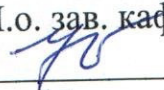


Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
АМУРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
(ФГБОУ ВО «АмГУ»)

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

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ

И.о. зав. кафедрой

 В.В. Ульянова

« 16 » июня 2025 г.

ДИПЛОМНАЯ РАБОТА

на тему: Таможенно-тарифное регулирование как фактор развития импортозамещения в РФ (на примере автомобильной отрасли)

Исполнитель
студент группы 037-ос1



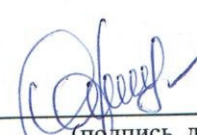
(подпись, дата) А.В. Кареева

Руководитель
доцент



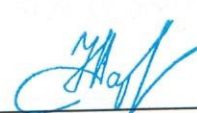
(подпись, дата) Е.А. Царевская

Нормоконтроль
инженер



(подпись, дата) О.В. Шпак

Рецензент



(подпись, дата) Н.А. Чалкина

Благовещенск 2025

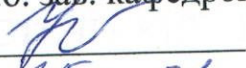
Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
АМУРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
(ФГБОУ ВО «АмГУ»)

Факультет международных отношений

Кафедра международного бизнеса и туризма

УТВЕРЖДАЮ

И.о. зав. кафедрой

 В.В. Ульянова
« 25 » 01 2025 г.

ЗАДАНИЕ

К дипломной работе (проекту) студента Кареевой Анны Владимировны

1. Тема дипломной работы (проекта): Таможенно-тарифное регулирование как фактор развития импортозамещения в РФ (на примере автомобильной отрасли)

(утверждено приказом от 24.01.2025 № 162-У)

2. Срок сдачи студентом законченной работы (проекта) 13.06.2025 г.

3. Исходные данные к дипломной работе (проекту): Отечественная и зарубежная литература, раскрывающая общие вопросы таможенной статистики, показателей внешней торговли, внешнеэкономических отношений, статистическая информация, данные статистики Федеральной таможенной службы, автомобильных агентств.

4. Содержание дипломной работы (проекта) (перечень подлежащих разработке вопросов): теоретические аспекты исследования влияния мер таможенно-тарифного и нетарифного регулирования на развитие импортозамещения, отечественное производство и импорт легковых автомобилей в РФ: анализ основных показателей, оценка роли таможенно-тарифного регулирования в развитии импортозамещения в автомобильной отрасли РФ.

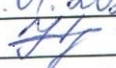
5. Перечень материалов приложения: (наличие чертежей, таблиц, графиков, схем, программных продуктов, иллюстративного материала и т.п.): дипломная работа содержит 29 таблиц, 12 рисунков

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

7. Дата выдачи задания 25.01.2025

Руководитель дипломной работы (проекта): Царевская Елена Александровна, доцент

Задание принял к исполнению (дата): 25.01.2025

 (подпись студента)

РЕФЕРАТ

Дипломная работа содержит 64 с., 29 таблиц, 12 рисунков, 44 источника.

АВТОМОБИЛЬНЫЙ РЫНОК, АНТИРОССИЙСКИЕ САНКЦИИ, ВНЕШНЯЯ ТОРГОВЛЯ, ИМПОРТ, СТРАНЫ-ИМПОРТЕРЫ, ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ, ПАРАЛЛЕЛЬНЫЙ ИМПОРТ, ТАМОЖЕННЫЕ ПОШЛИНЫ, ТЕМП РОСТА, ТЕМП ПРИРОСТА, СТАТИСТИЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ, ТАМОЖЕННАЯ СТАТИСТИКА, ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА ГОСУДАРСТВЕННОЙ СТАТИСТИКИ, МИНТРАНС РФ, ЕВРАЗИЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

В работе рассмотрены теоретические аспекты влияния мер таможенно-тарифного и нетарифного регулирования на развитие импортозамещения, отечественное производство и импорт легковых автомобилей в РФ: анализ основных показателей, оценка роли таможенно-тарифного регулирования в развитии импортозамещения в автомобильной отрасли РФ.

Цель работы – определить влияние таможенно-тарифного регулирования автомобильной отрасли на развитие импортозамещения в РФ.

Основанием для исследования являются: отечественная и зарубежная литература, раскрывающая общие вопросы таможенно-тарифного регулирования как фактора развития импортозамещения в РФ, данные статистики ФТС РФ, Автостат, Минтранс РФ.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	3
1 Теоретические аспекты исследования влияния мер таможенно-тарифного и нетарифного регулирования на развитие импортозамещения	6
1.1 Импортозамещение: понятие, условия и эффекты	6
1.2 Место автомобилей и частей к ним в ТН ВЭД ЕАЭС	13
1.3 Таможенное регулирование ввоза автомобилей и частей к ним в РФ в условиях ЕАЭС	17
2 Отечественное производство и импорт легковых автомобилей в РФ: анализ основных показателей	28
2.1 Рынок автомобилей РФ: особенности динамики тенденции развития	28
2.2 Анализ динамики и географической структуры импорта автомобилей в РФ	35
2.3 Условия для развития импортозамещения в автомобильной промышленности РФ	40
3 Оценка роли таможенно-тарифного регулирования в развитии импортозамещения в автомобильной отрасли РФ	48
Заключение	57
Библиографический список	60

ВВЕДЕНИЕ

Автомобильная промышленность России играет ключевую роль в экономическом благополучии страны, она выступает частью научно-технологического прогресса и является одной из наукоемких и высокотехнологических отраслей. Производство автомобилей – это целая сеть взаимосвязанных предприятий, начиная от поставщиков запчастей и деталей, заканчивая дилерскими центрами и сервисными службами.

Рассматривая развитие автомобильной промышленности, можно говорить, о том, что она стимулирует рост и помогает в модернизации смежных отраслей, например, постоянно совершенствуется электроника, развивается металлургия, химическая промышленность. Следовательно, постоянные инновации в автомобильной промышленности, вынуждают сопутствующие отрасли развивать и совершенствовать свои технологии. Кроме этого, развитие автомобильной промышленности создает множество рабочих мест, что способствует снижению уровня безработицы.

Развитие автомобильной промышленности, важнейшая задача государства, так как автомобильная промышленность входит в число прибыльных секторов экономики страны, так поступления от экспорта автомобилей, укрепляют национальную валюту, улучшают торговый баланс страны; налоговые поступления в государственный бюджет страны, делают автомобильную промышленность центром экономического благополучия.

Актуальность исследования заключается в том, что автомобильная промышленность является важнейшей частью экономики государства. Однако, после введения антироссийских санкций в связи с началом специальной военной операции на Украине, представители наиболее известных зарубежных производителей автомобилей и запчастей, заявили о частичном или полном прекращении своей деятельности на территории Российской Федерации. Данные события привели к существенному росту цен на автомобили иностранного производства, которые уже находятся в стране, а также к перебоям в новых поставках

или их полной отмене; к удорожанию техобслуживания машин и поиску альтернативных способов приобретения запасных частей для них. Поэтому в России необходимо разработать программу импортозамещения в автомобильной отрасли. В основе которой должна быть своя собственная конструкция на детали и узлы, или покупка права (лицензии) на их производство.

Предмет исследования – влияние таможенно-тарифного регулирования автомобильной отрасли на развитие импортозамещения в РФ.

Объект исследования – таможенно-тарифное регулирование импорта автомобилей и частей к ним.

Цель исследования – определить влияние таможенно-тарифного регулирования автомобильной отрасли на развитие импортозамещения в РФ.

Для достижения поставленной цели нужно решить ряд задач:

- 1) рассмотреть понятие, условия и эффекты импортозамещения;
- 2) определить место автомобилей и частей к ним в ТН ВЭД ЕАЭС;
- 3) охарактеризовать таможенно-тарифное регулирование ввоза автомобилей и частей к ним в РФ в условиях ЕАЭС;
- 4) дать оценку автомобильному рынку РФ: особенности динамики тенденции развития;
- 5) проанализировать динамику и географическую структуру импорта автомобилей в РФ;
- 6) выявить условия для развития импортозамещения в автомобильной промышленности РФ;
- 7) оценить роль таможенно-тарифного регулирования в развитии импортозамещения в автомобильной отрасли РФ.

Цель и задачи дипломной работы обусловили ее структуру.

В первой главе рассматриваются понятие, условия и эффекты импортозамещения, место автомобилей и частей к ним в ТН ВЭД ЕАЭС. Так же дается полная характеристика таможенно-тарифного регулирования ввоза автомобилей и частей к ним в РФ в условиях ЕАЭС.

Во второй главе дается оценка автомобильному рынку РФ: особенности

динамики тенденции развития. Проводится анализ динамики и географической структуры импорта автомобилей в РФ. Определяются условия для развития импортозамещения в автомобильной промышленности РФ.

В третьей главе проводится оценка роли таможенно-тарифного регулирования в развитии импортозамещения в автомобильной отрасли РФ.

Методы исследования: сравнение, классификация, синтез, индукция, анализ, статистический, формализации.

Гипотеза исследования – ужесточение мер таможенно-тарифного и нетарифного регулирования может способствовать развитию импортозамещения в стране.

Основанием для исследования являются: отечественная и зарубежная литература, раскрывающая общие вопросы таможенно-тарифного регулирования как фактора развития импортозамещения в РФ, данные статистики ФТС РФ, Автостат, Минтранс РФ.

1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ ВЛИЯНИЯ МЕР ТАМОЖЕННО-ТАРИФНОГО И НЕТАРИФНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ НА РАЗВИТИЕ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ

1.1 Импортозамещение: понятие, условия и эффекты

Импортозамещение – это не просто экономическая стратегия, а комплекс мер, направленных на снижение зависимости национальной экономики от импорта. В условиях геополитической нестабильности и усиливающейся конкуренции на мировом рынке, оно становится жизненно необходимым инструментом обеспечения экономической безопасности и устойчивого развития. Россия, обладая значительным ресурсным потенциалом и квалифицированной рабочей силой, имеет все предпосылки для успешной реализации политики импортозамещения, хотя и сталкивается с серьезными вызовами.¹

Традиционно, импортозамещение рассматривается как замена импортных товаров отечественными аналогами. Однако современное понимание этой стратегии гораздо шире. Речь идет не просто о копировании зарубежных технологий, а о создании собственных, конкурентоспособных на мировом рынке продуктов и услуг. Это требует значительных инвестиций в научные исследования и разработки (НИОКР), модернизацию производства, повышение квалификации персонала и создание благоприятного инвестиционного климата.

Важнейшая роль в импортозамещении принадлежит государству. Государство использует различные инструменты для стимулирования и мотивации отечественных производителей. Отечественным производителям предоставляются налоговые льготы, субсидии, государственные заказы, квоты на импорт, защитные тарифы.

Эффективность государственных инструментов должна быть направлена на поддержку отечественного автопрома, на развитие его главных компонентов, развитие конкурентоспособности отечественных предприятий на долго-

¹ Просветов Г. И. Международный бизнес. Задачи и решения : учебно-методическое пособие. М., 2021. С. 54.

срочной перспективе.²

Цели стратегии импортозамещения в РФ:

1) добиться независимости от иностранных технологий, в первую очередь от импортных комплектующих, деталей, запчастей, электроники. Для этого необходимо создание отечественных заводов, собственных научных школ, инновационных платформ, обучение высококвалифицированного персонала;

2) создание и повышение имиджа российского автопрома. Необходимо производить качественные автомобили, внедрять современные технологии и инновации, которые могли бы конкурировать с импортным авто. Необходимо зарекомендовать отечественное авто не только в России, но и на мировой арене. Акцент должен быть сделан, именно на разработки и внедрении инновации;

3) создание рабочих мест. Автомобильная промышленность охватывает многие отрасли. Поэтому при создании одного завода потребуется большое количество рабочих мест. В данной отрасли нужен высококвалифицированный персонал, который понимает не только разбор автомобиля, но и разбирается в современных технологиях и инновациях. При этом в данной сфере требуется постоянно обучение, что так же способствует повышению уровня образованности российского населения;

4) снижение зависимости от импорта автомобилей, это способствует развитию собственного производства, снизит риски с колебаниями курса валют, повысит имидж отечественного автопрома;

5) снизить негативное воздействие на окружающую среду, с помощью внедрения экологически чистых технологий и производственных процессов.

Подводя итоги, хотелось бы отметить, что импортозамещение, это длительный процесс, который сопряжен с трудностями и большими рисками. Это долгая работа государства; это создание и поддержка автомобильных заводов; заводов по производству деталей и комплектующих; это обучение квалифицированных кадров; работа с инновациями и новыми технологиями. Импортоза-

² Что стоит знать об импортозамещении в России: инструменты, законы, меры поддержки // Интернет портал. URL: <https://www.finkont.ru/blog/chto-stoit-znat-ob-importozameshchenii-v-rossii> (дата обращения: 21.02.2025).

мещение – это долгосрочный процесс, который требует большого внимания со стороны государства, последовательной и системной работы. Для успешной реализации стратегии импортозамещения требуется координация усилий государства, бизнеса и научного сообщества, а также создание стимулов для инноваций и технологического развития.³

Для воплощения политики импортозамещения государство использует ряд методов, которые можно разделить на инструменты поддержки и инструменты запрета.

Инструментом запрета выступает – эмбарго (частичный или полный запрет торговли с какой-либо страной). Государство может ограничить торговлю, запретить закупку некоторых категорий или видов товаров. Государственные инструменты и методы поддержки импортозамещения в РФ, представлены на рисунке 1.



Рисунок 1 – Государственные инструменты и методы поддержки импортозамещения в РФ

Проанализировав, данные представленные на рисунке 1, необходимо отметить, что государственными методами поддержки импортозамещения в России выступают финансовые методы и нефинансовые. Финансовые в свою оче-

³ Импортозамещение и его роль в экономическом развитии страны // Новостной сайт. URL: <https://imes.su/press-tsentr/stati/item/1669-importhozameshchenie-i-ego-rol-v-ekonomicheskom-razvitii-strany> (дата обращения: 25.02.2025)

редь включают в себя: разного рода субсидии, гранты, таможенное регулирование и другие. Нефинансовые методы включают в себя: обучение персонала, разного рода консультирования, юридические услуги, бухгалтерские.⁴

Если рассматривать импортозамещение в контексте совершенствования экономики страны, то оно оказывает многостороннее воздействие на разных уровнях:

- 1) микро-уровне (это уровень отдельных предприятий);
- 2) мезо-уровне (это уровень отраслей и регионов);
- 3) макро-уровне (это уровень национальной экономики).

Так же данное воздействие проявляется в разных сферах: экономической, социальной, экологической. Показатели оценки эффектов импортозамещения, представлены в таблице 1.

Таблица 1 – Показатели оценки эффектов импортозамещения⁵

Виды эффектов	Показатели
Экономические	Удельный вес модернизированных технологий и оборудования в общем их количестве
	Удельный вес инновационной и высокотехнологичной продукции в общем объеме производства
	Удельный вес налоговых поступлений от реализации проектов импортозамещения в бюджеты разного уровня в общем объеме налоговых отчислений
	Удельный вес инновационных технологий в сфере организации и управления производственно-хозяйственной деятельностью в их общем объеме
Социальные	Удельный вес работников предприятия (населения), занятых в высокотехнологичном производстве
	Удельный вес продукции отечественного производства на внутреннем рынке
	Удельный вес привлеченных для участия в импортозамещающем производстве трудовых мигрантов в общем числе прибывшего экономически активного населения
Экологические	Удельный вес энергосберегающих и природосберегающих технологий в их общем количестве
	Уровень соответствия показателей деятельности предприятия экологическим нормативам

Изучив, виды эффектов, которые представлены в таблице 1 можно отметить, что экономические эффекты проявляются в инновациях, налоговых поступлениях, высокотехнологической продукции и т.д. Социальные эффекты

⁴ Что стоит знать об импортозамещении в России: инструменты, законы, меры поддержки // Интернет портал. URL: <https://www.finkont.ru/blog/chto-stoit-znat-ob-importozameshchenii-v-rossii> (дата обращения: 21.02.2025).

⁵ Кривенко Н. В., Епанешникова Д. С. Обоснование возможностей эффективного импортозамещения в рамках обеспечения экономической безопасности // Журнал экономической теории. 2020. Т. 16. № 4. С. 645.

проявляются в занятости населения в высокотехнологическом производстве, в отечественной продукции на внутреннем рынке, в трудовом потенциале населения страны, включая мигрантов. Экологические эффекты представляют собой энергосберегающие и природосберегающие технологии, а так же деятельность организаций по соблюдению экологических нормативов.

Для того, чтобы определить показатели эффекта импортозамещения именно в автомобильной промышленности была использована Методика оценки эффекта импортозамещения на микро-уровне, представленная Н.В. Кривенко и Д.С. Епанешниковой. Данная методика позволяет произвести расчет, таких показателей, как коэффициенты импортозависимости, импортопокрытия, импортозамещения, которые выражаются в натуральной, фактической и стоимостной форме.

Данные показатели и методика их расчета представлена в таблице 2.

Таблица 2 – Показатели оценки эффекта импортозамещения на микроуровне⁶

Показатель	Методика расчета
Коэффициент импортозависимости производства натуральный	Удельный вес наименований импортных деталей (видов сырья), необходимых для производства промышленного товара, в общем количестве наименований деталей (видов сырья)
Коэффициент импортозависимости производства стоимостный	Отношение общей стоимости импортных деталей (сырья) к общей стоимости всех деталей (сырья), формирующих калькуляционную стоимость изделия
Фактический коэффициент импортопокрытия натуральный	Соотношение количества отечественных деталей (видов сырья и материалов), используемых для производства промышленного изделия, количества импортных деталей
Фактический коэффициент импортопокрытия стоимостной	Соотношение стоимости отечественных деталей (видов сырья и материалов), используемых для производства промышленного изделия, и стоимости импортных деталей
Потенциальный коэффициент импортопокрытия фактический	Соотношение количества отечественных деталей (видов сырья и материалов), возможных к замене при производстве промышленного изделия, и количества импортных деталей (видов сырья и материалов)
Потенциальный коэффициент импортопокрытия стоимостной	Соотношение стоимости отечественных деталей (видов сырья и материалов), возможных к замене при производстве промышленного изделия, и стоимости импортных деталей (видов сырья и материалов)
Коэффициент импортозамещения натуральный	Соотношение количества отечественных деталей (видов сырья и материалов), используемых для производства промышленного изделия, и общего количества деталей (видов сырья и материалов)

⁶ Там же. С. 647.

