, организация должна в течение трех дней заключить договор на проведение оценочных работ, после чего она должна осмотреть транспортное средство, выдать заклю-

⁴⁰ Постановление Правительства РФ от 15.07.2022 № 1269 «О внесении изменений в Правила применения обязательных требований в отношении отдельных колесных транспортных средств и проведения оценки их соответствия» // alta [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.alta.ru/tamdoc/22ps1269/>. – 15.05.2024.

чение и внести его в реестр заключений.

Следует отметить, что действие этого указа было ограничено 1 февраля 2023 года. Указ не только облегчил импорт автомобилей, но и способствовал развитию конкурентной среды на российском автомобильном рынке.

Данная мера значительно повлияла на динамику импорта автомобилей.

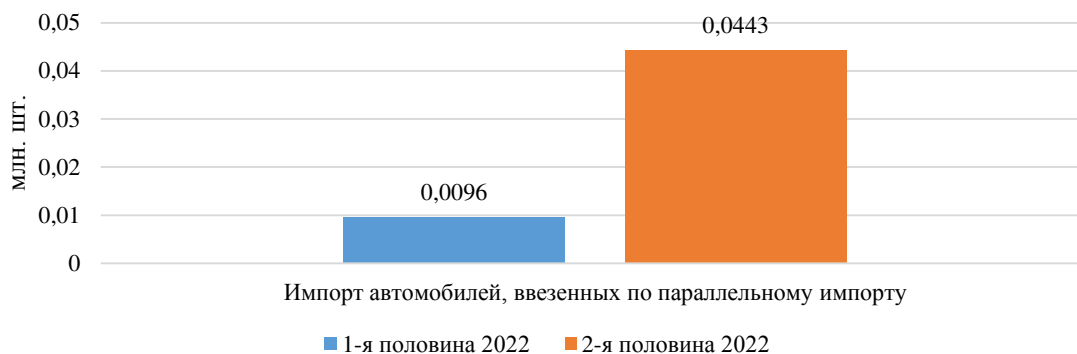


Рисунок 17 – Динамика импорта автомобилей, ввезенных по параллельному импорту в Россию в 2022 г.⁴¹

Введение данной меры оказало существенное влияние на динамику импорта автомобилей в Россию, особенно в контексте стимулирования параллельного импорта. В первой половине года объем импорта составлял 0,0096 миллиона единиц. Однако во второй половине года, после вступления в силу постановления, этот показатель вырос до 0,0443 миллиона единиц.

Можно заключить, что и таможенно-тарифные, и нетарифные меры регулирования оказывают колоссальное влияние на объемы импорта автомобилей в Россию, а также на другие показатели: доступность и стоимость на внутреннем рынке, товарную структуру импорта объемы продаж автомобилей и т.д.

Дадим оценку влияния ужесточения мер нетарифного регулирования в отношении ввоза автомобилей из стран-членов ЕАЭС на стоимость ввозной цены на автомобили для юридических лиц.

С 1 апреля в силу вступили новые регламенты, регулирующие перерасчет утилизационного бора и других платежей для автомобилей, ввезенных из госу-

⁴¹ Параллельный импорт автомобилей рискует уйти в серую зону // finmarket [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.finmarket.ru/main/article/5913208/>. – 15.05.2024.

дарств-членов Евразийского экономического союза. Новые предписания предусматривают возможность пересмотра и доначисления таможенных платежей.

В результате введения данных норм прогнозируется увеличение стоимости автомобилей, импортируемых из стран ЕАЭС.

Одним из ключевых изменений станет ликвидация возможностей для обхода уплаты таможенных платежей. Ранее существовали схемы, позволяющие минимизировать таможенные сборы, что приводило к значительным бюджетным потерям Российской Федерации.

Стоимость автомобилей на российском рынке может значительно различаться в зависимости от того, где было осуществлено таможенное оформление транспортного средства. Цены на одну и ту же модель автомобиля варьировались в зависимости от страны ввоза – будь то Россия или одно из государств-членов ЕАЭС.

Бюджет Российской Федерации недополучал значительные суммы из-за существующих механизмов занижения таможенных платежей. Таможенные нормы ЕАЭС давали возможность ввозить автомобили по единым ставкам, и это открывало путь для занижения их стоимости и, соответственно, уменьшения суммы платежей, поступающих в бюджет.

Новые регламенты устанавливают конкретные параметры для расчета утилизационного бора и других платежей. Их размеры с 1 апреля 2024 года определяются на основе средней стоимости автомобилей, включенных в перечень Министерства промышленности и торговли. На начало апреля 2024 года в этом списке числилось 3374 транспортных средства, и он подлежит обновлению на ежеквартальной основе.

Проблемы занижения таможенной стоимости автомобилей, ввезенных из третьих стран через государства ЕАЭС, также являются актуальными. Согласно источнику «Известия», в таможенной практике есть копии таможенных документов, согласно которым, Toyota Camry 2022 года выпуска, ввезенная в Казахстан через Грузию, была оценена в 10 тысяч долларов, что ниже реальной сто-

имости в несколько раз.⁴²

Проанализируем воздействие ужесточения мер нетарифного регулирования на ввозную стоимость легковых автомобилей в Россию из стран ЕАЭС (для юридических лиц) именно на этом примере.

