

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

Факультет экономический
Кафедра финансов
Направление подготовки 38.03.01- Экономика
Профиль: Мировая экономика

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ
Зав. кафедрой
_____ Е.А. Самойлова
« _____ » _____ 2016 г.

БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

на тему: Импорт легковых автомобилей в Россию: проблемы и перспективы

Исполнитель
студент группы
271-об4

(подпись, дата)

П.А. Мовчан

Руководитель
Ст. препод.

(подпись, дата)

Е.В Данченко

Нормоконтроль
ассистент

(подпись, дата)

С.Ю. Колупаева

Благовещенск 2016

РЕФЕРАТ

Бакалаврская работа содержит 75 с., 7 таблиц, 18 рисунков, 50 источников.

АВТОМОБИЛЬНЫЙ РЫНОК, ИМПОРТ ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ
В РОССИЮ, ЭКСПОРТ ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В РОССИЮ,
ТАМОЖЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, ТАМОЖЕННЫЙ ТАРИФ,
УТИЛИЗАЦИОННЫЙ СБОР, КУРС ДОЛЛАРА

Цель данной бакалаврской работы: анализ импорта легковых автомобилей в Россию для определения его особенностей и перспектив.

В данной работе проведен анализ рынка легковых автомобилей в мире в целом и в России в частности. Выявлены особенности и тенденции импорта легковых автомобилей в Россию, определены его перспективы, в частности выполнен краткосрочный прогноз импорта легковых автомобилей на период 2016 – 2018 г.

ESSAY

Bachelor work contains 75 pages, 7 tables, 18 pictures, 50 sources

AUTOMOTIVE MARKET, IMPORT CARS IN RUSSIA, EXPORT CARS TO RUSSIA, CUSTOMS REGULATIONS, CUSTOMS TARIFFS, RECYCLING, DOLLAR

The aim of this bachelor work: Analysis of import of cars in Russia to determine its characteristics and prospects.

In this work the analysis of the world passenger car market in general and in Russia in particular. Were identified the features and trends of import of cars in Russia, defined its prospects, in particular, made a short-term forecast for imports of passenger cars for the period 2016 - 2018 years.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	6
1 Анализ мирового рынка легковых автомобилей	8
1.1 Анализ мирового производства легковых автомобилей	8
1.2 Динамика и структура мирового экспорта легковых автомобилей и факторы его определяющие	15
1.3 Динамика и структура мирового импорта легковых автомобилей и факторы его определяющие	19
2 Россия на мировом рынке легковых автомобилей	24
2.1 Анализ производства легковых автомобилей в России	24
2.2 Динамика импорта легковых автомобилей в Россию	28
2.3 Таможенное регулирование импорта легковых автомобилей в России	33
3 Перспективы импорта легковых автомобилей в Россию	46
3.1 Государственная политика РФ в сфере импорта легковых автомобилей	46
3.2 Прогнозная оценка импорта легковых автомобилей в Россию до 2018 года	51
Заключение	59
Библиографический список	61
Приложение А Мировое производство легковых автомобилей за 2011-2015г.	66
Приложение Б Производство легковых автомобилей ведущими автопроизводителями 2010-2014г.	68
Приложение В Мировой экспорт легковых автомобилей ведущими странами 2010-2014г.	69
Приложение Г Ведущие страны импортеры легковых автомобилей 2010-2014г.	70
Приложение Д Импорт легковых автомобилей в Россию по маркам.	71
Приложение Е Ставки таможенных пошлин в отношении автомобилей, ввозимых юридическими лицами	72
Приложение З Категории автомобилей и соответствующие им коэффициенты для расчета утилизационного сбора	74

ВВЕДЕНИЕ

Экономика России на 80 % зависит от импорта товаров. На долю машин и оборудования приходится 47 % всего Российского импорта. В сложившейся политической и экономической ситуации государство России проводит комплекс мер по стимулированию экспорта легковых автомобилей, но проводимые государством меры по поддержке отечественных производителей не дают существенных результатов и не позволяют в полной мере покрыть потери от сокращения импорта легковых автомобилей в Россию.

В современной экономической ситуации Россия на мировом рынке легковых автомобилей выступает преимущественно в качестве импортера, так как автомобильная промышленность России не в состоянии конкурировать с иностранными производителями.

Поэтому, в целом рынок легковых автомобилей в России является импортозависимым. Все вышеизложенное обуславливает актуальность данной темы и выбор ее в качестве исследования.

Объектом исследования является импорт легковых автомобилей в Россию.

Предметом исследования является современное состояние, особенности и перспективы импорта легковых автомобилей в Россию.

Цель данной бакалаврской работы: анализ импорта легковых автомобилей в Россию для определения его особенностей и перспектив.

Для достижения поставленной цели были поставлены и решены следующие задачи:

- изучена динамика производства, а так же динамика импорта и экспорта легковых автомобилей в мире;
- проведен анализ производства легковых автомобилей в России;
- выявлены особенности и тенденции импорта легковых автомобилей на современном этапе;

- рассмотрены особенности таможенного регулирования импорта легковых автомобилей в России;
- определены перспективы импорта легковых автомобилей в Россию.

Аналитический период: 2010 - 2015 г.

Теоретической основой исследования явились работы: Катанаев Н.Т., Захарова А.В., Аркатов П.А., Калицев А.В., Задорнова Е.С.

Информационной базой исследования являются данные государственной и зарубежной статистики и нормативно правовые акты.

При написании работы были использованы следующие методы: сравнения, сопоставления, логического и структурного анализа, прогнозный метод.

Бакалаврская работа состоит из трех глав:

Первая глава работы посвящена мировому рынку легковых автомобилей, рассмотрены динамика и структура мирового производства а так же мирового импорта и экспорта легковых автомобилей и определены факторы их определяющие.

Во второй главе проведен анализ российского рынка легковых автомобилей, в том числе динамики производства легковых автомобилей в России, динамики и структуры импорта легковых автомобилей и его таможенного регулирования.

В третьей главе определены тенденции и перспективы импорта легковых автомобилей в Россию до 2018 года.

Новизна исследования состоит , в том, что автором выполнен прогноз импорта легковых автомобилей на период с 2016 до 2018 года

Практическая значимость исследования состоит в том, что результаты исследования могут быть использованы в учебном процессе.

1 АНАЛИЗ МИРОВОГО РЫНКА ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

1.1 Анализ мирового производства легковых автомобилей

Спрос и предложение на мировом рынке легковых автомобилей определяются прежде всего его производством.

За последние 5 лет наблюдается значительное увеличение объемов производства легковых автомобилей. Таким образом производство легковых автомобилей за период с 2010 по 2014 год увеличилось на 20 %. Динамика мирового производства легковых автомобилей наглядно представлена на рисунке 1.

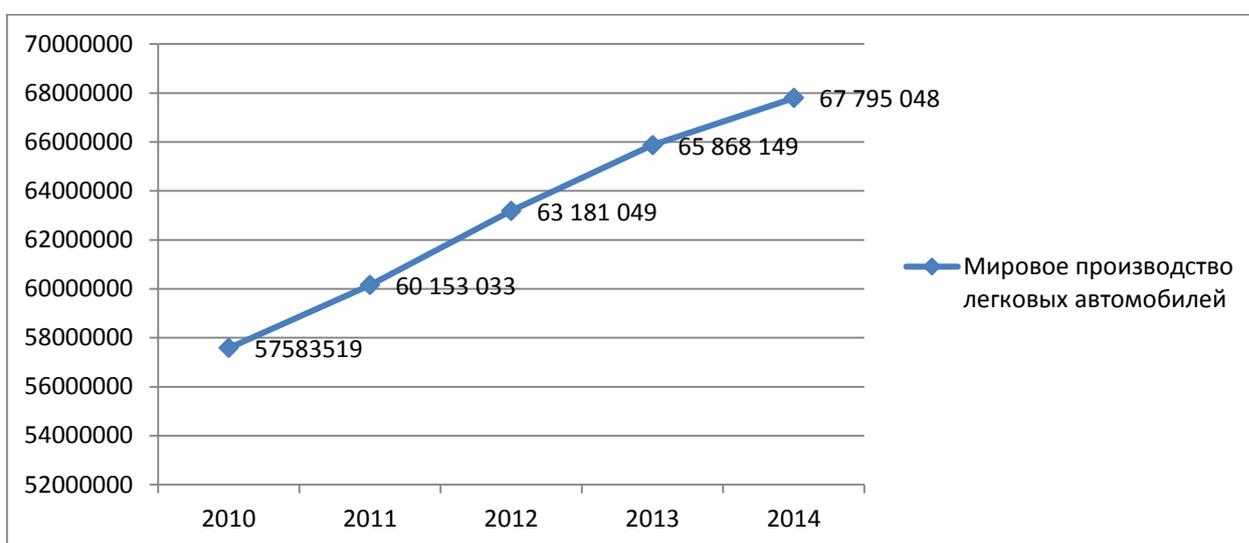


Рисунок 1 – Динамика мирового производство легковых автомобилей 2010-2014г. (шт.)

Рост производства легковых автомобилей продолжался и в 2015 году, так за первые 6 месяцев 2015 года во всем мире было произведено 34 821 238¹ транспортных средств, что на 0,50 процентов выше, чем за аналогичный период 2014 года

Рост производства легковых автомобилей связан с продолжающимся ростом спроса в Китае и Индии, одновременно с восстановлением рынка в США, а также общемировым ростом спроса на премиальные бренды.

¹ OICA Production Statistics [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.oica.net>. – 01.12.2015.

Лидером производства легковых автомобилей в 2014 году стал Китай. В 2014 году в Китае было произведено 19 919 795 автомобилей². Следует отметить что развитие автомобильной промышленности в Китае началось в 50-х годах прошлого века. Страна занимает первое место по количеству автозаводов в мире – здесь их более 145. Производители стараются соответствовать наилучшим мировым стандартам и использовать только современные технологии. Однако, по качеству китайские автомобили пока не могут сравниться с европейскими или американскими. Но и стоят они гораздо меньше.

Лидерами автопромышленности которые производят 80 процентов всех транспортных средств в мире являются: Китай, США, Япония, Германия, Южная Корея, Индия, Мексика, Испания, Бразилия. Доля стран в мировом производстве легковых автомобилей в 2014 году представлена на рисунке 2.



Рисунок 2 – Доля стран в мировом производстве легковых автомобилей в 2014 году.

Проанализировав данные из рисунка 2 можем сделать вывод что в 2014 году 29 % всех легковых автомобилей в мире было произведено в Китае. На

² OICA Production Statistics [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.oica.net>. – 01.12.2015.

другой крупнейший азиатский рынок Японию пришлось 12% общемирового производства в 2014 году, а аналогичный показатель для Германии составил 8 %. В США в 2014 году произвели всего 6 % от мирового производства легковых автомобилей.

Доля России в мировом производстве легковых автомобилей составила всего 2 % от всего мирового производства. В России за 2014 год было произведено 1 692 505 автомобилей. (Приложение А)

Крупнейшими в мире компаниями по производству автомобилей на 2014 год являются: Toyota, Volkswagen, Honda, Ford, Hyundai, Nissan. Динамика их производства представлена на рисунке 3.

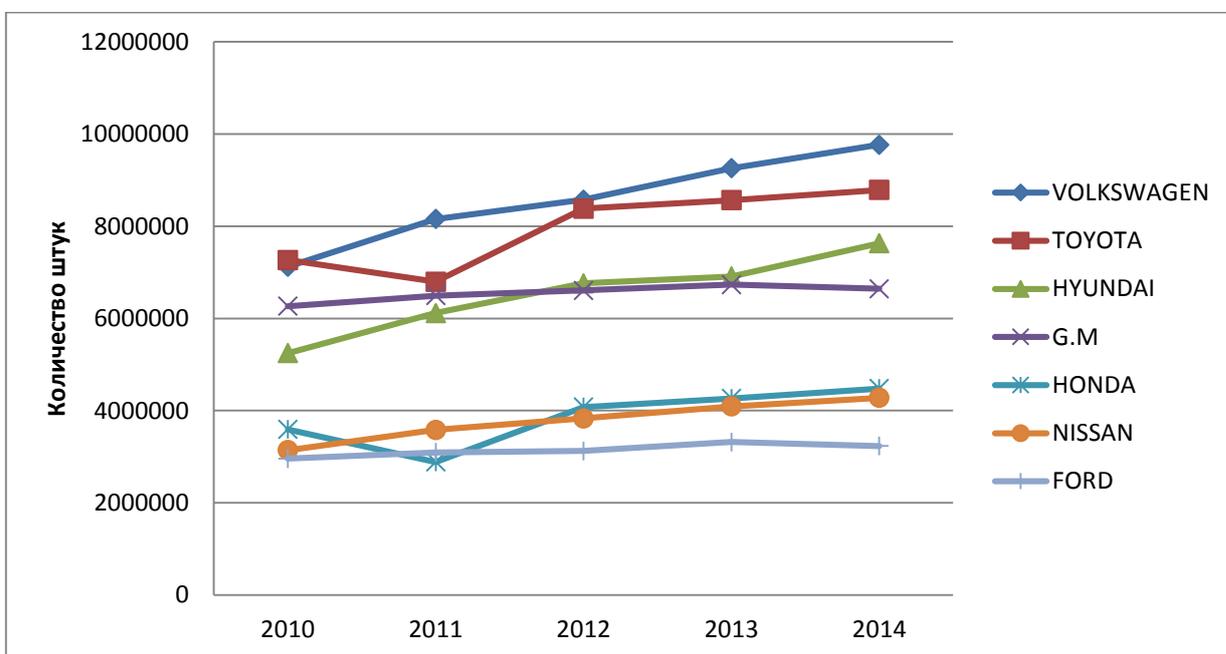


Рисунок 3 – Динамика производства легковых автомобилей ведущими автопроизводителями 2010-2014г. (шт.)

Анализируя рисунок 3 можем сказать что первое место по производству легковых автомобилей занимает Volkswagen Group : Volkswagen Group является немецкой многонациональной автомобильной компанией со штаб-квартирой в Вольфсбурге, Нижняя Саксония, Германия. Она является производителем легковых и грузовых автомобилей, мотоциклов, двигателей и турбомашин.

Компания имеет свои представительства примерно в 150 странах мира и управляет 100 производственными мощностями в 27 странах. На данный момент Volkswagen является лидером по производству легковых автомобилей: 9766293³ шт.

Volkswagen Group продает легковые автомобили под брендами: Audi, Bentley, Bugatti, Lamborghini, Porsche, Seat, Skoda, Volkswagen

Volkswagen Group также имеет два крупных совместных предприятий в Китае (FAW-Volkswagen и Shanghai Volkswagen).

Продажи компании составляют: 261,6 млрд.долл.в год, прибыль компании за аналогичный период составила: 12 млрд.долл. Большинство автомобилей производится в Китае 3527824 шт³. а так же в Германии 2455375 шт³.

На втором месте по производству легковых автомобилей находится Toyota Motors. Тойота Мотор Корпорэйшн является японской автомобильной компанией, которая имеет штаб-квартиру в городе Аичи, Япония. Это самая крупная компания Японии с точки зрения рыночной капитализации и доходов. Компания производит автомобили под марками 5 брендов: Toyota, Hino, Lexus, Ranz и Scion. Тойота находится на втором месте по производству легковых автомобилей 8788018 шт³. ТМС и Toyota образует один из крупнейших конгломератов в мире. Он имеет совместные предприятия, а именно Toyota Kirloskar (Индия), ПКК Toyota и Сычуань FAW Toyota Motor (Китай), ТРСА (Чехия). ТМ имеет долю в других крупных компаниях, а именно: Daihatsu (51,2 %), Fuji Heavy Industries (16.66 %), Isuzu (5,9 %) и Tesla (0,27 %). Продажи компании составляют 255млрд.долл. в год. Прибыль компании составляет: 18,9 млрд.долл. в год.

Большая часть автомобилей Toyota производится в Японии 3512228 шт³. так же значительная часть производства находится в США 1098026 шт³.

³ OICA Production Statistics [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.oica.net>. – 01.12.2015.

Hyundai Motor Company Hyundai занимает третье место по количеству произведенных автомобилей в мире: 7628779 шт⁴. Hyundai имеет штат 59 831 сотрудников и стоимость активов 126,42 млрд.долл. Это Южнокорейская компания со штаб-квартирой в Сеуле. Компания была основана в 1967 году. Kia Motors является ее дочерней компанией, которая составляет 32,8 % и образует Hyundai Motor Group. Компания владеет крупнейшим в мире интегрированным автомобильным завод в Ульсане, Южная Корея.

Продажи компании составляют: 79,8 млрд.долл. в год. Прибыль Hyundai Motor Company составляет : 7,8млрд.долл. в год

Большинство автомобилей Hyundai производится в Южной Корее 3208685 шт⁴.

General Motors занимает четвертое место среди производителей легковых автомобилей: 6643030 шт⁴. Это американская транснациональная автомобильная промышленная компания со штаб-квартирой в Детройте, штат Мичиган. GM производит автомобили в 37 странах мира под следующими брендами: Chevrolet, GMC, Wuling, Jie Fang, Isuzu, Buick, Cadillac, Opel, Holden, Vauxhall, Baojun. Компания имеет 21 000 дилеров по всему миру и насчитывает 219 000 сотрудников, которые работают на 396 объектах компании, затрагивающих шесть континентов.

