


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
«23» июня 2024 г.

ДИПЛОМНАЯ РАБОТА

на тему: «Проблемы осуществления таможенного контроля в отношении
транспортных средств, зарегистрированных в Республике Армения и находя-
щихся на территории Российской Федерации»

Исполнитель
студент группы 837 зс


(подпись, дата)


И. А. Пикалов

Руководитель
доцент


(подпись, дата)

Н. Н. Левентов

Нормоконтроль


(подпись, дата)

О. В. Шпак

Рецензент


(подпись, дата)

В. З. Григорьева

Благовещенск 2024

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования

**АМУРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
(ФГБОУ ВО «АмГУ»)**

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

УТВЕРЖДАЮ

И.О. зав. кафедрой

 В.В. Ульянова

« 17 » января 2024

ЗАДАНИЕ

К выпускной дипломной работе (проекту) студента Пикалова Игоря Александровича группы 837-зс

1. Тема выпускной дипломной работы: Проблемы осуществления таможенного контроля в отношении транспортных средств, зарегистрированных в Республике Армения и находящихся на территории Российской Федерации.

(утверждено приказом от 17.01.2024 № 64-уч)

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

3. Исходные данные к выпускной квалификационной работе: нормативно-правовые акты, регламентирующие таможенный контроль транспортных средств, учебная и периодическая литература в области таможенного дела, официальные данные таможенной статистики.

4. Содержание выпускной дипломной работы (проекта) (перечень подлежащих разработке вопросов: Теоретические основы таможенного контроля транспортных средств в условиях ЕАЭС. Анализ таможенного контроля транспортных средств в Российской Федерации. Проблемы таможенного контроля транспортных средств, зарегистрированных в Республике Армения и находящихся на территории Российской Федерации, а также направления их решения.

5. Перечень материалов приложения (наличие чертежей, таблиц, графиков, схем, программных продуктов, иллюстративного материала и т.п.): Коэффициенты, используемые для расчета утилизационного сбора.

6. Дата выдачи задания: 17.01.2024

Руководитель выпускной дипломной работы (проекта): Н.Н. Левентов, доцент, канд. экон. наук.

Задание принял к исполнению (дата) 17.01.2024



(подпись студента)

РЕФЕРАТ

Дипломная работа содержит 66 с., 14 таблиц, 4 рисунка, 54 источника, 1 приложение.

ТАМОЖЕННЫЙ КОНТРОЛЬ, ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА, ТАМОЖЕННЫЕ ПОШЛИНЫ, АДМИНИСТРАТИВНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ, ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

Целью выпускной квалификационной работы является выявление проблем таможенного контроля транспортных средств, зарегистрированных в Республике Армения и находящихся на территории Российской Федерации.

Предметом выпускной квалификационной работы является таможенный контроль транспортных средств.

Объектом исследования выступает таможенный контроль транспортных средств, зарегистрированных в Республике Армения и находящихся на территории Российской Федерации.

В первой главе выпускной квалификационной работы раскрыты теоретические основы таможенного контроля транспортных средств в условиях ЕАЭС. Во второй главе проведен анализ таможенного контроля транспортных средств в Российской Федерации. В третьей главе выявлены проблемы таможенного контроля транспортных средств, зарегистрированных в Республике Армения и находящихся на территории Российской Федерации и предложены направления их решения.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	5
1 Теоретические основы таможенного контроля транспортных средств в условиях ЕАЭС	8
1.1 Понятие и сущность таможенного контроля в условиях ЕАЭС	8
1.2 Нормативно-правовые основы таможенного контроля в условиях ЕАЭС	14
1.3 Порядок и особенности осуществления таможенного контроля транспортных средств	18
2 Анализ таможенного контроля транспортных средств в Российской Федерации	24
2.1 Организационно-экономическая характеристика и оценка результатов деятельности ФТС РФ	24
2.2 Анализ экспортно-импортных операций в отношении транспортных средств в Российской Федерации	31
2.3 Анализ нарушений таможенного контроля транспортных средств в Российской Федерации	42
3 Проблемы таможенного контроля транспортных средств, зарегистрированных в Республике Армении и находящихся на территории Российской Федерации, а также направления их решения	45
3.1 Современные проблемы таможенного контроля транспортных средств, зарегистрированных в Республике Армении и находящихся на территории Российской Федерации	45
3.2 Альтернативные варианты решения выявленных проблем и ожидаемые результаты их реализации	50
Заключение	56
Библиографический список	59
Приложение А Информация, используемая при расчете таможенных платежей при перемещении транспортных средств	65

ВВЕДЕНИЕ

В текущих условиях внешнеэкономической деятельности государств, вопросы реализации механизмов таможенного контроля в ходе перемещения транспортных средств через границу Евразийского экономического союза (ЕАЭС), приобретает все большее значение.

Следует акцентировать внимание на увеличение единиц транспорта, импортируемых на территорию стран-участников ЕАЭС гражданами, то есть физическими лицами, как результат роста соответствующей потребности и повышения уровня доходов физических лиц. Указанная тенденция способствует положительному приросту национального дохода стран-членов ЕАЭС, что, несомненно, позитивно отражается на многих аспектах социальной жизни населения и экономике государства. Однако процессы импорта транспорта сопровождаются некоторыми сложностями, выходящими из системы правовых требований.

Важно отметить, что в условиях ЕАЭС, тарифы таможенных платежей при ввозе транспортных средств существенно различаются по странам-участникам Союза. Так, в Российской Федерации таможенные платежи, уплачиваемые при ввозе транспортных средств, характеризуются наиболее существенной величиной. В связи с чем, ряд декларантов, желающих сэкономить, ввозит транспортные средства через другие страны-участники ЕАЭС, уплачивая таможенные пошлины в меньших размерах. И, учитывая, что перемещение в рамках ЕАЭС на личном транспорте не имеет ограничений, подобные транспортные средства свободно перемещаются по территории Союза. При этом подобное перемещение осуществляется в целях ввоза транспортного средства, зарегистрированного в одной из стран-участниц ЕАЭС на территорию РФ без уплаты законодательно установленных таможенных пошлин.

Большая часть транспортных средств, ввозимых на территорию ЕАЭС в целях их использования на территории РФ, ввозится через Армению, ввиду благоприятного территориального положения страны для осуществления ука-

занных действий (наличие общих территориальных границ с третьими странами). На территории Армении, в отношении ввезенных транспортных средств уплачиваются таможенные пошлины по ставкам указанного государства. После чего, транспортное средство перемещается на территорию РФ без уплаты соответствующих таможенных пошлин.

Представленные сведения позволяют судить о наличии преступной схемы, реализуемой при перемещении транспортных средств в условиях ЕАЭС. При этом количество подобных правонарушений растет с каждым годом, что приводит к потере доходов бюджета, формируемых из таможенных платежей.

Актуальность данной темы исследования определяется ниже сказанным. За последние несколько лет отмечен стабильный рост числа транспортных средств, ввозимых в РФ, которые зарегистрированы в Республике Армения, но фактически находятся и используются в Российской Федерации. Наличие проблем в системе обмена данными между таможенными органами данных государств, несомненно, порождает проблемы при выявлении расследовании правонарушений таможенных норм и приводит к снижению результативности и эффективности таможенного контроля. Нарушения положений ТК ЕАЭС, которые имеют непосредственное отношение к уклонению от уплаты таможенных платежей по таможенным ставкам, действующим в РФ, формируют риск потенциальных финансовых потерь дохода бюджета государства, а также обладают негативным влиянием на граждан, которые обязаны нести соответствующие меры ответственности.

Целью выпускной квалификационной работы является формирование понимания о проблемах таможенного контроля транспортных средств, которые прошли процедуры государственной регистрации в Республике Армения, но при этом фактически находящихся на территории РФ. Для достижения данной цели, сформулированы ниже представленные задачи:

- представить понятийный набор и раскрыть сущность таможенного контроля в рамках ЕАЭС;
- раскрыть действующие особенности нормативно-правовых основ тамо-

женного контроля в рамках ЕАЭС;

- провести анализ особенностей таможенного контроля в отношении импортируемых транспортных средств;

- проанализировать экономические результаты применения мер таможенного контроля транспортных средств, прошедших процедуры государственной регистрации в республике Армения, но фактически находящихся в Российской Федерации;

- выявить и охарактеризовать практические особенности и современные проблемы таможенного контроля транспортных средств, зарегистрированных в Армении, но находящихся на территории РФ;

- раскрыть тенденции в части нарушений таможенного контроля транспортных средств;

- выявить и раскрыть проблемы таможенного контроля транспортных средств, зарегистрированных в Армении и находящихся в РФ;

- сформировать варианты решения проблем и представить их ожидаемые результаты.

Предметом исследования выступают методы и механизмы таможенного контроля транспортных средств.

Объектом исследования является таможенный контроль транспортных средств, прошедших процессы государственной регистрации в Республике Армения, но находящихся на территории Российской Федерации.

В процессе выпускной квалификационной работы, были использованы: нормативно-правовые акты, определяющие порядок таможенного контроля транспортных средств, учебная и периодическая литература в сфере таможенного дела в условиях ЕАЭС, а также официальные данные таможенной статистики, имеющиеся в свободном доступе.

В процессе работы, были использованы методы анализа и синтеза, метод абсолютных и относительных разниц, системный подход, графический метод, сравнительно-правовой метод и другие.

1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В УСЛОВИЯХ ЕАЭС

1.1 Понятие и сущность таможенного контроля в условиях ЕАЭС

Современная система таможенного контроля товаров и транспортных средств, действующая в текущее время, была создана в период формирования таможенных органов РФ. Целесообразно подчеркнуть, что таможенный контроль в комплексе мероприятий таможенного регулирования, занимает главное место и играет особую роль, виду того его возможностей в обеспечении реализации мер контрольного характера, в целях соблюдения норм таможенного законодательства в действующих рамках ЕАЭС.¹

В широком понимании, таможенный контроль можно охарактеризовать как систему направлений и мероприятий, реализуемых силами ФТС РФ, в целях соблюдения норм и положений ТК ЕАЭС субъектами внешнеэкономической деятельности.²

Все выше сказанное позволяет определить, что система таможенного контроля имеет особое место в комплексе мер по формированию и соблюдению положений таможенного законодательства, а также по совершенствованию процессов, связанных с внешнеэкономической деятельностью государства.

Согласно действующим нормам, процессы и процедуры таможенного контроля используются в ходе проверки товаров на выборочной основе, а также с использованием разных методов аудита. Подобный подход создает достаточно высокий риск не обнаружения нарушений законодательства в ходе экспортных и импортных операций через границу государства. Особенно, сказанное относится в ситуациях, при которых уровень таможенных преступлений в рассматриваемой сфере, является несущественным.

Следует отметить, что действующие определение и сущность дефиниции «таможенный контроль», представлены в статье 2 ТК ЕАЭС. Указанной статьей

¹ Шашкина, А.Н. Административно-правовое регулирование таможенного контроля в государствах–членах Таможенного союза ЕврАзЭС / А.Н. Шашкина // Вестник Российской таможенной академии. 2020. № 4. С. 132.

² Зоткина, М.В. Организация таможенного контроля товаров и транспортных средств. – Курск. 2019. С. 34.

определено, что таможенный контроль представляет собой комплекс мероприятий и действий, имеющих своей целью достижение соблюдения норм ТК ЕАЭС декларантами в ходе перемещения товаров через границу.

По мнению исследователя А.А. Косова и автора многочисленных научных трудов, «таможенный контроль» является совокупность процессов, механизмов и действий, применяемых служащими таможенных органов РФ, которые направлены на достижение соблюдения норм и положений таможенного законодательства стран-участников ЕАЭС. Главная цель подобных мер определяется значимостью создания условий для стабильного роста доходов государственного бюджета и достижения высокого уровня эффективности применяемых мер в рамках контрольно-надзорной функции таможенных органов РФ.³

По мнению исследователя Б.Н. Габричидзе, таможенный контроль направлен, в первую очередь, на обеспечение эффективной организации внешней торговли государства, от результатов реализации которой во многом зависят доходы бюджета государства, формируемые за счет таможенных платежей.⁴

В.В. Дмитриев в своих научных работах рассматривает таможенный контроль как совокупность мероприятий, реализация которых направлена на предотвращение, выявление и наказание за совершенные правонарушения в системе таможенного законодательства.⁵

Таким образом, применение направлений таможенного контроля в текущих условиях, определяется как достаточно важная задача для достижения принципа законности в таможенном деле и достижения эффективности внешнеэкономической деятельности государства. Подобные меры и процессы благоприятствуют предотвращению нарушений, совершенствованию процессов перемещения товаров и транспортных средств через границу государств, и, помимо этого, обеспечивают стабильное формирование таможенных платежей, а

³ Косов, А.А. Таможенный контроль как способ обеспечения законности. М.: Юрайт. 2020. С. 32.

⁴ Габричидзе, Б.Н. Таможенное право: учебник для ВУЗов. М.: Юрайт. 2020. С. 137.

⁵ Дмитриев, В.В. Актуальные вопросы защиты таможенными органами прав на товарные знаки (по материалам арбитражной практики) // Таможенное дело. 2019. № 1. С. 9.

также их дальнейшее распределение в бюджет государства. В конечном итоге, подобные меры способствуют развитию социально-экономического положения страны с учетом текущих тенденций.

Ниже представлена классификация таможенного контроля, который выдвинул кандидат юридических наук Н.В. Терехов (рисунок 1).

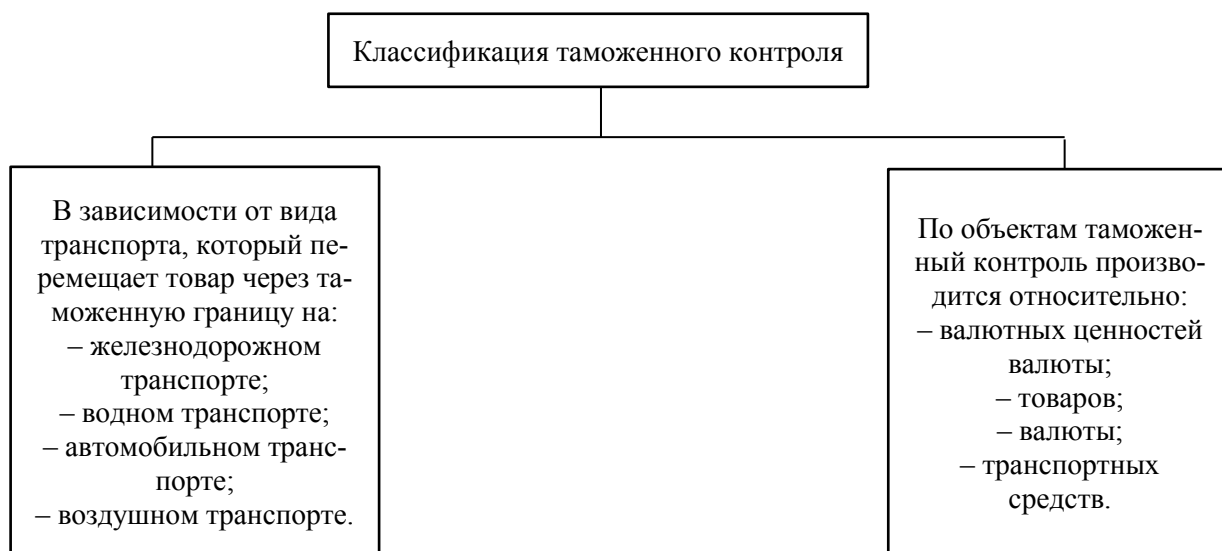


Рисунок 1- Классификация таможенного контроля

Несколько иная классификация мер таможенного контроля, представлены в научных работах А.Н. Шашкиной (рисунок 2). По мнению автора выпускной квалификационной работы, наиболее полной классификацией, является классификация, представленная А.Н. Шапкиной.