Таблица 13 – Воздействие ужесточения мер нетарифного регулирования на ввозную стоимость легковых автомобилей в Россию из стран ЕАЭС (для юридических лиц)⁴³

Исходные данные			
Название автомобиля	Toyota Camry		
Возраст	Новые, менее 3 лет		
Объем двигателя	1999 см ³		
Мощность двигателя	178 л.с.		
Тип двигателя	Бензиновый		
Расчёт платежей (до 1 апреля 2024 года)			
Заявленная таможенная стоимость	890658 руб. (10 тыс. долл., заявлено импортёром)		
Вид сбора	Основа начисления	Ставка	Сумма, руб.
Таможенный сбор	890658 руб.	3100 руб.	3100 руб.
Пошлина	890658 руб.	15 %	133598,7 руб.
Акциз	178 л.с.	557 руб./л.с.	99146 руб.
НДС	1123402,7 руб.	20 %	224681 руб.
Утилизационный сбор (с объемом двигателя выше 1000-2000 см ³)	20000 руб.	15,03	300600 руб.
Итого платежи	761125,24 руб.		
Итоговая стоимость автомобиля	1651783,24 руб.		
Расчёт платежей (с 1 апреля 2024 года)			
Заявленная таможенная стоимость	2679786 руб. (согласно Перечню сведений ФТС для целей исчисления утилизационного сбора)		
Вид сбора	Основа начисления	Ставка	Сумма, руб.
Таможенный сбор	2679786 руб.	8530 руб.	8530 руб.
Пошлина	2679786 руб.	15%	401967,9 руб.
Акциз	178 л.с.	557 руб./л.с.	99146 руб.
НДС	3180899,9 руб.	20 %	636179,9 руб.
Утилизационный сбор (с объемом двигателя выше 1000-2000 см ³)	20000 руб.	15,03	300600 руб.
Итого платежи	1446423,8 руб.		
Итоговая стоимость автомобиля	4126209 руб.		

Аналогичную ситуацию можно наблюдать при ввозе автомобиля физическими лицами.

⁴² Вводятся новые правила расчёта утильсбора для машин из ЕАЭС // alta [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://www.alt.ru/ts_news/109279/. – 15.05.2024.

⁴³ Составлено автором.

Таблица 14 – Воздействие ужесточения мер нетарифного регулирования на ввозную стоимость легковых автомобилей в Россию из стран ЕАЭС (для физических лиц для личного пользования)⁴⁴

Исходные данные			
Название автомобиля	Toyota Camry		
Возраст	Новые, менее 3 лет		
Объем двигателя	1999 см ³		
Мощность двигателя	178 л.с.		
Тип двигателя	Бензиновый		
Расчёт платежей (до 1 апреля 2024 года)			
Заявленная таможенная стоимость	890658 руб. (10 тыс. долл., заявлено импортёром)		
Вид сбора	Основа начисления	Ставка	Сумма, руб.
Таможенный сбор	890658 руб.	3100 руб.	3100 руб.
Пошлина	890658 руб.	48 %, но не менее 3,5 евро/см ³	665726,7 руб.
Утилизационный сбор (с объемом двигателя выше 1000-2000 см ³)	20000 руб.	15,3	3400 руб.
Итого платежи	974826,7 руб.		
Итоговая стоимость автомобиля	1568285,7 руб.		
Расчёт платежей (с 1 апреля 2024 года)			
Заявленная таможенная стоимость	2679786 руб. (согласно Перечню сведений ФТС для целей исчисления утилизационного сбора)		
Вид сбора	Основа начисления	Ставка	Сумма, руб.
Таможенный сбор	2679786 руб.	8530 руб.	8530 руб.
Пошлина	2679786 руб.	48 %, но не менее 3,5 евро/см ³	1286297,3 руб.
Утилизационный сбор (с объемом двигателя выше 1000-2000 см ³)	20000 руб.	15,3	3400 руб.
Итого платежи	1300227,3 руб.		
Итоговая стоимость автомобиля	4280613,3 руб.		

Исходя из данных таблиц можно сделать следующие выводы. Во-первых, с 1 апреля 2024 года согласно Перечню сведений ФТС для целей исчисления утилизационного сбора платежи на транспортные средства, ввезенные из третьих стран, доплачивается разница в платежах юридическим лицом. Во-вторых, если физическое лицо ввозит такое же транспортное средство, но для личного пользования, то для него утилизационный сбор останется прежним, но разница в остальных платежах, если таковая есть его тоже коснётся.

Таким образом, введение новых правил расчета утилизационного сбора фактически закрыло обходные пути для участников ВЭД, которые позволяли

⁴⁴ Составлено автором.

недоплачивать крупные суммы таможенных платежей в бюджет РФ. В результате стоимость автомобилей, ввозимых через страны ЕАЭС, значительно возросла, что снижает экономическую привлекательность этого маршрута для импортеров и способствует увеличению доходов государственного бюджета за счет справедливого распределения налогового бремени.

Проведя оценку влияния таможенно-тарифного и нетарифного регулирования на импорт автомобилей в РФ, обозначим основные проблемы и пути совершенствования рассматриваемых процессов.

В последние годы российский автомобильный рынок столкнулся с серьезными трудностями, вызванными сильной зависимостью от импорта и воздействием внешних факторов. Отечественные производители вынуждены активно закупать зарубежные технологии и оборудование, поскольку отечественные аналоги либо вообще не производятся, либо значительно уступают зарубежным по качеству и стоимости.

На российском автомобильном рынке наблюдается заметный рост цен на автомобили, исчезновение привычных брендов, а также значительное устаревание автопарка. Эти тенденции обусловлены несколькими ключевыми факторами.

Во-первых, пандемия COVID-19 в 2020 году вынудила перевозчиков отказаться от планов по обновлению своего автопарка, что привело к накоплению устаревших транспортных средств.