Показатель	Методика расчета
Коэффициент импортозамещения стоимостной	Соотношение стоимости отечественных деталей (видов сырья и материалов), используемых для производства промышленного изделия, и общей стоимости деталей (видов сырья и материалов)

Систематизировав научные работы российских учёных, можно предложить следующие критерии оценки эффектов импортозамещения на макро- и мезоуровне, они представлены в таблице 3.

Таблица 3 – Показатели оценки эффекта импортозамещения на макро- и мезоуровне⁷

Показатель	Методика расчета
Коэффициент импортной нагрузки	Соотношение объёма импорта данного вида промышленной продукции и величины ВВП
Коэффициент импортного приоритета	Соотношение темпов изменения импорта данного вида промышленной продукции и темпов изменения экспорта данного вида промышленной продукции
Коэффициент импортозамещения	Соотношение стоимости отечественных (трудовых, финансовых, материально-технических и пр.), используемых для производства промышленного изделия, и общей стоимости ресурсов
Коэффициент ценового превосходства внешней торговли	Соотношение экспортных и импортных цен на данный вид промышленного товара
Индекс промышленного производства стоимостной	Соотношение стоимости произведённой автомобильной продукции в 2024 г. и стоимости произведённой автомобильной продукции в 2020 г.
Индекс промышленного производства натуральный	Соотношение количества произведённой автомобильной продукции в 2024 г. и количества произведённой автомобильной продукции в 2020 г.
Инвестиционный индекс	Соотношение объёма инвестиций в основной капитал предприятий и организаций в 2024 г. и объёма инвестиций в основной капитал предприятий и организаций в 2020 г.
Объём экспорта во внешнеторговом обороте	Соотношение объёма экспорта во внешнеторговом обороте в 2024 г. и объёма экспорта во внешнеторговом обороте в 2020 г.
Индекс специализации	Соотношение объёма экспорта отдельных групп товаров (лидеров) и общего объёма экспорта товаров
Индекс импортозависимости	Соотношение объёма импорта отдельных групп товаров (лидеров) и общего объёма импорта товаров
Объём инвестиций предприятий, получивших меры государственной поддержки	Соотношение объёма инвестиций предприятий, получивших меры государственной поддержки на освоение импортозамещающих видов продукции за 2020–2024 года и общего объёма инвестиций в основной капитал предприятий

⁷ Там же. С. 649.

Проанализировав данные представленные в таблице 3, необходимо выделить, что методика расчета эффекта импортозамещения на макро-уровне и мезо-уровне, более обширна, чем на микро-уровне и включает в себя изучение и расчет, таких показателей, как импортная нагрузка, импортный приоритет, индекс промышленного производства, индекс специализации, помощь от государства и другие.

На рисунке 2, представлена схема последовательности действий в процессе принятия решения о целесообразности реализации проектов импортозамещения в автомобильной отрасли.⁸

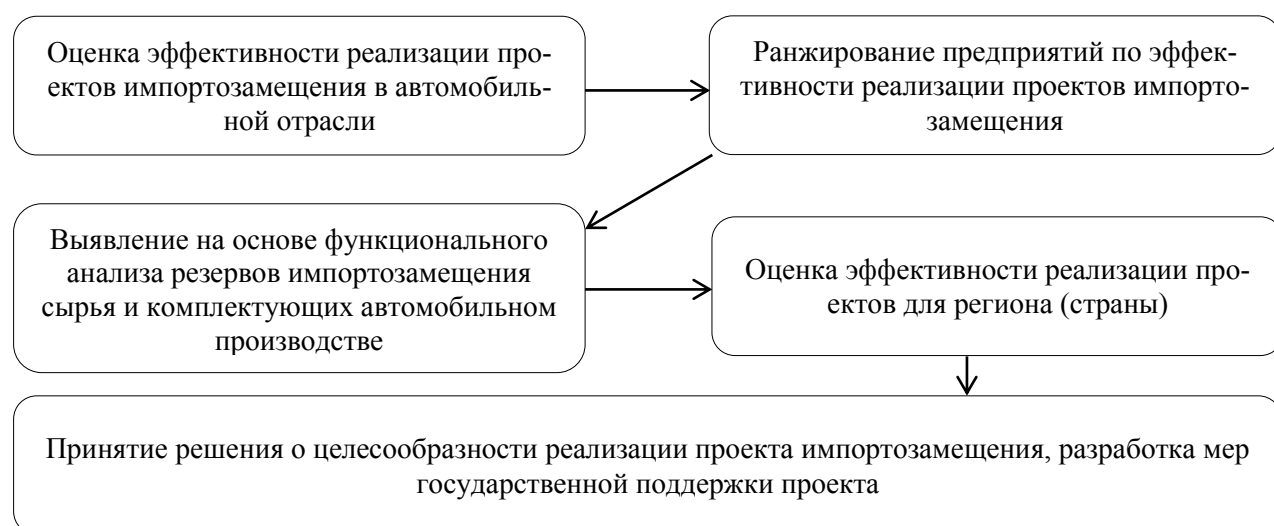


Рисунок 2 – Схема последовательности действий в процессе принятия решения о целесообразности реализации проектов импортозамещения в автомобильной отрасли

Хотелось бы отметить, что реализация программ по импортозамещению в автомобильной промышленности в большей степени строится на инновациях в технологических процессах, так же зависит от государственной помощи и от уровня, на котором происходит взаимодействие. При расчете импортозамещения, необходимо учитывать коэффициент импортозависимости, для того чтобы понимать нужно ли замещать данный товар, продукцию или нет, такой необходимости.

⁸ Что такое программа импортозамещения в России и в чем ее стратегия // Научный портал. URL: <https://blagoveshchensk.lcbit.ru>. – (дата обращения: 18.01.2025).

Так же при реализации программ по импортозамещению, государству необходимо учитывать, что импортозамещение имеет, как положительный эффект, так и отрицательный.

Положительный эффект очевиден, это независимость от импортных товаров, от курса валют; это открытие новых предприятий, создание новых рабочих мест, разработка инновационных технологий, создание положительно имиджа отечественного автопрома.

Отрицательным эффектом в автомобильной промышленности может выступать: снижение конкуренции, недостаточно хорошее качество товара, рост цен на автомобили.

1.2 Место автомобилей и частей к ним в ТН ВЭД ЕАЭС

Российский автомобильный рынок представляет собой сложную экосистему, включающую в себя как автомобили отечественного производства, так и широкий спектр импортных транспортных средств. Для понимания структуры этого рынка и его взаимодействия с международной торговлей необходимо обратиться к Товарной номенклатуре внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза (ТН ВЭД ЕАЭС).

В частности, автомобили и их компоненты классифицируются в группе 87 «Средства наземного транспорта, кроме железнодорожного или трамвайного подвижного состава, и их части и принадлежности». Эта группа содержит множество подкатегорий, каждая из которых описывает конкретный тип транспортного средства и сопутствующие ему запчасти.

Рассмотрим некоторые из наиболее важных товарных позиций этой группы. Например, позиция 8701 включает в себя тракторы (исключая специализированные типы, указанные в позиции 8709). Широкий диапазон легковых автомобилей охватывают позиции 8702 и 8703 ТН ВЭД ЕАЭС.

Отличие двух этих позиций, в том, что они схожи по назначению, но охватывают разные типы легковых автомобилей. К примеру, позиция 8702, включает в себя легковые автомобили, которые отличаются специфическими конструкциями, а позиция 8703 предполагает, именно легковые автомобили для

перевозки людей.⁹ Таким образом, автомобили легковые и прочие моторные транспортные средства, предназначенные главным образом для перевозки людей, включая грузопассажирские автомобили-фургоны и гоночные автомобили, они сгруппированы в 8703 ТН ВЭД ЕАЭС (таблица 4).

Таблица 4 – Классификация товарной позиции 8703 ТН ВЭД ЕАЭС¹⁰

ТН ВЭД ЕАЭС	Характеристика кода ТН ВЭД ЕАЭС
8703 10 110 0 – 8703 90 009 0	Автомобили легковые и прочие моторные транспортные средства, предназначенные главным образом для перевозки людей (кроме моторных транспортных средств товарной позиции 8702), включая грузопассажирские автомобили-фургоны и гоночные автомобили
8703 21 101 0 – 8703 24 909 8	Транспортные средства только с поршневым двигателем внутреннего сгорания с искровым зажиганием прочие
8703 31 101 0 – 8703 33 909 8	Транспортные средства только с поршневым двигателем внутреннего сгорания с воспламенением от сжатия (дизелем или полудизелем) прочие
8703 40 101 0 – 8703 40 809 9	Транспортные средства, приводимые в движение как поршневым двигателем внутреннего сгорания с искровым зажиганием, так и электрическим двигателем, кроме тех, которые могут заряжаться подключением к внешнему источнику электроэнергии, прочие
8703 50 101 0 – 8703 50 609 9	Транспортные средства, приводимые в движение как поршневым двигателем внутреннего сгорания с воспламенением от сжатия (дизелем или полудизелем), так и электрическим двигателем, кроме тех, которые могут заряжаться подключением к внешнему источнику электроэнергии, прочие
8703 60 101 0 – 8703 60 809 9	Транспортные средства, приводимые в движение как поршневым двигателем внутреннего сгорания с искровым зажиганием, так и электрическим двигателем, которые могут заряжаться подключением к внешнему источнику электроэнергии, прочие
8703 70 101 0 – 8703 70 609 9	Транспортные средства, приводимые в движение как поршневым двигателем внутреннего сгорания с воспламенением от сжатия (дизелем или полудизелем), так и электрическим двигателем, которые могут заряжаться подключением к внешнему источнику электроэнергии, прочие

Данная товарная позиция охватывает широкий спектр автомобильной техники, объединяемый общей характеристикой – наличие колесного шасси и двигателя, обеспечивающего механическое передвижение. Рассмотрим подробнее каждую из указанных категорий и добавим уточняющую информацию:

⁹ Адамчук С. С. Автомобильный рынок в России // Экономика и менеджмент инновационных технологий. 2023. № 2. С. 47.

¹⁰ Пояснения к товарной позиции ТН ВЭД 8703 // Таможенный сайт. URL: <https://www.alta.ru/poyasnenia/P8703> (дата обращения: 15.01.2025).

1) транспортные средства, специально предназначенные для движения по снегу: сюда относятся снегоходы, снежные мотоциклы, а также специализированные автомобили с повышенной проходимостью, оснащенные гусеницами или широкими шинами с особым протектором. Важно отметить, что критерием отнесения к данной категории является именно специальная конструкция, ориентированная на эксплуатацию в условиях глубокого снега или льда. Это значит, что обычные внедорожники, способные преодолевать небольшие заснеженные участки, сюда не входят. Для снегоходов характерно использование гусеничного хода, а для автомобилей – наличие мощных двигателей, системы полного привода и часто – специальных подвесок, обеспечивающих высокую проходимость. Более того, к этой категории могут относиться и специализированные транспортные средства для работы в Арктике или Антарктике, адаптированные к экстремальным низким температурам и сложным условиям эксплуатации;

2) автомобили для перевозки игроков в гольф и аналогичные транспортные средства. Данная категория включает в себя небольшие электромобили, используемые на полях для гольфа для перемещения игроков и их инвентаря. Аналогичные транспортные средства могут применяться на территории больших парков, курортов или других обширных территориях, где требуется обеспечить комфортное и экологически чистое передвижение. Важным отличительным признаком является компактность, маневренность и, зачастую, наличие электрического двигателя, что способствует снижению шумового загрязнения. Современные модели часто оснащаются GPS-навигацией и другими удобствами для игроков;¹¹

3) легковые автомобили. Эта категория наиболее многочисленна и разнообразна. Она включает в себя лимузины (отличающиеся повышенным комфортом и габаритами), такси (ориентированные на пассажирские перевозки и часто оборудованные таксометрами), спортивные автомобили (с улучшенными аэро-

¹¹ Пояснения к товарной позиции ТН ВЭД 8703 // Таможенный портал. URL: https://sudact.ru/law/reshenie-soveta-evraziiskoi-ekonomicheskoi-komissii-ot-14092021_7/edinaia-tovarnaia-nomenklatura-vneshneekonomicheskoi-deiatelnosti/razdel-xvii/gruppa-87 (дата обращения: 15.01.2025).

динамическими характеристиками и мощными двигателями), гоночные автомобили (специализированные для участия в соревнованиях) и множество других модификаций. Здесь важно отметить, что граница между категориями может быть размыта. Например, спортивный автомобиль может использоваться в качестве личного транспорта, а такси – быть модифицировано для перевозки VIP-персон;

4) специализированные транспортные средства. В эту категорию попадают автомобили скорой помощи (оснащенные необходимым медицинским оборудованием и системами для быстрой доставки пациентов), тюремные фургоны (с повышенной безопасностью для перевозки заключенных), катафалки (предназначенные для транспортировки умерших) и другие подобные транспортные средства. Особенностью таких автомобилей является их специфическое внутреннее оборудование и, зачастую, усиленная конструкция для обеспечения безопасности и выполнения особых функций. К этой группе могут относиться и автомобили пожарной охраны, машины дорожно-патрульной службы и тому подобные;

5) моторные транспортные средства, оборудованные для проживания. Эта категория включает в себя автофургоны, кемперы, караваны и другие транспортные средства, приспособленные для длительного пребывания людей. Они оснащены спальными местами, кухней, санузлом, системой отопления и другими удобствами, обеспечивающими автономное проживание. Современные модели могут быть оборудованы солнечными батареями, генераторами и системами водоочистки, что позволяет путешествовать и жить в таких автодомах вдали от цивилизации. Разнообразие конструкций и размеров автодомов поражает воображение – от компактных моделей до настоящих роскошных домов на колесах;

6) четырехколесные моторные транспортные средства с трубчатым шасси – это транспортные средства, конструкция которых основана на трубчатом шасси. С помощью данной рамы обеспечивается высокая жесткость и прочность конструкции, что особенно актуально для внедорожной техники и спор-

тивных автомобилей. Так же у данной категории автомобилей имеется классическая схема рулевого управления, которая обеспечивает плавное и точное управление автомобилем. Данная система управления основана на принципе Аккермана.¹²

Гибридные электротранспортные средства (HEVs), отличаются тем, что состоят из гибридных технологий, то есть представляют собой комбинацию двигателя внутреннего сгорания и одного или нескольких электромоторов. Гибридные автомобили получили свою популярность, так как расходуют мало топлива и уменьшают выбросы вредных веществ в атмосферу.

Гибридные автомобили различаются между собой по схемам гибридизации (параллельная, последовательная, раздельно-последовательная). Данные схемы обеспечивают разные возможности, эффективность и производительность автомобиля.

Кроме того, существуют гибриды с возможностью подзарядки от внешней электросети (PHEV), что расширяет возможности использования электромотора и увеличивает запас хода на электричестве.

Развитие гибридных технологий активно продолжается, и новые решения постоянно появляются на рынке.

Все транспортные средства при ввозе их на территорию РФ, проходят таможенное оформление – это комплекс обязательных процедур, которые необходимо пройти для легализации импортного транспортного средства. Она включает в себя уплату таможенных пошлин, сборов и налогов, а также проверку соответствия автомобиля действующим техническим регламентам.¹³

1.3 Таможенное регулирование ввоза автомобилей и частей к ним в РФ в условиях ЕАЭС

Импортозамещение важно в производственной, обрабатывающей промышленности, и в качестве основного инструмента как было выявлено ранее,

¹² Пояснения к товарной позиции ТН ВЭД 8703 // Таможенный сайт. URL: <https://www.alta.ru/poyasnenia/P8703> (дата обращения: 15.01.2025).

¹³ Пояснения к товарной позиции ТН ВЭД 8703 // Таможенный портал. URL: https://sudact.ru/law/reshenie-soveta-evraziiskoi-ekonomicheskoi-komissii-ot-14092021_7/edinaia-tovarnaia-nomenklatura-vneshneekonomicheskoi-deiatelnosti/razdel-xvii/gruppa-87 (дата обращения: 15.01.2025).

являются инструменты таможенно-тарифного и нетарифного регулирования.

Основные меры таможенного регулирования, представлены на рисунке 3.