Целью таможенного контроля является выявление нарушений, защита внутреннего рынка РФ, предотвращение незаконного оборота товаров.

Ниже представлены задачи таможенного контроля:

- соблюдение положений законодательной базы ЕАЭС;
- сбор данных таможенной статистики о внешней торговле;
- пополнение доходов бюджета;
- пресечение фактов поступления на территорию РФ товаров, запрещенных к ввозу.⁶

⁶ Зоткина, М.В. Организация таможенного контроля товаров и транспортных средств. – Курск. 2019. С. 37.



Рисунок 2 – Классификация мер таможенного контроля, согласно классификации, предложенной А.Н. Шашкиной⁷

Особое значение таможенный контроль имеет в системе обеспечения экономической безопасности Российской Федерации, цели и задачи которые определены стратегии национальной безопасности РФ. Так, обеспечение экономической безопасности государства достигается за счёт эффективного взаимодействия между всеми государственными органами, участвующими реализа-

⁷ Шашкина, А.Н. Административно-правовое регулирование таможенного контроля в государствах–членах Таможенного союза ЕврАзЭС // Вестник Российской таможенной академии. 2020. № 4. С. 133.

ции соответствующих функций.⁸

Таможенный контроль играет главенствующую роль в системе обеспечения экономической безопасности государства, что подтверждается информацией, раскрываемой в стратегии национальной безопасности РФ. Обеспечение экономической стабильности страны становится возможным благодаря эффективному взаимодействию многочисленных государственных систем и государственных органов, на которые возложена ответственность в отношении выполнения соответствующих функций. Таможенные органы государства играют достаточно значимую правоохранительную роль, что определяется выявлением правонарушений норм таможенного законодательства, а также за обеспечения поступлений таможенных платежей в доходы бюджета, за счет чего, происходит эффективное содействие развитию внешнеэкономической деятельности государства.

Стоит отметить, что в целях достижения указанных задач, в текущих реалиях, используются меры таможенного контроля после выпуска товаров, которые предполагают перемещение сектора контрольных функций на период, связанный с пересечением товаров через таможенные посты государства. Важным элементом в системе экономической безопасности государства, усматривается реализация системы управления рисками, главная цель которой - сбор, регистрация и систематизация сведений о потенциальных нарушениях таможенного законодательства. На подобных этапах, таможенные органы реализуют выездные и камеральные проверки, в рамках направлений контроля и надзора.

Также особое значение в системе экономической безопасности, таможенный контроль имеет части реализации системы управления рисками, которые направлена на сбор, регистрацию и систематизацию информации, свидетельствующий о наличии нарушений норм таможенного законодательства. На основе системы управления рисками таможенные органы реализуют меры, так, в

⁸ Матвеева, О.П. Повышения качества государственного контроля в автомобильных пунктах пропуска таможенными органами на основе сокращения времени его проведения // Вестник Белгородского университета кооперации, экономики и права. 2021. № 3 (59). С. 108.

частности, выездных и камеральных.⁹

Особая роль таможенного контроля в части повышения эффективности внешней торговли, прослеживается в условиях санкционной политики. Так, в условиях экономических санкций Россия оказалась оторвана от определенных групп товаров, реализуемых на иностранных рынках. В период бурного прогресса санкционной политики, многие торговые организации, как оптовые, так и розничные, были вынуждены сокращать масштаб реализуемой деятельности. К сожалению, часть таких организаций прекратила свою деятельность совсем. В современных условиях, правительством в Российской Федерации реализуется многочисленные меры, направленные на помощь торговым организациям, в частности, к таким мерам поддержки относятся:

- льготное кредитование на условиях государственной поддержки;
- финансовое государственная помощь отдельным предприятием, имеющим стратегическое значение для государства;
- налоговые каникулы, кредитные каникулы и многое другое.

Помимо этого в современных условиях реализуются новые каналы поставок товаров, которые ранее поставлялись из государств, активно ведущих санкционную политику против Российской Федерации. Подобная возможность обеспечивается указом Президента РФ о параллельном импорте, разрешающим ввоз товаров иностранного производства на территории Российской Федерации параллельно, то есть без согласия на то официального товаропроизводителя или владельца торговой марки. При этом введение параллельного импорта в РФ привело к существенному росту так называемого «серого» импорта, представляющего собой фальсифицированные товары. Представленные условия осуществления внешней торговли позволяют судить об особой роли таможенного контроля, реализуемого силами ФТС РФ.

Представленные сведения позволяют заключить о том, что таможенный контроль является, своего рода, специфическим механизмом, позволяющим до-

⁹ Коварда, В.В. Совершенствование системы таможенного контроля посредством ее перспективной цифровизации в рамках развития системы обеспечения экономической безопасности России // Вестник Евразийской науки. 2020. № 4. С. 18.

стигать особо значимые для государства цели и задачи.

Таким образом, в текущих условиях ВЭД, таможенный контроль выполняет особо значимую роль в поддержании экономической безопасности государства. Также, он способствует выявлению и пресечению норм и положений нарушений таможенного законодательства, обеспечивает устойчивое поступление таможенных платежей в бюджет государства, и, помимо этого, повышает результативность и эффективность внешнеэкономической деятельности. Реализация системы управления рисками в работы ФТС РФ и контрольных мероприятий после выпуска товаров, приводит к существенным улучшениям и позволяет достичь более высокой эффективности работы таможенных органов, а также сформировать устойчивый уровень экономической безопасности государства.

1.2 Нормативно-правовые основы таможенного контроля в условиях ЕАЭС

Таможенный контроль является одним из главных элементов комплексной системы тарифно-таможенного регулирования, в действующих рамках Евразийского экономического союза (ЕАЭС). Главной задачей таможенного контроля является соблюдения норм и положений таможенного законодательства ЕАЭС. В результате реализации данных мер, соблюдаются цели и задачи правоохранительной функции таможенных органов Российской Федерации, и, помимо этого, таможенных органов других стран-участников ЕАЭС.¹⁰

Таможенный контроль представляет собой комплекс мер, которые направлены на соблюдение положений законодательства ЕАЭС. Подобные мероприятия проводятся при ввозе, вывозе, а также после выпуска товаров. Главная цель таможенного контроля в РФ состоит в проверке соблюдения порядка декларирования товаров, полноты и точности раскрытия сведений в таможенных декларациях, правильности и обоснованности расчёта таможенной стоимости, а также её подтверждения на базе сведений, представленных в сопроводительных документах. Достаточно важной составляющей контроля, помимо все-

¹⁰ О Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года [Электронный ресурс]: распоряжение Правительства РФ от 23.05.2020 г. № 10388-р. Доступ из справ. – правовой системы «Консультант Плюс».

го выше сказанного, является расчёт, осуществленный на принципах точности и достоверности исходной информации, а также полная и своевременная уплата законодательно установленных таможенных платежей.¹¹

Иначе говоря, таможенный контроль играет особо важную роль в достижении требований таможенного законодательства, за счет формирования условия по соблюдению принципа прозрачности и законности внешнеэкономической деятельности государства. Реализация системы мер таможенного контроля благоприятствует эффективному выполнению правоохранительной функции и соответствующих задач, что, в свою очередь, способствует укреплению экономической безопасности государства.

Система нормативно-правового регулирования представлена совокупностью нормативно-правовых актов международного и национального характера, в частности нормативно-правовыми актами стран-участников ЕАЭС, в которых представлены направления, особенности и порядок реализации таможенного контроля. При этом основным документом рассматриваемой системе, является Таможенный кодекс ЕАЭС.

Важно отметить, что положение таможенного кодекса ЕАЭС охватывают национальный уровень стран-участников Союза а также Российской Федерации в частности.

В системе, составляющей национальный уровне законодательных положений, входящей в состав ЕАЭС, присутствуют собственные нормативно-правовые акты, регулирующие систему таможенного контроля. Так, на территории РФ, действует федеральный закон от 03.08.2018 г. № 289-ФЗ (в ред. от 26.02.2024 г. № 26-ФЗ) «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», который закрепляет и разграничивает основы таможенного контроля. Данный закон включает положения о порядке проведения таможенного контроля при ввозе товаров, о причинах и порядке проведения дополнительных

¹¹ Таможенный кодекс Евразийского экономического союза [Электронный ресурс]: приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза. Доступ из справ. – правовой системы «Консультант Плюс».

таможенных проверок, порядке выпуска товаров, а также о порядке и особенностях назначения камеральных и выездных таможенных проверок и других аспектах, связанных с таможенным контролем.¹²

Важно обратить внимание, что ответственность за нарушение мер таможенного контроля предусмотрена как в КоАП РФ, так и в УК РФ. В частности, статьи 16.2, 16.3, 16.12, 16.15 и 16.20 КоАП РФ устанавливают административную ответственность, тогда как статья 194 УК РФ «Уклонение от уплаты таможенных платежей, специальных, антидемпинговых и (или) компенсационных пошлин» предусматривает уголовную ответственность.¹³

Нарушение действующих принципов таможенного контроля способно привести к мерам ответственности, характеризующимся административным и уголовным характером. Помимо сказанного, важно упомянуть, что решением Комиссии Таможенного союза от 20.05.2010 г. № 260 определен ныне действующие формы документов, которые применяются служащими ФТС РФ в ходе реализации мер в рамках таможенного контроля. Данные меры обязательны к применению в деятельности ФТС РФ.¹⁴

Особое значение в системе нормативно-правовых актов регулирующих Таможенный контроль, имеют документы определяющие порядок ввоза и вывоза товаров на льготных условиях, а также запреты и ограничения навоз или вывоз определённых групп товаров. Так, на территории Российской Федерации действуют льготный режим в отношении товаров, реализуемых в рамках политики импортозамещения. Таким образом, в отношении отдельных групп импортных товаров, в частности сельскохозяйственной продукции, произведённый в иностранных государствах, действуют повышенные таможенные ставки., в отношении сельхозпродукции отечественного производства, реализуемой на экспорт действует льготные условия вывоза товаров, в частности, в отношении

¹² Таможенный кодекс Евразийского экономического союза [Электронный ресурс]: приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза. Доступ из справ. – правовой системы «Консультант Плюс».

¹³ Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях [Электронный ресурс]: федеральный закон от 30.12.2001 № 195-ФЗ. Доступ из справ. – правовой системы «Консультант Плюс».

¹⁴ О таможенном регулировании в Российской Федерации [Электронный ресурс]: федеральный закон от 27.11.2010 г. № 311-ФЗ. Доступ из справ. – правовой системы «Консультант Плюс».

отдельных групп товаров применяются как пониженные, так и нулевые ставки вывозных таможенных пошлин.¹⁵

Особое внимание в системе таможенного контроля уделяется товарам, в отношении которых действуют запреты и ограничения. Так, в РФ, ограничение на ввоз на территорию Российской Федерации действуют в отношении драгоценных камней и драгоценных металлов, которые необходимо декларировать при ввозе на территории государства, товаров двойного назначения, которые могут быть использованы как в целях военной, так и для целей гражданской промышленности, а также в отношении товаров военного назначения.

Следует отметить, что решением Комиссии Таможенного союза от 20.05.2010 г. № 260 «О формах таможенных документов», представлены формы документов, используемых при реализации мер таможенного контроля. Данные формы документов обязательны к применению при реализации соответствующих мер проверки.

Не смотря на наличие документов международного уровня, действующих в рамках системы таможенного контроля в условиях ЕАЭС, на территории каждого государства, являющегося участником союза, действуют свои национальные стандарты. Подобные стандарты имеет непосредственное отношение к таможенным органам страны-участников ЕАЭС. Подобные стандарты на уровне государства могут иметь принципиальные различия, что приводит к различиям действиях таможенных органов в ходе реализации действий направленных на соблюдение помимо этого, в отношении отдельных правонарушений, в разных странах участниках ЕАЭС могут применяться разные меры административной и уголовной ответственности. Подобные различия не позволяют сформировать единое правовое поле в рамках системы таможенного контроля в современных условиях ЕАЭС.

Таким образом, действующие нормативно-правовые акты каждой страны-участницы ЕАЭС, включая и Российскую Федерацию, играют достаточно важ-

¹⁵ О таможенном регулировании в Российской Федерации [Электронный ресурс]: федеральный закон от 27.11.2010 г. № 311-ФЗ. Доступ из справ. – правовой системы «Консультант Плюс».

ную, а порой, первостепенную роль в системе таможенного контроля. Такие нормы обеспечивают соблюдение положений и правил законодательства, что способствует формированию эффективности в системе регулирования внешнеэкономической деятельности, а также и поддержанию экономической безопасности государств-участников ЕАЭС.

Представленные сведения, безусловно, указывают на присутствие некоторых противоречий в системе нормативно-правового регулирования таможенного контроля ЕАЭС, которые целесообразно решать для повышения результативности и эффективности работы таможенных органов РФ.

1.3 Порядок и особенности осуществления таможенного контроля транспортных средств

Прежде чем приступить к раскрытию особенностей таможенного контроля транспортных средств, необходимо уделить особое внимание понятийному набору. Следует отметить, что транспортные средства являются особой группой основных средств, обладающих отличительными характеристиками.¹⁶ В частности, транспортные средства являются движимым имуществом, используемые в деятельности организаций, а также физическими лицами (гражданами) для собственных целей.

Перемещение транспортных средств через границу государства, может осуществляться в рамках торговой и не торговой деятельности. Иначе говоря, транспорт может возиться на территории государства, в целях его дальнейшей перепродажи, или для личных целей конкретного гражданина или декларанта. В отношении транспортных средств, находящихся в собственности перевозчика или декларанта и используемых для личного пользования, действует льготный таможенный режим, освобождающий декларанта от уплаты таможенных платежей. Также, в данном случае отсутствует обязанность декларировать ввозимые транспортные средства. Необходимость декларирования транспортного средства возникает, в случае если перевозчик или декларант действует по пору-

¹⁶ Пюрвеева, И.Э. Таможенный контроль транспортных средств: теория и основы // Молодой ученый. 2022. № 15 (410). С. 288.