Динамические бренды General Motors, предлагают широкий выбор автомобилей в более чем 120 странах по всему миру. GM также имеет значительные пакеты акций в крупных совместных предприятиях в Китае, включая SAIC-GM, SAIC-GM-Wuling, FAW-GM и GM Korea. General Motors делится на пять сегментов бизнеса: GM в Северной Америке (GMNA), GM Europe (GME), GM International Operations (GMIO), GM Южной Америки (GMSA) и GM финансовый.

Продажи компании составляют: 155 ,4 млрд.долл. Прибыль составляет: 5 ,4млн. долл. в год.

⁴ OICA Production Statistics [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.oica.net>. – 01.12.2015.

Большая часть автомобилей данной ТНК производится в Китае 1,731,325 шт⁵ а так же в США 861,483 шт⁵.

Компании Honda Motor Co Pvt. Ltd. Занимает пятое место среди производителей легковых автомобилей: 4478123 шт⁵. Honda является японской транснациональной корпорацией со штаб-квартирой в Минато, Токио. Это крупный производитель автомобилей и мотоциклов.

Продажи компании в год составляют: 117,7 млрд.долл. Прибыль компании в год составила: 4,9 млрд.долл.

Большинство автомобилей Honda производится в США 1268904 шт⁵. а так же в Японии 922533 шт⁵.

Компания Nissan Motor Co, Ltd является японской автомобильной производственной фирмой со штаб-квартирой в Ниси-ку, Йокогама, Япония.

Компания работает в союзе с Renault и создает совместные предприятия с другими автопроизводителями мира. Альянс Renault-Nissan построил уникальную бизнес-модель, которая создает преимущества для обеих компаний. Nissan находится на шестом месте по производству легковых автомобилей : 4279030 шт⁵.

В настоящее время компания производит автомобили в 20 странах, включая Японию. Большинство автомобилей Nissan производится в Китае : 938275шт⁵. а так же в США: 796,009 шт⁵. Продажи компании составили:104 млрд.долл. Прибыль компании составляет :39 млрд.долл.в год.

Ford Motor Company является американским автопроизводителем и занимает седьмое место среди производителей легковых автомобилей: 3230842 шт⁵. Его штаб-квартира расположена в Детройте, штат Мичиган. Компания производит и продает автомобили, коммерческие транспортные средства под маркой Форд и роскошные автомобили под маркой Lincoln.

Ford Motor Company владеет долями во многих компаниях мира, таких, как Mazda, Jiangling, Aston Martin.

⁵ OICA Production Statistics [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.oica.net>. – 01.12.2015.

Компания является совладельцем ряда совместных предприятий, таких как: Changan Ford Mazda (Китай), Ford Lio Ho (Китай), Auto Alliance (Китай), Ford Otosan (Турция), Ford Sollers (Россия).

Компания владеет бразильским производителем SUV, Troller и австралийским производителем FPV.

Продажи компании составляют: 146, 9 млрд. долл. в год, прибыль компании за тот же период составила: 7,2 млрд. долл. в год

Большая часть автомобилей Ford производится в Китае 811662 шт⁶. а так же в Германии 646435 шт⁶.

В связи с многократным преимуществом Китая в производстве легковых автомобилей следует отметить крупнейших Китайских производителей легковых автомобилей.

На сегодняшний день на мировом рынке представлены следующие популярные китайские марки авто:

Lifan, Geely, Chery, Great Wall, Changan, FAW, Dongfeng, Haima

На данный момент компания Lifan Industrial Group является одной из самых больших негосударственных компаний в Китае. Такого успеха предприятие достигло благодаря своей многогранности, а именно производством не только легковых автомобилей, но и грузовых машин, мотоциклов, автобусов. Отличительной чертой компании Lifan Industrial Group является отличное сочетание качества и цены.

Geely Automobile Holdings Limited — одна из десяти самых крупных компаний китайского автопрома, созданная в 1986 году. На данный момент по версии журнала Forbes, среди азиатских предприятий Geely находится на 19 месте, а также занимает 447 место в списке «Fortune Global 500»

Компания Chery Automobile стала первой компанией в Китае, которая выпустила свою продукцию на экспорт. Уже в 2005 году производитель попытался внедриться на европейский и американский рынок. Конечно,

⁶ OICA Production Statistics [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.oica.net>. – 01.12.2015.

сразу овладеть новыми территориями не удалось, так как качество не совсем устраивало автомобилистов Америки и Европы. На данный момент сборка авто проводится на заводах в России, Иране и Китае. Автомобили экспортируются более чем в 30 стран мира.

BYD (Build Your Dreams). Эта автомобильная компания впервые вышла на рынок в 1995 году с очень амбициозными планами по возрождению народного китайского автомобиля. Вся суть работы команды создателей заключена в трех буквах названия BYD (Build Your Dreams), которые дословно переводятся как “Построй свою мечту”. Приоритетом компании, судя по девизу, стало пройти путь самостоятельного развития и создать уникальные марки авто.

Great Wall Motors Ltd.(GWM) Компания является одним из крупнейших автомобилестроителей Китая. С 2006 г. она стала ведущей по продаже пикапов на внутреннем рынке и пока не сдает своих позиций. 4 основных завода по сборке машин и 20 дочерних предприятий, производящих запчасти, имеют большой штат сотрудников – более 100 тысяч. В мае 2014 г. компания запустила инвестиционный проект на территории России. В Тульской области запланировано размещение производства на 2000 га площади. Автомобилестроение, металлообработка и станкостроение – это области развития проекта, полная реализация которого запланирована к 2020 г.

Таким образом производство легковых автомобилей имеет положительную динамику, состав стран лидеров в производстве легковых автомобилей остается неизменным с 2010 года. В большей степени стоит отметить Китай, многократно увеличивший производство легковых автомобилей.

1.2 Динамика и структура мирового экспорта легковых автомобилей и факторы его определяющие

В экспорте легковых автомобилей так же наблюдается тенденция к росту. Так, с 2010 по 2014 год мировой экспорт легковых автомобилей вырос

на 20 %. Динамика мирового экспорта легковых автомобилей представлена на рисунке 4.

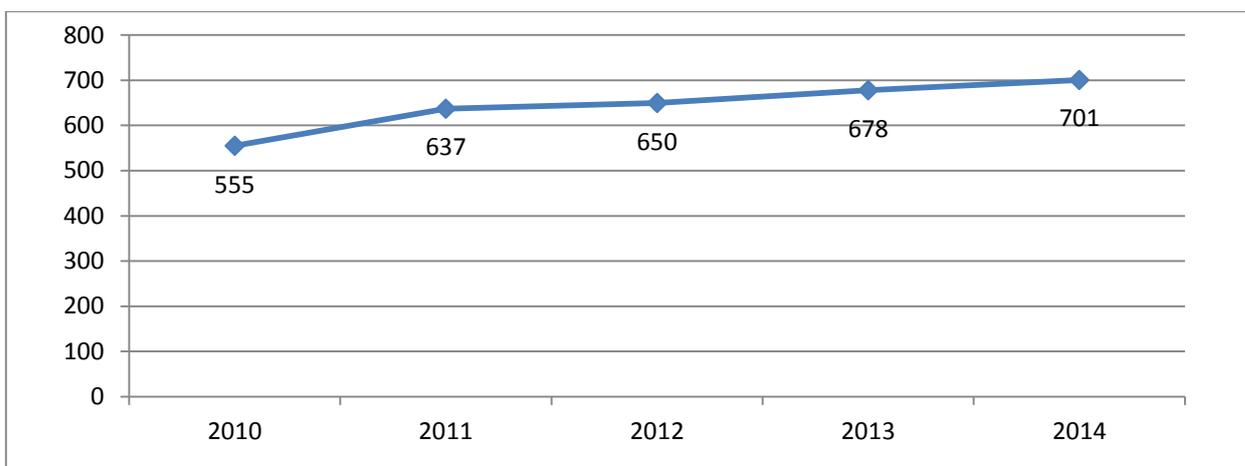


Рисунок 4 – Динамика мирового экспорта легковых автомобилей (млрд. долл.)

Увеличение объемов мирового экспорта легковых автомобилей связано прежде всего с увеличением их производства, а так же наличием растущего спроса на легковые автомобили со стороны развивающихся рынков таких как Китай , Индия и Бразилия.

Рассмотрим долю стран в мировом экспорте легковых автомобилей представленную на рисунке 5.

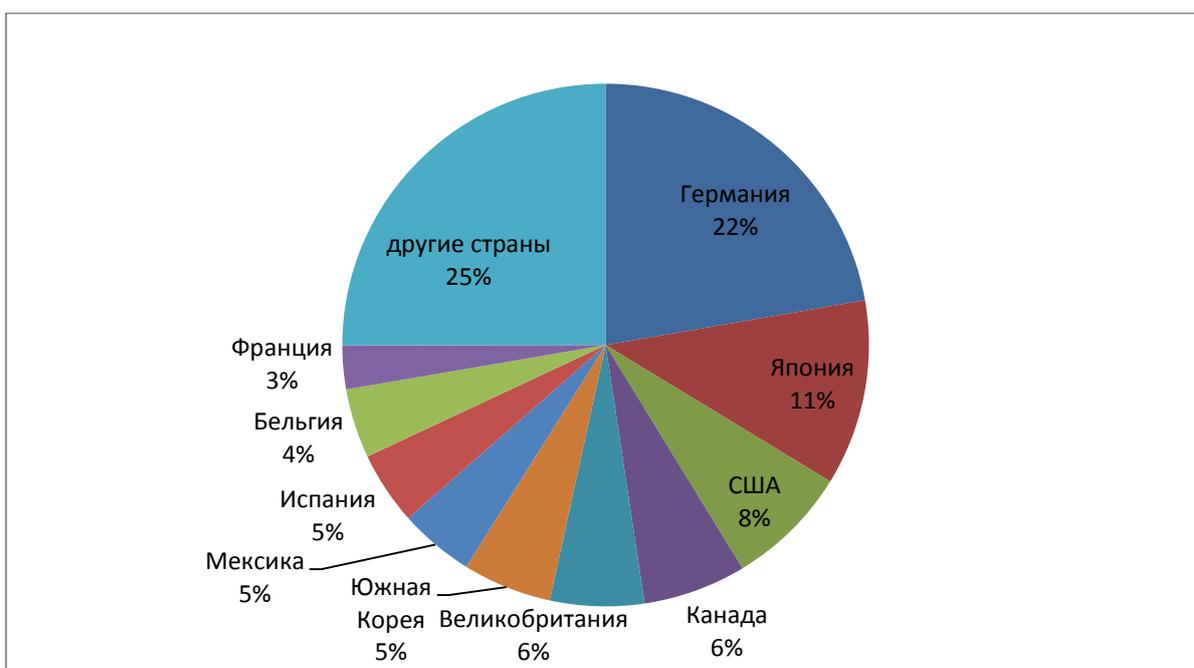


Рисунок 5 – Доля стран в мировом экспорте легковых автомобилей в 2014 году.

Лидером по объему экспорта легковых автомобилей в мире является Германия: 156 млрд. долл.⁷, что составляет 22 % всего мирового экспорта легковых автомобилей.

Наибольшая часть экспорта легковых автомобилей из Германии направлена в США: 26 млрд.долл.⁷. что составляет 17 % от всего экспорта легковых автомобилей из Германии, так же в 2014 году Германия экспортировала в Великобританию легковых автомобилей на 23,1 млрд. долл.⁷,(15 %) и в Китай 17 млрд. долл.⁷.(11 %).

Вторым по величине экспортером легковых автомобилей является Япония: 80,5 млрд. долл.⁷, или 11 % всего мирового экспорта легковых автомобилей. Большая часть экспорта из Японии направлена в США: 33,9 млрд. долл.⁷, что составляет практически половину всего экспорта легковых автомобилей из Японии 42,1 %. Так же крупным импортером легковых автомобилей из Японии является Китай: 8,6 млрд. долл.⁷ (12,5 %). На третье место по экспорту легковых автомобилей в 2011 году вышли США: 46,6 (млрд. долл. в 2011 году)⁷, чему способствовали ослабление курса доллара и уменьшение ёмкости внутреннего рынка.

В 2014 году экспорт легковых автомобилей из США составил 53 млрд. долл.⁸, или 8 % всего мирового экспорта легковых автомобилей.

Крупным экспортёром легковых автомобилей также выступает Канада : 44,4 млрд. долл.⁸ 6 % от мирового экспорта легковых автомобилей. Почти весь экспорт легковых автомобилей из Канады (96,4 %) направлен в США (43 млрд. долл.)⁸, оставшаяся часть экспорта направлена в Китай(0,61 млрд. долл.)⁸, Мексику (0,51 млрд. долл.)⁸ и Бразилию (0,08 млрд. долл.)⁸.

Следом за Канадой по экспорту легковых автомобилей идут Великобритания(40,5 млрд. долл. ⁷, что составляет 6,4 % всего мирового

⁷ Trade Competitiveness Map [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://legacy.intracen.org>. – 01.12.2015.

⁸ Global Economic Dynamics [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://viz.ged-project.de>. – 01.12.2015.

экспорта легковых автомобилей), Южная Корея (38,3 млрд.долл., 5 %)⁹, Мексика (32,3 млрд. долл., 4,9 %)⁹, Испания (31,6 млрд. долл., 5 %)⁹, Бельгия (24,6 млрд.долл. 3,6 %)⁹,Франция (22,9 млрд. долл. 3,3 %)⁹

По сравнению с 2010 г. состав первой десятки экспортёров не претерпел существенных изменений, хотя позиции стран в ней стали иными.

Динамика мирового экспорта легковых автомобилей крупнейшими странами экспортерами легковых автомобилей отражена на рисунке 6.

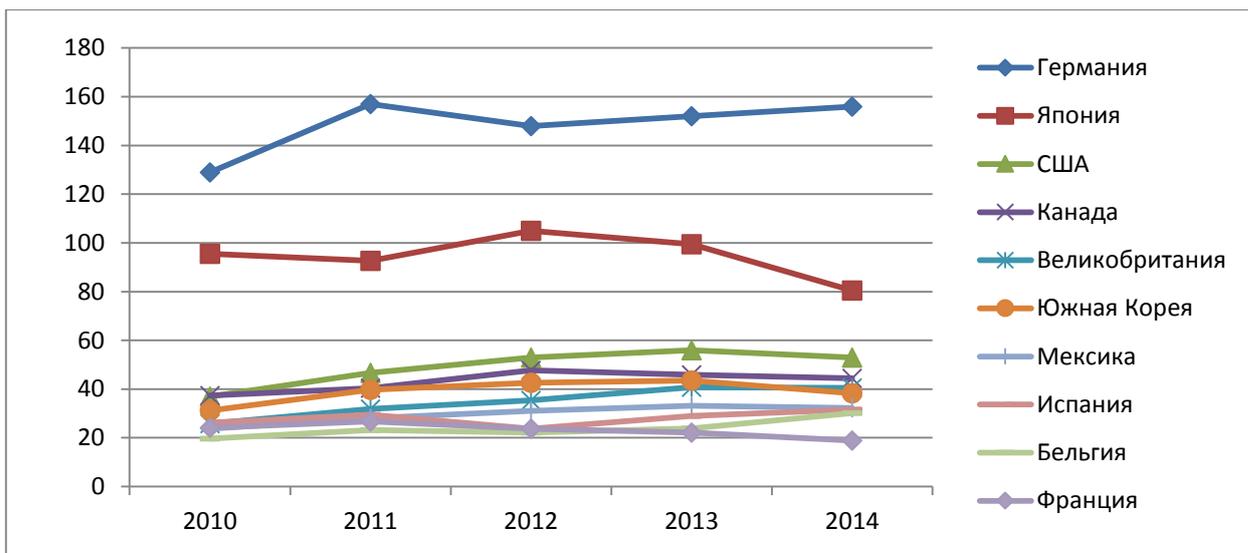


Рисунок 6 – Динамика экспорта легковых автомобилей крупнейшими странами экспортерами 2010-2014г. (млрд.долл.)

Проанализировав данные предоставленные на рисунке 6 можем сказать что положительную динамику в экспорте легковых автомобилей в последние годы сохраняет Германия, Испания и Бельгия, в остальных странах наблюдается незначительное сокращение экспорта легковых автомобилей связанное с осложнением политической и экономической ситуации в мире и введении экономических санкций против России. В Японии наблюдается значительное снижение экспорта легковых автомобилей за последний год связанное с падением производства легковых автомобилей в Японии в 2013 году а так же в связи с природными катаклизмами в этой стране.

⁹ Global Economic Dynamics [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://viz.ged-project.de>. – 01.12.2015.

Основными факторами определяющими экспорт легковых автомобилей являются: производство легковых автомобилей, спрос на автомобильные модели производимые в той или иной стране, а так же изменение ставки процента влияет на величину экспорта через валютный курс.

1.3 Динамика и структура импорта легковых автомобилей и факторы его определяющие

В период с 2010 года по 2014 объемы мирового импорта легковых автомобилей растут прямо пропорционально экспорту. Так, в 2014 году мировой импорт легковых автомобилей так же увеличился на 20 % по сравнению с показателем 2010 года. Динамика мирового импорта легковых автомобилей отражена на рисунке 7.