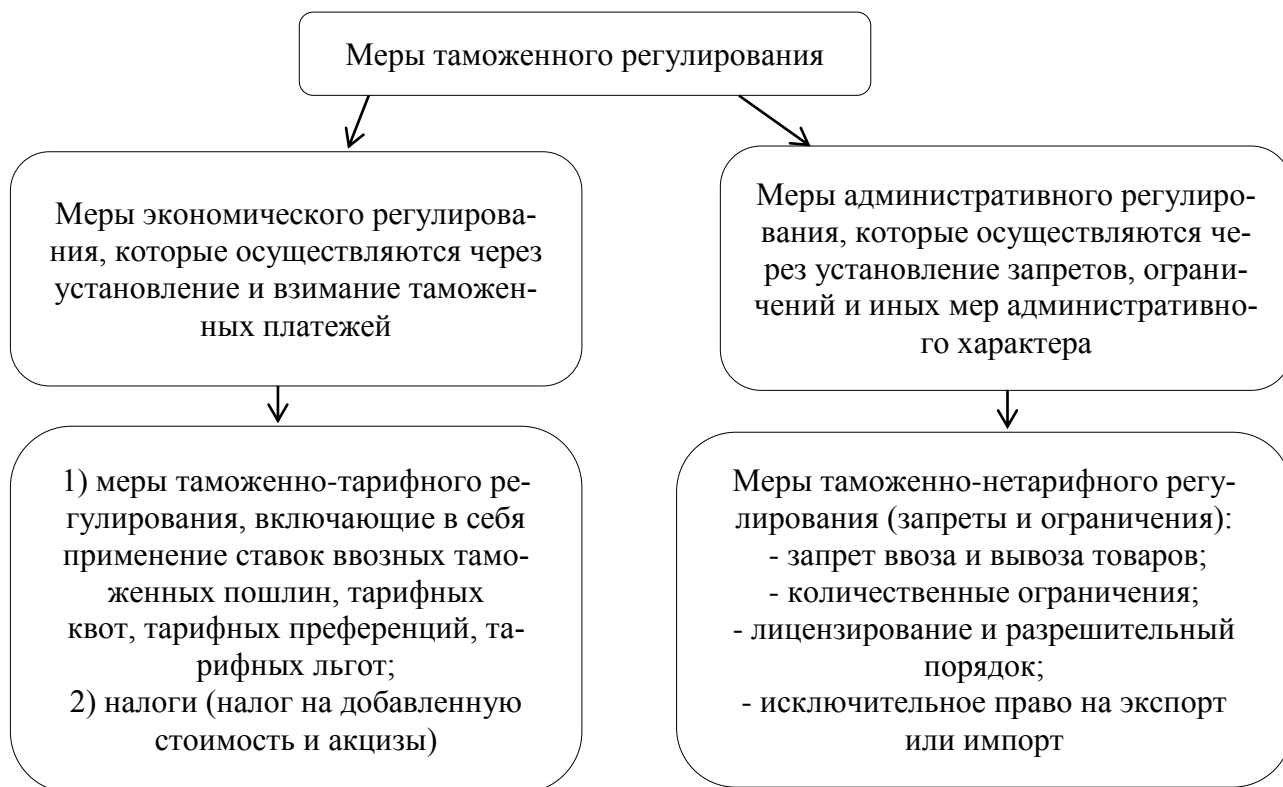


Рисунок 3 – Основные меры таможенного регулирования

Таким образом, таможенное регулирование делится на тарифы, и запреты и ограничения. Согласно этому, одни их эффекты являются экономическими (тарифы), а другие административные (запреты и ограничения).¹⁴

С точки зрения таможенно-тарифного регулирования автомобильной отрасли, экономические меры позволяют повысить стоимость ввозимых изделий и запасных частей к ним, но не могут ограничить, в то время как административные позволяют сделать все (и повышают стоимость, например утиль сбор, а с другой стороны эмбарго запрещает).

Так же физическому лицу можно ввезти в Россию один раз в год, только один автомобиль, предназначенный для пользования более, чем 12 месяцев.

Таможенное регулирование ввоза автомобилей идет по двум направлени-

¹⁴ О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации Федеральный закон : федер. закон № 289-ФЗ от 03.08.2018 // Собр. законодательства Российской Федерации. 2018. Ст. 21.

ям: ввоз физическими лицами и ввоз юридическими лицами. В отношении них действуют практически все меры таможенного регулирования.

На рисунке 4 представлены меры таможенного регулирования ввоза автомобилей для физических лиц.

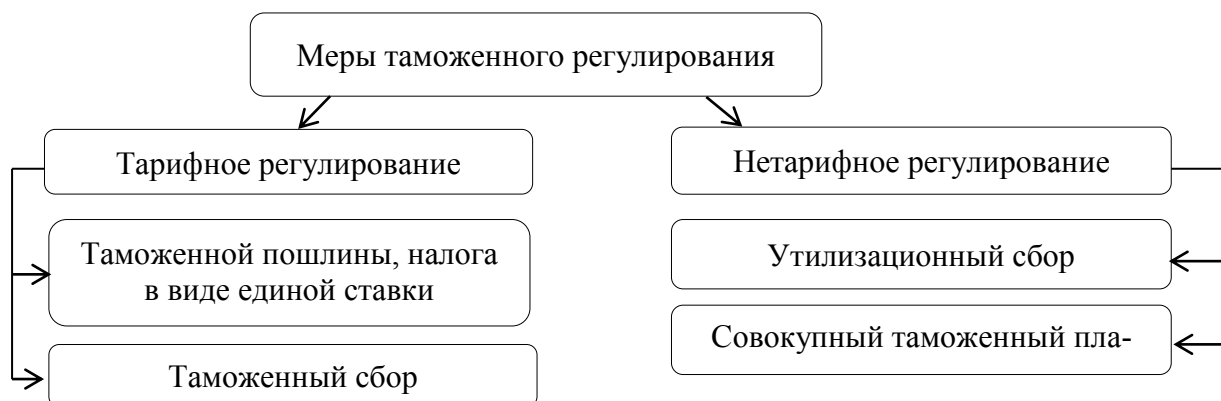


Рисунок 4 – Меры таможенного регулирования ввоза автомобилей для физических лиц¹⁵

На рисунке 5 представлены меры таможенного регулирования ввоза автомобилей для юридических лиц.

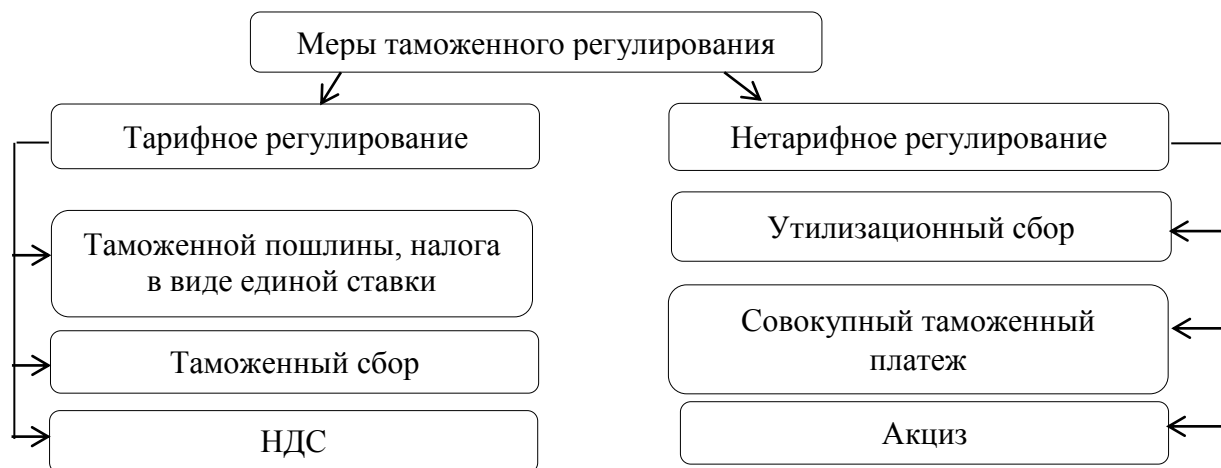


Рисунок 5 – Меры таможенного регулирования ввоза автомобилей для юридических лиц¹⁶

Проанализировав данные, представленные на рисунке 5, можно отметить, что при ввозе легковых автомобилей физическим или юридическим лицом на территорию России, берутся таможенные платежи за оформление автомобиля:

¹⁵ Таможенный брокер // Сайт таможенной информации. URL: https://sbcargo.ru/raschet-rastamozhki-avto/?clear_cache=Y (дата обращения: 25.01.2025).

¹⁶ Там же.

1) таможенно-тарифное регулирование:

– таможенная пошлина (это основной платеж, зависящий от возраста, типа и объема двигателя автомобиля). Ставки пошлин устанавливаются государством и могут меняться в зависимости от объема двигателя, возраста авто и т.д.

– НДС (налог на добавленную стоимость) начисляется на таможенную стоимость автомобиля плюс сумму таможенной пошлины. Ставка НДС составляет 20 % для юридических лиц, физическим лицам НДС не начисляется, следовательно, при таможенном оформлении они его не уплачивают;

– таможенный сбор (это плата за осуществление таможенных операций).

Размер сбора зависит от стоимости автомобиля;¹⁷

2) нетарифное регулирование:

– совокупный таможенный платеж (это сумма таможенной пошлины, акциза, налога на добавленную стоимость, и иных налогов, взимание которых возложено на таможенные органы, и взимаемая без деления на источники (в сумме как для юридических лиц));

– акциз (зависит от мощности двигателя и уплачивается только юридическими лицами);

– утилизационный сбор (обязательный платеж для всех автомобилей, ввозимых на территорию России). Средства от этого сбора используются для последующей переработки машины. Сумма сбора устанавливается разово и остается фиксированной, независимо от габаритов или мощности транспортного средства.¹⁸

В Положениях Таможенного Кодекса ЕАЭС, автомобили, которые ввозят на территорию России, считаются товарами.

Следовательно, при оформлении такого автомобиля взимаются таможенные сборы, которые для юридических и физических лиц одинаковы.

Данные ставки представлены в таблице 5.

¹⁷ Вертоградов В. А. Автомобильный рынок РФ: стратегии компаний и действия регуляторов // Стратегии бизнеса. 2022. №2. С. 33.

¹⁸ Таможенный кодекс Евразийского экономического союза : утв. договором о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза, принят 11 апр. 2017 г. [вступ. в силу 1 янв. 2018 г.]. М., 2024. С. 129.

Таблица 5 – Таможенные сборы за таможенные операции¹⁹

Таможенная стоимость, руб.	Ставка сборов, руб.
до 200 тыс. включительно	1067
от 200 тыс. 01 коп. до 450 тыс.	2134
от 450 тыс. 01 коп. до 1200 тыс.	4269
от 1200 тыс. 01 коп. до 2700 тыс.	11746
от 2700 тыс. 01 коп. до 4200 тыс.	16524
от 4200 тыс. 01 коп. до 5500 тыс.	21344
от 5500 тыс. 01 коп. до 7000 тыс.	27540
от 7000 тыс. и более	30000

В письме ФТС от 20.04.2005 № 01-06/12388 «О таможенных сборах за таможенное оформление», говорится о том, что при оформлении автомобиля беженцами или переселенцами, таможенные пошлины не платятся.²⁰

Так же в таблице 2 приложения 2 к Решению Совета ЕЭК от 20.12.2017 № 107 «Об отдельных вопросах, связанных с товарами для личного пользования», установлен порядок, когда применяются единые ставки таможенных пошлин и налогов.

Например, когда физическое лицо, ввозит на территорию России автомобиль, только для личного пользования.²¹

Размеры единых ставок, налогов, пошлин зависят от объема двигателя автомобиля и его года выпуска. Например, новыми автомобилями считаются, те которые были произведены не больше трех лет назад.

Если автомобиль новый и ввезен на территорию России с другого государства, то в отношении его действуют единые ставки, размер которых зависит не только от объема двигателя в кубических сантиметрах, но и от стоимости самого автомобиля.

Единые таможенные ставки для физических лиц на новые автомобили представлены в таблице 6.

¹⁹ Таможенный брокер // Сайт таможенной информации. URL: https://sbcargo.ru/raschet-rastamozhki-avto/?clear_cache=Y (дата обращения: 25.01.2025).

²⁰ О таможенных сборах за таможенное оформление [Электронный ресурс] : письмо ФТС РФ от 20 апреля 2005 г. № 01-06/12388. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

²¹ Об отдельных вопросах, связанных с товарами для личного пользования [Электронный ресурс] : решение Совета ЕЭК от 20 декабря 2017 г. № 107. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Таблица 6 – Таможенные ставки для физических лиц на автомобили возрастом менее 3 лет²²

Стоимость автомобиля	Единая ставка (% от таможенной стоимости либо в евро/1 куб. см рабочего объема двигателя)
Не превышает 8500 евро в эквиваленте	54%, но не менее 2,5 евро/1 куб. см
Более 8500 евро в эквиваленте, но не превышает 16700 евро в эквиваленте	48%, но не менее 3,5 евро/1 куб. см
Более 16700 евро в эквиваленте, но не превышает 42300 евро в эквиваленте	48%, но не менее 5,5 евро/1 куб. см
Более 42300 евро в эквиваленте, но не превышает 84500 евро в эквиваленте	48%, но не менее 7,5 евро/1 куб. см
Более 84500 евро в эквиваленте, но не превышает 169000 евро в эквиваленте	48%, но не менее 15 евро/1 куб. см
Более 169000 евро в эквиваленте	48%, но не менее 20 евро/1 куб. см

Изучив данные представленные в таблице 6, хотелось отметить, что под стоимостью (в целях определения размера ставки пошлины) понимается цена, по которой такой или подобный автомобиль продается или предлагается для продажи при обычном течении розничной торговли. Цена определяется на основании данных, полученных от производителей автомобилей, а при отсутствии таких данных – на основании данных, указываемых в каталогах, информации иностранных организаций, осуществляющих продажу автомобилей, и иных независимых источников ценовой информации, имеющихся в распоряжении таможенного органа в отношении подобных автомобилей с учетом их комплектации и года выпуска.

При определении единой ставки, курс валют пересчитывают по курсу Центрального банка РФ, в тот день, когда была принята таможенная декларация. На практике бывают, такие случаи, когда стоимость автомобиля меньше таможенной стоимости, в таком случае, расчет будет происходить, исходя из таможенной стоимости автомобиля.²³

Бывшими в употребление автомобилями считаются автомобили, с момента выпуска которых прошло больше 3 лет. Данная категория автомобилей делится по году выпуска:

²² Таможенный брокер // Сайт таможенной информации. URL: https://sbcargo.ru/raschet-rastamozhki-avto/?clear_cache=Y (дата обращения: 25.01.2025).

²³ Воловик Н. П. Таможенно-тарифная политика и стимулирование инноваций в России. М., 2020. – С. 129.

- с момента выпуска, которых прошло больше 3, но не больше 5 лет;
- с момента выпуска, которых прошло больше 5 лет.

Бывшие в употребление автомобили старше 3, но не старше 5 лет – это автомобили отечественного и иностранного производства, с момента выпуска которых прошло больше 3 лет, но не больше 5 лет.

Размер единой ставки на такой автомобиль, зависит от объема (таблица 7).

Таблица 7 – Таможенные ставки для физических лиц на автомобили возрастом от 3 до 5 лет²⁴

Рабочий объем двигателя, куб. см	Единая ставка, евро/1 куб. см
Не превышает 1000 куб. см	1,5 евро/1 куб. см
Более 1000 куб. см, но не превышает 1500 куб. см	1,7 евро/1 куб. см
Более 1500 куб. см, но не превышает 1800 куб. см	2,5 евро/1 куб. см
Более 1800 куб. см, но не превышает 2300 куб. см	2,7 евро/1 куб. см
Более 2300 куб. см, но не превышает 3000 куб. см	3 евро/1 куб. см
Более 3000 куб. см	3,6 евро/1 куб. см

Бывшие в употребление автомобили старше 5 лет – это автомобили иностранного и отечественного производства, с момента выпуска которых прошло больше 5 лет.

Размер единой ставки на данную категорию автомобилей, зависит только от объема двигателя и представлен в таблице 8.

Таблица 8 – Таможенные ставки для физических лиц на автомобили возрастом старше 5 лет²⁵

Рабочий объем двигателя, куб. см	Единая ставка, евро/1 куб. см
Не превышает 1000 куб. см	3 евро/1 куб. см
Более 1000 куб. см, но не превышает 1500 куб. см	3,2 евро/1 куб. см
Более 1500 куб. см, но не превышает 1800 куб. см	3,5 евро/1 куб. см
Более 1800 куб. см, но не превышает 2300 куб. см	4,8 евро/1 куб. см
Более 2300 куб. см, но не превышает 3000 куб. см	5 евро/1 куб. см
Более 3000 куб. см	5,7 евро/1 куб. см

Так же есть определенные условия, когда можно ввозить на территорию

²⁴ Таможенный брокер // Сайт таможенной информации. URL: https://sbcargo.ru/raschet-rastamozhki-avto/?clear_cache=Y (дата обращения: 25.01.2025).

²⁵ Там же.

РФ автомобили, без уплаты таможенных пошлин и налогов физическими лицами (это граждане, которые постоянно проживают на территории РФ и ввозят автомобиль с территорий бывшего СССР, при условии что данный автомобиль находился в собственности данных лиц на 31.12.1991года).

Можно отметить, что так же особые условия предусмотрены для лиц, которые были признаны в установленном порядке беженцами или вынужденными переселенцами. Важно отметить, что лица, переселяющиеся на постоянное место жительства, могут воспользоваться данными таможенными льготами в течение трёх лет с момента первого въезда на территорию России, если их цель заключается в переселении на постоянное место жительства, получении вида на жительство или постоянной регистрации по месту жительства в России.

Лица, признанные беженцами или вынужденными переселенцами, также имеют право на таможенные льготы в течение трёх лет с момента получения статуса беженца или вынужденного переселенца.²⁶

Таможенные ставки для юридических лиц на автомобили с бензиновыми двигателями, представлены в таблице 9.

Таблица 9 – Таможенные ставки для юридических лиц на автомобили с бензиновыми двигателями²⁷

	до 1000 см3	от 1001 до 1500 см3	от 1501 до 1800 см3	от 1801 до 2300 см3	от 2301 до 2800 см3	от 2801 до 3000 см3	свыше 3001 см3
до 3 лет	15 %	15 %	15 %	15 %	15 %	12,5 %	12,5 %
от 3 до 5 лет	20%, но не менее 0.36 ев- ро/см3	20%, но не менее 0.4 ев- ро/см3	20%, но не менее 0.36 ев- ро/см3	20%, но не менее 0.44 ев- ро/см3	20%, но не менее 0.44 ев- ро/см3	20%, но не менее 0.44 ев- ро/см3	20%, но не менее 0.8 ев- ро/см3
от 5 до 7 лет	20%, но не менее 0.36 ев- ро/см3	20%, но не менее 0.4 ев- ро/см3	20%, но не менее 0.36 ев- ро/см3	20%, но не менее 0.44 ев- ро/см3	20%, но не менее 0.44 ев- ро/см3	20%, но не менее 0.44 ев- ро/см3	20%, но не менее 0.8 ев- ро/см3
от 7 лет	1.4 ев- ро/см3	1.5 ев- ро/см3	1.6 ев- ро/см3	2.2 евро/см3	2.2 евро/см3	2.2 евро/см3	3.2 евро/см3

²⁶ Миляков Н. В. Таможенная пошлина. М., 2020. – С. 191.