Во-вторых, глобальный дефицит автозапчастей еще больше усугубил текущую ситуацию, ограничив возможности по ремонту и техническому обслуживанию техники. Кроме того, геополитические события и санкции привели к уходу крупнейших автопроизводителей с российского рынка.

Отсюда следует, что проблемы и перспективы таможенно-тарифного и нетарифного регулирования импорта автомобилей в Россию связаны с необходимостью поиска баланса между защитой национальных интересов и обеспечением доступности качественных автомобилей для потребителей.

На сегодняшний день можно констатировать, что российский автопарк

находится в состоянии, требующем регулярного обновления, что становится все более сложной задачей из-за значительного износа существующих транспортных средств и нехватки новых транспортных средств. Все эти проблемы требуют комплексного подхода к решению.

В условиях меняющейся геополитической ситуации и введенных санкций российский автомобильный рынок сталкивается с рядом новых вызовов и трансформаций. В связи с уходом западных производителей значительная часть рынка начинает переходить под контроль отечественных и китайских автомобильных брендов. Европейские и японские санкции, запрещающие поставки новых автомобилей, создают условия, при которых продукция этих брендов будет доступна только через параллельный импорт.

Сегмент грузовых автомобилей также испытывает значительные трудности. Европейские грузовики, составляющие основу автопарка российских транспортных компаний, остаются востребованными благодаря своей эффективности и надежности. Тем не менее, в долгосрочной перспективе прогнозируется увеличение доли отечественных и китайских грузовых автомобилей. Однако на данный момент российские перевозчики испытывают острую нехватку европейских запасных частей.

На фоне высокой конкуренции в сфере грузовых перевозок отечественные транспортные компании вынуждены повышать качество и эффективность своих услуг, чтобы сохранить свои позиции на рынке.

Параллельный импорт автомобилей из стран G7 сопряжен с серьезными финансовыми затратами. За прошедший год стоимость импортных автомобилей выросла примерно на 70 %.

Дополнительной проблемой является отсутствие надлежащей сервисной поддержки для таких транспортных средств. Цены на запчасти для европейских грузовиков выросли в три раза, что значительно усложняет их эксплуатацию. Например, стоимость запасных частей для грузовика Scania выросла со 150 000 до 450 000 рублей, что делает ремонт и техническое обслуживание таких

транспортных средств чрезвычайно дорогостоящим.⁴⁵

Санкции, введенные в отношении России, оказали значительное влияние на автомобильный рынок, что проявилось в затруднении доступа к передовым технологиям и компонентам. Изначально их влияние казалось не столь значительным, но со временем накопились последствия, угрожающие стабильности и росту экономики.

Китайские автопроизводители стали важной частью российского автомобильного рынка, несмотря на трудности, связанные с адаптацией их продукции к местным техническим стандартам. Китайские компании активно сотрудничают с российскими партнерами, перенимают успешные практики и адаптируют свои автомобили к российским условиям эксплуатации, постепенно занимая все более значительную долю на российском рынке, вытесняя ушедших западных производителей.

Дефицит оригинальных запасных частей стал одной из наиболее острых проблем, вызванных санкциями. Отечественные производители и поставщики вынуждены разрабатывать стратегии управления рисками, включая накопление запасов и поиск новых источников поставок. В результате значительного удорожания комплектующих крупные транспортные компании организуют альтернативные маршруты доставки, что, тем не менее, привело к увеличению стоимости комплектующих в 1,5-2 раза.

Ожидается, что в будущем поставки запасных частей будут осуществляться из дружественных стран, которые не поддерживают санкционные ограничения. В краткосрочной перспективе это позволит компенсировать дефицит и обеспечить функционирование автопарка. Создание реального производства запасных частей в России потребует значительного времени и инвестиций, поэтому поиск надежных поставщиков за рубежом остается актуальной задачей.

Ситуация на российском автомобильном рынке остается сложной, в основном из-за продолжающегося роста цен на комплектующие, что существенно

⁴⁵ Что ждёт рынок перевозок в России в 2023 году // rbc [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://plus.rbc.ru/partners/63d3c1167a8aa921cb24ab11>. – 03.05.2024.

снижает маржинальность транспортных компаний. Поскольку поставка оригинальных запасных частей из-за рубежа сталкивается с серьезными препятствиями, предприятия вынуждены искать альтернативные каналы, чтобы минимизировать затраты и избежать дальнейшего ухудшения финансовых показателей. Учитывая текущую экономическую ситуацию, предполагается, что стоимость автокомпонентов будет продолжать расти.⁴⁶

Российская автомобильная промышленность переживает период трансформации, постепенно переходя от начальной стадии становления к фазе укрепления и развития: этот процесс требует введения целого комплекса мер, в т.ч. ограничения на импорт и активное стимулирование производства высокотехнологичных автомобилей и оборудования в стране.



Рисунок 18 – Меры регулирования импорта и экспорта автомобилей на разных этапах развития отрасли⁴⁷

Одним из перспективных направлений является укрепление сотрудничества с другими странами, входящими в Евразийский экономический союз. Сов-

⁴⁶ Что ждёт рынок перевозок в России в 2023 году // rbc [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://plus.rbc.ru/partners/63d3c1167a8aa921cb24ab11>. – 03.05.2024.

⁴⁷ Составлено автором.

местная разработка производственных технологий и обмен опытом с американскими партнерами могут внести существенный вклад в устойчивое развитие российской автомобильной промышленности. Такая стратегия предполагает долгосрочную перспективу, в рамках которой укрепление сотрудничества между членами Союза позволит достичь высоких показателей в производстве автомобилей и комплектующих.