чению и от имени определённого гражданина, при условии, что транспорт ввозится на территории государства в целях его личного использования и находится в собственности гражданина РФ от лица которого действует декларант, что подтверждается сопроводительными документами на транспорт.¹⁷

Ввоз транспортного средства на территории Российской Федерации в целях его дальнейшей перепродажи, либо в случае, если транспортное средство не принадлежит перевозчику или декларанту, то есть не зарегистрировано в государственных органах Российской Федерации, определяет необходимость уплаты соответствующих таможенных платежей, которые рассчитываются на основе таможенной стоимости транспорта, подтверждаемый договорами купли-продажи.

Важно отметить, что при ввозе транспортного средства на территории РФ, Перевозчик или декларант уплачивает таможенные пошлины, таможенный сбор и утилизационный сбор. Согласно Постановлению Правительства РФ от 28.12.2004 г. № 863 «О ставках таможенных сборов за таможенные операции» за таможенное оформление транспортных средств взимаются таможенные сборы, представленные в Приложении А (таблица А.1).

При таможенном оформлении автомобилей ввозимые беженцами и вынужденными переселенцами, таможенные сборы за таможенное оформление не уплачиваются.

Основным регламентирующим документом является Постановление Правительства РФ от 29.11.2003 г. № 718 «Об утверждении Положения о применении единых ставок таможенных пошлин, налогов в отношении товаров, перемещаемых через таможенную границу Российской Федерации физическими лицами для личного пользования».

Таможенная стоимость транспортных средств рассчитывается на основе документальной подтвержденной стоимости ввозимого транспортного средства. Источником подтверждающей информации, являются сопроводительные

¹⁷ Гомон, И.В. Особенности таможенного контроля транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу ЕАЭС // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. 2021. № 12. С. 171.

документы, которые представляются на рассмотрение таможенным органам РФ.

Проверка расчётной величины таможенной стоимости транспорта осуществляется таможенными органами на основе информации, полученной производителем транспортных средств. В случае несовпадения таможенной стоимости, рассчитанной таможенными органами и стоимости, указанной в таможенной декларации, таможенный орган выносит решение о необходимости корректировки таможенной стоимости, и соответственно доначисляет таможенную пошлину.

Важно отметить, что транспортное средство может быть ввезено на территорию Российской Федерации без оплаты соответствующих таможенных платежей и налогов, при соблюдении следующих условий:

- осуществляется ввоз автомобиля, произведённого на территории бывших Республик СССР и находящегося в собственности гражданина не позднее, чем с 31 декабря 1991 года;

- осуществляется ввоз отечественного автомобиля, произведённого на территории страны СНГ;

- транспортное средство выводится беженцами или вынужденными переселенцами;

- осуществляется ввоз транспортного средства лицами, участвующими в программе по добровольному переселению граждан, проживающих на территории иностранных государств.

Следует отметить, что обязанность по оплате таможенных сборов отсутствует у беженцев и вынужденных переселенцев. При ввозе транспортного средства физическим лицом не в рамках торгового оборота, применяются единой ставки таможенных пошлин.

В целях обобщения выше представленной информации, необходимые данные представлены в Приложении А (таблица А.2).

Помимо выше названных таможенных платежей, в процессе ввозе автомобилей, как правило, требуется уплата утилизационного сбора. Данный сбор

является обязательным платежом, который был введен постановлением Правительства Российской Федерации от 30 августа 2012 года № 870 «Об утилизационном сборе в отношении колесных транспортных средств», и применяется в РФ с 1 сентября 2012 года. В указанном документе, достаточно подробно раскрыты правила и порядок взимания, исчисления и уплаты утилизационного сбора, а также механизм возврата уплаченных сумм.

Освобождение от уплаты утилизационного сбора предоставляется при условии:

- ввоза на территорию Российской Федерации колёсных транспортных средств, с момента выпуска которых прошло 30 и более лет и имеющих оригинальный двигатель и корпус;

- ввоза на территорию Российской Федерации колёсных транспортных средств с территории стран участников ЕАЭС, при условии что такие транспортные средства обладают статусом товара Таможенного союза.

Согласно данным требованиям, освобождение от уплаты утилизационного сбора, в рамках действующих норм ТК ЕАЭС, предоставляется при ввозе на территорию Российской Федерации транспортных средств, с даты выпуска которых прошло тридцать лет и более, и, которые сохранили оригинальный (первоначальный) двигатель и корпус. Также освобождаются от уплаты указанного сбора транспортные средства, которые были ввезены с территорий стран-участников ЕАЭС, при условии, что они имеют статус товара Таможенного союза.

Особое внимание следует уделить тому, что для транспорта, в частности, легковых автомобилей, ввозимых гражданами (физическими лицами) в целях личного использования, установлены сниженные коэффициенты, при этом объема двигателя не принимается в учет для подобного освобождения. Для новых автомобилей, размер данного коэффициента составляет 0,1, для подержанных автомобилей, равен 0,15. В результате, утилизационный сбор для подобных транспортных средств равен 2000 рублей для новых и 3000 рублей для подержанных автомобилей.

Для самостоятельно исчисления утилизационного сбора для транспортных средств не предназначенных для личного использования можно воспользоваться нижеследующим алгоритмом.

Формула, базовые ставки и коэффициенты, применяемые для целей расчета размера утилизационного сбора

$$U = B \times K, \quad (1)$$

где U – сумма утилизационного сбора, подлежащая уплате;

B – базовая ставка утилизационного сбора транспортного средства;

K – коэффициент.

Коэффициенты, используемые для расчета утилизационного сбора, представлены в приложении А (таблица А.3).

Важное значение в системе таможенного контроля транспортных средств имеет проверку достоверности информации, представленной в таможенной декларации.¹⁸ Помимо этого, таможенными органами реализуется ряд мер, связанных с проверкой транспортного средства на соответствие требованиям технического регламента. По завершению проверки, декларанту выдается соответствующий сертификат.

В целях повышения эффективности таможенного контроля транспортных средств, служащими таможенных органов используются специальные технические средства, позволяющие более качественно и эффективно провести проверку ввозимого на территории государства транспорта. Использование технических средств при реализации соответствующих процессов в ФТС РФ, имеет особое значение в современных условиях, характеризующихся повсеместным развитием информационных систем и технологий.

Важно отметить, что ставки таможенных пошлин и других таможенных платежей, действующих в отношении ввозимых транспортных средств, суще-

¹⁸ Гомон, И.В. Особенности таможенного контроля транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу ЕАЭС // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. 2021. № 12. С. 173.

ственно увеличивается совокупные расходы на приобретение транспорта. Сказанное объясняет развитие преступных схем, связанных с незаконным ввозом транспортных средств на территории государства, в целях минимизации или ухода от уплаты таможенных сборов, налогов и платежей. Для указанных целей декларанты указывают недостоверность сведения в таможенных декларациях, в части указания марки и модели транспортного средства, а также таможенной стоимости. Развитие подобных схем благоприятствует коррупции в таможенных органах, а также рост теневой экономики.

Представленные сведения позволяют определить, что таможенный контроль транспортных средств имеет огромное значение не только в рамках системы таможенного контроля, но и в рамках системы тариф на таможенного регулирования в условиях ЕАЭС.¹⁹

Также важно отметить, что методы и средства таможенного контроля в РФ постоянно развиваются и совершенствуются, что стало возможным, благодаря политике развития инноваций на территории РФ. Современные технические средства и технологии позволяют повысить процент выявляемых нарушений при перемещении транспортных средств, что сказывается на высоком уровне эффективности таможенных органов и уровне части доходов бюджета государства, формируемых за счет таможенных платежей.

При этом преступные схемы незаконного перемещения транспортных средств не стоят на месте и постоянно развиваются, что приводит к необходимости совершенствования мер таможенного контроля с учетом представленных факторов.

¹⁹ Пюрвеева, И.Э. Таможенный контроль транспортных средств: теория и основы // Молодой ученый. 2022. № 15 (410). С. 289.

2 АНАЛИЗ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

2.1 Организационно-экономическая характеристика и оценка результатов деятельности ФТС РФ

Федеральная таможенная служба (ФТС) является государственным органом исполнительной власти, ответственным за контроль соблюдения таможенного законодательства (ТК ЕАЭС).²⁰ Структура ФТС РФ представлена на рисунке 3.



Рисунок 3 - Структура ФТС РФ

Основные функции ФТС РФ включают:

- правоохранительную функцию, связанную с обеспечением соблюдения нормативно-правовых актов в системе таможенного регулирования;

²⁰ О Федеральной таможенной службе [Электронный ресурс]: постановление Правительства РФ от 16.09.2013 N 809. Доступ из справ. – правовой системы «Консультант».

- сбор таможенных платежей, что способствует пополнению бюджета и снижает риск дефицита;
- координацию работы государственных органов, участвующих в развитии внешнеэкономической деятельности;
- разработку и внедрение мер по предупреждению и предотвращению административных и уголовных правонарушений в таможенной сфере.

Характеристика указанных направлений работы ФТС РФ, представлена на рисунке 4.

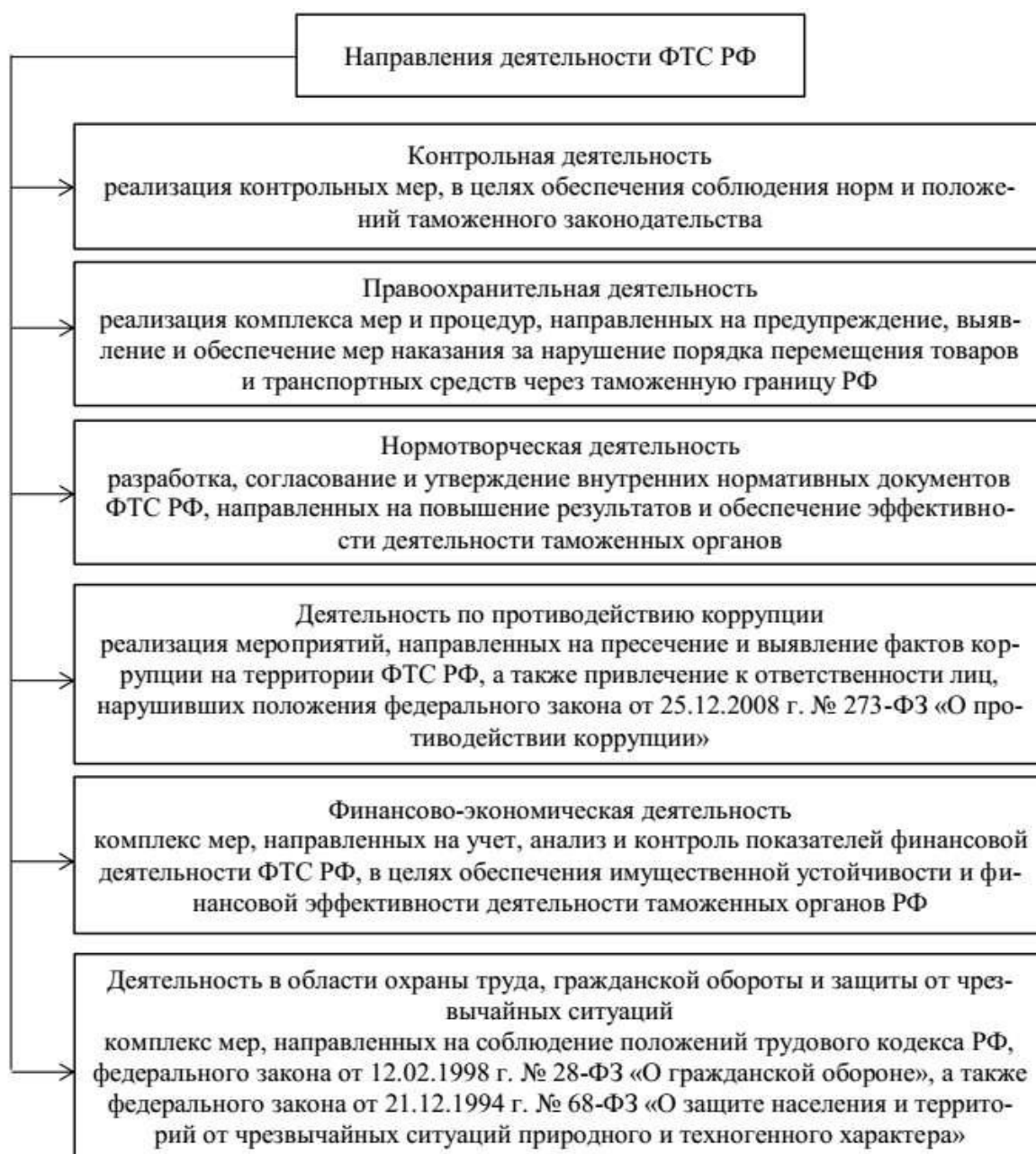


Рисунок 4 – Характеристика направлений деятельности ФТС РФ

Среди представленных направлений работы таможенных органов, следует подчеркнуть контрольную деятельность, которая сводится к проверке различных фактов и обстоятельств, в целях контроля соблюдения норм таможенного законодательства. Основными методами реализации контрольной функции ФТС РФ, являются таможенные проверки, которые позволяют выявлять, пресекать и привлекать к ответственности за совершенные нарушения. Значимость контрольной функции ФТС РФ определяется масштабностью нарушений в сфере таможенного дела и их негативным влиянием на все стороны экономики государства.

Целесообразно заключить о том, что в действующих реалиях, в соответствии со Стратегией развития ФТС РФ 2030 года, таможенные органы стремятся совершить переход от электронной к интеллектуальной таможне. Указанный механизм обусловлен реализацией инновационных проектов по формированию и введению в действие интеллектуальных таможенных пунктов пропуска, которые позволят таможенным органам РФ выйти на совершенно новый уровень в реализации таможенного законодательства.

Так, контрольная деятельность ФТС РФ становится не просто функцией, а настоящим искусством, где каждое действие, каждое решение продиктовано стремлением к наибольшему совершенству и неукоснительному соблюдению закона. В данных реалиях, таможенные проверки становятся в достаточно сложные и многогранные процессы, которые требуют сравнительно высокой квалификации и мастерства от сотрудников ФТС. Возможно, именно это делает их работу такой важной и необходимой для поддержания стабильности и процветания государства.

Для оценки результатов работы таможенных органов, проведен анализ показателей, отражающих результаты реализации внешнеэкономической деятельности в РФ за последние пять лет (таблица 1).

Анализ представленных в таблице 1 сведений, позволил определить рост внешнеторгового оборота РФ на 35,98 млрд. долл. США (5,34 %).

Таблица 1 – Результаты внешнеэкономической деятельности РФ за 2019 – 2023 гг.