²⁷ Таможенный брокер // Сайт таможенной информации. URL: https://sbcargo.ru/raschet-rastamozhki-avto/?clear_cache=Y (дата обращения: 25.01.2025).

Таможенные ставки для юридических лиц на автомобили с дизельными двигателями, представлены в таблице 10.

Таблица 10 – Таможенные ставки для юридических лиц на автомобили с дизельными двигателями²⁸

	до 1500 см ³	от 1501 до 2500 см ³	2501 см ³ и выше
до 3 лет	15 %	15 %	15 %
от 3 до 5 лет	20%, но не менее 0.32 евро/см ³	20%, но не менее 0.4 евро/см ³	20%, но не менее 0.8 евро/см ³
от 5 до 7 лет	20%, но не менее 0.32 евро/см ³	20%, но не менее 0.4 евро/см ³	20%, но не менее 0.8 евро/см ³
от 7 лет	1.5 евро/см ³	2.2 евро/см ³	3.2 евро/см ³

Налог на добавочную стоимость уплачивают юридические лица, рассчитывается НДС от суммы стоимость авто + таможенная пошлина + акциз.

Акциз уплачивают тоже только юридические лица, его размер зависит от мощности двигателя. Ставки акциза представлены в таблице 11.

Таблица 11 – Ставки акциза на автомобили для юридических лиц²⁹

Мощность двигателя	Ставка акциза
до 90 л.с.	0 руб. за 1 л.с.
90.01 – 150 л.с.	61 руб. за 1 л.с.
150.01 – 200 л.с.	583 руб. за 1 л.с.
200.01 – 300 л.с.	955 руб. за 1 л.с.
300.01 – 400 л.с.	1628 руб. за 1 л.с.
400.01 – 500 л.с.	1685 руб. за 1 л.с.
свыше 500.01 л.с.	1740 руб. за 1 л.с.

Утилизационный сбор рассчитывается по следующей формуле:

$$УС = БС \times К, \quad (1)$$

где БС – базовая ставка;

К – коэффициент.

Базовая ставка определяется категорией транспортного средства:

²⁸ Таможенный брокер // Сайт таможенной информации. URL: https://sbcargo.ru/raschet-rastamozhki-avto/?clear_cache=Y (дата обращения: 25.01.2025).

²⁹ Там же.

- 1) легковые автомобили некоммерческого использования - 20 000 руб.
- 2) коммерческие автомобили (как легковые, так и грузовые и автобусы) - 150 000 руб.

Значения коэффициента для транспортных средств, ввозимых физическими лицами для личного пользования, представлены в таблице 12.

Таблица 12 – Значения коэффициента для транспортных средств, ввозимых физическими лицами для личного пользования³⁰

Объем двигателя	Электромобили	до 1000 см ³	1001 – 2000 см ³	2001 – 3000 см ³	3001 – 3500 см ³	свыше 3500 см ³
Автомобили младше 3-х лет	0.17	0.17	0.17	0.17	107.67	137.11
Автомобили старше 3-х лет	0.26	0.26	0.26	0.26	165.84	180.24

Значения коэффициента для транспортных средств, ввозимых юридическими лицами, либо физическими лицами для перепродажи, представлен в таблице 13.

Таблица 13 – Значения коэффициента для транспортных средств, ввозимых юридическими лицами либо физическими лицами для перепродажи

Объем двигателя	Электромобили	до 1000 см ³	1001 – 2000 см ³	2001 – 3000 см ³	3001 – 3500 см ³	свыше 3500 см ³
Автомобили младше 3-х лет	33.37	9.01	33.37	93.77	107.67	137.11
Автомобили старше 3-х лет	58.7	23	58.7	141.97	165.84	180.24

Так же хотелось отметить, что льготный утилизационный сбор применяется при одновременном выполнении следующих условий:

- автомобиль растаможен по ПТД (пассажирской таможенной декларации);
- ввозится физическим лицом для личного пользования;

³⁰ Там же.

- не более 1 авто в год на 1 физлицо;
- постановка на учет в ГИБДД, без последующего отчуждения (продажи, дарения) в течение 12 месяцев.

Коммерческий утилизационный сбор (для физических лиц и юридических лиц) применяется при следующих условиях:

- второй автомобиль за 1 год;
- предназначенный для отчуждения в течение 12 месяцев;
- растаможенные по ДТ (декларации на товары), по таможенной процедуре как для юрлица с уплатой пошлины и НДС (за исключением процедуры таможенного транзита).³¹

Совокупный таможенный платеж – сумма таможенной пошлины, акциза, налога на добавленную стоимость (НДС), и иных налогов, взимание которых возложено на таможенные органы, и взимаемая без деления на источники (в сумме как для юридических лиц).³²

Проанализировав первую главу курсовой работы, хотелось бы отметить:

Импортозамещение – это государственная стратегия, направленная на замену импортных товаров отечественными аналогами, благодаря чему снижается зависимость от внешних факторов – страна становится менее уязвимой к санкциям, колебаниям цен и перебоям с поставками; развивается национальный потенциал, стимулируя развитие промышленности, создавая рабочие места и способствуя росту экономики. Автомобили и части к ним в ТН ВЭД ЕАЭС классифицируются в группе 87 «Средства наземного транспорта, кроме железнодорожного или трамвайного подвижного состава, и их части и принадлежности». Таможенное регулирование ввоза автомобилей и частей к ним в РФ, включает в себя: тарифное регулирование (таможенные сборы за таможенные операции; таможенные пошлины и налоги по единым ставкам); нетарифное регулирование (совокупный таможенный платеж; утилизационный сбор).

³¹ Об утилизационном сборе в отношении колесных транспортных средств (шасси) и прицепов к ним и о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации [Электронный ресурс] : постановление Правительства Российской Федерации от 26 декабря 2013 г. № 1291. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

³² Бекашев К. А. Таможенное право. М., 2020. С. 63.

2 ОТЕЧЕСТВЕННОЕ ПРОИЗВОДСТВО И ИМПОРТ ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В РФ: АНАЛИЗ ОСНОВНЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ

2.1 Рынок автомобилей РФ: особенности динамики тенденции развития

Рынок – экономические отношения, связанные с куплей-продажей товаров и услуг, в результате которых формируется спрос, предложение и цена.

Рынок представляет собой, с одной стороны спрос, с другой предложение.

Спрос – это покупка внутри страны и импорт из-за рубежа.

Предложение – это производство и экспорт.

Рассматривая, автомобильный рынок с данной позиции, можно отметить, что с одной стороны, автомобильный рынок характеризуется двумя категориями: спросом, это покупка и импорт автомобилей, а с другой стороны - предложением, это производство и экспорт автомобилей.

Структура автомобильного рынка РФ представлена на рисунке 6.

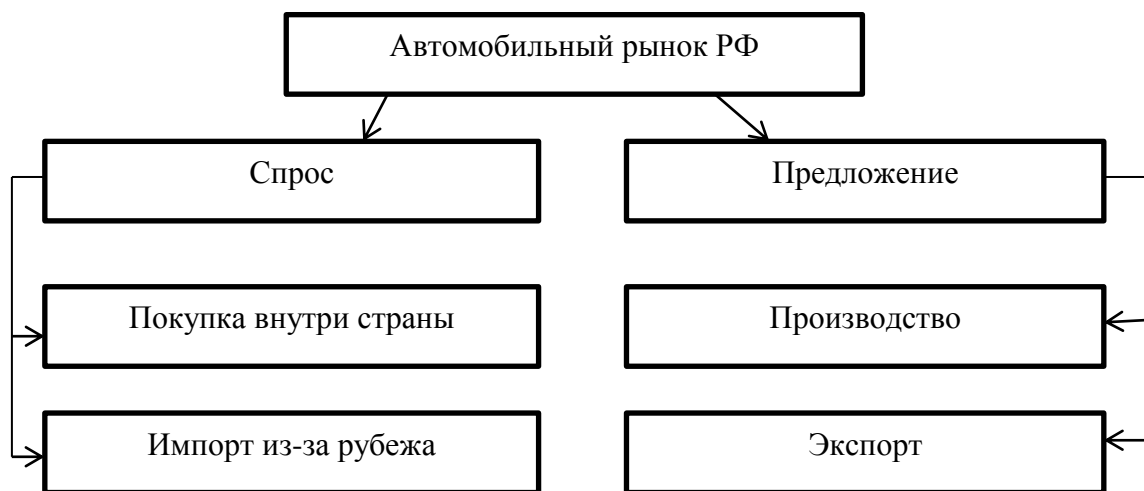


Рисунок 6 – Структура автомобильного рынка РФ

Производство автомобилей может быть собственное (например, Москвич 3, Lada Granta, Lada Vesta и др.), а может быть в рамках инвестиций, сборки запасных частей на основе транснациональных корпораций (например, Haval

Jolion, Forthing T5 Evo и др.).³³

Рассмотрим производство отечественных и автомобилей иностранных марок в РФ по данным государственной статистики ЕМИСС³⁴ в период с 2019 года по 2023 год (таблица 14).

Таблица 14 – Производство автомобилей отечественных и иностранных марок в РФ 2019-2023 гг.

Год / Наименование	Производство легковых автомобилей, тыс. шт.	Темп прироста в % к предыдущему году
2019	1524,9	
2020	1258,7	- 17,5
2021	1364,5	8,4
2022	450,4	- 67
2023	537,1	19,3

Проанализировав данные представленные в таблице 14, можно отметить, что за пять лет производство автомобилей в РФ сократилось на 987,8 тыс. шт. (64,8 %). Так же можно, увидеть что, с каждым годом оно сокращалось, только в 2021 году выросло до объемов 2019 года.

Динамика производства отечественных и автомобилей иностранных марок в РФ по данным государственной статистики ЕМИСС³⁵ в период с 2019 года по 2023 год, представлена на рисунке 7.

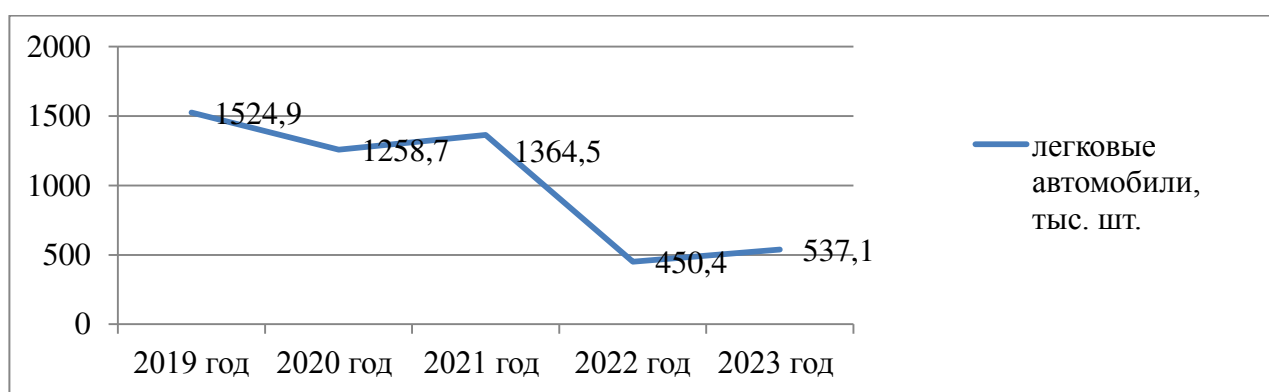


Рисунок 7 – Динамика производства автомобилей отечественных и иностранных марок в РФ 2019-2023 гг.

³³ Новые русские автомобили: полный список марок и моделей, которые производят в нашей стране // Информационный портал. URL: <https://www.kp.ru/daily/27619.5/4969570> (дата обращения: 28.03.2025).

³⁴ Государственная статистика ЕМИСС // Официальный сайт. URL: <https://fedstat.ru/indicator/57783> (дата обращения: 26.03.2025).

³⁵ Там же.

Таким образом, спад производства легковых автомобилей отечественных и иностранных марок начался после введения санкций, с 2022 года многие иностранные заводы закрыли свое производство.

Производством отечественных легковых автомобилей занимаются заводы: «АВТОВАЗ», «ГАЗ», «Лада Ижевск», «Москвич».

Сборкой иномарок занимаются заводы: «Автотор», «Хендэ Мотор», «Хавейл Мотор», «Фольксваген Груп Рус», «Рено Россия», «Тойота Мотор».

Рассмотрим структуру производства автомобилей по крупнейшим автозаводам России за 2019-2023 по данным аналитического агентства «Автостат»³⁶ за 2019-2023 года (таблица 15).

Таблица 15 – Структура производства автомобилей по крупнейшим автозаводам России за 2019-2023 гг.³⁷

Наименование завода	2019		2020		2021		2022		2023	
	шт.	%	шт.	%	шт.	%	шт.	%	шт.	%
АВТОВАЗ	312,6	20,5	264,3	21	286,5	21	139,2	30,9	257,8	48
ГАЗ	137,2	9	125,9	10	113,2	8,3	45	10	52,6	9,8
Автотор	189,1	12,4	137,2	10,9	148,7	10,9	40,1	8,9	21,5	4
ЛАДА Ижевск	137,2	9	127,1	10,1	102,3	7,5	16,6	3,7		-
«Хендэ Мотор»	216,5	14,2	192,6	15,3	208,8	15,3	32,5	7,2		-
«Хавейл Мотор»		-	12,6	1	13,6	1	28,4	6,3	73	13,6
«Фольксваген Груп Рус»	76,2	5	113,3	9	120,1	8,8	16,6	3,7		-
«Рено Россия»	91,5	6	37,7	3	69,6	5,1	12,2	2,7	17,7	3,3
«Тойота Мотор»	65,6	4,3	59,1	4,7	100,1	7,4	16,6	3,7		-
Прочие	298,9	19,6	188,8	15	212,8	15,6	103,1	22,9	114,5	21,3
Всего	1524,9	100	1258,7	100	1364,5	100	450,4	100	537,1	100

Проанализировав данные представленные в таблице 15, можно отметить, что за пять лет основную долю рынка по производству машин занимает завод АВТОВАЗ. Так же хотелось бы отметить, что «Хавейл Мотор» в 2019 году не занимался производством машин, а с 2020 года стал производить автомобили и с каждым годом их производство только увеличивается.

Количество произведенных отечественных автомобилей и автомобилей

³⁶ Аналитическое агентство Автостат // Официальный сайт. URL: <https://www.autostat.ru> (дата обращения: 26.02.2025).

³⁷ Там же.

иностранных марок, заводами РФ за 2019-2023 гг., представлено на рисунке 8.

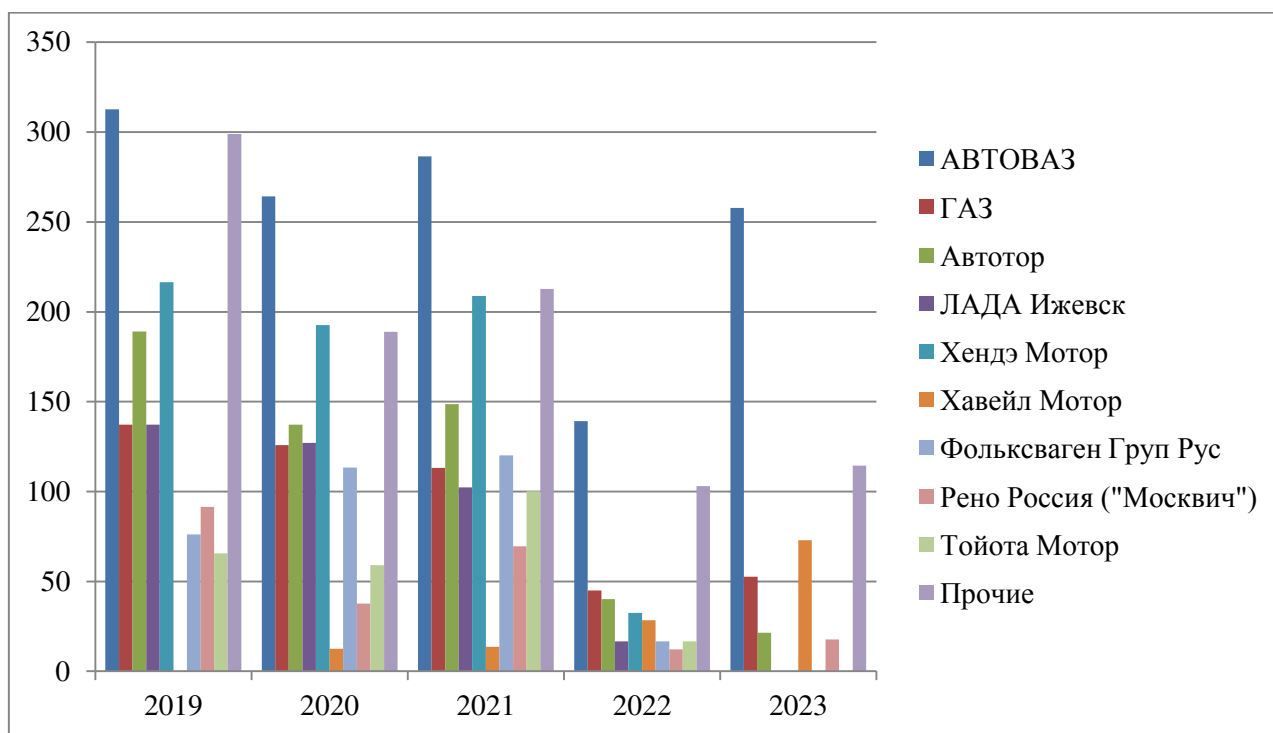


Рисунок 8 – Количество произведенных автомобилей отечественных и иностранных марок, заводами РФ за 2019-2023 гг., тыс. шт.