В течение последних двух лет российская экономика находилась под серьезным давлением в результате введенных санкций. Взаимные ограничения создали сложную обстановку, в которой политические и экономические факторы оказывают значительное влияние на международную торговлю, включая импорт автомобилей в Россию.

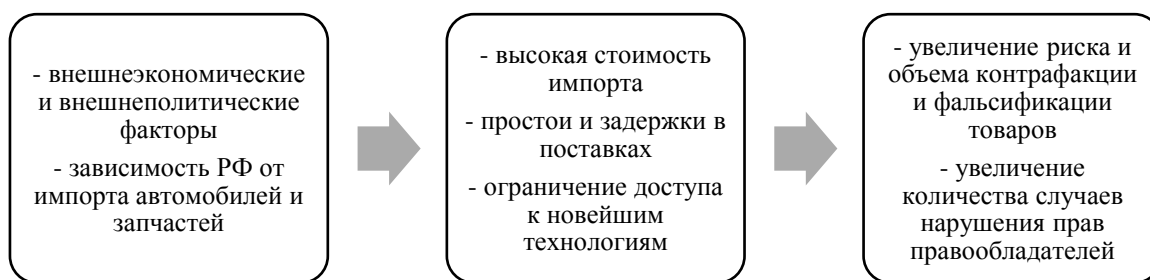


Рисунок 19 – Причинно-следственная связь проблем таможенного регулирования импорта автомобилей в РФ⁴⁸

Основные трудности, с которыми сталкивается российский рынок в контексте таможенного регулирования импорта автомобилей, обусловлены как внешними, так и внутренними факторами. Сильная зависимость от импорта только усугубляет сложившуюся ситуацию. Санкции вынуждают участников внешнеэкономической деятельности искать обходные пути, что неизбежно увеличивает стоимость импортируемых автомобилей.

Одной из серьезных проблем, вызванных санкциями, является нехватка запасных частей. Трудности с поставками комплектующих и оборудования приводят к задержкам в ремонте и техническом обслуживании транспортных средств. Отсутствие доступа к новейшим технологиям приводит к устареванию

⁴⁸ Составлено автором.

автопарка, снижению его эффективности и безопасности.

Кроме того, проблемы таможенного регулирования способствуют увеличению рисков контрафакции и фальсификации товаров. Растет число случаев нарушения прав правообладателей, что используется недобросовестными участниками рынка для получения прибыли за счет популярности известных брендов.

Регулирование импорта автомобилей в Россию, в том числе на уровне Евразийского экономического союза, представляет собой сложную систему, в которой важную роль играют как национальные, так и международные правовые нормы. Государственные органы в первую очередь отвечают за контроль за импортом автомобилей, но таможенное законодательство также регулируется положениями ЕАЭС.

Меры, принимаемые для контроля за импортом автомобилей, должны учитывать интересы государства и в то же время соответствовать принципам международного права, регулирующим торговые отношения между странами.

Эффективность таможенного контроля во многом зависит от уровня взаимодействия таможенных органов и участников внешнеэкономической деятельности. Для повышения эффективности таможенного контроля необходимо укреплять коммуникации и обеспечивать правильное применение нормативных актов. Одной из проблем, с которой сталкиваются таможенные органы, является использование устаревших нормативных актов при подготовке таможенной документации, что приводит к снижению эффективности работы таможенных служб и увеличению количества ошибок. Решение этой проблемы требует обновления нормативных актов и внедрения механизмов обратной связи.

Современный подход к решению проблем таможенного оформления предполагает создание и поддержку открытых электронных информационных ресурсов, предоставляющих актуальную информацию и бесплатную консультационную поддержку участникам внешнеэкономической деятельности.

В условиях глобализации и усиления интеграционных процессов государственная политика в области таможенного регулирования направлена на

гармонизацию и унификацию таможенных процедур, сокращение их временных рамок и стандартизацию используемых технологий.

Современные технологии играют ключевую роль в повышении эффективности и прозрачности таможенного контроля. Автоматизированные системы, которые интегрируются в процесс мониторинга торговых потоков, значительно снижают уровень бюрократических барьеров и упрощают выполнение торговых операций.

Разработка электронных платформ и баз данных должна включать соответствующие правовые нормы, инструкции и рекомендации, чтобы участники торговых операций имели доступ к необходимой информации в режиме реального времени. Обеспечение свободного доступа к обновляемым информационным ресурсам играет важную роль в создании открытой коммуникационной среды между таможенными органами и декларантами.

Примеры успешного внедрения таких технологий показывают, что использование электронных систем способствует более грамотному и эффективному таможенному оформлению. Таким образом, можно сделать вывод, что совершенствование таможенных услуг и регулирования в условиях глобализации требует внедрения передовых технологий и создания открытой информационной среды.

Инновационные подходы к развитию российской экономики в последние годы существенно изменили масштабы, формы и характер внешнеэкономической деятельности: эти изменения продиктовали необходимость совершенствования работы таможенных служб, что стало основой для принятия стратегии их развития на длительный период.

В 2012 году Правительство Российской Федерации утвердило Распоряжение № 2575-р, которое закрепило «Стратегию развития таможенной службы Российской Федерации на период до 2030 года». Этот документ определяет ключевые направления и приоритеты долгосрочного совершенствования таможенной системы страны.⁴⁹

⁴⁹ Стратегия развития ФТС России до 2030 года // customs.gov [Электронный ресурс]. Режим доступа:

Основными целями, обозначенными в стратегии, являются обеспечение экономической безопасности в сфере внешнеэкономической деятельности и защита национальных интересов, она направлена на предотвращение противоправной деятельности: контрабанды и незаконного оборота товаров.