Показатель	Значения показателей					Изменения 2023 г. к 2019 г.	
	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	абсолютный прирост	темп прироста, процент
Внешнеторговый оборот, млрд. долл. США	674,28	572,60	789,43	850,54	710,26	35,98	5,34
Экспорт, млрд. долл. США	426,32	338,63	493,34	592,52	425,12	-1,20	-0,28
Импорт, млрд. долл. США	247,96	233,97	296,09	255,33	285,14	37,18	14,99
Сальдо внешне-торгового оборота, млрд. долл. США	178,36	104,66	197,26	332,38	139,98	-38,88	-21,52
Процент покрытия импорта экспортом, процент	1,72	1,45	1,67	2,32	1,49	-0,23	X

Представленная динамика является следствием увеличения импорта товаров на 37,1 млрд. долл. США, что составляет 14,99 %. Указанная тенденция является следствием высокий потребительский спрос российских предприятий и граждан государства на иностранные товары. Также следует отметить рост удельного веса импорта в структуре внешнеторгового оборота на 3,37 процентных пунктов, показатель составил 40,15 % в 2023 году. Также важно отметить сокращение экспорта РФ в анализируемом периоде на 1,20 млрд. долл. США (0,28 %), что является следствием ограничения доступа отечественных товаров на международные рынки по причине действия иностранных экономических санкций против России. Также следует отметить сокращение удельного веса экспорта в структуре внешнеторгового оборота на 3,37 процентных пунктов, показатель составил 59,85 % в 2023 году.

Важно отметить положительное сальдо внешнеторгового оборота РФ на протяжении всего анализируемого периода. При этом отмечено снижение показателя на 38,88 млрд. долл. США или на 21,52 %. Причиной представленной тенденции является следствием роста импорта и сокращения экспорта. Также динамика указанных показателей привела к сокращению покрытия импорта

экспортом на 0,23 процентных пунктов, показатель составил 1,49 % в 2023 году.

В целях дальнейшего анализа структуры экспорта и импорта товаров РФ, проведен анализ географической структуры указанных показателей (таблица 2).

Таблица 2 – Географическая структура экспорта и импорта товаров РФ за 2019 – 2023 гг.

Страны-контрагенты	Структура показателей, процент					Изменения 2023 г. к 2019 г., процентных пунктов
	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	
Экспорт						
Страны СНГ	12,7	14,4	13,2	15,6	16,8	4,1
из них страны ЕАЭС	9,1	9,9	9,3	10,7	11,3	2,2
Страны дальнего зарубежья	87,3	85,6	86,8	84,4	83,2	-4,1
из них страны ЕС	33,7	38,1	32,9	26,3	24,8	-8,9
Страны АТЭС	24,0	27,9	26,6	33,5	35,7	11,7
Другие страны	5,2	4,8	5,5	5,9	6,1	0,9
Импорт						
Страны СНГ	11,3	10,8	10,7	12,2	12,8	1,5
из них страны ЕАЭС	8,2	8,0	8,1	8,9	9,4	1,2
Страны дальнего зарубежья	88,7	89,2	89,3	87,8	87,2	-1,5
из них страны ЕС	36,3	34,0	32,0	28,7	26,4	-9,9
Страны АТЭС	41,3	42,4	44,7	45,3	45,8	4,5
Другие страны	3,7	3,1	3,1	3,6	4,2	0,5

Анализ географической структуры экспорта товаров РФ позволил сделать следующие выводы. Наибольший удельный вес в географической структуре экспорта товаров РФ представлен странами дальнего зарубежья (84,4 % в 2023 году), среди которых 24,8 % приходится на страны ЕС (показатель сократился на 8,9 процентных пунктов в анализируемом периоде в результате введения экономических санкций против России, которые ограничили доступ товаров отечественного производства на иностранные рынки) и 35,7 % представлено экспортом в страны АТЭС (доля показателя увеличилась на 11,7 процентных пунктов в результате укрепления политических и внешнеторговых отношений между Россией и странами АТЭС в анализируемом периоде).

Анализ географической структуры импорта товаров РФ позволил определить, что наибольший удельный вес в географической структуре импорта това-

ров РФ представлен странами дальнего зарубежья, на долю которых приходится 87,2 % в 2023 году (показатель сократился на 1,5 процентных пунктов в анализируемом периоде). В составе рассматриваемого показателя, доля импорта товаров из стран ЕС сократилась в анализируемом периоде на 9,9 процентных пунктов и составила 26,4 % в 2023 году. Представленная тенденция обусловлена реакцией российского внутреннего рынка на товары, поставляемые из недружественных для РФ государств. Также следует отметить изменение удельного веса импорта товаров из стран СНГ в сторону увеличения (на 1,5 процентных пунктов), в частности, импорта из стран ЕАЭС увеличится на 1,2 процентных пунктов и составил 9,4 % в 2023 году в результате укрепления внешнеэкономических отношений России со странами-участниками ЕАЭС.

Дальнейший анализ проведен в отношении товарной структуры экспорта и импорта товаров РФ за 2019 – 2023 гг. (таблица 3).

Таблица 3 – Товарная структура экспорта и импорта товаров РФ за 2019 – 2023 гг.

Группы товаров	Структура показателей, процент					Изменения 2023 г. к 2019 г., процентных пунктов
	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	
1	2	3	4	5	6	7
Экспорт						
Продовольственные товары и сельскохозяйственное сырье	5,43	8,18	7,3	7,0	10,1	4,67
Минеральные продукты	65,74	53,86	56,2	66,1	61,2	-4,54
Продукция химической промышленности, каучук	5,81	6,54	7,7	7,1	6,4	0,59
Кожевенное сырье, пушнина и изделия из них	0,04	0,03	0,01	0,01	0,01	-0,03
Древесина и целлюлозно-бумажные изделия	2,81	3,47	1,4	2,4	2,3	-0,51
Текстиль, текстильные изделия и обувь	0,24	0,28	0,3	0,3	0,4	0,61
Металлы и изделия из них	8,83	10,49	13,1	11,9	14,1	5,27
Машины, оборудование и транспортные средства	3,43	3,72	6,0	5,2	5,4	1,97
Импорт						
Продовольственные товары и сельскохозяйственное сырье	11,11	10,46	11,6	14,01	12,33	1,22
Минеральные продукты	1,50	1,10	1,90	2,07	1,95	0,45
Продукция химической промышленности, каучук	19,07	16,58	18,33	22,35	19,54	0,47

Продолжение таблицы 3

1	2	3	4	5	6	7
Кожевенное сырье, пушнина и изделия из них	0,52	0,37	0,40	0,38	0,42	-0,10
Древесина и целлюлозно-бумажные изделия	1,50	1,32	1,78	1,52	1,18	-0,32
Текстиль, текстильные изделия и обувь	6,50	5,79	5,80	6,17	6,71	0,21
Металлы и изделия из них	6,96	6,01	7,33	7,49	6,73	-0,23
Машины, оборудование и транспортные средства	44,32	40,93	49,34	46,01	51,13	6,81

Анализируя товарную структуру экспорта Российской Федерации, можно прийти к интересным выводам. Прежде всего, неоспоримым лидером в этой структуре остаются минеральные продукты, хотя их доля несколько сократилась за рассматриваемый период на 4,54 процентных пункта, составив 61,2% в 2023 году. Такая динамика объясняется природными богатствами России, её обширными запасами минеральных ресурсов, и неизменным интересом к ним со стороны зарубежных потребителей. Однако не только природные ископаемые формируют экспортный облик страны. Важно отметить значительное увеличение доли металлов и изделий из них в общем объёме экспорта. Эта категория товаров продемонстрировала рост на 5,27 процентных пункта, достигнув 14,1% в 2023 году. Такой подъем явно свидетельствует о высоком уровне развития металлургической промышленности в России. Остальные товарные группы остаются в тени лидеров, занимая значительно меньшую долю в экспортной структуре Российской Федерации. Каждая из этих категорий, однако, вносит свой уникальный вклад в экономический пазл, создавая многообразие и устойчивость экспортного потенциала страны.

Анализ товарной структуры импорта товаров РФ позволил определить, что наибольший удельный вес в структуре импорта товаров России представлен машинами, оборудованием и транспортными средствами. Доля указанной группы товаров увеличилась на 6,81 процентных пунктов и составила 51,13 % в 2023 году. Указанная тенденция обусловлена недостаточным уровнем развития машиностроительного комплекса РФ. Также среди представленных групп това-

ров, следует отметить продукцию химической промышленности (19,54 % в 2023 году), а также продовольственные товары и сельскохозяйственное сырье (12,33 % в 2023 году).

В целом, выявленные тенденции свидетельствуют о развитии внешнеэкономической деятельности РФ за последние пять лет. При этом отмечено сокращение экспорта товаров, что является неблагоприятной тенденцией, характеризующей сокращение объема отечественных товаров, реализуемых на иностранных рынках и приводящей к снижению конкурентоспособности российских товаров на мировых рынках.

2.2 Анализ экспортно-импортных операций в отношении транспортных средств в Российской Федерации

Современные тенденции развития внешнеэкономической деятельности в отношении транспортных средств Российской Федерации во многом обусловлены сложившимися особенностями развития машиностроительного комплекса государства. Важно отметить, что машиностроение является одной из основных отраслей Российской Федерации. Основными предприятиями государства, осуществляющими деятельность в рассматриваемой сфере, являются: АО «АвтоВАЗ» (крупнейший производитель легковых автомобилей), АО «Компания «Сухой» (крупнейший российский производитель боевых самолетов марки «Су»), ПАО «Камаз» (производитель дизельных грузовых автомобилей). Следует отметить, что машиностроение в РФ сосредоточено в городах стратегического значения: г. Москва и г. Санкт-Петербург, а также на Урале, Поволжье и Западной Сибири. Значимость машиностроения обусловлена возможностью обеспечения многие производственных и непромышленных сфер экономики государства необходимыми машинами и оборудованием.

Для определения роли машиностроения в экономике Российской Федерации, в таблице 6 представлены показатели динамики и структуры рассматриваемой сферы экономики.

Согласно сведениям, представленным в таблице 4, за последние пять лет наблюдается рост стоимости производства машиностроительной отрасли на 761

млрд. руб., что составляет 60,93 % и связано с ростом уровня инфляции и удорожанием комплектующих для производства в рассматриваемой отрасли.

Таблица 4 – Показатели развития машиностроительного комплекса за 2019 – 2023 гг.

Показатель	Значения показателей					Изменения 2023 г. к 2019 г.	
	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	абсолютный прирост	темп прироста, процент
Объем производства машиностроительной отрасли, млрд. руб.	1249	1334	1605	1722	2010	761	60,93
Доля производства машин и оборудования в ВВП страны, процент	2,33	2,52	1,99	2,11	1,21	-1,11	X
Доля производства машин и оборудования в структуре промышленного производства, процент	3,60	3,65	3,52	3,34	1,85	-1,75	X

Источник: Российский статистический ежегодник. 2023: Статистический сборник. М. 2023 С. 377.

Представленная тенденция является следствием развития указанной сферы по причине наличия высокого потребительского спроса на отечественных рынках и ограничения доступа иностранных машин и оборудования на российские рынки, что открыло дополнительные ниши для российских предприятий рассматриваемой сферы.

Значимость роли машиностроительного комплекса для Российской Федерации определяется его долей в структуре валового внутреннего продукта, которая составляет 1,21 % в 2023 году. При этом показатель сократился почти в двое (на 1,11 процентных пунктов), что определяет сокращение роли машиностроительной отрасли в экономике государства.

Также следует отметить сокращение удельного веса объемов производства в сфере машиностроения в структуре промышленного производства на 1,75 процентных пунктов, показатель составляет 1,85 % в 2023 году. Снижение указанного показателя в анализируемом периоде является следствием усиления

роли других сфер экономики в структуре валового внутреннего продукта и промышленного производства.

В целях дальнейшего исследования, проведен анализ объемов производства автомобилей на территории Российской Федерации за 2019 – 2023 гг. Результаты анализа представлены в таблице 5.

Таблица 5 – Анализ объемов производства машиностроительной отрасли в Российской Федерации за 2019 – 2023 гг.

Показатель	Значения показателей, тыс. единиц					Изменения 2023 г. к 2019 г.	
	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	абсолютный прирост, тыс. единиц	темп прироста, процент
Произведено легковых автомобилей	1524,2	1260,5	1379,4	455,2	537,1	-987,1	-64,8
Произведено грузовых автомобилей	158,4	141	187,2	140,8	167,6	9,2	5,8
Произведено автобусов	41,6	34,2	36,8	26,1	33,4	-8,2	-19,7
Произведено дорожно-строительной техники	40,3	43,8	56,1	75,6	87,7	47,4	в 2,18 раза
Итого	1764,5	1479,5	1659,5	697,7	825,8	-938,7	-53,2

Источник: составлено автором на основе данных [7].

Согласно представленным в таблице 7 сведениям, за последние пять лет (2019 – 2023 гг.) наблюдается существенный спад производства машиностроительной отрасли в Российской Федерации. В целом, показатель сократился на 938,7 тыс. единиц, что составляет 53,2 % в относительном выражении. Существенное влияние на указанную тенденцию оказало сокращение объектом производства легковых автомобилей, так, объем их производства сократился на 987,1 тыс. единиц, что составляет 64,8 %. При этом пик производства легковых автомобилей в анализируемом периоде приходится на 2019 год и составляет 1524,2 тыс. единиц. В последующие года наблюдается спад производства, что вызвано ухудшением уровня развития машиностроительной отрасли РФ, в части производства легковых автомобилей, удорожанием стоимости комплектующих, и, как следствие, удорожанием стоимости легковых автомобилей. Все представленные факторы привели к сокращению потребительского спроса на

отечественные легковые автомобили. При этом их качество оставляет желать лучшего. В связи с чем, российские потребители, в своем большинстве, отдают предпочтение легковым автомобилям иностранного производства, преимущественно, японским, которые являются наиболее оптимальными по соотношению цена-качество.

В отношении производства грузовых автомобилей в Российской Федерации, за последние пять лет наблюдается небольшой рост, который составляет 9,2 тыс. единиц или 5,8 %. Представленная динамика обусловлена совершенствованием систем производства грузовых автомобилей, автоматизацией производства и улучшением их технических характеристик. Аналогичная тенденция характерна для производства дорожно-строительной техники, рост объемов производства которой составил 47,4 тыс. единиц техники или в 2,18 раза. Сказанное является следствием модернизации производства дорожно-строительной техники, произведенной в России и улучшением ее технических характеристик.

Анализируя структуру объемов производства машиностроительной отрасли Российской Федерации за последние пять лет (2019 – 2023 гг.), следует отметить существенное изменение структуры рассматриваемого показателя, что подтверждается сведениями, представленными в таблице 6.

Таблица 6 – Структура объемов производства машиностроительной отрасли Российской Федерации за 2019 – 2023 гг.