Проанализировав, количество отечественных автомобилей и автомобилей иностранных марок, заводами РФ за 2019-2023 гг., можно отметить, что «АВТОВАЗ» занимает первое место по количеству производства автомобилей в РФ, в 2023 году он изготовил 257,8 тыс. шт. автомобилей, что на 54,8 тыс. шт. меньше, чем в предыдущем году. Необходимо отметить, что после введения санкции в 2022 году, производство автозавода резко сократилось, но в 2023 году, стало постепенно увеличиваться и возвращаться к показателям 2019 года.

«Хендэ Мотор», занимал второе место по количеству произведенных автомобилей, но после введения санкций, его производство сократилось, а в 2023 году, завод перестал изготавливать автомобили и полностью покинул российский рынок. Так же хотелось бы отметить, что в 2022 году завод изготовил 32,5 тыс. шт. автомобилей, что на 184 тыс. шт. меньше, чем в 2019 году.

«Автотор» занимал лидирующие позиции по количеству произведенных автомобилей, но после введения санкций, его производство резко сократилось,

позже на заводе стали производить автомобили китайских марок, взамен японским, корейским, американским маркам автомобилей. В 2023 году он изготовил 21,5 тыс. шт. автомобилей, что на 167,6 тыс. шт. меньше, чем в 2019 году.

Доля рынка автозаводов России по производству отечественных и иностранных автомобилей за 2019-2023 гг., представлена на рисунке 9.

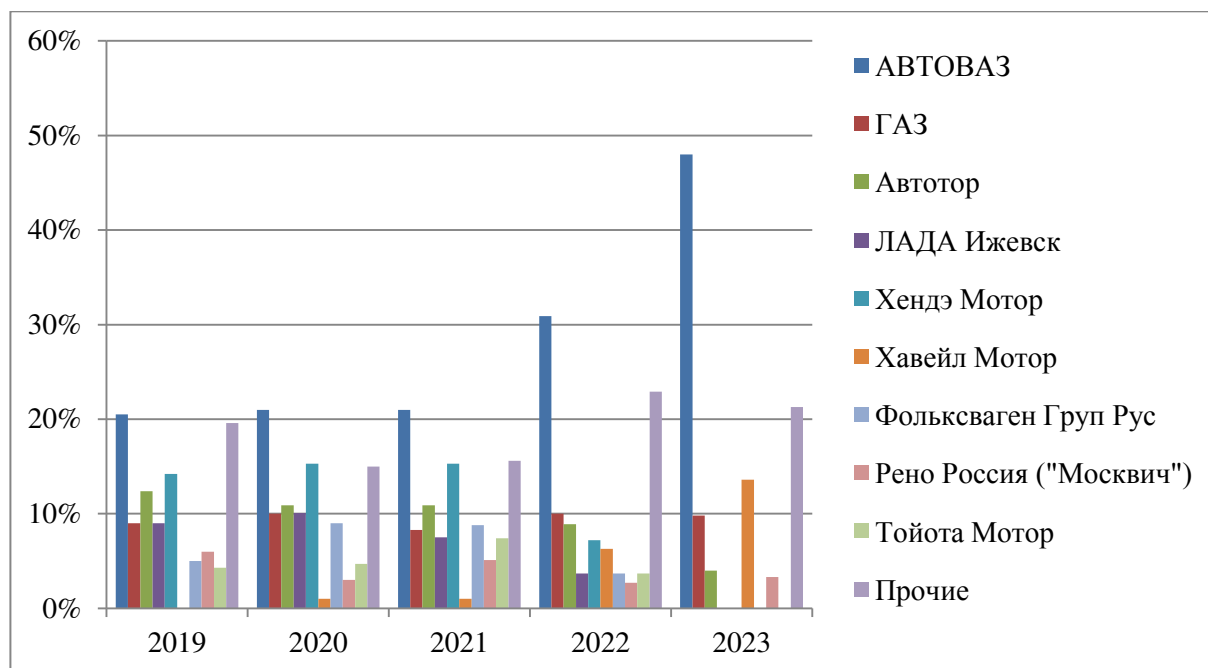


Рисунок 9 – Доля рынка автозаводов России по производству автомобилей отечественных и иностранных марок за 2019-2023 гг., %³⁸

По представленным данным на рисунке 9, видно, что больше всего автомобилей изготавливают «АВТОВАЗ» и его доля в общей структуре с каждым годом растет. Отечественные легковые автомобили изготавливают заводы: «АВТОВАЗ», «ГАЗ», «Лада Ижевск», «Москвич».

Сборкой иномарок занимаются заводы: «Автотор», «Хендэ Мотор», «Хавейл Мотор», «Фольксваген Груп Рус», «Рено Россия», «Тойота Мотор».

В 2023 году автомобильный рынок России претерпел значительные изменения. Лидером по производству автомобилей стал главный завод АвтоВАЗа в Тольятти, выпустивший 48% всех машин. На этом заводе помимо автомобилей Lada собирались также Renault Logan и Sandero. На втором месте расположился

³⁸ Там же.

завод китайской компании Haval Motor с долей рынка в 13,6%. За ним следовал Горьковский автомобильный завод (ГАЗ) с показателем 9,8%. Калининградский Автотор занял четвертое место, собрав 4% автомобилей, в основном марки Kia, Hyundai и BMW.

Значительным событием года стало прекращение работы крупных заводов иностранных брендов. Заводы Hyundai Motor, Volkswagen Group Rus, Toyota Motor и Lada Ижевск, выпускавшие иномарки, приостановили свою деятельность из-за ухода их владельцев – европейских, корейских и японских компаний, с российского рынка. Единственным крупным заводом иностранных производителей, продолжавшим работу в России в 2023 году, остался завод китайского бренда Haval Motor. Таким образом, российский автопром в 2023 году оказался в значительной степени ориентирован на отечественные марки и китайских производителей.

Для того, что бы понять насыщенность автомобильного рынка РФ, рассмотрим: покупку автомобилей внутри страны, импорт из-за рубежа, производство, экспорт за 2019-2023 гг. (таблица 16). Все данные представлены «Ассоциацией европейского бизнеса»³⁹ и «Автостат»⁴⁰.

Таблица 16 – Насыщенность автомобильного рынка РФ

Год	Производство, тыс. шт.	Покупка автомобилей внутри страны, тыс. шт.	Экспорт, тыс. шт.	Импорт из-за рубежа, тыс. шт.	Предложение, тыс. шт.	Спрос, тыс. шт.	Сальдо, тыс. шт.
2019	1524,9	179	113,2	302,5	1638,1	481,5	1156,6
2020	1258,7	159,9	65	243,2	1323,7	403,1	920,6
2021	1364,5	166,7	89,1	338,9	1453,6	505,6	948
2022	450,4	64,5	35,8	155,2	486,2	219,7	266,5
2023	537,1	159	6,5	1093,8	543,6	1252,8	-709,2

Проанализировав данные представленные в таблице 16, следует отметить, что на протяжении исследуемого периода динамика производства автомобилей

³⁹ Авторынок России // Официальный сайт. URL: <https://autoreview.ru/news/avtorynok-rossii-itogi-2020-goda> (дата обращения: 25.03.2025).

⁴⁰ Аналитическое агентство Автостат // Официальный сайт. URL: <https://www.autostat.ru> (дата обращения: 26.02.2025).

была неоднозначна. Так за пять лет, производство автомобилей сократилось на 987,8 тыс. шт. Покупать автомобили внутри страны в 2023 году стали меньше, чем в 2019 году, так в 2023 году купили 159 тыс. шт., что на 20 тыс. шт. меньше, чем в 2019 году. Экспорт автомобилей из РФ в 2023 году резко сократился и составил 6,5 тыс. шт., а это на 106,7 тыс. шт. меньше, чем в 2019 году. А вот импорт автомобилей за пять лет увеличился, и в 2023 году составил 1093,8 тыс. шт., что на 791,3 тыс. шт., больше чем в 2019 году. Такие резкие изменения в производстве и экспорте автомобилей произошли, из-за начала пандемии, когда возникли первые проблемы с логистикой; после введения санкций и начала СВО. А резкий рост импорта в 2023 году, произошел из-за выхода на российский рынок, китайских автомобильных компаний. Так же хотелось бы отметить, что за пять лет, Россия больше покупала автомобилей, чем продавала. Больше популярностью у покупателей пользуются автомобили из-за рубежа, нежели российского производства или сборки. Предложение на российском рынке превышало спрос с 2019 года по 2022 год, то есть наблюдался избыток автомобилей, а в 2023 году ситуация поменялась и наблюдается дефицит автомобилей, то есть спрос превышает предложение.

С точки зрения самого производства в РФ оно определяется отечественными и иностранными марками. При этом отечественные марки известные Лада, Москвич и т.д. И иностранные компании, ранее они были представлены: тайота, фольц ваген, нисан, хонда и т.д., сборка была в России по их технологиям. В России автозаводы, производят машины в трех основных режимах, которые различаются степенью локализации:

- 1) собственное производство (автомобили спроектированы в России, изготавливаются на российских платформах из деталей, большая часть которых произведена внутри страны, при этом в машине могут быть импортные части;

- 2) мелкоузловая сборка, или производство полного цикла (на завод поступают отдельные крупные компоненты, такие как, например, кузова – обычно неокрашенные и не прошедшие сварку, к этим компонентам добавляются другие, часть которых закупается у российских поставщиков);

3) крупноузловая сборка (на завод поступают практически готовые машинокомплекты, из которых собирается готовый автомобиль).

Производство легковых автомобилей отечественных и иностранных марок по данным аналитической компании «АСМ-холдинг», ⁴¹ за 2019-2023 года, представлено в таблице 17.

Таблица 17 – Производство легковых автомобилей отечественных и иностранных марок, за 2019-2023 года

Категория автомобилей	2019	2020	2021	2022	2023	Темп прироста 2020 к 2019, %	Темп прироста 2021 к 2020, %	Темп прироста 2022 к 2021, %	Темп прироста 2023 к 2022, %
Легковые автомобили отечественных марок, тыс. шт.	410,7	368,5	319,3	214,5	353,9	- 10,3	- 13,4	- 32,8	65,0
Легковые автомобили иностранных марок, тыс. шт.	1114,2	890,2	1046,2	235,9	183,1	- 20,1	17,5	- 77,5	- 22,4
Всего	1524,9	1258,7	1365,5	450,4	537	-	-	-	-

Проанализировав данные представленные в таблице 17, хотелось бы отметить, что за пять лет производство легковых автомобилей отечественных марок сократилось на 56,8 тыс. шт. (13,8 %).

Производство легковых автомобилей иностранных марок за пять лет сократилось на 931,1 тыс. шт. (83,6 %).

2.2 Анализ динамики и географической структуры импорта автомобилей в РФ

Для того, что бы определить насколько Россия зависит от импорта автомобилей и нуждается ли в импортозамещении, необходимо проанализировать показатели внешней торговли легковых автомобилей. Показатели внешней торговли легковых автомобилей по данным ФТС РФ⁴² представлена в таблице 18.

⁴¹ Аналитическая и консалтинговая компания АСМ-холдинг // Официальный сайт. URL: <https://www.asm-holding.ru/info/news/proizvodstvo-legkovykh-avtomobiley-za-yanvar-dekabr-2020-goda> (дата обращения: 27.03.2025).

⁴² ФТС РФ // Официальный сайт. URL: <https://customs.gov.ru/folder/511> (дата обращения: 26.03.2025).

Таблица 18 – Показатели внешней торговли легковых авто

Показатели	2019	2020	2021	2022	2023
Экспорт всего, млрд. дол	426,3	338,7	493,1	592,5	425,1
Экспорт авто, млрд. дол	2,3	1,3	1,8	1,3	0,9
Импорт всего, млрд. дол	248	234	296,1	255,3	285,1
Импорт авто, млрд. дол	9,8	6,6	10,3	6,2	11,2
Доля экспорта авто, в общем экспорте	0,5	0,4	0,4	0,2	0,2
Доля импорта авто в общем импорте	3,9	2,8	3,5	2,4	3,9
Сальдо торговли автомобилями, млрд. дол	- 7,5	- 5,3	- 8,5	- 4,9	- 10,3

Проанализировав данные представленные в таблице 18, можно отметить, что Россия зависима от импорта автомобилей, так как сальдо отрицательно и оно отрицательно на протяжении 5 лет, это говорит о не конкурентоспособности, и о том, что нужно развивать импортозамещение.

Количественный и стоимостной импорт по данным ФТС РФ⁴³, представлен в таблице 19.

Таблица 19 – Количественный и стоимостной импорт легковых автомобилей

Показатели	2019	2020	2021	2022	2023
Импорт авто, тыс. шт.	302,5	243,2	338,9	155,2	1093,8
Темп роста импорта авто количественный, %		- 20	40	- 50	60
Импорт авто, млрд. дол	9,8	6,6	10,3	6,2	11,2
Темп роста импорта авто стоимостной, %		- 32	50	- 40	80

Проанализировав данные представленные в таблице 19, необходимо отметить, что в 2023 году импорт легковых автомобилей в Россию увеличился по сравнению с 2019 годом. Следовательно, количество импортных автомобилей увеличилось на 261,6 %, а стоимость их на 14,3 %. Это говорит, о том, что автомобилей стали завозить больше и по более высокой стоимости. Глобальное снижение импорта, показал 2022 год, когда было ввезено на территорию России меньше всего за пять лет автомобилей. Все это связано с введением санкций против России, следовательно, произошли проблемы с логистикой и уход зарубежных компаний с автомобильного рынка России. Анализ географической структуры импорта автомобилей в Россию по данным ЕАЭС⁴⁴ за 2019-2023 гг., представлен в таблице 20,21.

⁴³ Там же.

⁴⁴ ЕАЭС // Официальный сайт. URL: <https://www.eaeunion.org/#services> (дата обращения: 26.03.2025).

Таблица 20 – Анализ географической структуры импорта автомобилей в Россию за 2019-2023 гг.

Код ТН ВЭД ЕАЭС	Наименование страны	2019 год				2020 год				2021 год				2022 год				2023 год			
		Кол-во, тыс. шт.	Стоимость, млн долл. США	Доля, %		Кол-во, тыс. шт.	Стоимость, млн долл. США	Доля, %		Кол-во, тыс. шт.	Стоимость, млн долл. США	Доля, %		Кол-во, тыс. шт.	Стоимость, млн долл. США	Доля, %		Кол-во, тыс. шт.	Стоимость, млн долл. США	Доля, %	
				кол-во	стоимость			кол-во	стоимость			кол-во	стоимость			кол-во	стоимость			кол-во	стоимость
8703	Всего	454,7	7745,8	100	100	243,2	5423,8	100	100	338,9	7990	100	100	128,6	3458,9	100	100	109,4	1120	100	100
	Япония	118,8	2058,1	26,1	26,6	86,3	1924,6	35,5	36,5	113,9	2965,6	33,6	37,1	24,8	498,6	19,3	14,4	4	140	3,7	12,5
	Германия	105,5	1475,3	23,2	19	40,7	907,7	18,4	16,7	65,6	1360,9	19,4	17,0	4,1	78,1	3,2	2,2	-	-	-	-
	США	64,3	1122,1	14,2	14,5	30,9	689,2	12,7	12,7	58,3	1274,2	17,2	16,0	1,2	24,8	0,9	0,7	-	-	-	-
	Словакия	14,7	660,2	3,2	8,5	14,8	330,0	6,1	6,1	24,1	337,3	7,1	4,2	0,8	14,9	0,6	0,4	-	-	-	-
	Великобритания	-	-	-	-	12,6	281,0	5,2	5,7	23,5	328,1	6,9	4,2	0,2	14,5	0,2	0,4	-	-	-	-
	Китай	39,9	304,2	8,8	3,9	11,5	256,5	4,7	4,8	26,7	383,6	7,9	4,8	69,4	1968,8	54,0	57,0	98,5	845,6	90	75,5
	Таиланд	4,9	109,9	1,1	1,4	10,7	238,6	4,4	4,5	7,7	105,5	2,3	1,3	7,5	285,1	5,8	8,3	-	-	-	-
	Венгрия	11,5	154,9	2,5	2,1	8,2	182,9	3,4	3,4	6,6	83,8	1,9	1,0	3,6	61,6	2,8	1,8	-	-	-	-
	Турция	7,6	104,2	1,7	1,3	8,4	187,3	3,4	3,4	6,5	83,3	1,9	1,0	6,9	272,7	5,4	7,9	1,4	22,4	1,3	2
	Финляндия	9,9	164,8	2,2	2,2	6,9	153,9	2,8	2,9	4,3	42,9	1,3	0,6	1,4	28,0	1,1	0,8	-	-	-	-
	Другие страны	77,6	1592,1	17	20,5	8,2	182,9	3,4	3,4	2,3	17,3	0,7	0,3	8,7	211,8	6,7	6,1	5,5	112	5	10

Таблица 21 – Анализ географической структуры импорта автомобилей в Россию за 2019-2023 гг.