В то же время таможенные органы играют важную роль в содействии развитию внешней торговли. Упрощение процедур, обеспечение прозрачности и предсказуемости правил, а также активное развитие торговых отношений с другими государствами способствуют укреплению экономических позиций России на мировом рынке.

Создание стабильных условий для защиты экономических интересов страны в международных экономических отношениях также является одной из важнейших задач стратегии. Эффективное функционирование таможенной службы должно способствовать привлечению иностранных инвестиций и развитию внешнеторговых связей. В этом контексте особое внимание уделяется модернизации таможенной инфраструктуры и внедрению современных технологий.

Долгосрочные перспективы, заложенные в стратегии, направлены на поддержку внешней торговли и развитие таможенной инфраструктуры до 2030 года. Эти меры обеспечат долгосрочную экономическую безопасность и стабильность внешнеэкономических связей России.

В последние годы Россия активно предпринимает шаги по совершенствованию таможенного регулирования импорта автомобилей. Стратегия, направленная на совершенствование этих процессов, предполагает упрощение и ускорение процедур, сокращение времени, необходимого для таможенного оформления.

Одной из важнейших мер, направленных на повышение эффективности таможенного контроля, является заблаговременное информирование таможенных органов о предстоящем ввозе транспортных средств, что позволяет оперативно оформлять поступающие товары и значительно ускоряет их перемещение

через границу.

Переход на электронный документооборот стал важным шагом в снижении офисной нагрузки. Сокращение количества требуемых документов и использование электронного обмена информацией способствуют повышению общей эффективности таможенного контроля. В связи с этим Распоряжением Правительства Российской Федерации от 29 июня 2012 года № 1125-р утвержден план действий («Дорожная карта»), направленный на ускорение, упрощение и повышение прозрачности таможенных процедур.

Одним из ключевых направлений стала полная интеграция электронного взаимодействия между различными ведомствами, что позволило отказаться от бумажных копий документов, значительно ускорило и упростило процесс декларирования товаров. Ускоренная выдача разрешительных документов позволила сократить время ожидания, что положительно сказывается на внешнеэкономической деятельности. Важным нововведением стало введение общей финансовой гарантии, которая предоставляет декларантам возможность оплатить таможенные пошлины после выпуска товаров.

Система управления рисками также претерпела значительные изменения. Современные методы позволяют более эффективно выявлять и минимизировать риски, связанные с незаконной торговлей и нарушениями таможенного законодательства.

Из этого следует, что в совокупности эти меры направлены на создание более благоприятных условий для развития внешнеэкономической деятельности, стимулирование торговых связей и обеспечение экономической безопасности страны.⁵⁰

Внедрение инновационных информационных технологий играет ключевую роль в повышении эффективности работы российских таможенных служб. Использование беспилотных систем досмотра грузов, передовых сканеров и систем распознавания, а также электронных систем мониторинга и контроля поз-

⁵⁰ Статья 128. Цели применения системы управления рисками // base.garant [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://base.garant.ru/12171455/089c3288c5448786f472572a85a4941a/>. - 22.05.2024.

воляет значительно улучшить и автоматизировать таможенные процедуры, сократить время обработки данных, повысить точность контроля и снизить вероятность ошибок.

Централизованная система сбора, обработки и анализа информации из различных источников, включая декларации и таможенные базы данных, позволит более эффективно управлять рисками и принимать оперативные решения. Совершенствование методов сбора и анализа данных таможенной статистики также является приоритетной задачей. Внедрение новых методов, соответствующих международным стандартам, позволит нам получать точную и достоверную информацию о внешней торговле.

Платформа электронного обмена информацией, реализующая концепции «единого окна» и «единой точки доступа», значительно упростит процедуры таможенного оформления. Интеграция различных служб государственного контроля в единую систему позволит сократить количество необходимых документов и время, затрачиваемое на их обработку. Одновременное предоставление информации о пассажирах и грузах через такие платформы обеспечит более эффективное взаимодействие между различными участниками внешнеэкономической деятельности.

Одним из ключевых элементов этой стратегии является внедрение электронных счетов-фактур. Для крупных перевозчиков это решение может значительно снизить затраты на обработку документов, ускорить финансовые потоки и устранить рыночные диспропорции, возникающие из-за недобросовестной конкуренции.

В условиях действующих санкций Россия активно ищет альтернативные каналы импорта автомобилей, и Китай является одним из ключевых партнеров в этом направлении. Обладая мощной экономикой и развитой производственной базой, Китай способен предложить России выгодные условия поставок автомобилей и оборудования. Так, уже давно функционирует совместный производственный проект России и Китая под маркой «Москвич», с отсылкой на советский автомобиль. На базе завода, ранее принадлежавшего французской ком-

пании Renault в Москве, было организовано производство автомобилей под данной маркой. Данный проект создан на базе китайского автомобиля Jас, собирается в России. Такие совместные производственные проекты не только укрепляют сотрудничество между двумя странами, но и способствуют развитию автомобильной промышленности в России.⁵¹