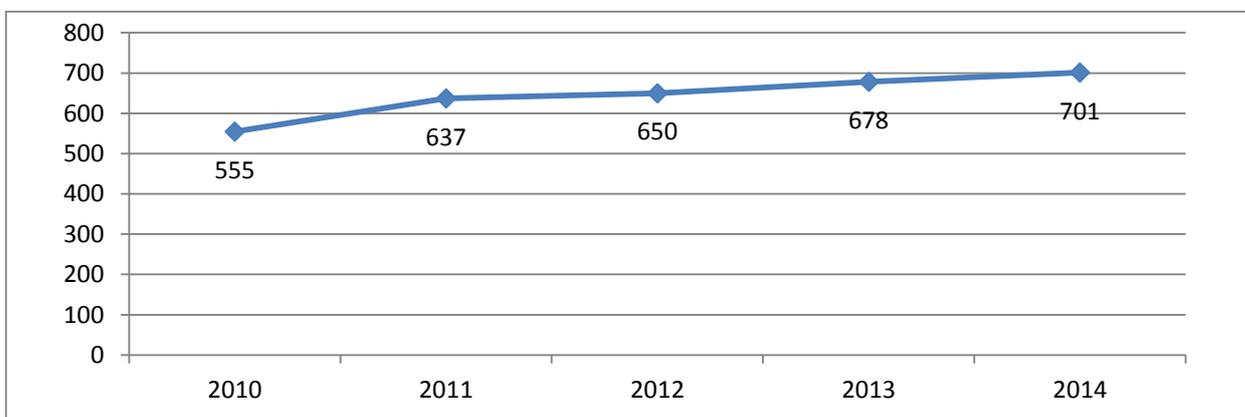


Рисунок 7 – Динамика мирового импорта легковых автомобилей (млрд. долл.)

Росту мирового импорта легковых автомобилей способствует увеличение мирового производства легковых автомобилей, а также увеличение спроса на легковые автомобили со стороны Китая и США. Доля стран в мировом импорте легковых автомобилей в 2014 году показана на рисунке 8.

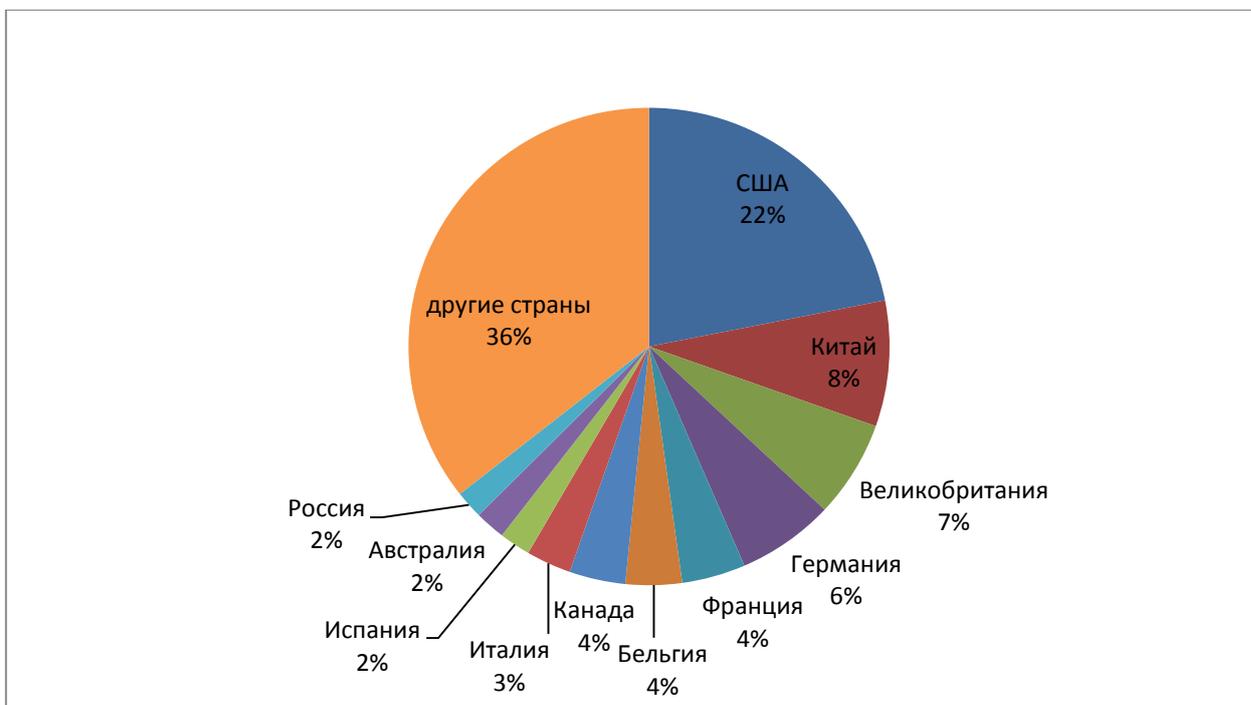


Рисунок 8 – Доля стран в мировом импорте легковых автомобилей в 2014 году.

Крупнейшим импортером легковых автомобилей традиционно выступают США (22 % всего мирового импорта легковых автомобилей), имеющие многократное преимущество над другими странами. В 2014 году их преимущество над занимающим второе место Китаем составило 2,9 раза (153,5 млрд.долл.¹⁰ и 59,7 млрд.долл.¹¹ соответственно). Большая часть импортируемых легковых автомобилей поступает в США из Канады (43 млрд.долл. 28 %) ¹¹, Японии (33,91 млрд.долл. 22,1 %) ¹¹, Германии (25,99 млрд.долл. 16,9 %) ¹¹ а так же Мексики (21,2 млрд. долл. 13,8 %) ¹¹.

На второе место с 2013 года поднялся Китай (8 % всего мирового импорта легковых автомобилей в 2014 году) при том что в 2008 году он только замыкал первую десятку импортеров. За прошедшие шесть лет импорт легковых автомобилей в Китай вырос более чем в 4 раза. Китай

¹⁰ Trade Competitiveness Map [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://legacy.intracen.org>. – 01.12.2015.

¹¹ Global Economic Dynamics [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://viz.ged-project.de>. – 01.12.2015.

импортирует легковые автомобили из Германии (16,87 млрд.долл. 28,3 %) ¹², США (12,23 млрд.долл. 20,5 %) ¹², Великобритании (10,23 млрд. долл. 17,1 %) ¹².

На третье место по импорту легковых автомобилей в 2014 году вышла Великобритания (46 млрд. долл. или 7 % всего мирового импорта легковых автомобилей) ¹³, немного опередившая Германию (45,8 млрд.долл. 6% мирового импорта легковых автомобилей) ¹³ которая в свою очередь экспортирует в Великобританию (23,06 млрд.долл.) ¹² что составляет 50,1 % всего импорта легковых автомобилей Великобритании. Большинство автомобилей Германия импортирует из Испании (7,28 млрд.долл. 15,9 %) ¹³ и США (5,65 млрд.долл. 12,3 %) ¹³. В число крупных импортеров легковых автомобилей так же входят Франция (30 млрд.долл.) ¹³, Бельгия(26,54 млрд.долл.) ¹³, Канада (26,49 млрд.долл.) ¹³, Италия(21,22 млрд.долл.) ¹³, Испания (14,69 млрд.долл.) ¹³ Австралия (14,37 млрд.долл.) ¹³ а так же Россия (12,7 млрд.долл.) ¹³.

Рассмотрим динамику мирового импорта легковых автомобилей ведущими странами импортерами легковых автомобилей представленную на рисунке 9.

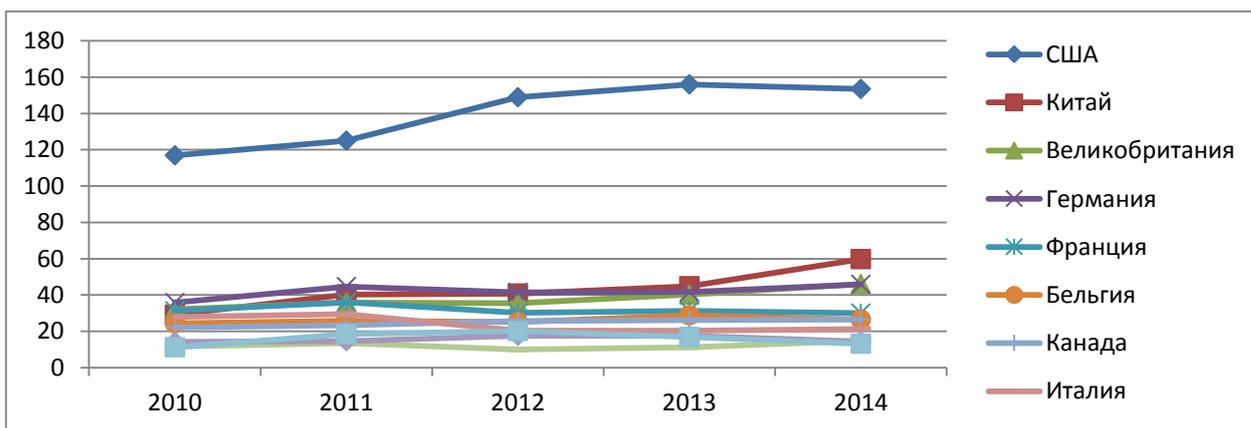


Рисунок 9 – Динамика мирового импорта легковых автомобилей по странам мира 2010-2014г. (млрд. долл.)

¹² Global Economic Dynamics [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://viz.ged-project.de>. – 01.12.2015.

¹³ Trade Competitiveness Map [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://legacy.intracen.org>. – 01.12.2015.

Проанализировав данные на рисунке 9 можем сказать что в последние годы в большинстве стран наблюдается рост импорта легковых автомобилей особенно за последние три года. Значительно увеличили объемы импорта легковых автомобилей США (увеличение на 30 %) и Китай (прирост 104 %).

Помимо поднявшегося на 8 строчек Китая следует отметить Россию опустившуюся на две позиции благодаря развитию промышленной сборки автомобилей иностранных марок. Так же снижению импорта легковых автомобилей в России на современном этапе способствовало ослабление курса рубля.

Главными факторами определяющими импорт легковых автомобилей в мире являются: спрос, колебания валютных курсов, импортные тарифы и пошлины а так же уровень доходов населения.

Таким образом можем сделать вывод что рост производства легковых автомобилей связан с продолжающимся ростом спроса в Китае и Индии, одновременно с восстановлением рынка в США, а также общемировым ростом спроса на премиальные бренды.

Начиная с 2009 года, лидером производства автомобилей стал Китай. Лидерами автопромышленности которые производят 80 процентов всех транспортных средств в мире являются: Китай, США, Япония, Германия, Южная Корея, Индия, Мексика, Испания, Бразилия. Доля России в мировом производстве легковых автомобилей составила всего 2 % от всего мирового производства.

Также можем сказать что увеличение объемов мирового экспорта легковых автомобилей связано прежде всего с увеличением их производства а так же наличием растущего спроса на легковые автомобили со стороны развивающихся рынков таких как Китай , Индия и Бразилия.

Лидером по объему экспорта легковых автомобилей в мире является Германия. Вторым по величине экспортером легковых автомобилей является Япония.

Положительную динамику в экспорте легковых автомобилей в последние годы сохраняет Германия, Испания и Бельгия, в остальных странах наблюдается незначительное сокращение экспорта легковых автомобилей связанное с осложнением политической и экономической ситуации в мире и введении экономических санкций против России.

Основными факторами определяющими экспорт легковых автомобилей являются: производство легковых автомобилей, спрос на автомобильные модели производимые в той или иной стране , а так же изменение ставки процента влияет на величину экспорта через валютный курс.

Крупнейшим импортером легковых автомобилей являются США, имеющие многократное преимущество над другими странами. На второе место в 2013 году поднялся Китай. За прошедшие шесть лет импорт легковых автомобилей в Китай вырос более чем в 4 раза.

Главными факторами определяющими импорт легковых автомобилей в мире являются: спрос, колебания валютных курсов, импортные тарифы и пошлины а так же уровень доходов населения.

2 РОССИЯ НА МИРОВОМ РЫНКЕ ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

2.1 Анализ производства легковых автомобилей в России.

Рынок легковых автомобилей в России делится на 3 составляющие: отечественные автомобили, иностранные автомобили, произведенные на территории РФ и импортные автомобили. Рассмотрим производство легковых автомобилей в России.

Пик производства легковых автомобилей в России пришелся на 2012 год, когда было выпущено 1,97 млн. штук¹⁴. В 2013 году наметилось снижение производства. В 2014 году объем производства сократился до 1,69 млн штук¹⁴. В 2015 году так же наблюдается значительное снижение производства легковых автомобилей. В первом квартале 2015 г. практически все автозаводы, в связи со снижением спроса, практиковали временные остановки конвейера или продление плановых корпоративных отпусков. В результате на большинстве предприятий автомобильной промышленности России выпуск легковых автомобилей сократился. Динамика производства легковых автомобилей в России с 2011 по 2015 год отражена на рисунке 11.

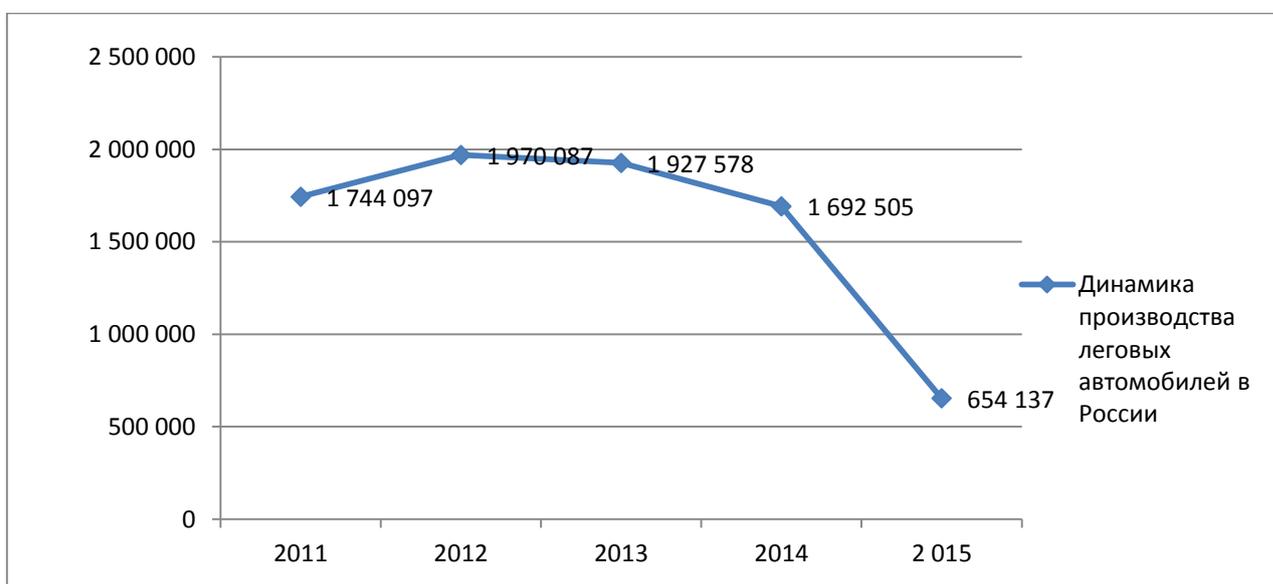


Рисунок 10 – Динамика производства легковых автомобилей в России 2011-2015г. (шт.)

¹⁴ OICA Production Statistics [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.oica.net>. – 01.12.2015.

Проведенный анализ рынка легковых автомобилей в РФ показал, что доля автомобилей российской сборки, именно отечественных, упала не так сильно, как собранных иностранных. Но есть заводы, которые нарастили производство иномарок, это заводы "АвтоВАЗа" в Тольятти и Ижевске, которые собирают автомобили марок Renault и Nissan. Его увеличение сборки произошло на 35 %.

Доля иномарок, в объеме российского производства легковых автомобилей достигла максимума в 2014 году – 75,5 %.

Из общего числа проданных в стране машин иностранные автомобили местного производства в 2015 году составят 71,5 %. Это на 4 % меньше, чем годом ранее. Происходило это в связи с прекращением сборки ряда моделей: это – Nissan Teana, это закрытые модели по сборке на Дальнем Востоке на Sollers.

Основной причиной сокращения доли собираемых в России иномарок стал уход американского концерна GM. Машины выпускались на собственном предприятии под Санкт-Петербургом и на калининградском заводе «Автотор». Остальные компании тоже, естественно, сокращают объемы производства, но уход такого сильного игрока – основной вклад в эти минус 5 %.

Дальнейшее сокращение доли собираемых в России иномарок будет зависеть от действий российских игроков рынка. Поскольку в 2015 году ожидался запуск бестселлера "АвтоВАЗа" LADA Vesta, который, без сомнения, привел к увеличению объемов продаж "АвтоВАЗа". Если зарубежные производители автомобилей не смогут придумать каких-то новых интересных решений для российских покупателей, то доля "АвтоВАЗа" увеличится, соответственно, доля иномарок, производимых в России, сократится.¹⁵

¹⁵ Электронный журнал «За рулем» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.zr.ru>. – 23.07.2015.

На данный момент в Российской Федерации налажено производство легковых автомобилей в нескольких субъектах в том числе : Санкт-Петербург , Москва , Приморский край , Татарстан, Ростовская область, Самарская область, Калининградская область, Калужская область.