Код ТН ВЭД ЕАЭС	Наименование страны	2019 год		2020 год		2021 год		2022 год		2023 год		Темп прироста в % 2020 к 2019		Темп прироста в % 2021 к 2020		Темп прироста в % 2022 к 2021		Темп прироста в % 2023 к 2022	
		Кол-во, тыс. шт.	Стоимость, млн долл. США	Кол-во, тыс. шт.	Стоимость, млн долл. США	Кол-во, тыс. шт.	Стоимость, млн долл. США	Кол-во, тыс. шт.	Стоимость, млн долл. США	Кол-во, тыс. шт.	Стоимость, млн долл. США	Кол-во	Стоимость	Кол-во	Стоимость	Кол-во	Стоимость	Кол-во	Стоимость
8703	Всего	454,7	7745,8	243,2	5423,8	338,9	7990	128,6	3458,9	109,4	1120	- 46,5	- 30	39,3	47,3	- 62,0	- 56,7	- 14,9	- 66,7
	Япония	118,8	2058,1	86,3	1924,6	113,9	2965,6	24,8	498,6	4	140	- 27,3	- 6,5	31,9	54,1	- 78,2	- 83,2	- 83,9	- 72
	Германия	105,5	1475,3	40,7	907,7	65,6	1360,9	4,1	78,1	-	-	- 61,4	- 38,5	61,2	49,9	- 93,7	- 94,3	-	-
	США	64,3	1122,1	30,9	689,2	58,3	1274,2	1,2	24,8	-	-	- 51,9	- 38,6	88,7	84,9	- 98,0	- 98,0	-	-
	Словакия	14,7	660,2	14,8	330,0	24,1	337,3	0,8	14,9	-	-	0,6	- 50	62,8	2,2	- 96,7	- 95,6	-	-
	Великобритания	-	-	12,6	281,0	23,5	328,1	0,2	14,5	-	-	-	-	86,5	16,7	- 99,1	- 95,6	-	-
	Китай	39,9	304,2	11,5	256,5	26,7	383,6	69,4	1968,8	98,5	845,6	- 71,2	- 15,7	132,2	49,5	159,9	413,2	42	- 57
	Таиланд	4,9	109,9	10,7	238,6	7,7	105,5	7,5	285,1	-	-	118,3	117,1	- 28,0	- 55,8	- 2,6	170,2	-	-
	Венгрия	11,5	154,9	8,2	182,9	6,6	83,8	3,6	61,6	-	-	- 28,7	18,1	- 19,5	- 54,2	- 45,5	- 26,5	-	-
	Турция	7,6	104,2	8,4	187,3	6,5	83,3	6,9	272,7	1,4	22,4	10,5	79,8	- 22,6	- 55,5	6,2	227,4	- 79,7	- 91,8
	Финляндия	9,9	164,8	6,9	153,9	4,3	42,9	1,4	28,0	-	-	- 30,3	- 6,6	- 37,7	- 72,1	- 67,5	- 34,7	-	-
	Другие страны	77,6	1592,1	8,2	182,9	2,3	17,3	8,7	211,8	5,5	112	- 89,4	- 88,5	- 71,9	- 90,5	278,2	1124,3	- 36,8	- 47,1

Проанализировав данные представленные в таблице 20, можно отметить, что средняя цена на ввезенный автомобиль в 2019 году составляла 17 тыс. долл. США. Средняя цена ввезенного автомобиля из Японии составляла – 17,3 тыс. долл. США; Германии - 14 тыс. долл. США; США – 17,5 тыс. долл. США; Китая – 7,6 тыс. долл. США; Словакии – 44,9 тыс. долл. США.

Средняя цена на ввезенный автомобиль в 2020 году составляла 22,3 тыс. долл. США, так средняя цена ввезенного автомобиля из Японии составляла – 22,3 тыс. долл. США; из Германии – 22,3 тыс. долл. США; из США – 24,3 тыс. долл. США; из Китая – 7,8 тыс. долл. США; из Словакии – 34,9 тыс. долл. США.

Средняя цена на ввезенный автомобиль в 2021 году составляла 23,6 тыс. долл. США, так средняя цена ввезенного автомобиля из Японии составляла – 26 тыс. долл. США; из Германии – 20,7 тыс. долл. США; из США – 21,9 тыс. долл. США; из Китая – 14,3 тыс. долл. США; из Словакии – 14 тыс. долл. США.

Средняя цена на ввезенный автомобиль в 2022 году составляла 26,9 тыс. долл. США, так средняя цена ввезенного автомобиля из Японии составляла – 20,1 тыс. долл. США; из Германии – 19 тыс. долл. США; из США – 20,6 тыс. долл. США; из Китая – 28,4 тыс. долл. США; из Словакии – 18,6 тыс. долл. США.

Таким образом, можно отследить, как менялась средняя цена на легковые автомобили с 2019 года по 2022 год.

Так же хотелось бы отметить, что основными импортерами автомобилей в РФ на 2022 год являются: Китай, Таиланд, Турция.

В 2022 году доля стран в физическом объеме импорта автомобилей в РФ, расположилась следующим образом:

- 1) Китай – 54 %;
- 2) Япония – 19,3 %;
- 3) Таиланд – 5,8 %;
- 4) Турция – 5,4 %;
- 5) Германия – 3,2 %;

- 6) Венгрия – 2,8 %;
- 7) Финляндия – 1,1 %;
- 8) США – 0,9 %;
- 9) Словакия – 0,6 %;
- 10) Великобритания – 0,2 %.

Так же хотелось отметить, что увеличилась доля других стран, так как после введения санкций, импортировать автомобили стали по параллельному импорту через Казахстан, Беларусь, Киргизию, Армению, ОАЭ.

В 2022 году доля стран в стоимостном объеме импорта автомобилей в РФ, расположилась следующим образом:

- 1) Китай – 57 %;
- 2) Япония – 14,4 %;
- 3) Таиланд – 8,3 %;
- 4) Турция – 7,9 %;
- 5) Германия – 2,2 %;
- 6) Венгрия – 1,8 %;
- 7) Финляндия – 0,8 %;
- 8) США – 0,7 %;
- 9) Словакия – 0,4 %;
- 10) Великобритания – 0,4 %.

Прирост импорта автомобилей в РФ в 2022 году наблюдается в странах: Китай (в физическом объеме на 159,9 %, в стоимостном на 413,2 %); Таиланд (в стоимостном на 170,2 %); Турция (в физическом объеме на 6,2 %, в стоимостном на 227,4 %).

В физическом и стоимостном объеме прироста не было в странах: Япония, Германия, Венгрия, Финляндия, США, Словакия, Великобритания, так как в 2022 году европейские страны приостановили свою деятельность в РФ.

Япония импортирует автомобили в РФ, но с большими ограничениями и в основном поддержанные автомобили.

2.3 Условия для развития импортозамещения в автомобильной промышленности РФ

Производство автомобилей – это не просто сборка отдельных деталей; это сложный технологический процесс, включающий в себя разработку, проектирование, инженерные решения, использование передовых материалов и высококвалифицированного труда. Все это в совокупности обеспечивает существенное увеличение стоимости конечного продукта по сравнению с суммарной стоимостью используемых ресурсов.

Доля автомобильной промышленности ВВП России по данным Росстата⁴⁵, представлена на рисунке 10.

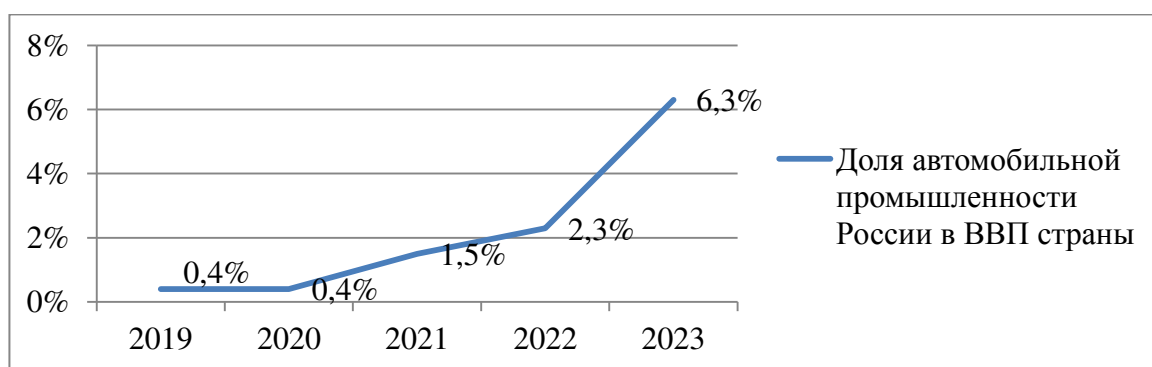


Рисунок 10 – Доля автомобильной промышленности в ВВП России

Проанализировав данные представленные на рисунке 10, можно отметить, что доля автомобильной промышленности в ВВП России с каждым годом увеличивалась и в 2023 году составила 6,3 %, это говорит о том, что с каждым годом российский автопром развивается и выходит на более высокий уровень.

За последние два десятилетия в России создан новый автопром. Объем инвестиций, вложенных в отрасль, превысил 20 млрд долларов. В результате на территории РФ появились промышленные мощности по сборке легковых и легких коммерческих автомобилей.⁴⁶

В таблице 22, представлены основные производственные мощности российского автопрома за 2019-2023 гг.

⁴⁵ Федеральная служба государственной статистики // Официальный сайт. URL: <https://rosstat.gov.ru> (дата обращения: 26.03.2025).

⁴⁶ Автопром России: три миллиона и 47% загрузка // Информационный сайт. URL: <https://dzen.ru/a/XyDzaLVz42WuQGQS> (дата обращения: 25.03.2025).

Таблица 22 – Основные производственные мощности российского автопрома за 2019-2023 гг.

Наименование завода	2019		2020		2021		2022		2023	
	Мощность, тыс. шт. в год	Выпуск авто в год, тыс. шт.	Мощность, тыс. шт. в год	Выпуск авто в год, тыс. шт.	Мощность, тыс. шт. в год	Выпуск авто в год, тыс. шт.	Мощность, тыс. шт. в год	Выпуск авто в год, тыс. шт.	Мощность, тыс. шт. в год	Выпуск авто в год, тыс. шт.
АВТОВАЗ	950	312,6	950	264,3	950	286,5	950	139,2	950	257,8
ГАЗ	160	137,2	160	125,9	160	113,2	160	45	160	52,6
Автотор	300	189,1	300	137,2	300	148,7	300	40,1	300	21,5
ЛАДА Ижевск	230	137,2	230	127,1	230	102,3	230	16,6	-	-
«Хендэ Мотор»	230	216,5	230	192,6	230	208,8	230	32,5	-	-
«Хавейл Мотор»	80	-	80	12,6	80	13,6	80	28,4	80	73
«Фольксваген Групп Рус»	225	76,2	225	113,3	225	120,1	225	16,6	-	-
«Рено Россия»	190	91,5	190	37,7	190	69,6	190	12,2	190	17,7
«Тойота Мотор»	100	65,6	100	59,1	100	100,1	100	16,6	-	-
Всего	2235	1524,9	2235	1258,7	2235	1364,5	2235	450,4	1450	537,1

Проанализировав данные представленные в таблице 22, можно отметить, что российский автопром имеет достаточно производственной мощности, для изготовления и производства отечественных легковых автомобилей. Но, к сожалению, по представленным данным можно отметить, что выпуск автомобилей у российских автозаводов, намного меньше, чем производственных мощностей.

Так тот же Автоваз, может в год выпускать 950 тыс. шт. легковых автомобилей, но выпускает гораздо меньше: в 2019 году – 312,6 тыс. шт.; в 2020 году – 264,3 тыс. шт.; в 2021 году – 286,5 тыс. шт.; в 2022 году – 139,2 тыс. шт.; в 2023 году – 257,8,6 тыс. шт. Данные по показателям выпуска в более, чем 3 раза меньше, чем производственная мощность завода.

Степень износа основных фондов в автомобилестроении по данным Росстата⁴⁷ за 2019-2023 гг., представлена в таблице 23.

⁴⁷ Федеральная служба государственной статистики // Официальный сайт. URL: <https://rosstat.gov.ru> (дата обращения: 26.03.2025).

Таблица 23 – Степень износа основных фондов в автомобилестроении

Показатели	2019	2020	2021	2022	2023
Степень износа основных фондов, %	65,8	60	61,2	63,6	57
Темп прироста, %	-	- 8,8	2	3,9	- 10,4

Проанализировав данные представленные в таблице 23, можно отметить, что степень износа основных фондов в автомобилестроении исходя из предыдущего года: в 2020 году – снизилась; в 2021 году – увеличилась; в 2022 году – увеличилась; в 2023 году – снизилась. За пять лет степень износа основных фондов снизилась на 13,4 %.

Анализ состояния основных фондов в российском автомобилестроении за последние пять лет выявил критическую степень износа. Это тревожный сигнал, указывающий на масштабную проблему устаревания производственного оборудования и технологий. Значительная часть станков, конвейеров и прочих средств производства не отвечает современным стандартам качества, не обеспечивает необходимый уровень энергоэффективности и не соответствует жестким экологическим требованиям, предъявляемым к выпускаемой продукции. Ситуация усугубляется тем, что изношенное оборудование представляет собой серьезный риск возникновения аварийных ситуаций, сбоев в производственном процессе и, как следствие, снижения объемов выпуска автомобилей и увеличения производственных издержек. Это, в свою очередь, негативно сказывается на конкурентоспособности российской автомобильной промышленности на мировом рынке. Проблема усугубляется отсутствием достаточного количества современного высокотехнологичного оборудования отечественного производства. Зависимость от импортных поставок делает российские автомобилестроительные предприятия уязвимыми перед изменениями на мировом рынке и значительно усложняет процесс модернизации.

Для кардинального улучшения ситуации необходимо реализовать многоуровневую стратегию, включающую в себя ряд важных этапов:

во-первых, необходимо проводить регулярную, тщательную и всестороннюю инвентаризацию всех основных фондов, с использованием современных

методов оценки технического состояния оборудования. Это позволит точно определить степень износа и планировать замену или модернизацию оборудования более эффективно;

во-вторых, необходимо значительно увеличить объемы инвестиций в обновление и модернизацию производственных мощностей. Это требует как привлечения частных инвестиций, так и активной государственной поддержки;

в-третьих, критически важно стимулировать внедрение инновационных технологий и ресурсосберегающих решений на всех этапах производственного цикла. Это позволит не только повысить качество продукции, но и снизить затраты на производство;

в-четвертых, необходимо развить систему государственной поддержки и льготного кредитования для предприятий автомобилестроения, особенно для тех, кто реализует проекты по импортозамещению.

По данным Минпромторга России⁴⁸ занятость в автомобильной отрасли за 2019-2023 года представлена следующим образом (таблица 24).

Таблица 24 – Занятость в российском автопроме

Показатель	2019	2020	2021	2022	2023	Темп прироста 2020 к 2019, %	Темп прироста 2021 к 2020, %	Темп прироста 2022 к 2021, %	Темп прироста 2023 к 2022, %
Среднесписочная численность работников, тыс. чел.	287 790	277 907	279 357	270 390	259 000	- 3,4	0,5	- 3,2	- 4,2
Среднемесячная заработная плата, руб.	44 906	46 707	52 968	57 776	64 000	3,9	13,4	9,1	10,8

Проанализировав данные представленные в таблице 24, можно отметить, что среднесписочная численность работников в автомобильной отрасли с каждым годом снижается и в 2023 году составила 259000 тыс. чел, что на 10 %, меньше, чем в 2019 году.

Среднемесячная заработная плата в автомобильной отрасли с каждым го-

⁴⁸ Минпромторг России // Официальный сайт. URL: <https://docs.yandex.ru/docs/view> (дата обращения: 25.03.2025).

дом повышается, так в 2023 году она составила 64000 рублей, что на 84,2 %, больше чем в 2019 году.

Для наглядности, динамика среднесписочной численности работников в автомобильной отрасли РФ⁴⁹ представлена на рисунке 11, а динамика среднемесячной заработной платы в автомобильной отрасли РФ, представлена на рисунке 12.

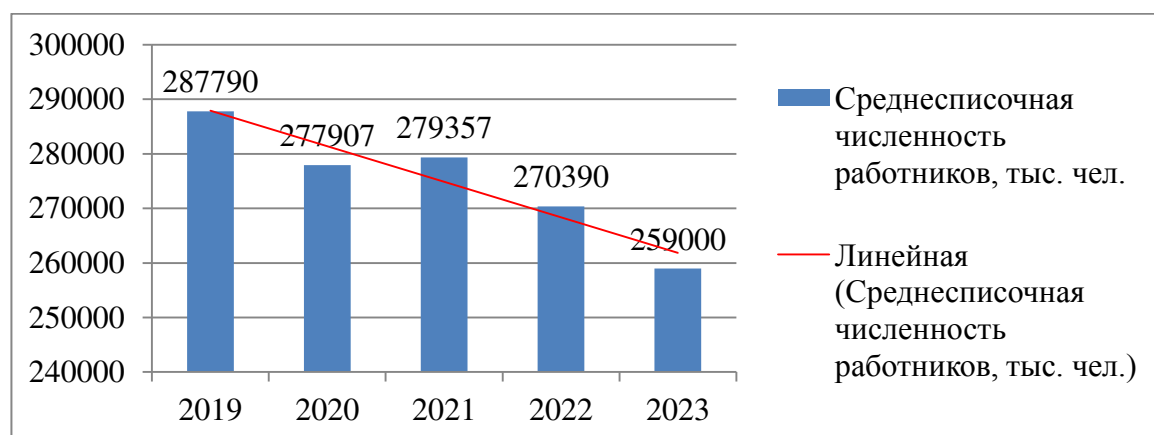


Рисунок 11 – Динамика среднесписочной численности работников в автомобильной отрасли РФ

Проанализировав данные представленные на рисунке 11, можно отметить, что среднесписочная численность работников в автомобильной отрасли с каждым годом снижается и в 2023 году составляет 259000 тыс. чел.