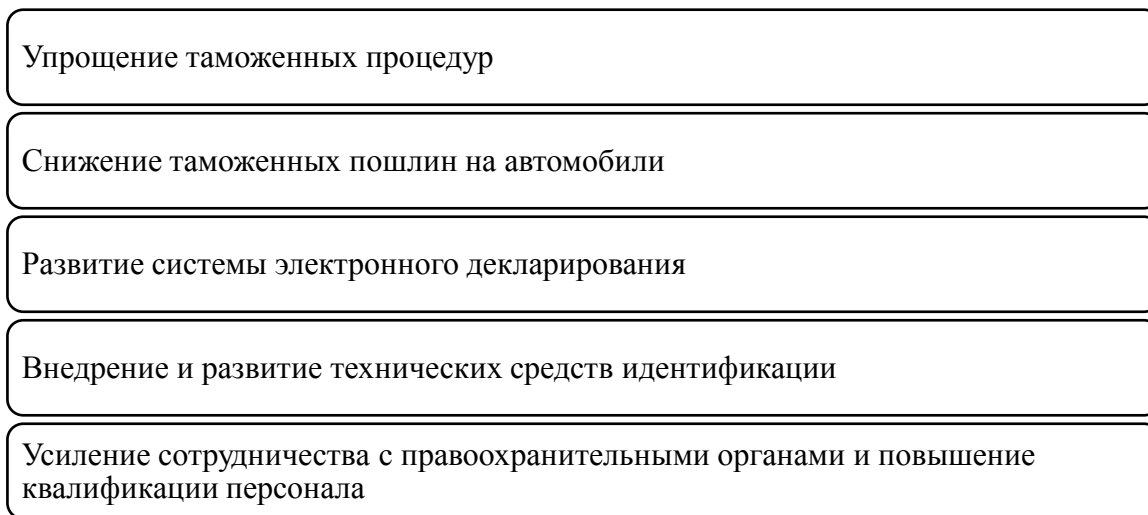


Рисунок 20 – Направления совершенствования таможенного регулирования импорта автомобилей в РФ⁵²

Таким образом, для повышения эффективности таможенного регулирования и решения проблем, связанных с импортом автомобилей, необходимы комплексные меры, направленные на оптимизацию таможенных процедур. Одним из ключевых аспектов является внедрение более упрощенной и быстрой системы декларирования товаров. Система электронной регистрации позволяет значительно сократить время и затраты на прохождение таможенных формальностей.

Снижение таможенных пошлин также играет важную роль в снижении стоимости импортируемых товаров, может стимулировать развитие торговых отношений с другими странами, делая импорт более доступным и выгодным для конечного потребителя.

Для борьбы с контрафактом и фальсификацией товаров необходимо

⁵¹ Совместный проект России и Китая стартовал // minvr [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://minvr.gov.ru/press-center/news/sovместnyy-proekt-rossii-i-kitaya-15404/>. – 06.05.2024.

⁵² Составлено автором.

внедрять уникальные средства идентификации. Использование маркировки, RFID-меток и QR-кодов позволит вам точно идентифицировать подлинные товары и отслеживать их перемещение по всей цепочке поставок.

Совместные усилия Федеральной таможенной службы и правоохранительных органов направлены на усиление борьбы с незаконной торговлей. Развитие системы профессиональной подготовки и повышения квалификации сотрудников таможни позволит обеспечить более качественное и быстрое оформление документов при ввозе автомобилей.

Развитие сотрудничества с Китаем в области автомобилестроения играет ключевую роль в решении проблем, связанных с импортом автомобилей и запасных частей. Совместные производственные проекты, поставки автомобилей и оборудования на выгодных условиях, а также обмен технологическим опытом между Россией и Китаем создают прочную основу для долгосрочного партнерства.

Реализация этих мер позволит значительно усовершенствовать таможенные процедуры, снизить затраты на импорт и усилить борьбу с нелегальной торговлей. Сотрудничество с Китаем и разработка совместных проектов открывают новые перспективы для автомобильной промышленности, способствуя ее модернизации и повышению конкурентоспособности на международной арене. В перспективе, развитие таможенно-тарифного и нетарифного регулирования импорта автомобилей в Россию будет зависеть от множества факторов. Государственная политика в этой области должна учитывать как интересы национальных производителей, так и потребности населения в доступных и качественных автомобилях.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Таможенно-тарифное регулирование представляет собой систему мер по установлению пошлин на импорт и экспорт товаров и является основным инструментом торговой политики государства. Виды тарифов: адвалорные, специфические и комбинированные пошлины. Каждая из них применяется в зависимости от целей регулирования.

Основной функцией таможенных тарифов является защита национальных производителей от иностранной конкуренции, стимулирование развития отечественной промышленности и пополнение государственного бюджета за счет поступлений от таможенных пошлин. Влияние таможенных тарифов на экономику проявляется в изменении структуры импорта и экспорта, поддержке национальной промышленности и регулировании торгового баланса страны.

Меры нетарифного регулирования: квоты, лицензирование, технические барьеры и санитарные нормы, дополняют таможенно-тарифное регулирование, оказывают различное воздействие на экономических агентов. Так, квоты и лицензирование помогают контролировать объемы импорта и экспорта, защищая внутренний рынок от переизбытка иностранных товаров. Технические барьеры и санитарные нормы обеспечивают соответствие импортируемой продукции национальным стандартам качества и безопасности.

Практика применения таможенно-тарифных и нетарифных мер для регулирования импорта автомобилей в Россию играет важную роль в формировании автомобильного рынка и оказывает существенное влияние на экономику страны: данные меры являются инструментами, с помощью которых государство контролирует объемы импорта автомобилей, регулирует цены и защищает национального производителя.

Таможенно-тарифное регулирование импорта автомобилей включает установление пошлин, которые варьируются в зависимости от типа транспортного средства, объема его двигателя и других характеристик. Высокие ввозные пошлины на иномарки стимулируют развитие отечественного автомобилестро-

ения, но в то же время могут привести к росту цен на импортные автомобили. Статистика показывает, что в последние годы наблюдается рост импорта автомобилей из Китая. Однако, несмотря на увеличение объемов импорта, высокие тарифы остаются существенным барьером для многих потребителей.