Показатель	Значения показателей, процент					Изменения по структуре за 2019 – 2023 гг., процентный пункт
	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	
Произведено легковых автомобилей	86,38	85,20	83,12	65,24	65,04	-21,34
Произведено грузовых автомобилей	8,98	9,53	11,28	20,18	20,30	11,32
Произведено автобусов	2,36	2,31	2,22	3,74	4,04	1,69
Произведено дорожно-строительной техники	2,28	2,96	3,38	10,84	10,62	8,34
Итого	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	-

Так, наибольший удельный вес в структуре объемов производства машиностроительной отрасли РФ в 2023 году представлен производством легковых автомобилей, доля показателя составляет 65,04 %. При этом отмечено существенное сокращение показателя в анализируемом периоде на 21,34 процентных пунктов. Показатель увеличился на 8,34 процентных пунктов и составил 10,62 % в 2023 году. Таким образом, производство легковых автомобилей теряет свой вес в сфере машиностроения, при этом наблюдается усиление роли производства грузовых автомобилей и дорожно-строительной техники.

Учитывая выше представленные результаты, следует сделать вывод о наличии проблем в развитии машиностроительной отрасли Российской Федерации. Особого внимания заслуживает сфера производства легковых автомобилей, которая характеризуется несовершенством производственных систем, что приводит к недостаточному уровню качества легковых автомобилей и их относительной дороговизне. В связи с чем, российский рынок легковых автомобилей характеризуется нехваткой качественного транспорта по приемлемым для потребителей ценам, что приводит к необходимости приобретения легковых автомобилей у иностранных производителей, в частности, в Японии. Сказанное позволяет определить необходимость анализа внешней торговли России транспортными средствами.

В целях анализа внешней торговли транспортными средствами РФ за 2019 – 2023 гг., в таблице 7 представлены необходимые показатели.

Таблица 7 – Динамика экспорта и импорта товаров РФ, товарных групп 8701 - 8705 за 2019 – 2023 гг.

Показатель	Значения показателей, млн. долл. США					Изменения 2023 г. к 2019 г.	
	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	абсолютный прирост, млн. долл. США	темп прироста, процент
1	2	3	4	5	6	7	8
Экспорт							
Средства наземного транспорта, кроме железнодорожного или трамвайного по-	2340,15	2244,78	2536,41	1829,73	2399,52	59,37	2,54

Продолжение таблицы 7

1	2	3	4	5	6	7	8
движного состава							
в том числе:							
- тракторы (код ТН ВЭД 8701)	79,26	76,51	90,57	82,92	155,89	76,63	96,68
- моторные транспортные средства, предназначенные для перевозки людей (код ТН ВЭД 8702)	79,86	94,18	80,82	43,35	84,69	4,83	6,05
- автомобили легковые (код ТН ВЭД 8703)	1144,95	1284,86	1603,88	986,69	1395,76	250,81	21,91
- моторные транспортные средства для перевозки грузов (код ТН ВЭД 8704)	317,07	369,62	396,11	302,59	355,60	38,53	12,15
- моторные транспортные средства специального назначения (код ТН ВЭД 8705)	719,01	419,61	365,03	414,18	407,58	-311,43	-43,31
Импорт							
Средства наземного транспорта, кроме железнодорожного или трамвайного подвижного состава	10134,54	11383,96	11573,78	8120,52	12296,35	2161,81	21,33
в том числе:							
- тракторы (код ТН ВЭД 8701)	1674,09	1635,16	1316,63	1064,29	1579,11	-94,98	-5,67
- моторные транспортные средства, предназначенные для перевозки людей (код ТН ВЭД 8702)	163,43	197,47	222,20	195,57	164,75	1,32	0,81
- автомобили легковые (код ТН ВЭД 8703)	6188,69	7259,57	7906,11	5423,74	7989,98	1801,29	29,11
- моторные транспортные средства для перевозки грузов (код ТН ВЭД 8704)	1925,62	1990,34	1936,33	1197,94	2271,66	346,04	17,97
- моторные транспортные средства специального назначения (код ТН ВЭД 8705)	182,71	301,42	192,51	238,98	290,85	108,14	59,19

Согласно представленным сведениям, за 2019 – 2023 гг. наблюдается рост экспорта товаров, товарных групп 8701 - 8705 на 59,37 млн. долл. США, что составляет 2,54 %. Основное влияние на указанную динамику оказал рост экспорта легковых автомобилей (группа 8703), прирост показателя составил 250,81 млн. долл. США или 21,91 %, также наблюдается рост экспорта тракторов (на 76,63 млн. долл. США) и моторных транспортных средств (на 38,53 млн. долл. США).

Представленная динамика обусловлена развитием машиностроительной отрасли в Российской Федерации, а также повышением конкурентоспособности указанных групп отечественных товаров на иностранных рынках. При этом в отношении экспорта рассматриваемых групп товаров наблюдается снижение объема экспорта моторных транспортных средств на 311,43 млн. долл. США (43,31 %) в результате роста конкуренции на международных рынках указанной группы товаров.

Аналогично динамике экспорта товаров, товарных групп 8701 - 8705, наблюдается рост импорта на 2 161,81 млн. долл. США или на 21,33 %. Основной причиной указанной тенденции является рост потребности российских потребителей в иностранных средствах наземного транспорта. Представленная тенденция в основном обусловлена ростом импорта легковых автомобилей на 1801,29 млн. долл. США (29,11 %), что обусловлено недостаточным уровнем конкурентоспособности отечественной автопромышленности и высоким потребительским спросом граждан и предприятий РФ на иностранные легковые автомобили средства. Помимо указанной группы автотранспортных средств, наблюдается рост импорта моторных транспортных средств для перевозки людей (группа 8704) на 346,04 млн. долл. США (17,97 %) и моторных транспортных средств специального назначения (группа 8705) на 108,14 млн. долл. США или на 59,19 %.

Таким образом, проведенный анализ позволил определить рост экспортно-импортных операций РФ в отношении транспортных средств.

В целях дальнейшего анализа внешней торговли исследуемых групп то-

варов РФ, проведен анализ их структуры (таблица 8).

Таблица 8 - Структура экспорта и импорта товаров РФ, товарных групп 8701 - 8705 за 2019 – 2023 гг.

Группы товаров	Структура показателей, процент					Изменения 2023 г. к 2019 г., процентных пунктов
	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	
Экспорт						
Средства наземного транспорта, кроме железнодорожного или трамвайного подвижного состава	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	-
в том числе:						
- тракторы (код ТН ВЭД 8701)	3,39	3,41	3,57	4,53	6,50	3,11
- моторные транспортные средства, предназначенные для перевозки людей (код ТН ВЭД 8702)	3,41	4,20	3,19	2,37	3,53	0,12
- автомобили легковые (код ТН ВЭД 8703)	48,93	57,24	63,23	53,93	58,17	9,24
- моторные транспортные средства для перевозки грузов (код ТН ВЭД 8704)	13,55	16,47	15,62	16,54	14,82	1,27
- моторные транспортные средства специального назначения (код ТН ВЭД 8705)	30,72	18,69	14,39	22,64	16,99	-13,74
Импорт						
Средства наземного транспорта, кроме железнодорожного или трамвайного подвижного состава	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	-
в том числе:						
- тракторы (код ТН ВЭД 8701)	16,52	14,36	11,38	13,11	12,84	-3,68
- моторные транспортные средства, предназначенные для перевозки людей (код ТН ВЭД 8702)	1,61	1,73	1,92	2,41	1,34	-0,27
- автомобили легковые (код ТН ВЭД 8703)	61,07	63,77	68,31	66,79	64,98	3,91
- моторные транспортные средства для перевозки грузов (код ТН ВЭД 8704)	19,00	17,48	16,73	14,75	18,47	-0,53
- моторные транспортные средства специального назначения (код ТН ВЭД 8705)	1,80	2,65	1,66	2,94	2,37	0,56

Согласно представленным сведениям, наибольший удельный вес в структуре экспорта транспортных средств представлен легковыми автомобилями, доля показателя составляет 58,17 % в 2023 году, при этом показатель имеет

тенденцию к росту (прирост составил 9,24 процентных пунктов). Также сравнительно высокий удельный вес в структуре экспорта транспортных средств представлен моторными транспортными средствами для перевозки грузов (14,82 % в 2023 году) и моторными транспортными средствами специального назначения (16,99 % в 2023 году). Доля экспорта последней группы товаров существенным образом сократилась в анализируемом периоде (на 13,74 процентных пунктов). Таким образом, структура экспорта транспортных средств РФ изменилась существенным образом в анализируемом периоде.

В структуре импорта транспортных средств, наибольший удельный вес, также представлен легковыми автомобилями (доля показателя равна 64,98 % в 2023 году). Также следует отметить сравнительно высокий удельный вес тракторов (12,84 % в 2023 году) и моторных транспортных средств для перевозки грузов (18,47 % в 2023 году). Следует отметить, что структура импорта транспортных средств в анализируемом периоде изменилась несущественным образом.

Важно отметить, что из-за отсутствия полных официальных данных таможенной статистики РФ с февраля 2022 году, не имеется возможности провести полный анализ географической структуры внешней торговли РФ транспортными средствами. При этом, согласно данным СМИ, после введения активной санкционной политики иностранных государств против России (с февраля 2022 года), география экспорта транспортных средств существенно изменилась. Так, до указанного периода, наибольший удельный вес экспорта транспортных средств в Россию принадлежал странам ЕС и Японии, что обусловлено высоким потребительским спросом российских граждан и предприятий на европейские и японские транспортные средства, ввиду их сравнительно высокого качества.²¹ В 2023 году основной страной-поставщиком транспортных средств в Россию стал Китай, на долю которого приходится около 80 % всех поставок транспорта. Среди стран-поставщиков подержанных транспортных средств,

²¹ Ведомости.ру [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – 12.01.2003. – Режим доступа : <https://www.vedomosti.ru/auto/articles/2023/11/10/1005275-import-mashin-viros>. – 15.03.2024.

следует отметить Японию (54 %), Южную Корею и Германию.

В современных условиях (в 2024 году), экспорт российских автомобилей падает, по причине отсутствия роста объемов производства отечественных транспортных средств и наличия существенных ограничений для их выхода на мировые рынки транспорта.

Важно отметить, что по причине нехватки качественных транспортных средств по приемлемым ценам на отечественном рынке, российские потребители предпочитают приобретать легковые автомобили у иностранных производителей. При этом в современных условиях имеются трудности при использовании прямых каналов поставок иностранных транспортных средств в РФ. Представленная ситуация приводит к необходимости изменения каналов поставок иностранных автомобилей на российский рынок. Одним из таких каналов поставки, является маршрут из Армении в Россию. Следует отметить, что в Армении нет собственного автомобильного производства. Закупки транспортных средств осуществляются у третьих стран, и, в дальнейшем, легковые автомобили оформляются на территории Армении на основании договора купли-продажи или импортируются на территорию Российской Федерации. Сказанное позволяет определить необходимость анализа импорта транспортных средств из Армении в Россию (таблица 9).

Таблица 9 – Анализ импорта транспортных средств из Армении в Россию за 2019 – 2023 гг.

Показатель	Значения показателей, тыс. дол. США					Изменения 2023 г. к 2019 г.	
	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	абсолютный прирост, тыс. дол. США	темпы прироста, процент
Импорт легковых автомобилей из Армении	25644,36	27965,54	48363,53	36913,28	2163849,43	2138205,07	в 84,38 раза

Источник: составлено автором на основе данных [45].

Важно отметить, что ввиду ограничения в представлении данных тамо-

женной статистики с февраля 2022 года, отсутствует возможность провести детальный анализ импорта в указанной аналитике. В связи с чем, анализ проведен по открытым данным, представленным в СМИ без детализации.

Анализируя сведения, представленные в таблице 9, следует отметить существенное увеличение импорта легковых автомобилей в Россию из Армении, прирост показателя составил 2138,21 млн. долл. США, что превышает показателя 2019 года в 84,38 раза. При этом, согласно информации, представленной в СМИ, наибольший прирост импорта легковых автомобилей из Армении наблюдается в январе 2023 года (180 млн. долл. США) по сравнению с январем 2022 года (800 тыс. дол. США). Поставки увеличились после начала специальной военной операции на Украине в феврале 2022 г. Это может быть связано с реэкспортом товаров в РФ, который начался на фоне введения западных санкций.²²

Помимо этого, росту импорта легковых автомобилей из Армении в Россию благоприятствует параллельный импорт, который реализуется на основе федерального закона от 28.06.2022 г. № 213-ФЗ «О внесении изменения в статью 18 Федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и определяет возможность ввоза на территорию Российской Федерации товаров без согласия товаропроизводителя.

Таким образом, сложившиеся особенности внешней торговли транспортными средствами в РФ во многом обусловлены международной политической и экономической ситуацией. Важно отметить, что для насыщения российского рынка иностранным транспортом, Правительством РФ предпринимаются различные попытки для усиления торговых отношений в дружественными по отношению к России странами, в частности, с Китаем. Также отдельные российские предприятия, осуществляющие деятельность в машиностроительной отрасли осуществляют поиск новых каналов и рынков сбыта транспортных средств.

²² Ведомости.ру [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – 17.11.2001. – Режим доступа : <https://www.vedomosti.ru/economics/news/2023/07/18/985877-o-roste-eksporta-avtomobilei-iz-armenii>. – 10.04.2024.

2.3 Анализ нарушений таможенного контроля транспортных средств в Российской Федерации

Пересечение границы Российской Федерации транспортными средствами нередко сопровождается нарушениями таможенного законодательства. Декларанты, сознательно или по неведению, оказываются в центре внимания таможенных органов, выявляющих многочисленные отклонения от правил. Наиболее часто встречающиеся нарушения касаются положений следующих нормативных актов: статья 260 ТК ЕАЭС статья 264 ТК ЕАЭС, 16.1 КоАП РФ и статья 16.2 КоАП РФ.

В целях анализа соответствующих нарушений, в таблице 10 проведен анализ их динамики.