Наибольшими отечественными предприятиями России по изготовлению легковых авто до недавнего времени были "АвтоВАЗ" и "ГАЗ". С 2000 года на территории РФ было построено несколько десятков автозаводов, представляющих иностранные бренды: Ford, Skoda, Nissan, Opel, Kia, Volkswagen, Toyota, Renault, Chevrolet, Peugeot, Citroen, Mitsubishi и др.

Крупнейшим в Восточной Европе предприятием по производству легковых авто является ОАО "АвтоВАЗ" расположенный в Тольяти.

Также крупным предприятием по производству легковых автомобилей является Горьковский автомобильный завод. "ГАЗ" реализовывает коммерческие автомобили. Горьковский автомобильный завод является одним из старейших автомобилестроительных предприятий – он был открыт в 1932 году на пр. Ленина, 88 в Нижнем Новгороде.

На территории Ленинградской области расположены заводы трех крупных автомобильных компаний: «Toyota», «Nissan» и «Hyundai». Выпускают: «Toyota Camry», «Nissan X-Trail» и «Nissan Teana» ,«Hyundai Solaris», Кроме того, действует Всеволожский автомобильный завод, который выпускает автомобили марки «Ford»

Одним из первых из иностранных автобрендов на территории России в качестве местного завода был Форд во Всеволожке (в промзоне "Кирпичный завод", 1 в Ленинградской области). Официальное открытие производства произошло в 2002 году.

Так же в России налажено производство Тойоты. Такой всемирно известный бренд как Тойота не представляет большой ассортимент "российских" японцев - сейчас на рынке представлен только одной моделью – Camry, выпускаемой на заводе Тойота Мотор Мануфактуринг .

Предприятие по производству этих машин начало свою работу в 2007 году в пос. Шушары (в Санкт-Петербурге).

Также по итогам удачных продаж предыдущих лет французская корпорация "Peugeot Citroen" приняла совместно с японским "Mitsubishi" решение о постройке собственного завода на территории России. В 2010 г. стал функционировать совместный проект "Peugeot Citroen Mitsubishi" в г. Калуге, на котором выпускаются такие популярные модели как японский Outlander XL, а также французские авто Peugeot 308 и 4007, Citroen C4 и Citroen C-Crosser.

В 2010 году в России был официально открыт завод Хендэ Мотор Мануфактуринг. Непосредственно Хендэ принадлежит 70% акций, а другой корейской компании Киа – 30%.

В Москве благополучно развивается предприятие, выпускающее некоторые модели «Renault» (французская марка): «Renault Logan» «Renault Sandero». Также налажена крупноузловой сборки, используя которую здесь выпускают «Renault Fluence» и «Renault Megane». На автомобильных заводах Калужской области налажено производство автомобилей

французских марок: «Peugeot 308» и «Peugeot 4007», «Citroen C4» и «Citroen C-Crosser». В той же области функционирует завод «Volkswagen Group Rus», с конвейера которого сходят модели «Volkswagen Passat», «Volkswagen Jetta», «Volkswagen Tiguan» и «Volkswagen Polo», здесь же выпускают «Skoda Octavia», «Skoda Octavia Tour» и «Skoda Fabia». Японский «Mitsubishi Outlander» тоже собирают в Калужской области.

Автомобильная компания «SOLLERS», обладающая контрольными пакетами акций предприятий «ЗМА» (Набережные Челны) и «УАЗ» (Ульяновск), производит по лицензии китайской корпорации «SsangYong Motor»: легковые автомобили «SsangYong Rexton», «SsangYong Kyron» и «SsangYong Actyon»; по лицензии японского концерна «Isuzu Motors» - грузовые автомобили «Isuzu NQR71P» и «Isuzu NKR55E».

2.2 Динамика и структура импорта легковых автомобилей в Россию

Как отмечалось выше, рынок легковых автомобилей в РФ является импортозависимым. Доля импорта легковых автомобилей на российском рынке составляет 22 %.

Импорт легковых автомобилей в Россию достиг своего пика в 2012 году и составил 20,2 млрд. долл.¹⁶ В 2013 году наметилось снижение импорта легковых автомобилей вплоть до 2015 года так импорт легковых автомобилей за 3 года сократился почти в 4 раза. В 2015 году в Россию было ввезено 349,9 тыс.¹⁶ легковых автомобилей — в два раза меньше, чем в 2014 году. В денежном выражении импорт автомобилей просел также в два раза, до 6,49 млрд. долларов. Снижение импорта связано со сложной политической и экономической ситуацией в стране, большое влияние на импорт легковых автомобилей за последние 3 года также оказало колебание валютных курсов.

Динамика импорта легковых автомобилей в Россию представлена на рисунке 11.

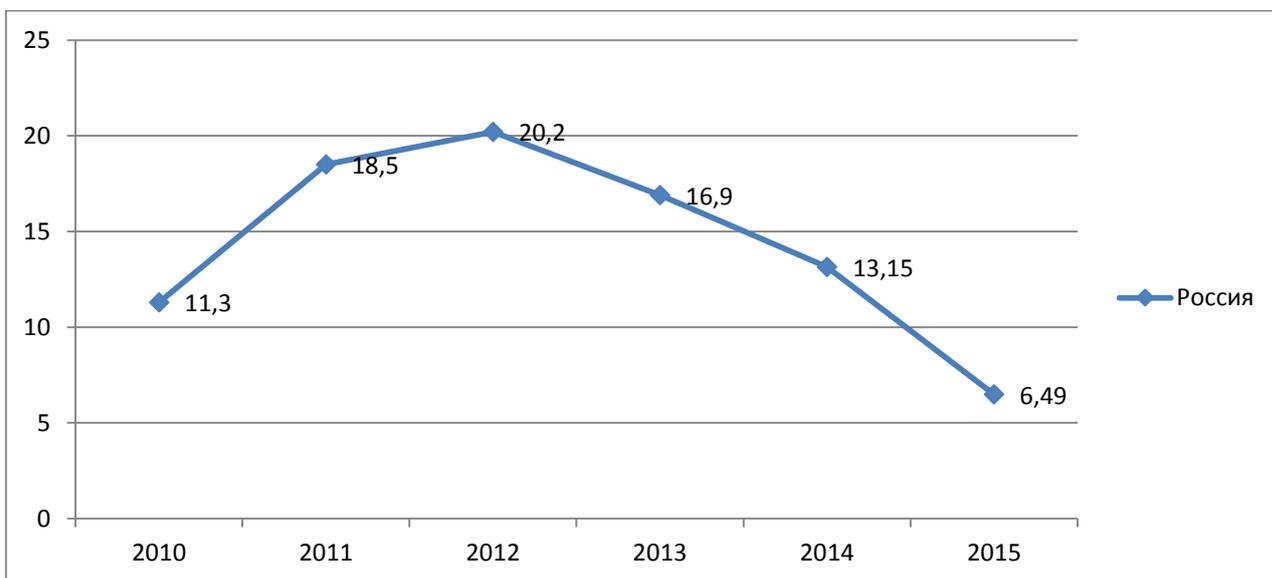


Рисунок 11– Динамика импорта легковых автомобилей в Россию (млрд. долл.)

¹⁶ Сайт Федеральной таможенной службы России [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.customs.ru>. – 01.12.2015.

Для более подробного анализа импорта легковых автомобилей в Россию необходимо изучить его структуру.

Рассмотрим динамику импорта новых и подержанных автомобилей в Россию представленную на рисунке 12.

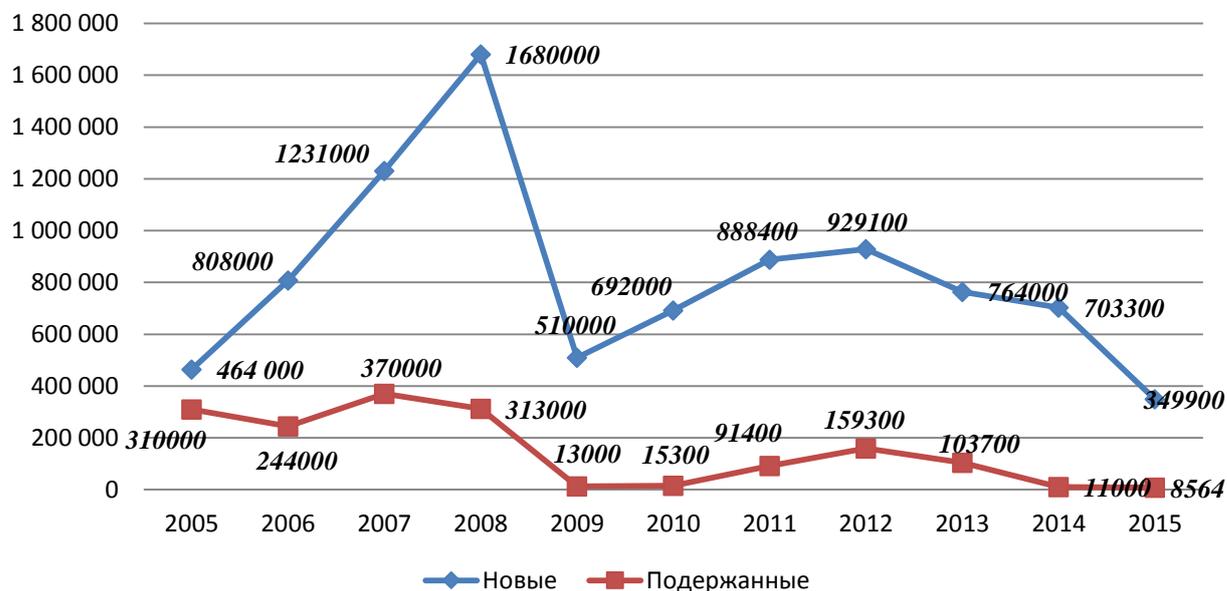


Рисунок 12 – Динамика импорта новых и подержанных автомобилей (шт.)

Проанализировав данные на рисунке 13 можно сказать что в период с 2005 по 2008 год наблюдалось быстрое увеличение импорта новых легковых автомобилей в Россию. Импорт подержанных автомобилей за тот же период потерпел незначительные изменения. В период с 2008 по 2009 год произошло значительное снижение объемов импорта как новых так и подержанных легковых автомобилей в Россию связанное с мировым финансовым кризисом. Начиная с 2009 импорт новых и подержанных автомобилей в Россию начал расти, вплоть до 2012 года. Импорт новых автомобилей в 2012 году составил 929 тыс. штук¹⁷, подержанных 159 тыс. штук¹⁸. С 2012 по 2015 год импорт новых автомобилей в Россию сократился в 3 раза, это обусловлено увеличением сборки наиболее массовых импортных моделей на территории

¹⁷ Сайт Федеральной таможенной службы России [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.customs.ru>. – 01.12.2015.

России, а так же девальвацией рубля, которая фактически свела импорт иномарок к минимуму .

Доля стран в импорте легковых автомобилей в Россию в 2015 году представлена на рисунке 13.

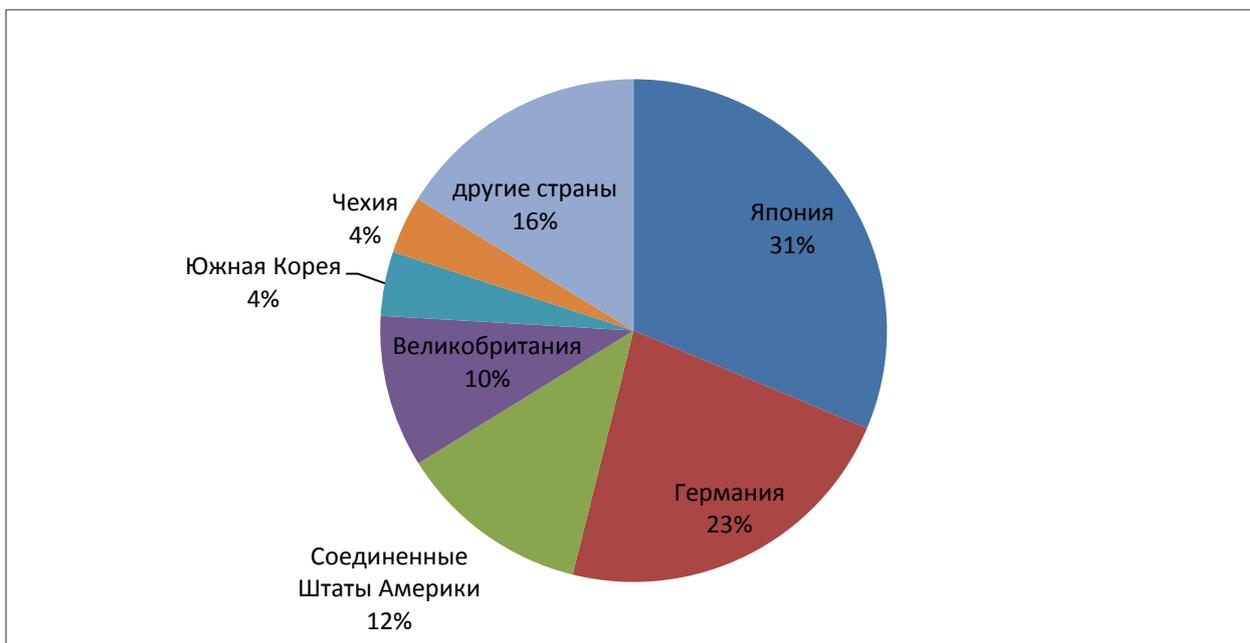


Рисунок 13 – Доля стран в импорте легковых автомобилей в Россию в 2015 году.

Крупнейшими экспортерами легковых автомобилей в Россию выступают Япония (2,03 млрд. долл.)¹⁸, Германия (1,46 млрд. долл.)¹⁸, Великобритания (0,63 млрд. долл.)¹⁸, США (0,79 млрд. долл.)¹⁸ и Чешская республика (0,24 млрд. долл.)¹⁸

Объем импорта легковых машин из стран дальнего зарубежья снизился на 49,9% до 336,4 тысячи единиц, из стран СНГ — на 58,6% до 13,5 тысячи машин.

Так же наблюдается снижение объемов импорта легковых автомобилей из Китая. Следует отметить, что в России китайские легковые автомобили достаточно популярны благодаря сочетанию: невысокой цены, приемлемого качества и «применению проверенных технологий». В 2014 году все крупные

¹⁸ Сайт Федеральной таможенной службы России [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.customs.ru>. – 01.12.2015.

экспортеры Китая продемонстрировали отрицательные темпы продаж в России. Таким образом, объемы реализации авто марки Lifan уменьшились на 14% (до 23,6 тыс. экземпляров), Geely — на 31% (до 18,8 тыс. единиц), Chery — на 9% (до 18,1 тыс. машин) и Great Wall — на 25% (до 15 тыс. автомобилей).

В 2015 году китайские автопроизводители FAW, Dongfeng и Haima увеличили поставки автомобилей в Россию, что, впрочем, во многом обусловлено низкой базой 2014 года. В то же время Chery и Great Wall сокращают импорт, развивая локальное производство своих автомобилей. Так, в 2014 году сборка некоторых моделей Chery была налажена на заводе «Дервейс», а компания «Ирито», являющаяся дистрибьютором марки Great Wall, открыла собственный завод в Липецкой области.

Доля наиболее популярных импортных автомобильных марок в 2015 году представлена на рисунке 14.

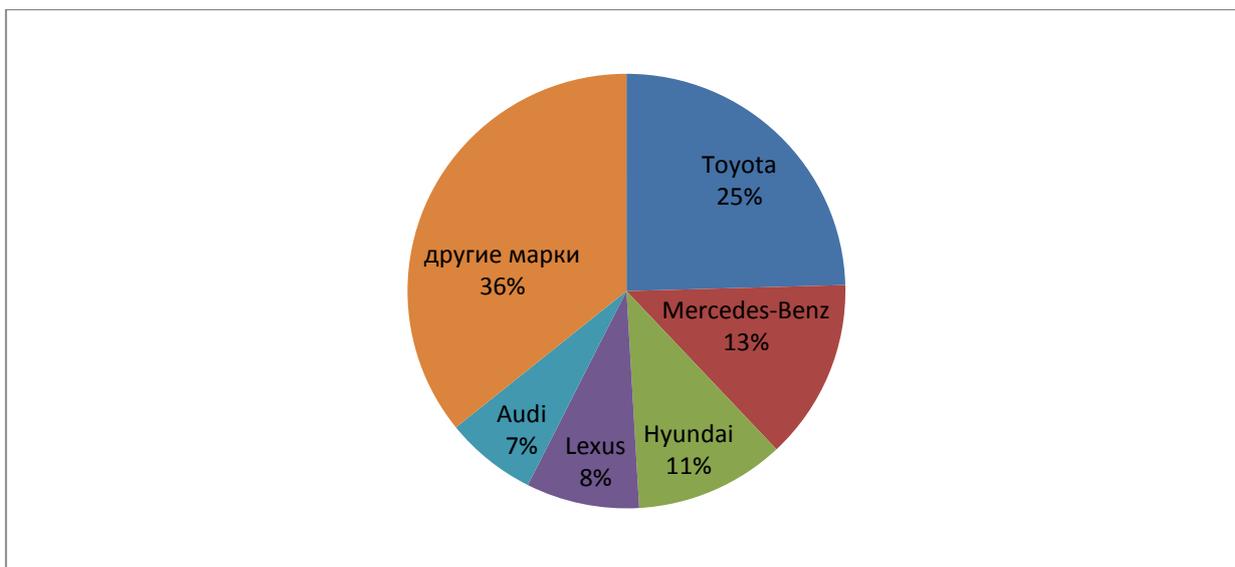


Рисунок 14 – Структура импорта легковых автомобилей в Россию по автомобильным маркам в 2015 году.