Меры нетарифного регулирования, такие как технические регламенты, стандарты безопасности и экологические нормы, также оказывают влияние на рынок импортных автомобилей. Однако они могут усложнить процесс импорта и увеличить издержки импортеров.

Оценка влияния таможенно-тарифных мер на цены и объемы импорта показывает, что высокие пошлины могут сдерживать рост импорта, но в то же время способствовать развитию отечественного производства. Более высокие цены на импортные автомобили делают их менее доступными для широкого круга потребителей. С другой стороны, отечественные производители получают дополнительную защиту и стимулы для развития.

Нетарифные меры, такие как обязательная сертификация и соблюдение экологических стандартов, оказывают комплексное воздействие на рынок. С одной стороны, они обеспечивают высокий уровень качества и безопасности автомобилей. С другой стороны, они могут увеличить стоимость импортируемых автомобилей.

Проведенный анализ позволяет выявить основные проблемы, с которыми сталкивается таможенное регулирование импорта автомобилей в Россию, а также возможные пути их решения.

Прежде всего, можно отметить сложность и длительность таможенных процедур, что значительно увеличивает стоимость и время ввоза автомобилей и запасных частей. Данные проблемы усугубляются недостаточным использованием современных технологий и электронных систем, что приводит к необходимости обработки большого количества бумажных документов и увеличению административных барьеров. Высокие таможенные пошлины также играют негативную роль, делая импортные автомобили и запчасти менее доступными для российских потребителей.

Проблема контрафакта и фальсификации товаров создает серьезные риски как для потребителей, так и для добросовестных производителей. Недостаточная квалификация сотрудников таможни также негативно сказывается на эффективности и скорости таможенного оформления. Внешние политические факторы – санкции, ограничивают доступ к иностранным технологиям и компонентам.

Решение этих проблем возможно за счет внедрения комплекса мер, направленных на оптимизацию и автоматизацию таможенных процедур. Прежде всего, это полный переход на систему электронного декларирования и документооборота, что значительно сократит время и стоимость оформления. Снижение таможенных пошлин и упрощение процедур также помогут сделать импорт автомобилей более доступным. Важным аспектом является борьба с контрафактом, которую можно усилить за счет внедрения современных средств идентификации товаров: маркировки, RFID-меток и QR-кодов.

Повышение квалификации сотрудников таможенных органов через систему непрерывного обучения и переподготовки обеспечит более качественное выполнение ими своих обязанностей. Развитие международного сотрудничества, особенно с Китаем, может компенсировать ограничения, вызванные санкциями, и способствовать развитию совместных проектов в автомобильной промышленности.

Реализация этих мер позволит не только решить текущие проблемы, но и создать более эффективную и прозрачную систему таможенного регулирования, что в конечном итоге будет способствовать развитию внешнеэкономической деятельности России.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

- 1 Анализ российского рынка электромобилей // strategy [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://strategy.ru/media/uploads/2024/04/Анализ_российского_рынка_электромобилей.pdf. – 03.05.2024.
- 2 Ашавский, Б.М. Международное право / Б.М. Ашавский. – М.: Норма, 2019. – 428 с.
- 3 Бергман, В.И. Правовые вопросы Евразийского таможенного союза / В.И. Бергман. – М.: Центр публично-правовых исследований. – 2018. – 174 с.
- 4 Ваганова, О.Е. Совершенствование процесса совершения таможенных операций при ввозе легковых автомобилей на территорию Евразийского экономического союза / О.Е. Ваганова // Вестник СГСЭУ. – 2018. - № 1 (70). – С. 69-73.
- 5 Выпуск легковых автомобилей в 2023 году вырос на 19 % // autostat [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.autostat.ru/news/56751/>. – 15.05.2024.
- 6 Гаращенко, Е.А. Особенности таможенно-тарифного регулирования внешнеторговой деятельности стран - участниц Таможенного союза / Е.А. Гаращенко // Беларусь в современном мире: материалы XI Междунар. науч. конф., посвящ. 91-летию образования Белорус. гос. ун-та, 2021. – С. 149-158.
- 7 Горчак, М.О. Совершенствование механизма таможенно-тарифного регулирования внешнеэкономической деятельности РФ / М.О. Горчак // Российский внешнеэкономический вестник. – 2017. - № 7. – С. 14-24.
- 8 Гундорова, М.А. Экономическая безопасность / М.А. Гундорова. – М.: Юрайт, 2020. – 312 с.
- 9 Данные аналитического агентства «Автостат» // autostat [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.autostat.ru/>. – 15.05.2024.
- 10 Договор о Евразийском экономическом союзе // alta [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.alta.ru/tamdoc/11sr0877/>. – 21.04.2024.

11 Дюмулен, И.И. Нетарифные меры в современной международной торговле: некоторые вопросы теории, практика и правила ВТО, интересы России / И.И. Дюмулен // Российский внешнеэкономический вестник. – 2016. - № 5. – С. 145-151.

12 Единые ставки таможенных пошлин, налогов при ввозе физическими лицами автомобилей на таможенную территорию РФ // base.garant [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://base.garant.ru/5756320/#:~:text=в%20отношении%20автомобилей%2C%20с%20момента,но%20не%20менее%202%20евро.> – 09.05.2024.

13 Изменения по утильсбору // flectone [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://flectone.ru/izmeneniya-po-utilizatsionnomu-sboru.html>. – 22.04.2024.