Таблица 10 – Динамика нарушений норм таможенного законодательства при перемещении транспортных средств через границу РФ за 2019 – 2023 гг. (по данным ФТС РФ)

Показатель	Значение показателя, ед.					Изменения 2023 г. к 2019 г.	
	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	абсолютный прирост, ед.	темп прироста, процент
Всего нарушений при перемещении транспортных средств	1 186	1354	1219	1479	1532	346	29,17
их них:							
Административные правонарушения	1 114	1 258	1 138	1 404	1 446	332	29,80
- по ст. 16.1 КоАП РФ	386	339	363	432	428	42	10,88
- по ст. 16.2 КоАП РФ	282	324	318	337	363	81	28,72
- по ст. 16.7 КоАП РФ	157	212	184	237	193	36	22,93
- по ст. 16.18 КоАП РФ	206	266	179	312	359	153	74,27
- по ст. 16.24 КоАП РФ	83	117	94	86	103	20	24,10
Уголовных преступлений	72	96	81	75	86	14	19,44
- по ст. 194 УК РФ	64	91	78	71	80	16	25,00
- по ст. 237 УК РФ	8	5	3	4	7	-1	-12,50

Согласно представленной информации, количество нарушений таможенного законодательства РФ, связанных с перемещением транспортных средств через границу государства, за последнее время неуклонно растет. Период с 2019 по 2023 годы характеризуется ростом показателя на 346 случаев, что составляет 29,17 %. Данная динамика, несомненно, обусловлена в основном увеличением административных правонарушений, количество которых возросло на 332 случая (29,80%). В системе административных правонарушений особенно выделяется достаточно быстрый рост нарушений по статье 16.18 КоАП РФ «Невывоз либо неосуществление обратного ввоза товаров и (или) транспортных средств физическими лицами», прирост которых составил 153 случая (74,27 %). Представленное явление явно связано с возможностью свободного перемещения транспортных средств в рамках ЕАЭС. Согласно действующему законодательству, транспортное средство должно быть зарегистрировано в государственном участнике ЕАЭС, где оно первоначально поставлено на учет, хотя бы раз в шесть месяцев. Несоблюдение этого требования приводит к нарушениям по статье 16.18 КоАП РФ.

Помимо всего выше сказанного, следует отметить, что количество уголовных преступлений, связанных с перемещением транспортных средств через границу Российской Федерации, также демонстрирует тенденцию к росту за последние пять лет. Подобный рост правонарушений способен создавать все более сложные и многогранные вызовы, с которыми приходится сталкиваться таможенным органам, а также особо значимо подчеркивает необходимость совершенствования действующих методов и механизмов контроля и укрепления мер безопасности для защиты экономических интересов государства.

Прирост показателя за 2019 – 2023 гг. составил 14 ед. или 19,44 %. Указанная тенденция обусловлена ростом преступлений по ст. 194 УК РФ «Уклонение от уплаты таможенных платежей, специальных, антидемпинговых и (или) компенсационных пошлин, взимаемых с организации или физического лица».

Дальнейший анализ проведен в отношении структуры нарушений тамо-

женного законодательства при перемещении транспортных средств за 2019 – 2023 гг. (таблица 11).

Таблица 11 – Структура нарушений норм таможенного законодательства при перемещении транспортных средств через границу РФ за 2019 – 2023 гг. (по данным ФТС РФ)

Группы товаров	Структура показателей, процент					Изменения 2023 г. к 2019 г., процентных пунктов
	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	
Всего нарушений при перемещении транспортных средств	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	-
их них:						
Административные правонарушения	93,93	92,91	93,36	94,93	94,39	0,46
- по ст. 16.1 КоАП РФ	32,55	25,04	29,78	29,21	27,94	-4,61
- по ст. 16.2 КоАП РФ	23,78	23,93	26,09	22,79	23,69	-0,08
- по ст. 16.7 КоАП РФ	13,24	15,66	15,09	16,02	12,60	-0,64
- по ст. 16.18 КоАП РФ	17,37	19,65	14,68	21,10	23,43	6,06
- по ст. 16.24 КоАП РФ	7,00	8,64	7,71	5,81	6,72	-0,28
Уголовных преступлений	6,07	7,09	6,64	5,07	5,61	-0,46
- по ст. 194 УК РФ	5,40	6,72	6,40	4,80	5,22	-0,17
- по ст. 237 УК РФ	0,67	0,37	0,25	0,27	0,46	-0,22

Проведенный анализ позволил выявить существенные изменения в динамике внешней торговли транспортными средствами в анализируемом периоде, что является результатом неблагоприятного влияния санкционной политики иностранных государств. Представленные условия, а также рост таможенных пошлин на транспортные средства толкает физических лиц на нарушения таможенного законодательства.

3 ПРОБЛЕМЫ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ЗАРЕГИСТРИРОВАННЫХ В РЕСПУБЛИКЕ АРМЕНИИ И НАХОДЯЩИХСЯ НА ТЕРРИТОРИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ, А ТАКЖЕ НАПРАВЛЕНИЯ ИХ РЕШЕНИЯ

3.1 Современные проблемы таможенного контроля транспортных средств, зарегистрированных в Республике Армения и находящихся на территории Российской Федерации

Современный рынок автотранспортных средств Российской Федерации характеризуется отсутствием легковых автомобилей, обладающих высокими техническими характеристиками и сравнительно низкой стоимостью. В связи с чем, существенная часть российских потребителей стремится приобретать легковые автомобили иностранного производства, преимущественно, японские. При этом за последние годы, на дорогах России появилось существенное количество китайских легковых автомобилей. Важно отметить, что при приобретении транспорта иностранного производства, при его перемещении на территорию РФ, покупатель должен уплатить ввозные таможенные пошлины, сумма которых, в большинстве случаев, является существенной, по сравнению со стоимостью автомобиля. Это существенно увеличивает совокупные расходы на приобретение транспортного средства.

В текущее время, чтобы сократить расходы на приобретение транспортного средства, российские автовладельцы прибегают к следующей схеме: автомобиль приобретается в республике Армения и ставится на учет в данном государстве. Учитывая современные возможности беспрепятственного пересечения границ стран-участников ЕАЭС для граждан соответствующих стран на транспортных средствах, автовладельцы пересекают границу РФ без уплаты соответствующих таможенных платежей. При этом транспортный налог уплачивается в доходов республики Армения. Распространенность указанной схемы определяется сравнительно низкими таможенными пошлинами на ввоз автотранспортных средств в республике Армения, по сравнению с Россией. Потери для

бюджета Российской Федерации, учитывая распространенность указанной схемы, существенны.

Важно подчеркнуть, что далеко не все российские автовладельцы, которые приобрели легковые автомобили в Армении, намеревались нарушить нормы действующего таможенного законодательства ЕАЭС и уклониться от уплаты соответствующих пошлин и налогов.

Согласно пункту 33 Договора о присоединении Республики Армения к Договору о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года (в ред. от 14 апреля 2020 г.), таможенная служба РФ была обязана обеспечить функции контроля транспортных средств, купленных и затем ввезённых в Россию гражданами России. Однако в реальности этот контроль фактически не производился: все автомобили беспрепятственно проезжали через «зелёный коридор», что, естественно, привело к нарушениям таможенного законодательства со стороны граждан России, ввозивших автомобили, приобретённые в Армении.

Следует отметить, что перед покупкой автомобилей в Армении многие российские граждане активно обращались в подразделения ФТС РФ, как письменно, так и по телефону, с вопросами о возможности свободного перемещения по территории России автомобилей, приобретённых и зарегистрированных в Армении. Уполномоченные сотрудники ФТС РФ заверяли, что такие транспортные средства могут беспрепятственно перемещаться по территории Российской Федерации. Они также уточняли, что в таких случаях нет необходимости декларировать транспортные средства на территории РФ, что было подтверждено в ответе на обращение от 31 октября 2018 г. № 04-35/Д-6223 от Главного Управления организации таможенного оформления и таможенного контроля ФТС России.

Однако, несмотря на такие заверения, после приобретения автомобилей в Армении, граждане РФ столкнулись с неожиданными проблемами. В июле 2020 года по всей России начались рейды ГИБДД, направленные на выявление автомобилей с армянскими номерами. Сотрудники ГИБДД руководствовались статьей 12.1 КоАП РФ «Управление транспортным средством, не зарегистриро-

ванным в установленном порядке, транспортным средством, не прошедшим государственного технического осмотра или технического осмотра». Многие автовладельцы, попавшие под административную ответственность, уверяли, что их автомобили зарегистрированы в соответствии с законом, что ставит под сомнение правомерность применения статьи 12.1 КоАП РФ в этих случаях.

Эти события раскрыли множество человеческих драм и вызвали бурю негодования. Те, кто честно следовал указаниям властей, оказались в сложной ситуации, борясь за право свободного передвижения и справедливое отношение. Эта история напомнила о том, насколько важны ясность и согласованность в применении законов, а также о том, как легко можно попасть в ловушку бюрократических противоречий.

После получения таких ответов российские граждане начали активно приобретать автомобили в Армении и без каких-либо препятствий перемещаться на них по территории Российской Федерации. Однако, начиная с июля 2020 года, ситуация изменилась: в разных регионах страны начались масштабные рейды ГИБДД, направленные на выявление легковых автомобилей с армянскими номерами. Сотрудники ГИБДД, руководствуясь статьей 12.1 КоАП РФ, касающейся управления транспортным средством, не зарегистрированным в установленном порядке или не прошедшим государственного технического осмотра, начали применять меры административной ответственности.

Однако владельцы этих автомобилей, уверенные в законности своих действий, были удивлены и возмущены. Их транспортные средства были зарегистрированы в соответствии с установленным законом порядком, что делало действия ГИБДД, мягко говоря, спорными. Основания для применения статьи 12.1 КоАП РФ казались, по меньшей мере, сомнительными, ведь автовладельцы действовали на основании официальных разъяснений и указаний.

Эти рейды вызвали волну негодования среди добросовестных владельцев автомобилей, которые вдруг оказались в сложной и несправедливой ситуации. Люди, доверившиеся государственным разъяснениям и считавшие, что действуют в рамках закона, теперь сталкивались с административным давлением и

неоправданными штрафами. Эмоции накалялись, и многие начали ощущать себя жертвами бюрократической ошибки, мечтая о справедливости и восстановлении своих прав.

Согласно ст. 258 федерального закона от 03.08.2018 г. № 289-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», таможенные органы должны были обязать граждан РФ декларировать транспортные средства, приобретенные в республике Армения и, соответственно, уплатить таможенные пошлины. Также таможенные служащие должны были обязать граждан РФ оформить временный ввоз транспортных средств, что не было сделано. Ввиду чего, у автовладельцев отсутствуют документы, подтверждающие временный ввоз автотранспортных средств и, соответственно, отсутствует таможенная декларация. Указанные действия не проводились, в связи с чем, усматривается прямая вина таможенных органов в данных действиях.

Анализ судебной практики по рассматриваемым нарушениям определяет следующее: суды нередко находятся в состоянии неопределенности. Так, с одной стороны, ряд судебных органов принимает сторону таможни, опираясь на положения федерального закона от 03.08.2018 г. № 289-ФЗ (в ред. от 26.02.2024 г.) «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Таки решения судебных органов утверждают, что автовладельцы обязаны пройти все необходимые регистрационные процедуры и уплатить соответствующие таможенные сборы.

Но другая часть судебных решений становится на защиту автовладельцев. В их обосновании фигурирует статья 258 «Обязанности таможенных органов» того же закона, которая подчеркивает обязанность таможенных органов требовать от автовладельцев декларировать ввезенные транспортные средства и оформлять соответствующие регистрационные документы. Поддержкой для таких решений служит ответ от 31.10.2018 г. № 04-35/Д-6223 от Главного Управления организации таможенного оформления и таможенного контроля ФТС

России, который подтверждает право на свободное перемещение транспортных средств без необходимости дополнительных регистрационных действий.

Таким образом, разнородная судебная практика по таким делам становится дополнительной головной болью для всех вовлеченных сторон. Наличие противоречивых решений усиливает правовую неопределенность, превращая жизнь автовладельцев в череду неприятных сюрпризов и правовых лабиринтов. Эта ситуация требует появления четких, согласованных решений, которые могли бы устранить правовую неясность и обеспечить справедливость в рассмотрении подобных дел в будущем.

Представленные результаты анализа позволили определить, что граждане РФ, которые приобрели транспортные средства в республике Армения, обращались в таможенные органы РФ с вопросами о необходимости декларирования и уплаты таможенных платежей в бюджет РФ. Руководствуясь полученными официальными ответами, граждане РФ, сами того не понимая, нарушали нормы таможенного законодательства, не декларируя транспортные средства на таможенных постах. Сказанное определяет ошибки в действиях служащих таможенных органов, которые в современных условиях, грозят автовладельцам потерей транспортных средств.

В центре проблемы таможенного контроля транспортных средств, зарегистрированных в Армении и используемых на территории России, лежит отсутствие четких правовых норм, регулирующих этот процесс для российских граждан. Неопределенность в действиях создает путаницу как для владельцев авто, так и для таможенных органов.

Проблема усугубляется тем, что многие российские автолюбители, покупая машины в Армении, не осознают необходимости уплаты таможенных сборов и налогов при их ввозе на родину. При этом таможенные органы, по их словам, не предоставляют достаточной информации об этом.

Такая неопределенность в правовом поле создает пробелы, которые могут быть использованы недобросовестными лицами для избежания уплаты обяза-

тельных платежей. В результате государство теряет значительные доходы, которые могли бы быть направлены на развитие экономики.

Необходимость установления четких правил и их соблюдения как со стороны граждан, так и со стороны таможенных органов, становится очевидной в контексте недопущения финансовых потерь и обеспечения порядка в таможенном контроле.

Предоставленная информация намекает на серьезные трудности в области таможенного контроля за автомобилями, приобретенными и зарегистрированными в Армении, но находящимися на территории России. Однако, следует помнить, что не все нарушения таможенного законодательства, связанные с такими автомобилями, являются результатом умышленных действий с целью избежать уплаты таможенных пошлин.

3.2 Альтернативные варианты решения выявленных проблем и ожидаемые результаты их реализации

Анализ проблем в системе таможенного контроля транспортных средств, зарегистрированных в республике Армения и находящихся в Российской Федерации позволил сделать вывод об отсутствии эффективного механизма прямого обмена информацией между таможенными органами Армении и Российской Федерации, что приводит к длительности процессов выявления нарушений таможенного законодательства и снижению эффективности результатов реализации мер таможенного контроля. Рассматриваемые вопросы характеризуются высокой степенью остроты и актуальности, ввиду того, что нарушение законодательства в части уплаты таможенных платежей по ставкам, установленным в РФ, ведет к потере потенциального дохода бюджета государства.

В качестве решения указанной проблемы, в рамках выпускной квалификационной работы, предлагается создать единую таможенную базу с декларациями по транспортным средствам, в которой будет представлена следующая информация:

- 1) марка и модель транспортного средства;
- 2) регистрационный номер транспортного средства;

3) номер и дата договора купли-продажи транспортного средства на территории республики Армения;

4) информация о покупателе транспортного средства (фамилия, имя, отчество, идентификационный номер налогоплательщика (ИНН) – для идентификации собственника и исключения ошибок при поиске владельца автотранспортного средства, адрес регистрации автовладельца);

5) дата пересечения транспортным средством границы между Арменией и Россией.

Помимо представленных сведений, предлагаемая к созданию единая таможенная база может содержать иную информацию, необходимую таможенным органам для организации эффективного таможенного контроля в отношении транспортных средств. Также подобная информационная база может быть создана в отношении транспортных средств, приобретенных в других странах-участниках ЕАЭС и находящихся на территории Российской Федерации, учитывая, что ранее представленная схема минимизации расходов на таможенное декларирование транспорта, применяется и в Казахстане.