«Десятка» марок-лидеров в 2015 году обеспечивала более 80 % импорта. Первое место удерживала японская марка Toyota (38,0 тыс. шт.; -30,5 %). На втором – Mercedes-Benz (20,8 тыс. шт.; -21,3 %). На третьей позиции - Hyundai (17,3 тыс. шт.; -43,5 %). На четвертое место вышел Lexus (12,9 тыс.

шт.; +33,9 %), а замыкала пятерку лидеров Audi (10,5 тыс. шт.; - 26,7 %). (Приложение Е)

Безусловным лидером по импорту автомобилей остается Toyota, которая в январе-июне ввезла в Россию 37,9 тыс. машин (-30 %) ¹⁹. Таким образом, японская компания заняла почти четверть в общем объеме автомобильных поставок. Именно импортные модели в настоящее время составляют основу продаж марки (более 55 %), ведь локально пока производятся только бизнес-седан Camry и внедорожник Land Cruiser Prado. В 2016 году локально производится так же и кроссовер RAV4, который сегодня является самой массовой импортной моделью на российском рынке. Динамику продаж марки на уровне выше средней по рынку даже при сохранении изрядной доли импортируемых моделей можно объяснить позиционированием Toyota на стыке массового и премиального сегментов. А последний, как известно, чувствует себя лучше в кризис. При этом компания делает ставку на перспективные сегменты SUV (58 % в объеме реализации за 1-е полугодие) и бизнес-седанов (доля Camry – 33 %).

Другой японский автопроизводитель – Nissan, который в 2014 году являлся вторым по величине импортером, в 1-м полугодии 2015 года сократил поставки на 81 %, до 5,8 тыс. машин ¹⁹, заняв лишь восьмое место. Компания делает ставку на локальные модели – согласно долгосрочной стратегии, 90 % автомобилей Nissan, проданных в России, должны быть местного производства. Так, до конца 2015 года на заводе Nissan в Санкт-Петербурге планировался выпуск кроссовера Qashqai, на который в 2015 году приходилось около 65 % поставок компании. С запуском локального производства Qashqai импорт этой модели будет прекращен, а значит, объемы импортируемой продукции существенно снизятся.

Из массовых брендов стоит отметить Uz-Daewoo, которая за первое полугодие 2015 года сократила поставки в Россию на 72 % – до 3,7 тыс.

¹⁹ Аналитическое агентство АВТОСТАТ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.autostat.ru>. – 15.09.2015.

машин¹⁹. При этом продажи марки за тот же период почти в 2,8 раза превзошли объемы импорта и составили 10,3 тыс. автомобилей (-57 %). Разница объясняется наличием заблаговременно созданного запаса на складах.

Значительно увеличили свою долю в объеме импорта производители автомобилей премиум-класса. Так, Mercedes-Benz вышел на второе место по объему поставок с показателем 20,7 тыс. машин (-21,3 %) ²⁰. В пятерку крупнейших импортеров также вошли Lexus (12,9 тыс. машин, +33,9 %) ²⁰ и Audi (10,4 тыс. машин, -26,7 %) ²⁰. Помимо Lexus поставки автомобилей в этом году увеличили Porsche, smart, Bentley и Rolls-Royce.

Таким образом, сокращение импорта превысило падение авторынка, который за тот же период упал на 36 %.

2.3 Таможенное регулирование импорта легковых автомобилей в России

Таможенное регулирование импорта легковых автомобилей в Российской Федерации осуществляется тарифными и нетарифными мерами.

К тарифным мерам относится: таможенная пошлина. Таможенная пошлина это обязательный взнос (платеж), взимаемый таможенными органами при ввозе товаров на таможенную территорию страны или при их вывозе с этой территории и являющийся неотъемлемым условием такого ввоза или вывоза. Уплата таможенной пошлины носит обязательный характер и обеспечивается мерами государственного принуждения.

По способу взимания таможенные пошлины делятся на:

-специфические – начисляются в установленном размере за единицу облагаемого товара (например, 20\$ за 1т.). Практическое использование специфических пошлин не представляет каких-либо технических сложностей. Специфическими, как правило, являются экспортные пошлины, ими облагаются главным образом сырьевые товары.

²⁰ Аналитическое агентство АВТОСТАТ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.autostat.ru>. – 15.09.2015.

- адвалорные – начисляются в процентах к таможенной стоимости облагаемых товаров (например, 15% таможенной стоимости);

- комбинированные – сочетают оба вида таможенного обложения (например, 15% от ТС, но не более 20\$ за 1т.).

По характеру различают следующие виды таможенных пошлин:

-сезонные — пошлины, которые применяются для оперативного регулирования международной торговли продукцией сезонного характера, прежде всего сельскохозяйственной.

-антидемпинговые — пошлины, которые применяются в случае ввоза на территорию страны товаров по цене более низкой, чем их нормальная цена в экспортирующей стране, если такой импорт наносит ущерб местным производителям подобных товаров либо препятствует организации и расширению национального производства таких товаров;

компенсационные — пошлины, накладываемые на импорт тех товаров, при производстве которых прямо или косвенно использовались субсидии, если их импорт наносит ущерб национальным производителям таких товаров.

по происхождению выделяют:

-автономные — пошлины, вводимые на основании односторонних решений органов государственной власти страны.

-конвенционные (договорные) — пошлины, устанавливаемые на базе двустороннего или многостороннего соглашения, такого как Генеральное соглашение о тарифах и торговле (ГАТТ), или соглашений о таможенном союзе;

-преференциальные — пошлины, имеющие более низкие ставки по сравнению с обычно действующим таможенным тарифом, которые накладываются на основе многосторонних соглашений на товары, происходящие из развивающихся стран. Цель преференциальных пошлин — поддержать экономическое развитие этих стран за счет расширения их экспорта.

по типам ставок таможенные пошлины делятся на:

-постоянные — таможенный тариф, ставки которого единовременно установлены органами государственной власти и не могут изменяться в зависимости от обстоятельств. Подавляющее большинство стран мира имеет тарифы с постоянными ставками;

-переменные — таможенный тариф, ставки которого могут изменяться в установленных органами государственной власти случаях (при изменении уровня мировых или внутренних цен, уровня государственных субсидий).

по способу вычисления:

-номинальные — тарифные ставки, указанные в таможенном тарифе.

-эффективные — реальный уровень таможенных пошлин на конечные товары, вычисленные с учетом уровня пошлин, наложенных на импортные узлы и детали этих товаров.

К числу нетарифных мер относятся: квотирование, лицензирование, добровольные ограничения экспорта, технические ограничения, антидемпинговое законодательство.

Квотирование это регулирование внешнеэкономической деятельности путем ограничения ввоза/вывоза иностранных или отечественных товаров определенным количеством или суммой на установленный период времени.

Глобальная квота, на долю которой приходится две трети всех случаев, устанавливает ограничение объема импорта в стоимостных или натуральных показателях на определенный период. Общая величина допустимого квотой импорта по странам не разбивается.

Индивидуальная квота предусматривает размер импорта в отношении конкретных стран или конкретного товара (его производителя). В качестве критерия при распределении индивидуальной квоты учитываются встречные обязательства государств по импортированию товаров данной страны. Такие обязательства закрепляются торговыми соглашениями и принимают характер двусторонней квоты на договорной основе.

Сезонные квоты устанавливают ограничение размеров импорта сельхозтоваров на определенное время года. Ограничение импорта без учета временного периода представляют неконкретизированные квоты.

Квотирование вводится для сбалансирования внешней торговли и платежных балансов, регулирования спроса и предложения на внутреннем рынке, выполнения международных обязательств и достижения взаимовыгодной договоренности на межправительственных переговорах.

Лицензирование может быть как составной частью квотирования, так и самостоятельным инструментом регулирования. Тогда, в первом случае - это всего лишь документ, который подтверждает право ввоза/вывоза товара в пределах получения какой-либо квоты; во втором случае существует определенный ряд форм лицензирования:

- индивидуальная лицензия - разовое разрешение на импорт/экспорт товара. Выдается государственным органом власти импортеру/экспортеру, является именной (указано юридическое лицо);

- открытая индивидуальная лицензия - разрешение на импорт/экспорт товара без ограничения количества;

- генеральная лицензия - постоянно действующее разрешение на импорт/экспорт товара без ограничений, как по количеству, так и по времени; лицензия является безличной;

- автоматическая лицензия - разрешение, выдаваемое немедленно после заявки на импорт/экспорт товара (упрощенная форма получения лицензии).

В России применяются тарифные меры регулирования импорта легковых автомобилей.

С начала 70-х годов широкое распространение получила особая форма количественного ограничения импорта - добровольные экспортные ограничения, когда не страна-импортер устанавливает квоту, а страны-экспортеры сами берут на себя обязательства по ограничению экспорта в данную страну. Уже заключено несколько десятков подобных соглашений,

ограничивающих экспорт автомобилей, стали, телевизоров, текстильных изделий и т.д., главным образом из Японии и новых индустриальных стран в США и страны ЕС. Конечно, на деле такие экспортные ограничения бывают не добровольными, а вынужденными: они вводятся либо в результате политического давления страны-импортера, либо под влиянием угрозы применить более жесткие протекционистские меры (например, возбудить антидемпинговое расследование).

В принципе добровольные количественные ограничения представляют собой ту же квоту, но вводимую не страной-импортером, а страной-экспортером. Однако последствия такой меры по ограничению внешней торговли для экономики страны-импортера носят еще более негативный характер, чем при использовании тарифа или импортной квоты. Примером может служить добровольное ограничение российского экспорта в США неочищенного урана и стали.

Технические барьеры: в числе мер нетарифного ограничения в зарубежной практике значатся специальные требования к импортным товарам, устанавливаемые для обеспечения безопасности и охраны природной среды, роль которых сегодня значительно возросла. Они предполагают соблюдение таможенных формальностей — технических стандартов и норм, требований к упаковке и маркировке товаров, нормативов санитарного и ветеринарного контроля. Сами по себе эти формальности необходимы и нейтральны, но они могут быть сформулированы таким образом, что либо становятся барьером на пути определенных товаров, либо служат целям дискриминации по отношению к отдельным странам.

Одна часть технических барьеров представляет собой запрет или ограничение импорта товаров и материалов, загрязняющих окружающую среду (химические товары, ядохимикаты, каменный уголь и нефть с высоким содержанием серы). Другая часть включает расширение протекционистских мер в отношении промышленного оборудования, транспортных средств и других видов продукции, эксплуатация которых ведет к загрязнению

атмосферы и воздуха. Наконец, последняя связана с качеством товаров, и эти технические барьеры защищают интересы потребителей, оберегая их от ущерба, вызванного дефектом товара, и от возможного вреда при употреблении, что относится прежде всего к импорту бытовой электротехники, медицинским препаратам и приборам, пищевым продуктам, детским товарам. Многие страны приняли законы, предусматривающие суровые санкции в отношении поставщиков импортных товаров, которые обязаны информировать покупателя в инструкциях, при маркировке или на этикетке о всех возможных рисках, связанных с потреблением товара.

Для защиты национальных производителей государство одновременно с ограничением импорта предпринимает меры, направленные на поощрение экспорта. Одна из форм стимулирования отечественных экспортных отраслей - экспортные субсидии, т.е. льготы финансового характера, предоставляемые государством экспортерам для расширения вывоза товаров за границу. Благодаря таким субсидиям экспортеры получают возможность продавать товар на внешнем рынке по более низкой цене, чем на внутреннем. Экспортные субсидии могут быть прямыми (выплата дотаций производителю при его выходе на внешний рынок) и косвенными (путем льготного налогообложения, кредитования, страхования и т.п.).

Антидемпинговые меры сводятся к взиманию с экспортера компенсации за ущерб национальной промышленности и производителю, обычно в пользу последнего, часто в виде дополнительной пошлины. Для констатации демпинга используются два основных критерия: ценовой, или стоимостный, и экономический ущерб.

Ставка антидемпинговой пошлины устанавливается в каждом конкретном случае индивидуально. Такая пошлина назначается не автоматически: она взимается только после расследования на предмет подтверждения факта демпинга и, что важно, — выявления экономического ущерба предпринимателю импортирующей страны.

Временные антидемпинговые пошлины являются своего рода предупреждением о возможности принятия более суровых мер в отношении экспортера. Постоянные выглядят наиболее серьезной мерой, применение которой приводит к значительным потерям экспортера, а возможно, и к его полному уходу с рынка.

Наряду с перечисленными антидемпинговыми мерами используется и такая, когда экспортер принимает на себя обязательство по соблюдению минимального уровня цен («нормальной стоимости») или по ограничению количества поставляемого товара.

Крайней формой государственного ограничения внешней торговли являются экономические санкции. К их числу относится торговое эмбарго - введение государством запрета на ввоз в какую-либо страну или вывоз из нее товаров, причем, как правило, по политическим мотивам. Но экономические санкции по отношению к какой-либо стране могут носить и коллективный характер, например когда они вводятся по решению ООН.

При ввозе автомобилей юридическими лицами, а также физическими лицами в коммерческих целях применяется общий порядок совершения таможенных операций по выпуску товаров и их таможенному контролю. Однако главной особенностью применения данного порядка в отношении автомобилей является установление перечня таможенных органов, обладающих компетенцией по совершению таможенных операций в отношении ввозимых на таможенную территорию товаров, на которые в соответствии с установленным порядком выдаются паспорта транспортных средств. Таким образом, в соответствии с Приказом ФТС данной компетенцией обладает Северо-Западный акцизный таможенный (специализированный) Центральной акцизной таможни и Калининградский акцизный таможенный пост Центральной акцизной таможни.

При прибытии автомобилей, перемещаемых юридическими лицами, декларант подает стандартный комплект документов:

а) документы, подтверждающие полномочия лица, подающего таможенную декларацию;

б) документы, подтверждающие совершение внешнеэкономической сделки или иные документы, подтверждающие право владения, пользования и распоряжения товарами;

в) иные коммерческие документы, имеющиеся в распоряжении декларанта;

г) транспортные (перевозочные) документы;

д) документы, подтверждающие соблюдение запретов и ограничений;

е) документы, подтверждающие соблюдение ограничений в связи с применением специальных защитных, антидемпинговых и компенсационных мер;

ж) документы, подтверждающие страну происхождения товаров;

з) документы, на основании которых был заявлен классификационный код товара по Товарной номенклатуре внешнеэкономической деятельности;

и) документы, подтверждающие уплату и (или) обеспечение уплаты таможенных платежей;

к) документы, подтверждающие право на льготы по уплате таможенных платежей, на применение полного или частичного освобождения от уплаты таможенных пошлин, налогов в соответствии с таможенными процедурами либо на уменьшение базы (налоговой базы) для исчисления таможенных пошлин, налогов;

л) документы, подтверждающие изменение срока уплаты таможенных пошлин, налогов;

м) документы, подтверждающие заявленную таможенную стоимость товаров и выбранный метод определения таможенной стоимости товаров;

н) документ, подтверждающий соблюдение требований в области валютного контроля.

При проведении таможенного контроля должностные лица таможенных органов осуществляют:

1. Документальный контроль, который предполагает:

а) проверку наличия и правильности оформления таможенной декларации и представленного комплекта документов, контроль достоверности и достаточности заявленных в них сведений;

б) запрос в письменной форме дополнительных документов и сведений, если представленные документы не содержат всю необходимую информацию;

в) проверка правильности декларирования кода товара в соответствии с ТН ВЭД ЕАЭС;

г) проверка правильности заявления страны происхождения;

д) контроль соблюдения запретов и ограничений, законодательства о валютном контроле;

е) контроль правильности выбора метода таможенной стоимости и правильности ее заявления;

ж) проверка обоснованности заявленных тарифных преференций, тарифных и налоговых льгот;

з) контроль правильности исчисления и уплаты таможенных платежей.

2. Проверку соблюдения запретов и ограничений при ввозе товаров.

3. Применение форм таможенного контроля, установленных ТК ЕАЭС (проверка документов и сведений, устный опрос, получение объяснений, таможенное наблюдение, таможенный осмотр, таможенный досмотр т.д.).

4. Осуществление привлечения к ответственности виновных лиц при выявлении признаков административных правонарушений и преступлений, производство по делам которых отнесено к компетенции таможенных органов.

После завершения оформления уполномоченные таможенные органы выдают на транспортное средство паспорт транспортного средства (за исключением временно ввозимых транспортных средств).

После проведения таможенного контроля должностное лицо таможенного органа осуществляет выпуск товаров при выполнении следующих условий:

1. Таможенному органу представлены документы, необходимые для выпуска товаров.

2. Соблюдены необходимые требования и условия для помещения товаров под таможенную процедуру.

3. В отношении товаров уплачены таможенные пошлины, налоги.

Выпуск товаров должен быть завершен таможенным органом не позднее одного рабочего дня, следующего за днем регистрации таможенной декларации.

В отношении автомобилей, ввозимых юридическими лицами в коммерческих целях, предоставляются привилегии по уплате таможенных платежей в виде тарифных льгот и тарифных преференций.