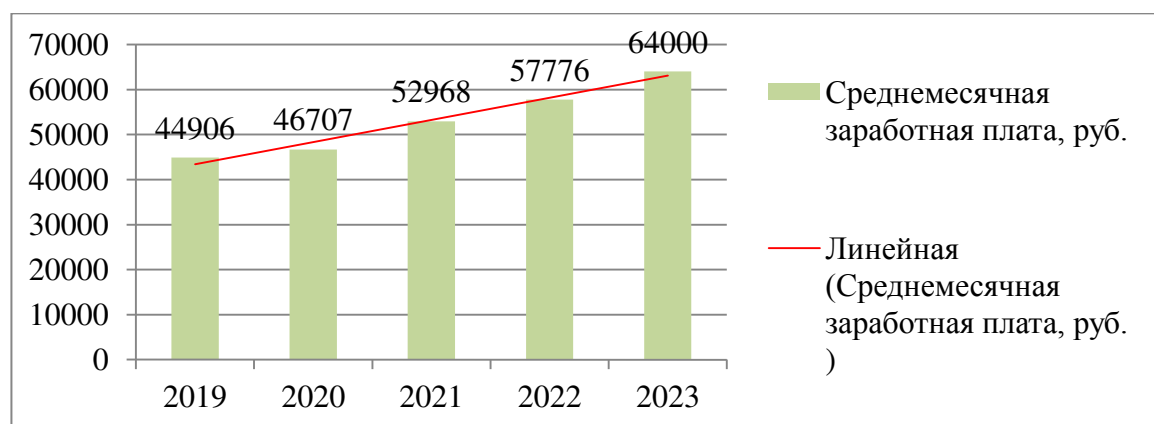


Рисунок 12 – Динамика среднемесячной заработной платы в автомобильной отрасли РФ⁵⁰

⁴⁹ Там же.

⁵⁰ Там же.

Проанализировав данные представленные на рисунке 12, можно отметить, что среднемесячная заработная плата в автомобильной отрасли РФ с каждым годом увеличивается и в 2023 году составляет 64000 рублей. Так же хотелось отметить, что по данным исследования «Авито Работа» и «Авито Авто» от октября 2024 года, в III квартале спрос работодателей на специалистов в автомобильном обслуживании в России вырос на 32% за 12 месяцев.

Показатели востребованности профессий в отрасли:

Автослесари. Их стали искать почти в 1,5 раза активнее (на 47%), чем в III квартале 2023 года. Средние предлагаемые зарплаты для новых сотрудников выросли на 30% и достигли 95 044 рублей в месяц при полной занятости.

Автомеханики. Число вакансий для таких работников увеличилось на 33%. Соискателям стали предлагать на 23% больше, чем в III квартале прошлого года – в среднем около 100 399 рублей ежемесячно при условии полного графика. Жестянщики. Спрос на таких специалистов, которые занимаются ремонтом и восстановлением кузовов автомобилей, вырос на 32% за год. Средняя предлагаемая зарплата составляет 103 384 рубля.

Самой высокооплачиваемой профессией в отрасли оказалась специальность автомалейра – работодатели предлагают кандидатам в среднем около 108 279 рублей в месяц за полную занятость.⁵¹ Так как в автомобильной отрасли не хватает специалистов в 2021 году, была разработана Концепция подготовки кадров для транспортного комплекса, разработанная в рамках развития отрасли на период до 2035 года. Она включает в себя системную модернизацию профильного образования, цифровизацию процессов обучения, формирование моделей привлечения талантов и укрепление материальной базы. Соответствующее распоряжение Правительства опубликовано 11 февраля 2021 на сайте кабинета.⁵²

Таким образом, хотелось бы отметить, что главными проблемами в рос-

⁵¹ В России спрос на сотрудников в автомобильном бизнесе за год вырос на 32% // Информационный сайт. URL: <https://iz.ru/1773131/2024-10-12/v-rossii-spros-na-sotrudnikov-v-avtomobilnom-biznese-za-god-vyros-na-32> (дата обращения: 28.03.2025).

⁵² В России утвердили концепцию подготовки кадров для транспортной сферы до 2035 года // Научный портал. URL: <https://www.pnp.ru/politics/v-rossii-utverdili-koncepciyu-podgotovki-kadrov-dlya-transportnoy-sfery-do-2035-goda.html> (дата обращения: 29.03.2025).

сийской автомобильной отрасли, в низком объеме выпуска авто и не загруженностью производственных мощностей является:

- 1) низкий спрос на авто отечественного производства. Большинство россиян выбирают авто иностранного производства;
- 2) недостаток квалифицированного персонала в российском автопроме;
- 3) зависимость российских автозаводов от иностранных запчастей и деталей для легковых автомобилей.

Решение данных проблемы не ограничивается лишь простым декларированием политики импортозамещения, а требует глубокого, многоуровневого подхода, затрагивающего все звенья отрасли. Для достижения реального прорыва необходимо разработать и реализовать стратегию, включающую в себя ряд взаимосвязанных мероприятий:

во-первых, необходимо кардинально улучшить имидж российских автомобильных заводов и отечественных автомобилей в глазах потребителей;

во-вторых, остро стоит вопрос о повышении квалификации специалистов автопрома. Необходимо инвестировать в профессиональное обучение и переподготовку кадров, привлекая к этому процессу ведущие российские и зарубежные учебные заведения;

в-третьих, критически важен вопрос создания и развития собственного производства автокомпонентов. Это требует государственной поддержки в создании новых заводов и модернизации уже существующих предприятий по производству запчастей и деталей для легковых автомобилей. Поддержка должна включать в себя не только финансовые вливания, но и содействие в привлечении иностранных инвестиций, разработке инновационных технологий и обеспечении доступа к современным материалам;

в-четвертых, для обеспечения устойчивого развития отрасли необходимо расширить меры государственной поддержки, прежде всего в части предоставления доступного финансирования. Это может включать в себя государственные гарантии, льготные кредиты, субсидии и налоговые льготы для предприятий автопрома.

Таким образом, условиями для импортозамещения автомобильной отрасли в России, являются: достаточно высокие производственные мощности российских автозаводов; программы по подготовке высококвалифицированных кадров в автомобильной отрасли; строительство заводов по изготовлению запасных частей и деталей для автомобилей.

Проанализировав 2 главу работы, хотелось бы отметить:

В 2023 году производство легковых автомобилей отечественных и иностранных марок в России увеличилось по сравнению с 2022 годом на 86,7 тыс. шт. Покупка автомобилей внутри страны в 2023 году составила 159 тыс. шт., что на 94,5 тыс. шт. больше, чем в предыдущем году. Экспорт в 2023 году составил 6,5 тыс. шт., что на 29,3 тыс. шт. меньше, чем в предыдущем году. Импорт в 2023 году составил 1093,8 тыс. шт., что на 938,6 тыс. шт. больше, чем в 2022 году. Так же хотелось бы отметить, что за пять лет, Россия больше покупала автомобилей, чем продавала. Большей популярностью у покупателей пользуются автомобили из-за рубежа, нежели российского производства или сборки. Предложение на российском рынке превышало спрос с 2019 года по 2022 год, то есть наблюдался избыток автомобилей, а в 2023 году ситуация поменялась и наблюдается дефицит автомобилей, то есть спрос превышает предложение.

3 ОЦЕНКА РОЛИ ТАМОЖЕННО-ТАРИФНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ В РАЗВИТИИ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ В АВТОМОБИЛЬНОЙ ОТРАСЛИ РФ

На отечественных заводах собираются легковые автомобили девяти китайских марок. В Тульской области изготавливают авто марки Haval, разных моделей. Калининградский завод «Автотор» производит марки: DFSK, JMS, Baic, Forthing и другие. Большинство китайских моделей изготавливаются отечественными заводами под собственными марками.

Во Владивосток, Санкт-Петербург, Липецкую область, Елабуг поставляются китайские машинокомплекты, из которых в дальнейшем изготавливается автомобильная техника, которая включает не только легковые автомобили, но и грузовые.

Самая популярная марка китайского автомобиля, которая собирается из машинокомплектов – Dongfeng, разных моделей.

Dongfeng (собранный в России) – является прототипом китайского автомобиля. При этом с каждым годом увеличивается доля отечественных запчастей и деталей, при его сборке. Следовательно, такие автомобили считаются автомобилями отечественного производства, исходя из этого, происходит увеличение и насыщение российского рынка новой продукцией.⁵³

Для того, чтобы оценить роль таможенно-тарифного регулирования в развитии импортозамещения в автомобильной отрасли РФ, необходимо провести расчет стоимости автомобилей ввезенных на территорию РФ из Китая.

Так, например, FORTHING T5 EVO, 1,5 TD\7DTC IXEN, 2024, 1,5 л., 176 л.с., бензин, 7-DCT, передний привод, собранный в России, стоит 2 600 000 рублей.

Проведем расчет стоимости ввоза автомобиля FORTHING T5 EVO из Китая в Россию для юридического лица:

⁵³ На заводах России производятся автомобили 9 китайских брендов // Автомобильный портал. URL: <https://66.ru/business/news/273369> (дата обращения: 29.03.2025).

Цена FORTHING T5 EVO в Китае – 1 311 250 рублей.

Сбор за таможенное оформление – 11 746 рублей.

Таможенная пошлина – $1\,311\,250 * 15\% = 196\,687,5$ рублей.

Утилизационный сбор – $20\,000 * 33,37 = 667\,400$ рублей.

Акциз – $583 * 176 = 102\,608$ рублей.

НДС – $1\,311\,250 + 196\,687,5 + 102\,608 = 1\,610\,545,5 * 20\% = 322\,109,1$ рублей.

Стоимость ввоза автомобиля FORTHING T5 EVO в Россию – 2 611 800,6 рублей.

Таким образом, можно отметить, что самая затратная статья, это утилизационный сбор – 667 400 рублей, и с каждым годом он увеличивается.

Проведем расчет стоимости ввоза автомобиля FORTHING T5 EVO из Китая в Россию для физического лица:

Цена FORTHING T5 EVO в Китае – 1 311 250 рублей.

Сбор за таможенное оформление – 11 746 рублей.

Таможенная пошлина – $1\,311\,250 * 48\% = 629\,400$ рублей.

Утилизационный сбор – $20\,000 * 0,17 = 3\,400$ рублей.

Стоимость ввоза автомобиля FORTHING T5 EVO в России – 1 955 796 рублей.

Таким образом, можно отметить, что ввоз автомобиля FORTHING T5 EVO в Россию нецелесообразен для юридических лиц, так как цена ввоза превышает стоимость данного автомобиля российской сборки. А для физических лиц выгоднее ввезти данный автомобиль из Китая, так как ввоз данного автомобиля выходит дешевле, чем покупка внутри страны.

Расчет стоимости ввоза автомобилей из Китая в Россию для юридических и физических лиц по данным российского автопроизводителя Автотор⁵⁴ и официальных дилеров китайских машин⁵⁵, представлен в таблице 25. Расчет был произведен 08.04.2025, по курсу юаня – 12,5 рублей.

⁵⁴ Автотор // Официальный сайт. URL: <https://www.drom.ru> (дата обращения: 20.03.2025).

⁵⁵ Официальный дилер китайских авто // Официальный сайт. URL: <https://www.autohome.com.cn/spec/62863/#pvareaid=100141> (дата обращения: 28.03.2025).

Таблица 25 – Расчет стоимости ввоза автомобилей из Китая в Россию для юридических и физических лиц

Марка автомобиля	Стоимость автомобилей российской сборки, руб.	Стоимость автомобилей ввезенных на территорию РФ из Китая, руб. для юр. лиц	Стоимость автомобилей ввезенных на территорию РФ из Китая, руб. для физ. лиц
KAUYI X7 Kunlun Luxury, 2024, 2 л., 238 л.с., бензин, робот, 8.5 л., смешанный, передний привод	2 525 000	3 311 694	2 783 525,3
KAUYI X7 Kunlun Comfort, 2024, 1,6 л., 186 л.с., бензин, робот, 7.6 л., смешанный передний привод	2 475 000	3 307 071,623	2 693 946
BAIC X55 Comfort (LV2), 2024, 1,5 л., 177 л.с., бензин робот, смешанный, передний привод	1 959 000	2 472 775,2	1 805 946
BAIC X75 Luxury Pro, 2024, 1,5 л., 177 л.с., бензин робот, 8,2 л., смешанный, передний привод	2 562 000	3 260 755,2	2 651 026
SWM G01, 2024, 1,5 л., 139 л.с., бензин, 7-DCT, передний привод, комплектация: Optima 3	1 787 500	2 277 123,8	1 718 549
SWM G01F, 2024, 1,5 л., 139 л.с., бензин, 7-DCT, передний привод, комплектация: Smart 3	2 156 000	2 974 600,8	2 466 026
SWM G05 PRO, 2024, 1,5 л., 143 л.с., бензин, 7-DCT, передний привод, комплектация: Smart 1	1 826 000	2 802 393,6	2 281 026
FORTHING T5 EVO, 1,5 TD7DTC IXEN, 2024, 1,5 л., 176 л.с., бензин, 7-DCT, передний привод	2 600 000	2 611 800,6	1 955 796
FORTHING T5, 1,5 TD7DTC IXEN, 2024, 1,5 л., 144 л.с., бензин, 7-DCT, передний привод	2 050 000	2 393 986,8	1 842 946

Проанализировав данные представленные в таблице 25, можно отметить, что китайские автомобили российской сборки действительно дешевле, чем ввоз автомобилей из Китая в Россию для юридических лиц и физических лиц. Но есть такие автомобили китайских марок, которые выгоднее ввести физическому лицу в Россию, чем приобрести данный автомобиль внутри страны (BAIC X55 Comfort, SWM G01, FORTHING T5 EVO, FORTHING T5).

Для того, что бы понять, из чего складывается стоимость, автомобилей необходимо определить стоимости деталей и запчастей на импортный автомо-

биль и автомобиль российской сборки.

В таблице 26, представлена сравнительная характеристика стоимости деталей и запчастей на импортный автомобиль и автомобиль российской сборки автомобилей по данным официальных производителей Москвич⁵⁶, FORTHING⁵⁷, Haval⁵⁸.

Таблица 26 – Сравнительная характеристика стоимости деталей и запчастей на импортный автомобиль и автомобиль российской сборки автомобилей⁵⁹

Наименование зап-части	Москвич 3 Ком-форт	FORTHING T5 EVO (импортный)	FORTHING T5 EVO (собранный в России)	Haval Jolion (собранный в России)	Процент стоимости в машине, %
	Цена, руб.	Цена, руб.	Цена, руб.	Цена, руб.	
Двигатель	380 000	262 250	520 000	272 820	20
Коробка передач	190 000	131 125	260 000	136 410	10
Кузов/шасси	380 000	262 250	520 000	272 820	20
Автомобильная электроника системы	285 000	196 687,5	390 000	204 615	15
Салон автомобиля	190 000	131 125	260 000	136 410	10
Дополнительные детали	475 000	327 812,5	650 000	341 020	25
Тарифно-таможенное регулирование	-	1 300 550,6	-	-	-
Всего:	1 900 000	2 611 800,6	2 600 000	1 364 100	100

Двигатель является основным компонентом автомобиля. Без двигателя автомобиль не сможет двигаться. Будучи ядром в машине, двигатели всегда были дорогостоящими компонентами из-за технических сложностей, как при их производстве, так и при их внедрении на автомобиль. Кроме того помимо самого двигателя существуют еще система охлаждения, электромеханика, система кондиционирования воздуха и другие системы, которые работают от крутящего момента двигателя. Поэтому себестоимость двигателя с навесным обо-

⁵⁶ Москвич // Автомобильный сайт. URL: <https://moskvich.ru> (дата обращения: 21.03.2025).

⁵⁷ Ixenmotors // Автомобильный сайт. URL: <https://ixenmotors.ru> (дата обращения: 21.03.2025).

⁵⁸ Haval // Автомобильный сайт. URL: <https://haval-salon33.ru> (дата обращения: 21.03.2025).

⁵⁹ Самые дорогие части автомобиля: и это не двигатель и не коробка передач // Информационный портал. URL: <https://lgai.ru/publ/522098-samyie-dorogie-chasti-avtomobilya-i-eto-ne-dvigatel-i-korobka-peredach.html> (дата обращения: 25.03.2025).

рудованием и с сопутствующими системами очень высока в общей себестоимости нового автомобиля. В среднем затраты на двигатель составляют 20 % от всей себестоимости авто.

Коробка передач – это система, которая передает мощность двигателя на ведущие колеса. Трансмиссия является наиболее важным компонентом системы передачи крутящего момента от двигателя на колеса наряду с такими не менее важными системами, как дифференциалы, редукторы и многие другие компоненты. В среднем затраты на коробку передач составляют 10 % от всей себестоимости авто.

Стоимость проектирования и конструкция кузова на самом деле выше, чем себестоимость его изготовления. Дело в том, что перед конструкторами и инженерами стоят сложные задачи при создании новой модели, которую автомобильная компания, например, планирует запустить в будущем. Ведь нужно не только изготовить безопасный каркас автомобиля, но и сделать его стильным, модным и т. д., чтобы привлечь внимание большого количества людей. В итоге кузов автомобиля – это высокотехнологичная часть, затраты на которую могут составлять 20 процентов.

Без электроники сегодня не обходится ни один даже самый дешевый автомобиль. В зависимости от марки, модели и класса автомобиля производители используют разную по стоимости электронику. Так, например, автомобиль FORTHING T5 EVO оснащают дорогостоящей электроникой и технологиями. Современная электроника умеет собирать информацию о вождении, а также влиять на управление автомобилем, что делает автомобиль более комфортными и безопасными. В среднем затраты на электронику автомобиля составляют 15 % от всей себестоимости авто.