Суть мероприятия заключается в следующем: при пересечении границы транспортным средством границы республики Армения, таможенные органы Армении формируют выше указанные сведения о транспортном средстве и направляют их в таможенные органы РФ. Следует отметить, что существенные дополнительные трудовые затраты на реализацию указанного мероприятия со стороны таможенных служащих Армении не потребуются, так как при прохождении таможенного контроля транспортным средством на территории таможенных постов республики Армения, выше указанные сведения отражаются в рамках системы таможенного контроля. Важно обеспечить оперативность передачи актуальной информации, для чего, должна быть определена периодичность передачи подобной информации. В рамках рассматриваемого мероприятия, предлагается обеспечить ежедневную передачу подобной информации, в целях обеспечения эффективности мер таможенного контроля транспортных средств на территории Российской Федерации.

Средствами передачи информации могут быть электронные письма по стандартному образцу, который представлен в таблице 12.

Таблица 12 - Форма передачи информации о транспортном средстве, пересекающем границу Армении и направляющемся на территорию Российской Федерации

Марка и модель транспортного средства	Регистрационный номер транспортного средства	Таможенная стоимость транспортного средства	Номер и дата договора купли-продажи транспортного средства на территории республики Армения	Информация о покупателе транспортного средства (фамилия, имя, отчество, ИНН, адрес регистрации автовладельца)	Дата пересечения транспортным средством границы между Арменией и Россией

На практике работы таможенных органов РФ может быть организована иная форма обмена информацией.

Так же в рамках мероприятия важно обеспечить соблюдение положений ст. 258 «Обязанности таможенных органов» федерального закона от 03.08.2018 г. № 289-ФЗ (в ред. от 26.02.2024 г. № 26-ФЗ) «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», которые определяют необходимость таможенных органов обязывать декларантов (перевозчиков) декларировать перемещаемые транспортные средства и, соответственно, уплачивать таможенные пошлины. Соответственно, без уплаты таможенных пошлин, транспортное средство не должно быть выпущено с территории таможенного поста. Представленная обязанность должна быть доведена до сведения служащие ФТС РФ, реализующих функции таможенного контроля в отношении транспортных средств.

По результатам реализации предложенного мероприятия, предполагается, что после реализации предложенного мероприятия, количество нарушений по ст. 16.1 и 16.7 КоАП РФ сократит на треть, ввиду наличия иных схем незаконного перемещения транспортных средств, помимо представленной выше. В отношении нарушений по ст. 16.2 «Недекларирование либо недостоверное декларирование товаров» КоАП РФ, ожидается полное устранение подобных нару-

шений, ввиду того, что таможенные органы РФ не будут выступать транспортное средство с территории таможенного поста без уплаты соответствующих таможенных платежей. В отношении нарушений по ст. 16.18 и 16.24 КоАП РФ, ожидается сокращение правонарушений на 50 %, ввиду того, что около половины подобных нарушений (по данным таможенных органов), совершается по незнанию декларантов (перевозчиков) о необходимости декларировать ввозимые транспортные средства и уплачивать соответствующие таможенные пошлины. В отношении уголовных преступлений, связанных с нарушением таможенного контроля транспортных средств (ст. 194 и 237 УК РФ), ожидается сокращение количества преступлений на треть, за счет повышения степени выявления соответствующих преступлений. При этом учитывая развитие преступных схем уклонения от уплаты таможенных платежей, отсутствует уверенность в более высоких показателях эффективности реализации предложенного мероприятия.

Таким образом, в качестве результатов реализации предложенного мероприятия, ожидается снижение количества нарушений административного и уголовного законодательства РФ (таблица 13).

Таблица 13 – Ожидаемое сокращение фактов нарушения административного и уголовного законодательства РФ после внедрения мероприятий

Показатель	Значение показателя		Изменение показателя после реализации мероприятия	
	2023 г.	после реализации мероприятия	абсолютное изменение	относительное изменение, процент
Всего нарушений при перемещении транспортных средств	1532	727	-805	-52,57
их них:				
Административные правонарушения	1 446	666	-780	-53,96
- по ст. 16.1 КоАП РФ	428	300	128,4	-30
- по ст. 16.2 КоАП РФ	363	-	363	-100
- по ст. 16.7 КоАП РФ	193	135	57,9	-30
- по ст. 16.18 КоАП РФ	359	180	179,5	-50
- по ст. 16.24 КоАП РФ	103	52	51,5	-50
Уголовных преступлений	86	61	-25	-29,19
- по ст. 194 УК РФ	80	56	24	-30
- по ст. 237 УК РФ	7	5	2,1	-30

Согласно представленным сведениям, совокупная величина нарушений норм таможенного законодательства в отношении таможенного контроля транспортных средств, после реализации мероприятия сократится на 805 единиц, что составляет 52,57 %. При этом сокращение административных правонарушений ожидается на 780 единиц или на 53,96 %, снижение уголовных преступлений ожидается на 25 единиц или на 29,19 %.

Экономический эффект от внедрения предложенного мероприятия выразится в повышении доходов бюджета РФ за счет уплаты таможенных платежей и транспортного налога с транспортных средств, приобретенных в Армении, которые будут зарегистрированы в установленном порядке на территории Российской Федерации. Ожидаемые экономические результаты от внедрения предложенного мероприятия представлены в таблице 14.

Таблица 14 - Ожидаемые экономические результаты от внедрения предложенного мероприятия

Показатель	Значение показателя	Расчет показателя
1	2	3
Государственная пошлина за регистрацию транспортного средства на территории РФ, тыс. руб.	1 610	Расчет показателя осуществлен на основе данных таблицы 16. Для расчета использовано абсолютное изменение количества правонарушений (805 ед.) и величина государственной пошлины при регистрации транспортного средства в размере 2 000 руб.: $805 \text{ ед.} \times 2\,000 \text{ руб.} = 1\,610 \text{ тыс. руб.}$
Таможенная ввозная пошлина на транспортное средство, тыс. руб.	328 011,34	Расчет показателя осуществлен исходя из абсолютного изменения количества правонарушений (805 ед.) после внедрения предложенного мероприятия, наиболее распространенного объема двигателя для ввозимых из Армении транспортных средств (1500 – 1 800 см ³ , среднее значение 1650 см ³) и соответствующей ставки таможенной пошлины (2,50 евро/см ³): $805 \text{ ед.} \times 1\,650 \text{ см}^3 \times 2,50 \text{ евро} = 3\,320,63 \text{ тыс. евро} = 328\,011,34 \text{ тыс. руб.}$ (учтен курс евро на 19.05.2024 г. – 98,78 руб.)
Таможенные сборы, тыс. руб.	4 427,5	Расчет произведен исходя из абсолютного изменения количества правонарушений (805 ед.) после внедрения предложенного мероприятия и величины таможенного сбора (5 500 руб.), исходя из средней таможенной стоимости ввозимых из Армении транспортных средств (от 1 200 тыс. руб. до 2 500 тыс. руб.): $805 \text{ ед.} \times 5\,500 \text{ руб.} = 4\,427,5 \text{ тыс. руб.}$

1	2	3
Транспортный налог, тыс. руб.	664,13	Расчет показателя осуществлен исходя из абсолютного изменения количества правонарушений (805 ед.) после внедрения предложенного мероприятия, наиболее распространенного количества лошадиных сил для ввозимых из Армении транспортных средств (150 – 180 л.с., среднее значение 165 л.с.) и соответствующей ставки транспортного налога (5 руб./л.с.): 805 ед. x 165 л.с. x 5 руб. = 664,13 тыс. руб.)
Утилизационный сбор, тыс. руб.	16 100	Утилизационный сбор уплачивается до завершения таможенного оформления ввезенного транспортного средства или до выпуска автомобиля в обращение. Расчет показателя осуществлен исходя из абсолютного изменения количества правонарушений (805 ед.) после внедрения предложенного мероприятия и ставки утилизационного сбора для легковых автомобилей в размере 20 тыс. руб.: 805 ед. x 20 тыс. руб. = 16 100 тыс. руб.
Итого	350 812,98	Определена сумма всех выше указанных доходов государства

Таким образом, внедрение предложенного мероприятия позволит увеличить доходы государства на 350,81 млн. руб. Представленные сведения позволяют судить об эффективности предложенного мероприятия.

Важно отметить, что внедрение предложенного мероприятия позволит обеспечить эффективный обмен информацией между таможенными органами Армении и РФ о транспортных средствах, уехавших с территории республики Армения и направляющихся в Российскую Федерацию. Таким образом, предложенное мероприятие характеризуется управленческой эффективностью, которая заключается в формировании эффективной системы информационного обмена между таможенными органами. Помимо этого, мероприятие имеет социальный эффект, который заключается в информировании автовладельцев о необходимости декларирования транспортного средства в таможенных пунктах пропуска и уплате соответствующих таможенных платежей, что позволит сократить количество нарушений таможенного законодательства при реализации таможенного контроля транспортных средств. Также мероприятие предполагает экономическую эффективность, которая выразится в пополнении доходов бюджета РФ за счет уплаты соответствующих таможенных платежей и налогов.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Современные тенденции развития внешнеэкономической деятельности в отношении транспортных средств Российской Федерации во многом обусловлены сложившимися особенностями развития машиностроительного комплекса государства. Важно отметить, что машиностроение является одной из основных отраслей Российской Федерации.

В рамках задач выпускной квалификационной работы, проведен анализ текущего развития машиностроительной отрасли РФ. По результатам анализа, за последние пять лет наблюдается рост стоимости производства машиностроительной отрасли на 761 млрд. руб., что составляет 60,93 % и связано с ростом уровня инфляции и удорожанием комплектующих для производства в рассматриваемой отрасли. Представленная тенденция является следствием развития указанной сферы по причине наличия высокого потребительского спроса на отечественных рынках и ограничения доступа иностранных машин и оборудования на российские рынки, что открыло дополнительные ниши для российских предприятий рассматриваемой сферы.

Также в ходе анализа определен существенный спад производства машиностроительной отрасли в Российской Федерации. Существенное влияние на указанную тенденцию оказало сокращение объектом производства легковых автомобилей, так, объем их производства сократился на 987,1 тыс. единиц, что составляет 64,8 %. При этом пик производства легковых автомобилей в анализируемом периоде приходится на 2019 год и составляет 1524,2 тыс. единиц. В последующие года наблюдается спад производства, что вызвано ухудшением уровня развития машиностроительной отрасли РФ, в части производства легковых автомобилей, удорожанием стоимости комплектующих, и, как следствие, удорожанием стоимости легковых автомобилей. Все представленные факторы привели к сокращению потребительского спроса на отечественные легковые автомобили. При этом их качество оставляет желать лучшего. В связи с чем, российские потребители, в своем большинстве, отдают предпочтение легковым

автомобилям иностранного производства, преимущественно, японским, которые являются наиболее оптимальными по соотношению цена-качество.

Представленные результаты анализа позволили сделать вывод о наличии проблем в развитии машиностроительной отрасли Российской Федерации. Особого внимания заслуживает сфера производства легковых автомобилей, которая характеризуется несовершенством производственных систем, что приводит к недостаточному уровню качества легковых автомобилей и их относительной дороговизне. В связи с чем, российский рынок легковых автомобилей характеризуется нехваткой качественного транспорта по приемлемым для потребителей ценам, что приводит к необходимости приобретения легковых автомобилей у иностранных производителей, в частности, в Японии. Сказанное позволяет определить необходимость анализа внешней торговли России транспортными средствами.

По причине нехватки качественных транспортных средств по приемлемым ценам на отечественном рынке, российские потребители предпочитают приобретать легковые автомобили у иностранных производителей. При этом учитывая, что в современных условиях российские потребители ограничены в доступе на иностранные рынки транспортных средств, в результате реализации санкционной политики иностранными государствами против России, в связи с чем, имеются трудности при использовании прямых каналов поставок иностранных транспортных средств в РФ. Представленная ситуация приводит к необходимости изменения каналов поставок иностранных автомобилей на российский рынок. Одним из таких каналов поставки, является маршрут из Армении в Россию. Следует отметить, что в Армении нет собственного автомобильного производства. Закупки транспортных средств осуществляются у третьих стран, и, в дальнейшем, легковые автомобили оформляются на территории Армении на основании договора купли-продажи или импортируются на территорию Российской Федерации. Чтобы сократить расходы на приобретение транспортного средства, российские автовладельцы прибегают к следующей схеме: автомобиль приобретается в республике Армения и ставится на учет в данном

государстве. Учитывая современные возможности беспрепятственного пересечения границ стран-участников ЕАЭС для граждан соответствующих стран на транспортных средствах, автоводители пересекают границу РФ без уплаты соответствующих таможенных платежей. При этом транспортный налог уплачивается в доход республике Армения. Распространенность указанной схемы определяется сравнительно низкими таможенными пошлинами на ввоз автотранспортных средств в республике Армения, по сравнению с Россией. Потери для бюджета Российской Федерации, учитывая распространенность указанной схемы, существенны.

Для устранения выявленной проблемы, в рамках выпускной квалификационной работы, предложено создать единую таможенную базу с декларациями по транспортным средствам, в которой будет представлена информация, позволяющая идентифицировать транспортное средство и его автоводителя. Помимо этого, в рамках мероприятия важно обеспечить соблюдение положений ст. 258 «Обязанности таможенных органов» федерального закона от 03.08.2018 г. № 289-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», которые определяют необходимость таможенных органов обязывать декларантов (перевозчиков) декларировать перемещаемые транспортные средства и, соответственно, уплачивать таможенные пошлины. В совокупности, предложенное мероприятие позволит сократить количество правонарушений при перемещении транспортных средств через границу РФ на 805 единиц (из них сокращение административных правонарушений ожидается на 780 единиц, уголовных – на 25 единиц), создать систему эффективного информационного обмена между таможенными органами Армении и Российской Федерации, а также увеличить доходы бюджета РФ за счет сбора дополнительных таможенных платежей и налогов. В совокупности, экономический эффект от внедрения предложенного мероприятия составит 350,81 млн. руб., что отразится на росте доходов бюджета Российской Федерации.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

- 1 Афанасьева, Н.А. Таможенный контроль в пунктах пропуска транспортных средств и товаров / Н.А. Афанасьев. – М. : Научно-образовательное учреждение «Вектор науки», 2019. – С. 94 - 97.
- 2 Бойкова, М.В. Таможенное администрирование в условиях международной интеграции / М.В. Бойкова. – М. : Издво РТА, 2019. – 164 с.
- 3 Ведомости.ру [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – 12.01.2003. – Режим доступа : <https://www.vedomosti.ru/auto/articles/2023/11/10/1005275-import-mashin-viros>. – 15.03.2024.
- 4 Габричидзе, Б.Н. Таможенное право: учебник для ВУЗов / Б.Н. Габричидзе, А.Г. Чернявский. – М.: Юрайт, 2020. – 553 с.
- 5 Габричидзе, Б.Н. Таможенно-тарифное регулирование внешнеэкономической деятельности в Российской Федерации / Б.Н. Габричидзе // Государство и право. – 2023. – № 1. – С. 9 – 14.
- 6 Гомон, И.В. Особенности таможенного контроля транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу ЕАЭС / И.В. Гомон, В.И. Осипов, И.И. Молотков // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. – 2021. - № 12. – С. 171 – 175.
- 7 Дмитриев, В.В. Актуальные вопросы защиты таможенными органами прав на товарные знаки (по материалам арбитражной практики) / В.В. Дмитриев // Таможенное дело. - 2019. - № 1. - С. 7 – 12.
- 8 Зоткина, М.В. Организация таможенного контроля товаров и транспортных средств / М.В. Зоткина, Е.А. Скрипачева. – Курск : Закрытое акционерное общество «Университетская книга», 2019. – 121 с.
- 9 Зуев, Б.Р. Регулярное перемещение через таможенную границу Таможенного союза товаров и транспортных средств: проблемы декларирования и таможенного контроля / Б.Р. Зуев, Г.В. Мартянова // Бюллетень научных работ Брянского филиала МИИТ. – 2023. – № 2 (4). – С. 98 - 102.
- 10 Игнатюк, А.З. Таможенное дело Таможенного Союза / А.З. Игнатюк.