В Российской Федерации используются сертификаты двух видов:

а) сертификат формы СТ-1 - удостоверяет происхождение товаров с территории государства-участника СНГ, который выдается Торгово-промышленной палатой страны вывоза;

б) сертификат формы А – удостоверяет происхождение товаров из развивающихся и наименее развитых стран. Данный сертификат выдает торгово-промышленная палата страны экспортера.

Согласно Решению Комиссии ЕАЭС от 27.11.2009 № 130 «О едином таможенно-тарифном регулировании таможенного союза», от ввозной таможенной пошлины освобождаются:

1 Моторные транспортные средства товарной позиции 8703 ТН ВЭД ЕАЭС (автомобили легковые и прочие моторные транспортные средства, предназначенные главным образом для перевозки людей, включая грузопассажирские автомобили-фургоны и гоночные автомобили), произведенные хозяйствующими субъектами государств-участников ЕАЭС с

применением понятия «промышленная сборка», при выполнении одного из следующих критериев:

а) наличие производства проектной мощностью при двусменном режиме работы не менее 25000 штук в год, выполнение операций по сварке, сборке и окраске кузова, осуществление ввоза автокомпонентов, происходящих из государств, не являющихся участниками ТС, по позициям ЕТТ ЕАЭС «для промышленной сборки моторных транспортных средств товарных позиций 8701-8705, их узлов и агрегатов» в объеме не более 70 % от общей стоимости автокомпонентов, используемых для производства, с учетом стоимости кузова, классифицируемого в товарной позиции 8707 ТН ВЭД ЕАЭС;

б) наличие по состоянию на 01.10.2009 производства моторного транспортного средства, проектной мощностью при двусменном режиме работы не менее 5000 штук в год, а также заключение в срок до 01.07.2010 соглашения с государством-участником ЕАЭС, на территории которого осуществляется производство, содержащего обязательства по обеспечению соответствия условиям, указанным в подпункте а) настоящего пункта, в срок, не превышающий 84 месяца с даты принятия таких обязательств.

2. Моторные транспортные средства товарных позиций 8701, 8702, 8704, 8705 ТН ВЭД ЕАЭС (тракторы; моторные транспортные средства, предназначенные для перевозки 10 человек или более, включая водителя; моторные транспортные средства для перевозки грузов; моторные транспортные средства специального назначения, кроме используемых для перевозки пассажиров или грузов (например, автомобили грузовые аварийные, автокраны, пожарные транспортные средства, автобетономешалки, автомобили для уборки дорог), произведенные хозяйствующими субъектами государств-участников ЕАЭС с применением понятия «промышленная сборка», при выполнении условий, определяемых отдельным решением Комиссии ЕАЭС.

Далее перейдем к рассмотрению действующих ставок таможенных пошлин и иных платежей в отношении автомобилей, ввозимых юридическими лицами.

Ввиду вступления России в ВТО были изменены ставки пошлин на автомобили, ввозимые юридическими лицами (Приложение Е).

Основным критериями для определения ставки таможенной пошлины являются возраст автомобиля, тип его двигателя и рабочий объем двигателя.

Помимо пошлины в отношении данных товаров уплачиваются НДС по ставке 18% и акцизы.

Кроме таможенных пошлин, с 1 сентября 2012 года необходимо уплатить утилизационный сбор на ввозимые автомобили. Базовая ставка для легковых автомобилей установлена в размере 20 000 рублей. В зависимости от объема и типа двигателя, а также возраста автомобиля она умножается на соответствующий повышающий коэффициент.

$$U = B \times K,^{21}$$

где U — сумма сбора, B — базовая ставка, K — коэффициент.

Коэффициенты для расчета утилизационного сбора отражены в Приложении З .

Вступление России в ВТО привело к снижению пошлин на новые легковые автомобили для юридических лиц с 30 % до 25 %. Также снижены пошлины для автомобилей старше 3 лет, которые составят те же 25 % (это касается только ввоза юридическими лицами).

В качестве компенсационной меры российское правительство ввело утилизационный сбор. Его ставки спланированы таким образом, чтобы практически отсечь ввоз машин старше 3 лет. Для новых импортных автомобилей утилизационный сбор должен лишь компенсировать снижение пошлин при вступлении в ВТО.

²¹ Постановление Правительства Российской Федерации от 26 декабря 2013 г. N 1291 «Об утилизационном сборе в отношении колесных транспортных средств (шасси) и прицепов к ним и о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации» (с изменениями на 11 мая 2016 года).

Проведя анализ выше сказанного можно сделать вывод что в России происходит снижение производства легковых автомобилей. Основной причиной сокращения доли собираемых в России иномарок стал уход американского концерна GM.

Также наблюдается снижение импорта легковых автомобилей в Россию. Ввоз легковых автомобилей из стран дальнего зарубежья в 2014 году снизился на 17,94 %, из стран СНГ импорт упал на 57,9 %. Безусловным лидером по экспорту легковых автомобилей в Россию остается Toyota.

Крупнейшими экспортерами легковых автомобилей в Россию выступают Япония, Германия, Великобритания, США и Чешская республика.

Анализ таможенного регулирования импорта легковых автомобилей в Россию показал что таможенное регулирование в России осуществляется тарифными и нетарифными мерами.

Вступление России в ВТО привело к снижению пошлин на новые легковые автомобили для юридических лиц с 30 % до 25 %. Также снижены пошлины для автомобилей старше 3 лет, которые составят те же 25 % (это касается только ввоза юридическими лицами).

В качестве компенсационной меры российское правительство ввело утилизационный сбор. Его ставки спланированы таким образом, чтобы практически отсечь ввоз машин старше 3 лет. Для новых импортных автомобилей утилизационный сбор должен лишь компенсировать снижение пошлин при вступлении в ВТО.

3 ПЕРСПЕКТИВЫ ИМПОРТА ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В РОССИЮ

3.1 Государственная политика РФ в сфере импорта легковых автомобилей

Государственная политика Российской Федерации в отношении импорта легковых автомобилей направлена на поддержание отечественных производителей легковых автомобилей с целью увеличения их роли на мировом рынке легковых автомобилей и снижением зависимости России от импорта легковых автомобилей.

В 2010 году, Минпромторгом РФ (Приказ №319 от 23 апреля 2010 года) была утверждена Стратегия развития автомобильной промышленности на период до 2020 года.

В соответствии с этим документом, предусматриваются следующие параметры, которые должны быть достигнуты отраслью:

- повышение доли добавленной стоимости в автомобильной промышленности с уровня 2008 г. – 21% (492,8 млрд. руб.) до 48% (2200 млрд. руб.) в 2020 году²²;

- увеличение к 2020 году доли продукции российского производства легковых автомобилей до 80% в общем объеме потребления на внутреннем рынке в натуральном выражении²²;

- увеличение доли экспорта легковых автомобилей от общего объема их производства в натуральном выражении к 2020 г. – до 8%²².

Уже в 2013 году, после присоединения России к ВТО (одним из условий которого является поэтапное снижение пошлин на ввоз новых и подержанных легковых автомобилей), а отечественный рынок автотехники продемонстрировал первые признаки стагнации, Минпромторг РФ внес в Стратегию развития автопрома ряд уточнений и корректировок. Утверждены они были Приказом Минпромторга РФ № 2155 от 27 декабря 2013 года «О

²² Приказ Минпромторга РФ от 23 апреля 2010 года № 319 «Об утверждении стратегии развития развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года»

внесении изменений в Стратегию развития автомобильной промышленности на период до 2020 года».

Документ предусматривал следующие результаты:

- рост объемов промышленного производства легковых автомобилей в Российской Федерации к 2020 году до 3,136 млн. шт.²³;

- обеспечение к 2020 году доли продукции российского производства в общем объеме потребления на внутреннем рынке легковых автомобилей -76% (снижено на 4%)²³;

- увеличение доли экспорта легковых автомобилей от общего объема производства к 2020 году – до 8% (сохранено на ранее принятом уровне).²³

Однако в 2014 году ситуация в экономике в целом и на рынке автомобилей в частности продолжала ухудшаться, что вызвало необходимость внесения новых изменений.

Поэтому Минпромторгом была разработана и представлена на рассмотрение и в Правительство новая программа обновления автотранспортных средств. Программа получила одобрение и вступила в силу с 1 сентября 2014 года. На этот раз минимальный возраст автомобиля не ограничивался. За 2014 год по программе было реализовано 170 тыс. автомобилей. В 2015 году программа утилизации была вновь продлена.

В 2014 году ситуация на российском автомобильном рынке выглядела как нарастающий спад, что заставило Правительство неотложно принять ряд мер, направленных на его поддержку.

В частности, с 1 сентября 2014 года заработала новая государственная программа обновления автотранспортных средств. Однако в этот раз возможности для участия в ней были значительно расширены:

во-первых, под действие обновленной программы утилизации попали не только автомобили, собранные в России и утвержденные отдельным списком Минпромторга, как это было в прошлый раз, но и модели

²³ Приказ Минпромторга РФ от 27 декабря 2013 года « О внесении изменений в Стратегию развития автомобильной промышленности на период до 2020 года»

иностранной сборки. Единственным условием стало наличие соглашения о промышленной сборке в РФ у самой компании- производителя.

во-вторых, в новой программе, помимо непосредственно сдачи автомобиля в утиль, был задействован механизм «trade-in» (сдача своего старого авто дилеру для перепродажи в зачет стоимости нового).

в-третьих, при утилизации машины ее минимально возможный возраст был понижен с 10-ти до 6-ти лет, а возраст автомобиля, предназначенного для обмена на новый с использованием «trade-in», никак не ограничивался.

Из перечисленного мы видим, что новая программа в гораздо большей степени направлена на поддержку именно рынка, а не просто создания локальных преимуществ для выбранных производителей.

Тем не менее, к исходу 2014 года уже было ясно, что хоть принятые государством меры и оказали поддержку рынку, качественно повлиять на падающий тренд спроса они не в силах.

В результате, на совещании, проведенном Премьер-министром РФ Д.А. Медведевым 2 декабря 2014 года и посвященном мерам поддержки российского автомобильного рынка, помимо возобновления в 2015 году программы льготного автокредитования и продолжения программы обновления автотранспортных средств, Минпромторгу, Минэкономразвития и Минфину были дано задание проработать ряд дополнительных мероприятий в рамках господдержки российского автомобильного рынка. В частности, Минпромторгу России и ФАС было дано поручение следить за динамикой цен на металлопрокат, который поставляется производителям транспортных средств, а также за ценами на основные виды материалов, которые используются при производстве автомобилей и компонентов.

Минфину, Минпромторгу и Минэкономразвития совместно с федеральными органами исполнительной власти была поставлена задача проработать вопрос изменения действующего налогового законодательства (с 2016 или 2017 года) в части механизма исчисления транспортного налога. Суть задачи состоит во внесении изменений в действующую систему

начисления налога, с целью учета в его начислении экологических и возрастных характеристик автомобиля. Дополнительно, Минтруда, Минфину, Минэкономразвития и Минпромторгу России было предложено рассмотреть возможность использования на приобретение автомобилей средств материнского капитала. Отдельным направлением работы был назван вопрос применения мер тарифной и нетарифной защиты российского рынка транспортных средств и автокомпонентов, учитывающих обязательства Российской Федерации в рамках ВТО и складывающейся мировой практики в этой области.

В презентации заместителя Министра промышленности и торговли Российской Федерации А.В. Дутова «О мерах поддержки российского рынка автомобильной техники» от 10.12.2014 года была дана структурированная информация по предпринимаемым правительством шагам в рассматриваемом сегменте рынка (в части, касающейся легкового транспорта), которые представлены в таблицах 1- 3.

Таблица 1 – Действующие меры государственной поддержки автомобильной промышленности.²⁴

п/п	Мероприятие	Результаты
1	Реализация "промышленной сборки" моторных транспортных средств их узлов и агрегатов	Действует 21 соглашение по производству автомобилей, 84 соглашения по производству автокомпонентов. Доля автомобилей, произведенных в режиме "промышленной сборки", составила 61,8% от объема производства в Российской Федерации
2	Предоставление субсидий на техническое перевооружение предприятий автомобилестроения (с продлением на кредиты, привлеченные в 2014 году)	17 автопроизводителей и 24 предприятия-производителя автокомпонентов получили в 2014г. Субсидии на компенсацию части процентной ставки по кредитам, привлеченным на техническое перевооружение в общем объеме 4,3 млрд. руб.
3	Субсидирование перевозок автомобилей, произведенных в Дальневосточном федеральном округе, в другие регионы страны	В 2014г. Субсидирована перевозка 40000 автомобилей на сумму 3 млрд.руб. Производство автомобилей в Дальневосточном федеральном округе в 2014 г. выросло на 2,7 % и составило 57 696 шт.
4	Финансирование прикладных исследований и разработок, а также важнейших инновационных проектов	Профинансировано 46 государственных контрактов на сумму 9 млрд. руб.

²⁴ Сайт Министерства промышленности и торговли Российской Федерации [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://minpromtorg.gov.ru> – 26.04.2016.

Таблица 2 – Дополнительные меры государственной поддержки автомобильной промышленности во втором полугодии 2014 г.²⁵

1	Прямые государственные закупки со стороны Федеральных органов исполнительной власти РФ. В 2014 г. МВД России и Федеральным медико-биологическим агенством закуплено на 2,6 млрд. руб.	в части легковых автомобилей - 2 083 штук (0,1 % рынка)
2	Введение запрета на допуск отдельных видов товаров машиностроения, происходящих из иностранных государств, для обеспечения государственных и муниципальных нужд	В 2015 г. прогнозируется закупка 2 900 легковых автомобилей (0,1 % рынка)

Таблица 3 – Дополнительные меры государственной поддержки автомобильного рынка , предлагаемые к реализации с 2015г.²⁵

1	Ограничение сроков коммерческой эксплуатации колесных транспортных средств	Ежегодная замена не менее 21 000 легковых автомобилей (0,8 % рынка)
2	Модернизация механизма исчисления транспортного налога с целью учета экологических и возрастных характеристик транспортных средств	Ежегодная замена порядка 40 000 штук легковых автомобилей (1,6 % рынка)
3	Установление приоритета российских товаров при осуществлении закупок подконтрольными государству юридическими лицами	Увеличение продаж легковых автомобилей на 11 240 шт. (0,4 % рынка)
4	Актуализация Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2030 года	Расширение мер поддержки производителей автокомпонентов и обеспечение выполнения требований по локализации производств в рамках новых автосборочных проектов

В середине 2015 года в России были запущены две новые программы государственной поддержки рынка автомобилей, на реализацию которых в 2015 году из федерального бюджета было выделено 4 млрд. рублей.

Во-первых, это вступившая в силу 1 апреля 2015 года программа льготного автокредитования, в соответствии с условиями которой, при внесении заемщиком предоплаты за приобретаемый в кредит автомобиль в размере не менее 20% его стоимости, ставка по кредиту снижается на субсидируемую государством сумму в размере 2/3 ключевой ставки Банка России, действующей на дату заключения кредитного договора.

Во-вторых, 15 мая 2015 года стартовала программа льготного лизинга, суть которой заключается в субсидировании части авансового платежа по договорам лизинга автомобильной техники всех категорий с юридическими,

²⁵ Сайт Министерства промышленности и торговли Российской Федерации [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://minpromtorg.gov.ru> – 26.04.2016.

физическими лицами и индивидуальными предпринимателями. Согласно данной программе, выпадающие доходы участвующих в программе лизинговых организаций в размере 10% от цены колесных автотранспортных средств (но не более 500 тыс. рублей на один предмет лизинга и 5 млн. рублей на одного лизингополучателя) будут возмещаться за счет средств федерального бюджета.

В соответствии с пресс-релизом Минпромторга, три госпрограммы стимулирования спроса (обновление парка, автокредитование и автолизинг) совокупно позволили в январе-сентябре 2015 года дополнительно реализовать 418 тысяч автомобилей всех категорий, на которые приходится 33,5% от всего автомобильного рынка. В частности, по состоянию на 11 октября, по льготному автокредитованию реализовано 171 тыс. авто, по программе обновления парка – 262 тыс. авто, по льготному лизингу – 28 тыс. автомобилей.

Следующим шагом по поддержке автомобильного рынка, возможно, станет индексация утилизационного сбора. Подтверждением этому служат слова Главы Минпромторга Дениса Мантурова, произнесенные им в сентябре 2015 года на II-м Межрегиональном форуме РФ и Белоруссии в Сочи. Министр озвучил позицию своего ведомства о необходимости проиндексировать утилизационный сбор на 30–60% в 2016 году.

Отдельным направлением господдержки является прямая помощь автопроизводителям. По информации Минпромторга, в 2015 году Государством было выделено 6,8 млрд. рублей на субсидирование части затрат на уплату процентов по кредитам, привлеченным на техническое перевооружение и модернизацию производств. Программа субсидирования производителей работает как для автопроизводителей, так и для производителей компонентов.

3.2 Прогнозная оценка импорта легковых автомобилей в Россию до 2018 года.

По мнению автора главными факторами влияющими на импорт легковых автомобилей в Россию в сложившейся экономической ситуации являются:

1. Таможенный тариф
2. Покупательная способность населения
3. Валютный курс

Рассмотрим каждый из них подробно.

Рассмотрим динамику таможенных пошлин представленную в таблице 4.