14 Летов, В.А. Основные подходы к классификации нетарифных мер и ограничений в мировой торговле / В.А. Летов // Бизнес в законе. – 2020. - № 11. – С. 188-194.

15 Орлова, Л. В. Современные проблемы таможенно-тарифного и нетарифного регулирования / Л. В. Орлова // Беларусь в современном мире : Материалы XXI Международной научной конференции, посвященной 101-й годовщине образования Белорусского государственного университета, Минск, 27 октября 2022 года, 2022. – С. 390-398.

16 Параллельный импорт автомобилей рискует уйти в серую зону // finmarket [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.finmarket.ru/main/article/5913208/>. – 15.05.2024.

17 Постановление Правительства РФ от 15.07.2022 № 1269 «О внесении изменений в Правила применения обязательных требований в отношении отдельных колесных транспортных средств и проведения оценки их соответствия» // alta [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.alta.ru/tamdoc/22ps1269/>. – 15.05.2024.

18 Постановление Правительства РФ от 26.03.2020 № 342 «О ставках и базе для исчисления таможенных сборов за совершение таможенных операций,

связанных с выпуском товаров» // alta [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.alta.ru/tamdoc/20ps0342/>. – 17.05.2024.

19 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 // alta [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.alta.ru/tamdoc/13ps1291/>. – 22.04.2024.

20 Пошлины на электромобили с 1 января 2022 года // avtospravochnaya [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://avtospravochnaya.com/novosti/poshliny-na-elektromobili2022>. – 03.05.2024.

21 Пояснения к группе ТН ВЭД 87 // alta [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.alta.ru/poyasnenia/G87/>. – 12.03.2023.

22 Продажи новых легковых автомобилей в России в 2023 году // autostat [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.autostat.ru/press-releases/56543/>. – 15.05.2024.

23 Растаможка авто в России в 2024 году // ucsol [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://ucsol.ru/rastamozhka/avto>. – 22.04.2024.

24 Решение КТС от 09.12.2011 № 877 «О принятии технического регламента Таможенного союза в отношении транспортных средств // alta [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.alta.ru/tamdoc/11sr0877/>. – 11.02.2024.

25 Российский авторынок: итоги 2023 года // autoreview [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://autoreview.ru/articles/avtorynok/rossiyskiy-avtorynok-itogi-2023-goda>. – 27.05.2024.

26 Рыбалкин, В.Е. Международные экономические отношения / В.Е. Рыбалкин // – М.: Юнити. – 2019. – 191 с.

27 Рынок новых грузовых автомобилей в июле 2022 года // autostat [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.autostat.ru/press-releases/52228/>. – 11.02.2024.

28 Свинухов В.Г. Таможенное право / В.Г. Свинухов. – М.: Магистр. –

2017. – 481 с.

29 Смитиенко, Б.М. Внешнеэкономическая деятельность: учеб. для вузов / Б.М. Смитиенко, В.К. Поспелов. – М.: Академия. – 2015. – 215 с.

30 Совместный проект России и Китая стартовал // minvr [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://minvr.gov.ru/press-center/news/sovместnyy-proekt-rossii-i-kitaya-15404/>. – 06.05.2024.

31 Стали известны самые распространенные модели в различных сегментах автопарка РФ // autostat [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.autostat.ru/infographics/57119/>. – 15.05.2024.

32 Статья 128. Цели применения системы управления рисками // base.garant [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://base.garant.ru/12171455/089c3288c5448786f472572a85a4941a/>. – 22.04.2024.

33 Стратегия развития ФТС России до 2030 года // customs.gov [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://customs.gov.ru/activity/programmy-razvitiya/strategiya-razvitiya-fts-rossii-do-2030-goda.> – 11.02.2024.

34 Таможенная статистика // stat.customs.cn [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://stats.customs.gov.cn/indexEn>. – 15.05.2024.

35 Таможенная статистика внешней торговли Российской Федерации // customsonline [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://customsonline.ru/search_ts.html. – 11.02.2024.

36 Таможенный кодекс Евразийского экономического союза // consultant [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_215315/. – 03.06.2024.

37 Технический регламент 010\2011 // docs.cntd [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/902307904/>. – 11.02.2024.

38 Технический регламент ТР ТС 010\2011 // docs.cntd [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/902307904/>. – 11.02.2024.

39 Товарная позиция 8703 // ifcg [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.ifcg.ru/kb/tnved/notes/code/8703/>. – 11.11.2024.

40 Трошкина Т.Н. Финансово-правовые инструменты в системе государственного регулирования внешнеторговой деятельности / Т.Н. Трошкина // Реформы и право. – 2019. - № 7. – С. 55-62.

41 Утилизационный сбор на легковые автомобили // ucsol [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://ucsol.ru/information/utilizatsionnyj-sbor>. – 22.04.2024.

42 Что ждёт рынок перевозок в России в 2023 году // rbc [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://plus.rbc.ru/partners/63d3c1167a8aa921cb24ab11>. – 03.04.2024.

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

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

45 Ягубов, Ш.Р. Нормативно-практические аспекты перемещения физическими лицами через таможенную границу таможенного союза наличных денежных средств и (или) денежных инструментов / Ш.Р. Ягубов // Актуальные проблемы валютного контроля в современных условиях: материалы междунар. науч.-практ. конф. – 2017. – С. 156-161.

46 Ялбулганов А.А. Пошлины в инструментарии внешнеторгового регулирования / А.А. Ялбулганов // Публично-правовые исследования (электронный журнал). – 2019. - № 8. – С. 25-33.