– М. : Приор, 2022. – 250 с.

11 Коварда, В.В. Совершенствование системы таможенного контроля посредством ее перспективной цифровизации в рамках развития системы обеспечения экономической безопасности России / В.В. Коварда, Р.А. Лаптев // Вестник Евразийской науки. – 2020. - № 4. – С. 11 – 31.

12 Коварда, В.В. Совершенствование таможенного администрирования как ключевой фактор дальнейшей интеграции России в мировую экономику / В.В. Коварда // Успехи современной науки. – 2019. – № 2. – С. 6 – 9.

13 Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях [Электронный ресурс]: федеральный закон от 30.12.2001 № 195-ФЗ. Доступ из справ. – правовой системы «Консультант Плюс».

14 Колпаков, А.Ф. Идентификация и классификация транспортных средств при проведении таможенного контроля / А.Ф. Колпаков, С.Н. Ляпустин, Т.М. Панкратова. – Владивосток : Владивостокский филиал государственного казенного образовательного учреждения высшего профессионального образования «Российская таможенная академия», 2022. – 132 с.

15 Корняков, К.А. Новые технологии как средство модернизации таможенного контроля / К.А. Корняков, Ю.Н. Егоров, А.Н. Яцушко. – М. : Изд-во РТА, 2021. – 166 с.

16 Косов, А.А. Таможенный контроль как способ обеспечения законности / А.А. Косов. – М.: Юрайт, 2020. – 91 с.

17 Лаптев, Р.А. Анализ правовых основ перемещения иностранных товаров автомобильным транспортом по таможенной территории таможенного союза / Р.А. Лаптев, В.В. Коварда // Юрист ВУЗа. – 2021. – № 11. – С. 37 – 43.

18 Лаптев, Р.А. Основные направления развития системы прослеживаемости товаров в качестве фактора обеспечения безопасности России в условиях расширения процесса глобализации / Р.А. Лаптев, В.В. Коварда, Р.А. Рогов // Вестник Евразийской науки. – 2020. - № 1. – С. 41 – 47.

19 Липатова, Н.Г. Имитационное моделирование процессов таможенного контроля / Н.Г. Липатова. – М. : Изд-во Российской таможенной академии,

2019. – 162 с.

20 Липатова, Н. Г. Экономическая сущность таможенного контроля в системе государственного контроля / Н.Г. Липатова // Проблемы экономики и управления нефтегазовым комплексом. – 2021. – № 6. – С. 52 - 55.

21 Масленникова, Н.В. Совершенствование механизма организации таможенного контроля в целях оптимизации регулирования внешнеэкономической деятельности / Н.В. Масленникова, Е. Н. Ковтун. – Ставрополь : ТЭСЭРА, 2023. – 163 с.

22 Маренов, Б.И. Основы применения технических средств таможенного контроля: учебное пособие / Б.И. Маренов, Ю.В. Задорожный. – СПб.: Интермедия, 2020. – 99 с.

23 Матвеева, О.П. Повышения качества государственного контроля в автомобильных пунктах пропуска таможенными органами на основе сокращения времени его проведения / О.П. Матвеева, И.А. Алейников // Вестник Белгородского университета кооперации, экономики и права. – 2021. – № 3 (59). – С. 100 - 112.

24 Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур [Электронный ресурс]: протокол о внесении изменений в Международную конвенцию об упрощении и гармонизации таможенных процедур от 26.06.1999 года. Доступ из справ. – правовой системы «Консультант Плюс».

25 Москаленко, О.А. Управление таможенными органами как важнейшим регулятором внешнеэкономической деятельности в целях обеспечения экономической безопасности государства / О.А. Москаленко, Е.Н. Петрушко, В.В. Шкилев. – Белгород : Эпицентр, 2020. – 159 с.

26 Новиков, В.Е. Таможенно-тарифное регулирование внешнеэкономической деятельности и таможенная стоимость / В.Е. Новиков, В.Н. Ревин, М.П. Цветинский. – М. : Бином знаний, 2020. – 328 с.

27 Нурутдинова, Г.И. Направления совершенствования организации таможенного контроля при перемещении товаров и транспортных средств через таможенную границу Таможенного союза / Г.И. Нурутдинова. – М. : Издатель-

ство «Русайнс», 2019. – 260 с.

28 Павлов, П.В. Особые административно-правовые режимы осуществления внешнеторговой деятельности: проблемы и перспективы / П.В. Павлов. – М. : Норма, 2022. – 366 с.

29 Прудникова, Д.С. Институт предварительного информирования таможенных органов при перемещении товаров через таможенную границу Таможенного союза автомобильным транспортом / Д.С. Прудникова, Л.Г. Чернова // Актуальные проблемы авиации и космонавтики. – 2020. – № 8. – С. 59 - 60.

30 Пюрвеева, И.Э. Таможенный контроль транспортных средств: теория и основы / И.Э. Пюрвеева // Молодой ученый. - 2022. - № 15 (410). - С. 288 – 290.

31 Путято, О.В. Осуществление таможенными органами транспортного контроля / О.В. Путято, В.А. Прохоров // Молодой ученый. – 2023. - № 2. – С. 134 – 138.

32 О порядках декларирования, контроля и корректировки таможенной стоимости товаров [Электронный ресурс]: решение Комиссии Таможенного союза от 20.09.2010 г. № 376. Доступ из справ. – правовой системы «Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов».

33 О Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года [Электронный ресурс]: распоряжение Правительства РФ от 23.05.2020 г. № 10388–р. Доступ из справ. – правовой системы «Консультант Плюс».

34 О таможенном регулировании в Российской Федерации [Электронный ресурс]: федеральный закон от 27.11.2010 г. № 311-ФЗ. Доступ из справ. – правовой системы «Консультант Плюс».

35 О формах таможенных документов [Электронный ресурс]: решение Комиссии Таможенного союза от 20.05.2010 года № 260. Доступ из справ. – правовой системы «Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов».

36 Роев, С.В. Повышение оперативности таможенного контроля в ре-

зультате внедрения системы менеджмента качества на таможенном посту «ГАЗ» Нижегородской таможни / С.В. Роев // Вестник Российской таможенной академии. – 2020. – № 1. – С. 43 - 47.

37 Рыбалко, О.А. Внешнеторговые операции: организация учета и налогообложение / О. А. Рыбалко. – М. : Дашков и Ко, 2022. – 170 с.

38 Сергеева, И.Ю. Международная конкурентоспособность стран в условиях глобализации: проблемы таможенного администрирования / И.Ю. Сергеева, Н.В. Радукан. – М. : Изд-во РТА, 2020. – 124 с.

39 Соколова, Е.А. Исследование совершенствования таможенного контроля товаров и транспортных средств / Е.А. Соколова // Кант. – 2022. - № 3. – С. 33 – 35.

40 Соловьев, Н.В. Таможенный контроль товаров и транспортных средств для личного пользования: учебное пособие / В.В. Соловьев, Н.В. Полежаева. – СПб.: Интермедия, 2019. – 100 с.

41 Степанов, Е.А. Специфика таможенного контроля товаров, перемещаемых физическими лицами для личного пользования / Степанов Е.А., Кизяева А.М. // Актуальные проблемы экономики и управления. - 2022. - № 3. – С. 487 - 493.

42 Ступников, А.А. Основные принципы перемещения товаров через таможенную границу Таможенного союза: содержание понятия / А.А. Ступников // Экономика. Управление. Право. – 2021. – № 10. – С. 62 - 65.

43 Тадвизер.ру [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – 08.06.2009. – Режим доступа : <https://www.tadviser.ru/index.php>. – 03.04.2024.

44 Таможенный кодекс Евразийского экономического союза [Электронный ресурс]: приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза. Доступ из справ. – правовой системы «Консультант Плюс».

45 Трендэкономика.ру [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – 21.07.2003. – Режим доступа : <https://trendeconomy.ru/data/>. – 10.04.2024.

46 Трунина, Е.В. Административные регламенты как правовая форма

осуществления таможенными органами государственного контроля / Е.В. Трунина // Право и экономика. – 2022. – № 1. – С. 53 - 59.

47 Уголовный кодекс Российской Федерации [Электронный ресурс]: федеральный закон от 13.06.1996 г. № 63-ФЗ. Доступ из справ. – правовой системы «Консультант Плюс».

48 Фатеев, П.. Институты административного и таможенного права, регулирующие деятельность таможенных органов / П.П. Фатеев. – Тюмень : Издательство Тюменского государственного университета, 2023. – 200 с.

49 Халипов, С.В. Таможенное право: учебник / С.В. Халипов. – М.: ИД «Юриспруденция», 2019. – 308 с

50 Халипов, С.В. Таможенный контроль в праве Евразийского экономического союза и законодательстве Российской Федерации о таможенном регулировании / С.В. Халипов // Российский внешнеэкономический вестник. – 2019. – № 1. – С. 88 – 95.

51 Чермянинов, Д.В. Правовой режим перемещения товаров через таможенную границу / Д.В. Чермянинов // Юрист. – 2022. – № 7. – С. 30 - 35.

52 Черныш, А.Я. Совершенствование управления таможенными рисками в процессе таможенного контроля товаров и транспортных средств / А.Я. Черныш, О.Л. Саламан. – М. : Российская таможенная академия, 2021. – 159 – 63 с.

53 Чернышев, В.В. Проблемы уязвимости торгово-экономических отношений России и таможенная политика / В.В. Чернышев. – М. : Изд-во РТА, 2023. – 112 с.

54 Шашкина, А.Н. Административно-правовое регулирование таможенного контроля в государствах–членах Таможенного союза ЕврАзЭС / А.Н. Шашкина // Вестник Российской таможенной академии. - 2020. - № 4. - С. 132 - 136.

ПРИЛОЖЕНИЕ А

Информация, используемая при расчете таможенных платежей при перемещении транспортных средств

Таблица А.1 – Таможенные сборы, взимаемые при перемещении транспортных средств

Таможенная стоимость, руб.	Ставка сборов, руб.
до 200 тыс. включительно	500
от 200 тыс. 01 коп. до 450 тыс. руб.	1000
от 450 тыс. 01 коп. до 1200 тыс. руб.	2000
от 1200 тыс. 01 коп. до 2500 тыс. руб.	5500
от 2500 тыс. 01 коп. до 5000 тыс. руб.	7500
от 5000 тыс. 01 коп. до 10000 тыс. руб.	20000
от 10000 тыс. 01 коп.	30000

Таблица А.2 – Ставки таможенных пошлин, действующие в отношении ввозимых транспортных средств иностранного и российского производства

Стоимость или объем двигателя, см ³	Ставка таможенной пошлины
1	2
Новые автомобили иностранного производства	
не превышает 325 тыс. рублей	54%, но не менее 2,5 евро/см ³
более 325 тыс. рублей, но не превышает 650 тыс. рублей	48%, но не менее 3,5 евро/см ³
более 650 тыс. рублей, но не превышает 1625 тыс. рублей	48%, но не менее 5,5 евро/см ³
более 1625 тыс. рублей, но не превышает 3250 тыс. рублей	48%, но не менее 7,5 евро/см ³
более 3250 тыс. рублей, но не превышает 6500 тыс. рублей	48%, но не менее 15 евро/см ³
более 6500 тыс. рублей	48%, но не менее 20 евро/см ³
Новые автомобили российского производства	
Новые	1,0 евро/см ³
Бывшие в употреблении а/м, независимо от страны производства, с момента выпуска которых прошло более 3, но не более 5 лет	
менее 1000	1,50 евро/см ³
1000-1500	1,70 евро/см ³
1500-1800	2,50 евро/см ³
1800-2300	2,70 евро/см ³
2300-3000	3,00 евро/см ³
более 3000	3,60 евро/см ³
Бывшие в употреблении а/м, независимо от страны производства, с момента выпуска которых прошло более 5 лет	
менее 1000	3,0 евро/см ³

Продолжение ПРИЛОЖЕНИЯ А

Продолжение таблицы А.2

1	2
1000-1500	3,2 евро/см ³
1500-1800	3,5 евро/см ³
1800-2300	4,8 евро/см ³
2300-3000	5,0 евро/см ³
более 3000	5,7 евро/см ³

Таблица А.3 - Коэффициенты, используемые для расчета утилизационного сбора в отношении транспортных средств

Легковые автомобили для перевозки не более 8 пассажиров полной массой до 3,5 тонн	Новые транспортные средства	Транспортные средства, с момента выпуска которых прошло более трех лет на дату уплаты утилизационного сбора
Легковые автомобили		
с электродвигателями	1,34	1,34
с рабочим объемом двигателя:		
С объемом двигателя не более 2000 см ³	1,34	8,26
С объемом двигателя более 2000 см ³ , но не более 3000 см ³	2,66	16,12
С объемом двигателя более 3000 см ³ , но не более 3500 см ³	3,47	28,50
С объемом двигателя более 3500 см ³	5,50	35,01
Ввозимые физическими лицами для личного пользования	0,15	0,25
Коммерческие автомобили		
Полной массой до 2,5 тонн	0,9	1,15
Полной массой от 2,5 тонн до 3,5 тонн	1,06	1,18
Полной массой от 3,5 тонн до 5 тонн	1,30	1,51
Полной массой от 5 тонн до 8 тонн	1,34	4,49
Полной массой от 8 тонн до 12 тонн	1,57	6,80
Полной массой от 12 тонн до 20 тонн	1,81	9,88
Полной массой более 20 тонн	3,54	11,80
Прочая спецтехника группы	3,70	12,56
Автобусы		
Длиной до 7,5 метров	1,18	2,79
Длиной от 7,5 метров до 10 метров	2,36	4,76
Длиной от 10 метров до 12 метров	3,62	6,65
Длиной более 12 метров	4,25	8,31