Таблица 4 – Динамика пошлин на импортные легковые автомобили

Год	Новые автомобили, %	Темп прироста, %	Подержанные автомобили, %	Темп прироста, %
2005	25	-	25	-
2006	25	0	25	0
2007	25	0	25	0
2008	25	0	25	0
2009	30	20	35	40
2010	30	0	35	0
2011	30	0	35	0
2012	25	-16,67	25	-28,57
2013	25	0	25	0
2014	25	0	25	0
2015	25	0	25	0

Проанализировав данные рассчитаем темп прироста импорта легковых автомобилей и таможенных пошлин на них. Результат представлен на рисунке 15 и 16.



Рисунок 15 – Динамика темпов прироста импорта новых легковых автомобилей и таможенных пошлин на них

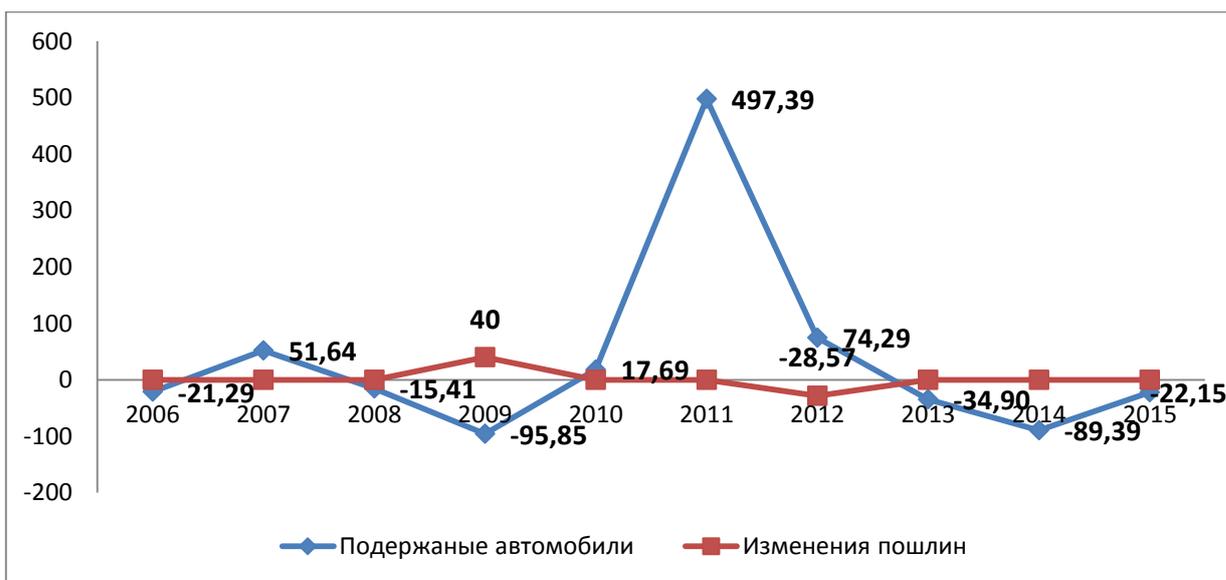


Рисунок 16 – Динамика темпов прироста импорта подержанных легковых автомобилей и таможенных пошлин на них

Исходя из представленных данных следует, что таможенные пошлины оказывают большее влияние на импорт подержанных автомобилей чем на импорт новых автомобилей так в 2012 году при снижении импортных пошлин на автомобили импорт новых легковых автомобилей продолжил

сокращение а импорт подержанных автомобилей вырос, так же это связано с введением утилизационного сбора.

Начиная с 2013 года наметилась тенденция на снижение импорта как подержанных так и новых легковых автомобилей связанная в большей степени с девальвацией рубля. К 2014 году сокращение импорта новых и подержанных легковых автомобилей замедлилось. В 2015 году падение импорта новых легковых автомобилей снова увеличилось при том что ставки таможенных пошлин остались на прежнем уровне.

Так же важным фактором влияющим на импорт легковых автомобилей в Россию является покупательная способность населения которая в свою очередь определяется величиной среднедушевых доходов населения.

В таблице 5 представлена динамика среднедушевых доходов населения и динамика импорта легковых автомобилей в Россию в период с 2010 по 2015 год.

Таблица 5 – Среднедушевые доходы населения и импорт легковых автомобилей в Россию с 2010 по 2015 г.

Годы	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Среднедушевые доходы населения(руб.)	18 958,40	20 780,00	23 221,10	25 928,20	27 766,60	30 224,50
Импорт легковых автомобилей в Россию (млрд. долл.)	11,3	18,5	20,2	16,9	13,15	6,49

Проанализировав данные из таблицы 5 можем сделать вывод что с 2013 года среднедушевые доходы населения не оказывают существенного влияния на импорт легковых автомобилей в Россию. Влияние среднедушевых доходов населения на импорт легковых автомобилей наглядно отображено на рисунке 17.

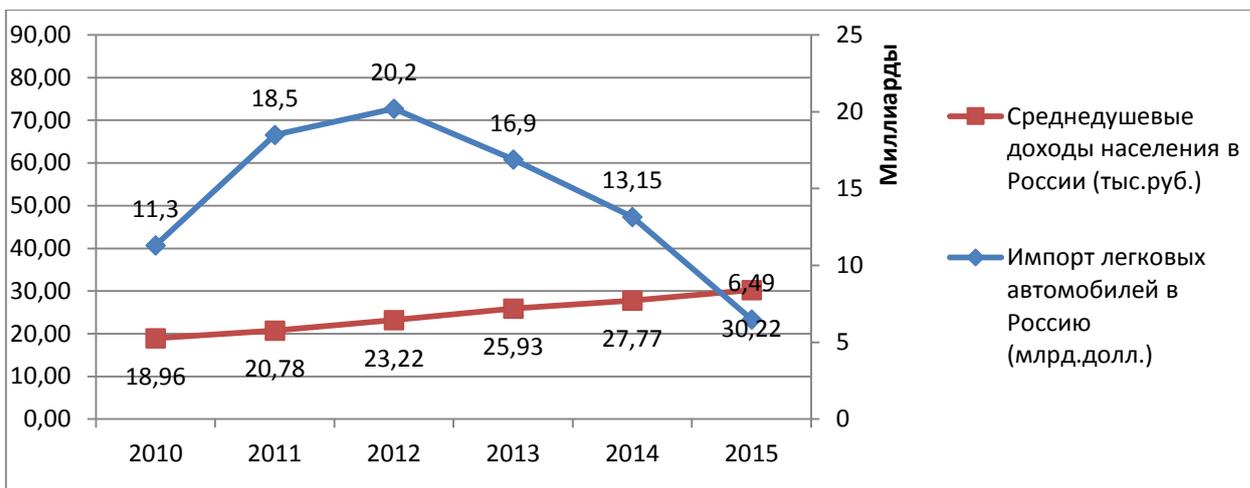


Рисунок 17– Динамика среднедушевых доходов населения и импорта легковых автомобилей в Россию с 2010 по 2015 г

Глядя на рисунок 17 видно, что среднедушевые доходы населения не оказывают влияния на импорт легковых автомобилей в последние годы. Так в 2013 году при продолжающемся росте среднедушевых доходов населения импорт легковых автомобилей в Россию имеет отрицательную динамику. Это связано с влиянием такого значимого фактора как валютный курс.

Наиболее значимым фактором определяющим импорт легковых автомобилей в Россию в последние годы стал валютный курс. Динамика валютного курса и импорта легковых автомобилей в Россию отражена в таблице 6.

Таблица 6 – Динамика валютного курса и импорта легковых автомобилей в Россию.

годы	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Курс доллара США	30,185	30,35	31,87	30,42	32,65	71,25
Импорт легковых автомобилей в Россию(млрд.долл)	11,3	18,5	20,2	16,9	13,15	6,49

Проанализировав данные из таблицы 6 можно сделать вывод что в настоящее время валютный курс оказывает гораздо большее влияние на импорт легковых автомобилей в Россию нежели таможенные пошлины.

Для определения взаимосвязи между курсом доллара США и импортом легковых автомобилей в Россию рассчитаем коэффициент корреляции по формуле 1:

$$R_{\bar{x}, \bar{y}} = \frac{M_{xy} - M_{\bar{x}} - M_{\bar{y}}}{S_x S_y} \quad (1)$$

Используя данные из таблицы 7 найдем M_x , M_y , M_{xy} , $S_x S_y$.

Таблица 7 – Данные для расчета коэффициента корреляции

M_x	M_y	M_{xy}	$S_x S_y$
14,65	37,786	508,76	64,544

Отсюда получим $R_{x,y} = -0,694$ из этого следует что увеличение одной переменной связано с уменьшением другой переменной. Коэффициент корреляции близок к -1 что означает высокую связь между курсом доллара и импортом легковых автомобилей в Россию.

Так же для оценки влияния валютного курса на импорт легковых автомобилей в Россию автором был найден коэффициент эластичности импорта по формуле 2:

$$E_{im} = \frac{\Delta Im(\%)}{\Delta P(\%)} \quad (2)$$

Эластичность импорта измеряется как отношение процентного изменения объемов импорта до процентного изменения его цены.

Используя данные из таблицы 6 найдем δIm и δP .

$\delta Im = -39,924$, $\delta P = 118,2236$. Отсюда эластичность импорта $E_{im} = -0,3377$.

Исходя из того что $E_{im} < 1$ следует что при увеличении курса доллара на 1% произойдет снижение импорта легковых автомобилей в Россию менее чем на 1%.

Проведя анализ влияния валютного курса на импорт легковых автомобилей можем сказать что в сложившихся условиях слабого рубля многие производители легковых автомобилей делают ставки на импортные модели локального производства и если ситуация на рынке не улучшится и рубль будет продолжать падать то производителям придется отказаться от

импорта легковых автомобилей в Россию так как продавать импортируемые автомобили станет просто не выгодно. С целью определения изменения объемов импорта легковых автомобилей ,автором выполнен долгосрочный прогноз мирового импорта легковых автомобилей. Прогнозный период: 2016-2018 гг. автором был выбран краткосрочный прогноз, так как в современной политической ситуации он будет являться более достоверным.

Методом построения линии тренда (аппроксимация и сглаживание) получены следующие показатели:

-объем импорта легковых автомобилей в Россию

Прогнозные оценки импорта новых легковых автомобилей представлены на рисунке 18.

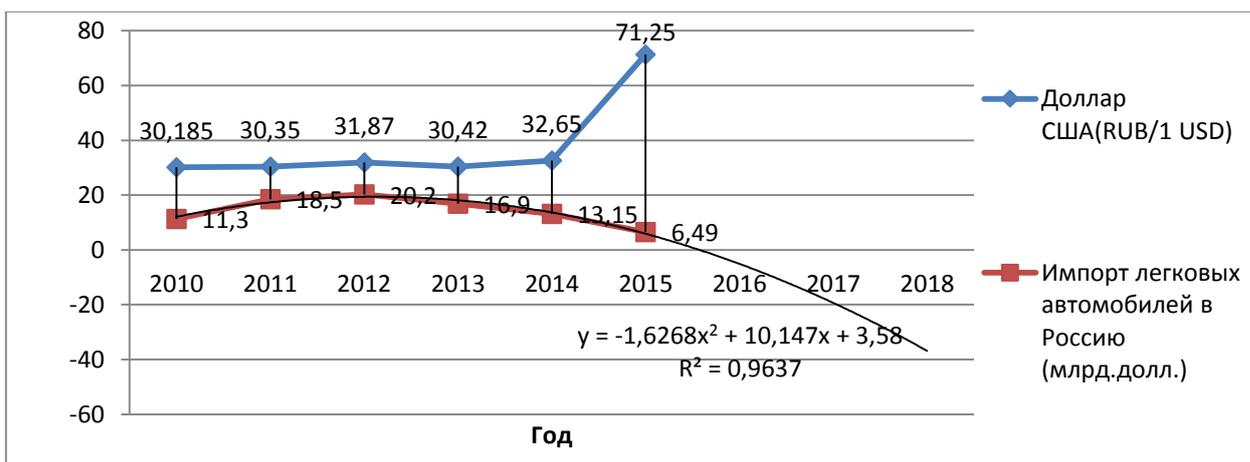


Рисунок 18–Динамика изменения импорта легковых автомобилей до 2018 года.

Согласно полученным данным импорт легковых автомобилей будет иметь отрицательную динамику вплоть до 2018 года. В 2016 импорт легковых автомобилей снизится на 35 % от текущего числа в 2017 на 56 % в 2018 году импорт легковых автомобилей сократится на 70 %.И ситуация не изменится до тех пор, пока политическая и экономическая обстановка в стране не стабилизируются. Фактором, который определит состояние авторынка в России, станет уровень покупательской способности населения и готовность тратить свои сбережения.

Таким образом можем сделать вывод что принятые Правительством меры пока были не в силах изменить тренд на снижение емкости рынка легковых автомобилей. Тем не менее позитивный эффект от них в виде снижения темпов этого падения очевиден. Государство расширяет свою поддержку по мере ухудшения ситуации на рынке, что выглядит вполне адекватной стратегией. При этом параллельно решается вопрос упрочнения положения на рынке именно тех компаний, кто осуществляет сборку на территории России. На сегодняшний день в своем подавляющем большинстве меры по поддержке рынка легковых автомобилей направлены на снижение либо ограничение затрат, которые несет потребитель при покупке автомобиля.

Главными факторами оказывающими влияние на импорт легковых автомобилей в Россию являются : таможенный тариф, валютный курс, покупательная способность населения. В свою очередь таможенный тариф оказывает большее влияние на импорт поддержанных автомобилей нежели новых. Наибольшее влияние на импорт легковых автомобилей в Россию оказывает валютный курс.

Так же автором был построен краткосрочный прогноз импорта легковых автомобилей в Россию который показал что импорт легковых автомобилей в Россию с 2016 по 2018 год будет иметь отрицательную динамику. И ситуация не изменится до тех пор, пока политическая и экономическая обстановка в стране не стабилизируются.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Исходя из проанализированных данных были сделаны следующие выводы что лидером производства автомобилей стал Китай. Лидерами автопромышленности которые производят 80 процентов всех транспортных средств в мире являются: Китай, США, Япония, Германия, Южная Корея, Индия, Мексика, Испания, Бразилия. Доля России в мировом производстве легковых автомобилей составила всего 2 % от всего мирового производства.

Также можем сказать что лидером по объему экспорта легковых автомобилей в мире является Германия. Вторым по величине экспортером легковых автомобилей является Япония.

Основными факторами определяющими экспорт легковых автомобилей являются: производство легковых автомобилей ,спрос на автомобильные модели производимые в той или иной стране , а так же изменение ставки процента влияет на величину экспорта через валютный курс.

Крупнейшим импортером легковых автомобилей являются США, имеющие многократное преимущество над другими странами. На второе место в 2013 году поднялся Китай.

Главными факторами определяющими импорт легковых автомобилей в мире являются: Спрос на легковые автомобили производимые в той или иной стране, колебания валютных курсов, импортные тарифы и пошлины а так же уровень национального дохода.

Также можем сказать что в России происходит снижение производства легковых автомобилей. Основной причиной сокращения доли собираемых в России иномарок стал уход американского концерна GM.

Также наблюдается снижение импорта легковых автомобилей в Россию. Ввоз легковых автомобилей из стран дальнего зарубежья в 2014 году снизился на 17,94%, из стран СНГ импорт упал на 57,9%.Безусловным лидером по экспорту легковых автомобилей в Россию остается Toyota.

Крупнейшими экспортерами легковых автомобилей в Россию выступают Япония, Германия, Великобритания, США и Чешская республика.

Анализ таможенного регулирования импорта легковых автомобилей в Россию показал что таможенное регулирование в России осуществляется тарифными и нетарифными мерами.

Вступление России в ВТО привело к снижению пошлин на новые легковые автомобили для юридических лиц. Также снижены пошлины для автомобилей старше 3 лет.

Принятые Правительством меры пока были не в силах изменить тренд на снижение емкости рынка легковых автомобилей. Тем не менее позитивный эффект от них в виде снижения темпов этого падения очевиден. Государство расширяет свою поддержку по мере ухудшения ситуации на рынке, что выглядит вполне адекватной стратегией. На сегодняшний день в своем подавляющем большинстве меры по поддержке рынка легковых автомобилей направлены на снижение либо ограничение затрат, которые несет потребитель при покупке автомобиля.

Главными факторами оказывающими влияние на импорт легковых автомобилей в Россию являются: таможенный тариф, валютный курс, покупательная способность населения. В свою очередь таможенный тариф оказывает большее влияние на импорт подержанных автомобилей нежели новых. Наибольшее влияние на импорт легковых автомобилей в Россию оказывает валютный курс.

Построенный автором прогноз показал что импорт легковых автомобилей в Россию с 2016 по 2018 год будет иметь отрицательную динамику. И ситуация не изменится до тех пор, пока политическая и экономическая обстановка в стране не стабилизируются.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

- 1 BusinesStat. Аналитический отчет. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://marketing.rbc.ru/download/research/demofile> (22.05.2016)
- 2 Global Economic Dynamics [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://viz.ged-project.de>. (01.12.2015)
- 3 Observatory of economic complexity [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://atlas.media.mit.edu/ru>. (01.12.2015)
- 4 OICA Production Statistics [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.oica.net>. (01.12.2015)
- 5 Trade Competitiveness Map [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://legacy.intracen.org>. (01.12.2015)
- 6 Аналитическое агентство АВТОСТАТ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.autostat.ru>. (15.09.2015)
- 7 Автомобили/ А.В. Богатырев, Ю.К. Есеновский-Лашков, М.Л. Насоновский, В.А. Чернышов; Под ред. А.В. Богатырева. - М.: Колос, 2011. - 496 с.
- 8 Безверхов А.А. Отечественные иномарки /А.А. Безверхов// Эксперт. № 30., 2014. – 251 с.
- 9 Бычков, В.П. Экономика автотранспортного предприятия: Учебник / В.П. Бычков. - М.: ИНФРА-М, 2013. - 384 с.
- 10 Владимирова И.Г., Классификация стратегий развития автомобильных компаний в современном мире и перспективы отечественного автопрома /И.Г. Владимирова// Менеджмент в России и за рубежом. 2012.–105с
- 11 Годовой отчет ОАО «АВТОВАЗ»: (http://www.lada-auto.ru/images/annuals/annual_2014.pdf).2014. – 78с.
- 12 Докторов, А.В. Охрана труда на предприятиях автотранспорта: Учебное пособие / А.В. Докторов, О.Е. Мышкина. - М.: Альфа-М, НИЦ ИНФРА-М, 2013. - 272 с.

13 Доходы, расходы и потребление домашних хозяйств. Стат. бюллетень. М.: Росстат. 12 февраля 2009г.

14 Единая межведомственная информационно-статистическая система / Росстат, интерактивная база данных [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.fedstat.ru/indicators/start.do> (01.02.2015)

15 Ефименко, А.Г. Формирование рыночной системы автотранспортного обслуживания АПК: Монография / А.Г. Ефименко. - М.: НИЦ ИНФРА-М, 2014. - 224 с.

16 Задорнова Е.С. Менеджмент риска в автомобилестроении /Е.С. Задорнова/Автомобильная промышленность. 2014 г. № 2. С. 5

17 Иномарки в России. Итоги 2009-2012 гг. и перспективы. Издательство «Семь верст». 2013.

18 Институт экономики переходного периода. Российская экономика в 2007 году: тенденции и перспективы // Институт экономики переходного периода. 12 февраля 2008.

19 Информационно-аналитическое издание Экономика/ Таможенное регулирование импорта [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://провед.рф/economics/fea/10079> (22.05.2016)

20 Информационное интернет издание 1ГАИ.РУ/Структура импорта легковых автомобилей [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.1gai.ru> (25.08.2015)

21 Ипатов А.А. Модель реализации «Концепции развития отечественной автомобильной промышленности до 2012 г.» и ее главный инструмент — мониторинг/А.А Ипатов// Автомобильная промышленность. № 7. 2010.–154с.

22 Ипатов А.А. Некоторые задачи автомобильной науки межотраслевого и государственного значения (ретроспектива и ближайшее будущее) /А.А. Ипатов//Автомобильная промышленность. № 11. 2010.–165с.

23 Калицев А.В. Статистика. Российский автопром: итоги года /А.В. Калицев// Авторевю. № 3.2013.–154с.

24 Калицев А.В. Статистика: Иномарки в России: итоги 2011 года /А.В. Калицев// Авторевию. № 2. 2012.–132с.

25 Катанаев Н.Т., Захарова А.В., Аркатов П.А. Макроэкономические факторы и рентабельность предприятий автомобилестроения /Н.Т. Катанаев., А.В. Захарова., П.А. Аркатов// Автомобильная промышленность. № 3. 2011.– 154с.

26 Квант риск [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.quantrisk.ru/press-tsentr/krizis-v-rossijskom-i-mirovom-avtoprome.html> (22.05.2016)

27 Кондратьев В.Б. Автопром: Кризис и инновации // Мировая экономика и международные отношения. 2011. № 3. С. 12—21.

28 Корнийчук, Г.А. Автотранспорт на предприятии: Особенности организации и работы с кадрами / Г.А. Корнийчук.. - М.: Дашков и К, 2009. - 220 с.

29 Круглик, В.М. Технология обслуживания и эксплуатации автотранспорта: Учебное пособие / В.М. Круглик, Н.Г. Сычев. - М.: НИЦ ИНФРА-М, Нов. знание, 2013. - 260 с.

30 Майборода, О.В. Основы управления автомобилем и безопасность движения: Учебник водителя автотранспортных средств категорий "С", "D", "Е" / О.В. Майборода. - М.: ИЦ Академия, За рулем, 2014. - 256 с.

31 Моржаретто И.А. Отложенный спрос // За рулем. 2014. № 3. 14 с.

32 Пантелеев, А.С. Автотранспорт на предприятии: учет и налогообложение: Практическое пособие / А.С. Пантелеев, А.Л. Звездин. - М.: Омега-Л, 2014. - 134 с.

33 Постановление Правительства Российской Федерации от 26 декабря 2013 г. № 1291 «Об утилизационном сборе в отношении колесных транспортных средств (шасси) и прицепов к ним и о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации» (с изменениями на 11 мая 2016 года).

34 Приказ Минпромторга РФ от 23 апреля 2010 года № 319 «Об утверждении стратегии развития развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года»

35 Приказ Минпромторга РФ от 27 декабря 2013 года « О внесении изменений в Стратегию развития автомобильной промышленности на период до 2020 года»

36 Прогноз развития автомобильного рынка России до 2030 г. / Служба вице-президента по продажам и маркетингу ОАО «АвтоВаз». М., 2013. 4 с.

37 Пузанков, А.Г. Автомобили: Устройство автотранспортных средств: Учебник для студ. учреждений сред. проф. образования / А.Г. Пузанков . - М.: ИЦ Академия, 2013. - 560 с.

38 РБК. Исследование рынков [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://marketing.rbc.ru/articles/21/03/2011/562949979903971/> (22.05.2016)

39 РБК. Исследование рынков [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://marketing.rbc.ru/articles/26/03/2012/562949983368521.shtml>, (22.05.2016)

40 Родичев, В.А. Устройство и техническое обслуживание грузовых автомобилей: Учебник водителя автотранспортных средств категории "С" / В.А. Родичев. - М.: ИЦ Академия, За рулем, 2013. - 256 с.

41 Савич, Е.Л. Инструментальный контроль и государственный технический осмотр автотранспортных средств / Е.Л. Савич. - М.: Новое знание, 2012. - 409 с.

42 Сайт Министерства промышленности и торговли Российской Федерации. Структура импорта легковых автомобилей [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://minpromtorg.gov.ru> (26.04.2016)

43 Сайт Федеральной таможенной службы России. Импорт легковых автомобилей в Россию [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.customs.ru>. (01.12.2015)

44 Сайт Центрального банка России. Валютный курс [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.cbr.ru>. (01.12.2015)

45 Статистическая служба Всемирного банка / Всемирный банк, интерактивная база данных. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://data.worldbank.org> (01.02.2016)

46 Статистический ежегодник 2012 / Росстат. М., 2013. 186 с. 716 с.

47 Стратегия – 2020: Новая модель роста – новая социальная политика [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://2020strategy.ru> (22.05.2016)

48 Таможенный кодекс Таможенного союза(ред. от 10.10.2014, с изм. от 08.05.2015) // Собрание законодательства РФ. – 2010. — №50. — Ст. 6615.

49 Тех Авто Север. Импорт комплектующих [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.texavtonord.ru/news/ID_77.html, (22.05.2016)

50 Электронный журнал «За рулем». Падение импорта легковых автомобилей в Россию [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.zr.ru>. (23.07.2015)

ПРИЛОЖЕНИЕ А

Таблица А. 1. Мировое производство легковых автомобилей за 2011-2015г

Страны	2011	2012	2013	2014	2015(январь-июнь)
Китай	14 485 326	15 523 658	18 084 169	19 919 795	10 327 754
Япония	7 158 525	8 554 503	8 189 323	8 277 070	3 910 535
Германия	5 871 918	5 388 459	5 439 904	5 604 026	2 919 548
США	2 976 991	4 109 013	4 368 835	4 253 098	2 166 636
Южная Корея	4 221 617	4 167 089	4 122 604	4 124 116	2 107 395
Индия	3 040 144	3 296 240	3 155 694	3 158 215	1 681 599
Бразилия	2 519 389	2 589 236	2 722 979	2 314 789	1 033 838
Мексика	1 657 080	1 810 007	1 771 987	1 915 709	1 029 244
Испания	1 839 068	1 539 680	1 754 668	1 898 342	1 185 712
Россия	1 744 097	1 970 087	1 927 578	1 692 505	654 137
Великобритания	1 343 810	1 464 906	1 509 762	1 528 148	793 642
Франция	1 931 030	1 682 814	1 458 220	1 499 464	874 000
Чешская республика	1 191 968	1 171 774	1 128 473	1 246 506	673 241
Индонезия	562 250	745 144	924 753	1 011 260	424 323
Словакия	639 763	926 555	975 000	971 160	540 000
Иран	1 412 803	856 927	630 639	925 975	496 982
Канада	990 482	1 040 298	965 191	913 533	467 009
Тайланд	537 987	945 100	1 071 076	742 678	395 854
Турция	639 734	577 296	633 604	733 439	391 977
Малазия	488 441	509 621	543 892	547 150	305 230
Бельгия	560 779	504 616	465 504	481 637	200 974
Польша	741 000	539 671	475 000	473 000	297 800
Венгрия	211 218	215 440	317 857	434 069	232 200
Италия	485 606	396 817	388 465	401 317	343 430
Румыния	310 243	326 556	410 959	391 422	212 433
Аргентина	577 233	497 376	506 539	363 711	158 657

Продолжение ПРИЛОЖЕНИЯ А

Продолжение таблицы А.1

Тайвань	288 523	278 043	291 037	332 629	154 312
Южная Африка	312 265	274 873	265 257	277 491	164 552
Узбекистан	146 300	144980	246 641	245 660	119 412
Швеция	188 969	162 814	161 080	154 173	80 451
Австралия	189 503	189 949	170 808	145 607	76 800
Австрия	130 343	123 602	146 566	135 000	67 580
Пакистан	139 700	137 424	121 234	123 900	88 310
Словения	168 955	126 836	89 395	118 533	73 647
Португалия	141 779	115 735	109 698	117 744	66 102
Сербия	10 227	10 227	113 487	101 576	45 470
Филипины	45 751	46 390	57 880	67 401	
Финляндия	2 540	8 600	7 600	45 000	42 000
Вьетнам	29 904	38 900	36 717	44 328	
Украина	97 585	69 687	45 758	25 941	2 289
Египет	53 072	36 880	13 777	17 542	6 000
Венесуэла	69 115	67 226	45 986	11 039	6 477
Беларусь			2 553	9 350	3 686
Всего	60 153 033	63 181 049	65 868 149	67 795 048	34 821 238

ПРИЛОЖЕНИЕ Б

Таблица Б. 1. Производство легковых автомобилей ведущими автопроизводителями 2010-2014г.

марка	2010	2011	2012	2013	2014
VOLKSWAGEN	7,120,532	8,157,058	8,576,964	9,259,506	9,766,293
TOYOTA	7,267,535	6,793,714	8,381,968	8,565,176	8,788,018
HYUNDAI	5,247,339	6,118,221	6,761,074	6,909,194	7,628,779
G.M	6,266,959	6,494,385	6,608,567	6,733,192	6,643,030
HONDA	3,592,113	2,886,343	4,078,376	4,263,239	4,478,123
NISSAN	3,142,126	3,581,445	3,830,954	4,090,677	4,279,030
FORD	2,958,507	3,093,893	3,123,340	3,317,048	3,230,842

ПРИЛОЖЕНИЕ В

Таблица В. 1. Мировой экспорт легковых автомобилей ведущими странами 2010-2014г.(млрд.долл.)

Год	2010	2011	2012	2013	2014
Германия	129	157	148	152	156
Япония	95,5	92,7	105	99,5	80,5
США	36,9	46,6	53	56	53
Канада	37,3	40,4	47,7	45,9	44,4
Великобритания	25,8	31,8	35,4	40,7	40,5
Южная Корея	31,2	39,7	42,6	43,5	38,3
Мексика	23,7	28,1	31,1	33,2	32,3
Испания	26,2	29,5	23,7	29	31,6
Бельгия	19,6	23,2	22,1	23,8	24,6
Франция	24,1	26,7	23,7	22,1	22,9

ПРИЛОЖЕНИЕ Г

Таблица Г. 1. Ведущие страны импортеры легковых автомобилей 2010-2014г.
(млрд. долл.)

Годы	2010	2011	2012	2013	2014
США	117	125	149	156	153,5
Китай	29,2	40,3	40,8	44,9	59,7
Великобритания	32,2	35,9	35,5	40,3	46
Германия	35,8	44,7	41,5	41,7	45,8
Франция	31,3	36,1	30,3	31,2	30
Бельгия	24,4	25,9	25,1	28,8	26,54
Канада	22,2	23,4	25,7	26,1	26,49
Италия	28	29,6	20,3	20,3	21,22
Испания	11,6	13,6	10	11,3	14,69
Австралия	14,3	14,6	17,5	17,6	14,37
Россия	11,3	18,5	20,2	16,9	12,7

ПРИЛОЖЕНИЕ Д

Рисунок Д. 1. Импорт легковых автомобилей в Россию по маркам.

№	Марка	Кол-во ввезенных автомобилей в 1 полугодии 2015 года, шт.	Динамика г/г %
1	Toyota	37955	-30,5
2	Mercedes-Benz	20759	-21,3
3	Hyundai	17135	-43,5
4	Lexus	12927	-33,9
5	Audi	10464	-26,7
6	Mitsubishi	7152	-70,8
7	Land Rover	6970	-37,8
8	Nissan	5829	-81,4
9	Volvo	3889	-57,4
10	Daewoo	3758	-72,8
11	Subaru	3174	-67
12	Porsche	2996	28
13	BMW	2639	-32,3
14	Suzuki	2344	-80,4
15	Honda	2332	-80,7
16	Chery	1919	-73,9
17	Infiniti	1734	-19,5
18	Skoda	1510	-80,1
19	Kia	1360	-48,6
20	FAW	1199	155,7
21	Volkswagen	1104	-92,7
22	Dongfeng	1035	412,4
23	Mazda	667	-89,7
24	Jaguar	533	-34,8
25	Mini	512	-34,8
26	Changan	400	-64,6
27	Acura	337	-26,6
28	smart	306	90,1
29	Citroen	235	-95
30	Jeep	220	-92,7
Прочие		1171	
Всего		154565	-54,3

ПРИЛОЖЕНИЕ Е

Таблица Е. 1. Ставки таможенных пошлин в отношении автомобилей, ввозимых юридическими лицами

Рабочий объем двигателя, см ³	Возраст автомобиля			
	до 3 лет	3-5 лет	5-7 лет	более 7 лет
с бензиновым двигателем				
до 1000	25%, но не менее евро/см ³	125%, но не менее 0,45 евро/см ³	25%, но не менее 0,45 евро/см ³	1,4 евро/см ³
1001 1500	25%, но не менее евро/см ³	1,125%, но не менее 0,5 евро/см ³	25%, но не менее 0,5 евро/см ³	1,5 евро/см ³
1501 1800	25%, но не менее евро/см ³	1,2525%, но не менее 0,45 евро/см ³	25%, но не менее 0,45 евро/см ³	1,6 евро/см ³
1801 2300	25%, но не менее евро/см ³	1,825%, но не менее 0,55 евро/см ³	25%, но не менее 0,55 евро/см ³	2,2 евро/см ³
2301 3000	25%, но не менее евро/см ³	1,825%, но не менее 0,55 евро/см ³	25%, но не менее 0,55 евро/см ³	2,2 евро/см ³

Продолжение ПРИЛОЖЕНИЯ Е

Продолжение таблицы Е.1

более 3001	25%, но не менее евро/см ³	2,35	25%, но не менее 1 евро/см ³	25%, но не менее 1 евро/см ³	3,2 евро/см ³
с дизельным двигателем					
не более 1500	25%, но не менее 1,2 евро/см ³	25%, но не менее 0,4 евро/см ³	25%, но не менее 0,4 евро/см ³	25%, но не менее 0,4 евро/см ³	1,5 евро/см ³
1500-2500	25%, но не менее 1,8 евро/см ³	25%, но не менее 0,5 евро/см ³	25%, но не менее 0,5 евро/см ³	25%, но не менее 0,5 евро/см ³	2,2 евро/см ³
более 2500	25%, но не менее 2,35 евро/см ³	25%, но не менее 1 евро/см ³	25%, но не менее 1 евро/см ³	25%, но не менее 1 евро/см ³	3,2 евро/см ³

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

Таблица 3 1.– Категории автомобилей и соответствующие им коэффициенты для расчета утилизационного сбора.

Легковые автомобили для перевозки не более 8 пассажиров полной массой до 3,5 тонн	Новые транспортные средства (коэффициент)	Транспортные средства, с момента выпуска которых прошло более 3 лет
Транспортные средства категории М1, в том числе повышенной проходимости категории G, а также специальные и специализированные транспортные средства указанной категории		
Транспортные средства с электродвигателями, за исключением транспортных средств с гибридной силовой установкой	0,86	5,3
Транспортные средства с рабочим объемом двигателя, см ³ :		
не более 1000	0,86	5,3
1000 – 2000	1,34	8,26
2000 – 3000	2,56	16,12
3000 – 3500	3,47	28,50
более 3500	5,50	35,01