Интерьер автомобиля, без сомнения, является одним из наиболее важных факторов вождения. Многие водители выбирают автомобиль, основываясь на дизайне салона. Поэтому производители не жалеют денег, проектируя интерьер. В среднем затраты на салон составляют 10 % от всей себестоимости авто. Но постепенно эта доля увеличивается.

Стоимость закупки деталей и запчастей для автомобиля Москвич 3 Комфорт, представлена в таблице 14. Все данные представлены в таблице, на основании информационных сайтов «Автодром»⁶⁰ и «Колеса даром».⁶¹

Автомобиль Москвич 3 Комфорт собирается полностью из отечественных деталей и запчастей.

Автомобиль FORTHING T5 EVO состоит полностью из импортных деталей и запчастей.

Проведем расчет эффективности политики импортозамещения автомобиля FORTHING T5 EVO (таблица 27).

Все данные представлены в таблице, на основании информационных сайтов «Автодром»⁶² и «Колеса даром».⁶³

Таблица 27 – Исходные данные для проведения расчетов эффективности политики импортозамещения автомобиля FORTHING T5 EVO

Наименование запчасти	Общая стоимость, руб.	Закупка
Двигатель	520 000	Импортные*
Коробка передач	260 000	Отечественные
Кузов/шасси	520 000	Импортные
Автомобильная электроника системы	390 000	Отечественные
Салон автомобиля	260 000	Отечественные
Аккумулятор	7 550	Импортные*
Защита картера и КПП	16 500	Отечественные
Шины	29 160	Отечественные
Дополнительные запчасти и детали	596 790	Отечественные
Всего:	2 600 000	-

Импортные* - импортные детали, планируемые к замене деталями отечественного производства.

Таким образом, автомобиль FORTHING T5 EVO, состоит из отечественных и импортных деталей и запчастей. На данный момент двигатель и аккумулятор производится в Японии, кузов импортируется из Китая.

⁶⁰ АвтоДром // Автомобильный сайт. URL: <https://www.avtotor.ru> (дата обращения: 20.03.2025).

⁶¹ Колеса-даром // Автомобильный сайт. URL: <https://www.kolesa-darom.ru/catalog/avto/shiny/ikon-tyres/nokian-tyres-nordman-8/185-65-R15-T-92-7346449> (дата обращения: 25.03.2025).

⁶² АвтоДром // Автомобильный сайт. URL: <https://www.avtotor.ru> (дата обращения: 20.03.2025).

⁶³ Колеса-даром // Автомобильный сайт. URL: <https://www.kolesa-darom.ru/catalog/avto/shiny/ikon-tyres/nokian-tyres-nordman-8/185-65-R15-T-92-7346449> (дата обращения: 25.03.2025).

Результаты расчета показателей оценки эффективности реализации проекта импортозамещения деталей и запчастей на автомобиль FORTHING T5 EVO, представлены в таблице 28.

Таблица 28 – Результаты расчета показателей оценки эффективности реализации проекта импортозамещения деталей и запчастей на автомобиль FORTHING T5 EVO

Показатель	Результат
Коэффициент импортзависимости производства натуральный	0,34
Коэффициент импортзависимости производства стоимостной	0,40
Фактический коэффициент импортпокрытия натуральный	2
Фактический коэффициент импортпокрытия стоимостной	1,48
Потенциальный коэффициент импортпокрытия фактический	2
Потенциальный коэффициент импортпокрытия стоимостной	1,014
Коэффициент импортзамещения натуральный	0,66
Коэффициент импортзамещения стоимостной	0,60

Проанализировав данные представленные в таблице 28, можно сделать вывод, что зависимость автомобильного производства FORTHING T5 EVO от импортных деталей и запчастей составляет 34 % в натуральном выражении и 40% в стоимостном выражении, что свидетельствует о достаточно высоком уровне импортозависимости производства.

Соотношение отечественных и импортных деталей в настоящее время равно, примерно 6:3 (коэффициент импортопокрытия).

Коэффициент импортозамещения автомобильного производства FORTHING T5 EVO равен 66 % в натуральном выражении и 60 % в стоимостном, что свидетельствует о достаточно высоком уровне импортозамещения.

Таким образом, можно сделать вывод, что автомобиль FORTHING T5 EVO, на 66 % состоит из российских деталей и запчастей и всего на 34 % из импортных.

Проведем расчет эффективности политики импортозамещения автомобиля Naval Jolion собранный в России (таблица 29).

Все данные представлены в таблице, на основании информационных сай-

тов «Автодром»⁶⁴ и «Колеса даром».⁶⁵

Таблица 29 – Исходные данные для проведения расчетов эффективности политики импортозамещения автомобиля Naval Jolion собранный в России

Наименование запчасти	Общая стоимость, руб.	Закупка
Двигатель	272 820	Отечественные
Коробка передач	136 410	Отечественные
Кузов/шасси	272 820	Отечественные
Автомобильная электроника системы	204 615	Отечественные
Салон автомобиля	136 410	Отечественные
Аккумулятор	10 700	Отечественные
Защита картера и КПП	4 000	Отечественные
Шины	28 000	Отечественные
Дополнительные запчасти и детали	298 320	Отечественные
Всего:	1 364 100	-

Таким образом, автомобиль Naval Jolion, состоит из отечественных деталей и запчастей. Для локализованных моделей Jolion завод получает от ПАО «Северсталь» фигурные плоские стальные заготовки под различные элементы кузова. Полученные заготовки попадают в цех штамповки деталей, где специальные прессы выдавливают из стальных заготовок элементы кузова: двери, крылья, пол, потолок, боковые элементы и другие. Все произведенные кузовные детали попадают в цех сварки, где часть деталей роботами, часть деталей вручную привариваются или прикручиваются друг к другу и получается готовый кузов автомобиля. Вклейка стекол происходит из полученных с завода Fuyao glass в Калуге. Установка сидений происходит полученных с завода Lear в Калуге. Финальная проверка автомобиля происходит на испытательном полигоне, где автомобиль тестируется на треке. Финальное тестирование часто проводят командированные сотрудники из Китая.

Таким образом, ранее импортируемый автомобиль Naval Jolion, в данный момент полностью собирается в России, из отечественных деталей и запчастей.

⁶⁴ АвтоДром // Автомобильный сайт. URL: <https://www.avtotor.ru> (дата обращения: 20.03.2025).

⁶⁵ Колеса-даром // Автомобильный сайт. URL: <https://www.kolesa-darom.ru/catalog/avto/shiny/ikon-tyres/nokian-tyres-nordman-8/185-65-R15-T-92-7346449> (дата обращения: 25.03.2025).

В декабре 2023 года на российском заводе произошел запуск производства двигателей объемом 1,5 л. В январе 2024 года на заводе открылось производство пластиковых элементов, в том числе бамперов. Так же было налажено производство воронежской резины Pirelli, что привело к полному импортозамещению китайской резины.

Проанализировав третью главу работы, хотелось бы отметить:

На производственных площадях, расположенных на территории России, собираются автомобили китайских брендов: Haval, Kaiyi, BAIC, SWM, Foton, JMC, Forthing, DFSK и Jetour. Марки автомобилей, которые собираются в России намного дешевле обходятся своему покупателю, чем ввезенные из Китая. Ввоз данных автомобилей в Россию нецелесообразен как для юридических лиц, так и физических лиц, так как ввоз авто выходит намного дороже, чем приобрести данный автомобиль с российской сборки внутри страны.

Так же, был проведен анализ импортозамещения автомобилей импортируемых из Китая в Россию, который показал, что все китайские детали и запчасти, можно заменить отечественными.

Таким образом, грамотное применение таможенно-тарифных и нетарифных пошлины, помогают развивать собственное производство автомобильной отрасли в России и положительным образом сказываются на импортозамещении.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Все задачи, поставленные в работе, были решены, цель достигнута.

Импортозамещение – это государственная стратегия, направленная на замену импортных товаров отечественными аналогами, благодаря чему снижается зависимость от внешних факторов – страна становится менее уязвимой к санкциям, колебаниям цен и перебоям с поставками; развивается национальный потенциал, стимулируя развитие промышленности, создавая рабочие места и способствуя росту экономики.

Таможенное регулирование ввоза автомобилей и частей к ним в РФ, включает в себя: тарифное регулирование (таможенные сборы за таможенные операции; таможенные пошлины и налоги по единым ставкам); нетарифное регулирование (совокупный таможенный платеж; утилизационный сбор).

Автомобильная промышленность России пережила серьезные изменения в период с 2019 года по 2023 год. Данный период ознаменовался резким падением производства легковых автомобилей, которое сократилось на 987,8 тыс. шт. Но при этом, покупка автомобилей внутри страны в 2023 году увеличилась. Экспорт отечественных автомобилей, начиная с 2022 году начал сокращаться. Импорт автомобилей иностранных марок, показал резко падение в 2022 году, но в 2023 году увеличился на 938,6 тыс. шт., за счет ввоза автомобилей китайских марок.

Все глобальные изменения в автомобильной промышленности России связаны в первую очередь с началом пандемии COVID-19, которая привела к логистическим сбоям и снижению потребительского спроса. В 2022 году с началом СВО и введением против России санкций, которые серьезно ограничили доступ к иностранным комплектующим и технологиям, многие зарубежные компании частично приостановили свою деятельность, а некоторые полностью покинули российский автомобильный рынок, из-за этого произошел большой спад производства автомобилей, начались проблемы с экспортом и импортом.

Так же хотелось бы отметить, что за пять лет, Россия больше покупала

автомобилей, чем продавала. Большой популярностью у покупателей пользуются автомобили из-за рубежа, нежели российского производства или сборки. Предложение на российском рынке превышало спрос с 2019 года по 2022 год, то есть наблюдался избыток автомобилей, а в 2023 году ситуация поменялась и наблюдается дефицит автомобилей, то есть спрос превышает предложение.

С точки зрения самого производства в РФ оно определяется отечественными и иностранными марками. При этом отечественные марки известные Лада, Москвич и т.д. И иностранные компании, ранее они были представлены: тайота, фольц ваген, нисан, хонда и т.д., сборка была в России по их технологиям.

Больше всего автомобилей изготавливают «АВТОВАЗ» и его доля в общей структуре с каждым годом растет. Отечественные легковые автомобили изготавливают заводы: «АВТОВАЗ», «ГАЗ», «Лада Ижевск», «Москвич».

Сборкой иномарок занимаются заводы: «Автотор», «Хендэ Мотор», «Хавейл Мотор», «Фольксваген Груп Рус», «Рено Россия», «Тойота Мотор».

В 2023 году автомобильный рынок России претерпел значительные изменения. Лидером по производству автомобилей стал главный завод АвтоВАЗа в Тольятти, выпустивший 48% всех машин. На этом заводе помимо автомобилей Lada собирались также Renault Logan и Sandero. На втором месте расположился завод китайской компании Haval Motor с долей рынка в 13,6%. За ним следовал Горьковский автомобильный завод (ГАЗ) с показателем 9,8%. Калининградский Автотор занял четвертое место, собрав 4% автомобилей, в основном марки Kia, Hyundai и BMW.

Значительным событием года стало прекращение работы крупных заводов иностранных брендов. Заводы Hyundai Motor, Volkswagen Group Rus, Toyota Motor и Lada Ижевск, выпускавшие иномарки, приостановили свою деятельность из-за ухода их владельцев – европейских, корейских и японских компаний, с российского рынка. Единственным крупным заводом иностранных производителей, продолжавшим работу в России в 2023 году, остался завод китайского бренда Haval Motor. Таким образом, российский автопром в 2023 году

оказался в значительной степени ориентирован на отечественные марки и китайских производителей.

На производственных площадях, расположенных на территории России, собираются автомобили китайских брендов: Haval, Kaiyi, BAIC, SWM, Foton, JMC, Forthing, DFSK и Jetour. Марки автомобилей, которые собираются в России намного дешевле обходятся своему покупателю, чем ввезенные из Китая. Хотелось бы отметить, что ввоз данных автомобилей в Россию нецелесообразен как для юридических лиц, так и физических лиц, так как ввоз авто выходит намного дороже, чем приобрести данный автомобиль с российской сборки внутри страны.

Так же, был проведен анализ импортозамещения автомобилей импортируемых из Китая в Россию, который показал, что все китайские детали и запчасти, можно заменить отечественными.

Таким образом, грамотное применение таможенно-тарифных и нетарифных пошлины, помогают развивать собственное производство автомобильной отрасли в России и положительным образом сказываются на импортозамещении.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1 Таможенный кодекс Евразийского экономического союза : утв. договором о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза, принят 11 апр. 2017 г. [вступ. в силу 1 янв. 2018 г.]. – М. : Проспект, 2024. – 544 с.

2 О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации Федеральный закон : федер. закон № 289-ФЗ от 03.08.2018 // Собр. законодательства Российской Федерации. – 2018. – ст. 398.

3 Об основах государственного регулирования внешнеторговой деятельности : федер. закон № 164-ФЗ от 08.12.2003 // Собр. законодательства Российской Федерации. – 2003. – ст. 54.

4 Об утилизационном сборе в отношении колесных транспортных средств (шасси) и прицепов к ним и о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации [Электронный ресурс] : постановление Правительства Российской Федерации от 26 декабря 2013 г. № 1291. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

5 О таможенных сборах за таможенное оформление [Электронный ресурс] : письмо ФТС РФ от 20 апреля 2005 г. № 01-06/12388. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

6 Об отдельных вопросах, связанных с товарами для личного пользования [Электронный ресурс] : решение Совета ЕЭК от 20 декабря 2017 г. № 107. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

7 Адамчук, С. С. Автомобильный рынок в России / С. С. Адамчук // Экономика и менеджмент инновационных технологий. – 2023. – № 2. – С. 47.

8 Бекашев, К. А. Таможенное право : учебное пособие / К. А. Бекашев, Е. Г. Моисеев. – Москва : Проспект, ТК Велби, 2020. – 184 с.

9 Вертоградов, В. А. Автомобильный рынок РФ: стратегии компаний и действия регуляторов / В. А. Вертоградов, С. В. Щелокова, А. А. Иванчина // Стратегии бизнеса. – 2022. – №2. – С. 33.

- 10 Воловик, Н. П. Таможенно-тарифная политика и стимулирование инноваций в России : учебное пособие / Н. П. Воловик. – Москва : Дело, 2020. – 431 с.
- 11 Косаренко, Н. Н. Таможенное право России : учебное пособие / Н. Н. Косаренко. – Москва : МПСИ, Флинта, 2021. – 216 с.
- 12 Кривенко, Н. В. Обоснование возможностей эффективного импортозамещения в рамках обеспечения экономической безопасности / Н. В. Кривенко, Д. С. Епанешникова // Журнал экономической теории. – 2020. – Т. 16 – № 4 – С. 645-649.
- 13 Миляков, Н. В. Таможенная пошлина : учебное пособие / Н. В. Миляков. – Москва : Финансы и статистика, 2020. – 256 с.
- 14 Просветов, Г. И. Международный бизнес. Задачи и решения : учебно-методическое пособие / Г. И. Просветов. – Москва : Альфа-пресс, 2021. – 160 с.
- 15 Автомобильный журнал «Движок». Российский авторынок в 2022 году: итоги и перспективы [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://dvizhok.su/business/rossijskij-avtoryinok-v-2022-godu-itogi-i-perspektivy/>. – 22.02.2025.
- 16 Автомобильный сайт «Автотор» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.drom.ru>. – 20.03.2025.
- 17 Автомобильный сайт «АвтоДром» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.avtotor.ru>. – 20.03.2025.
- 18 Автомобильный сайт «Москвич» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://moskvich.ru>. – 21.03.2025.
- 19 Автомобильный сайт «Haval» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://haval-salon33.ru>. – 21.03.2025.
- 20 Автомобильный сайт «Ixenmotors» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://ixenmotors.ru>. – 21.03.2025.
- 21 Автомобильный сайт «Колеса-даром» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.kolesa-darom.ru/catalog/avto/shiny/ikon-tyres/nokian-tyres-nordman-8/185-65-R15-T-92-7346449>. – 25.03.2025.

22 Автопром России: три миллиона и 47% загрузка [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://dzen.ru/a/XyDzaLVz42WuQQQS>. – 25.03.2025.

23 Авторынок России [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://autoreview.ru/news/avtorynok-rossii-itogi-2020-goda>. – 25.03.2025.

24 Аналитическая и консалтинговая компания АСМ-холдинг. Официальный сайт [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.asm-holding.ru/info/news/proizvodstvo-legkovykh-avtomobiley-za-yanvar-dekabr-2020-goda>. – 27.03.2025.

25 Аналитическое агентство TAdviser. Автомобильный рынок России [Электронный ресурс]. – Режим доступа : https://www.tadviser.ru/index.php/Статья:Автомобильный_рынок_России. – 25.02.2025.

26 Аналитическое агентство Автостат. Официальный сайт [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.autostat.ru>. – 26.02.2025.

27 В России спрос на сотрудников в автомобильном бизнесе за год вырос на 32% [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://iz.ru/1773131/2024-10-12/v-rossii-spros-na-sotrudnikov-v-avtomobilnom-biznese-za-god-vyros-na-32>. – 28.03.2025.

28 В России утвердили концепцию подготовки кадров для транспортной сферы до 2035 года [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.pnp.ru/politics/v-rossii-utverdili-koncepciyu-podgotovki-kadrov-dlya-transportnoy-sfery-do-2035-goda.html>. – 29.03.2025.

29 Импортзамещение и его роль в экономическом развитии страны [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://imes.su/press-tsentr/stati/item/1669-importozameshchenie-i-ego-rol-v-ekonomicheskom-razviti-strany>. – 25.02.2025.

30 Легковые автомобили, ввоз/вывоз физическими лицами - таможенные платежи при ввозе [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.tks.ru/auto/20000000008>. – 16.10.2024.

31 На заводах России производятся автомобили 9 китайских брендов

[Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://66.ru/business/news/273369>. – 16.10.2024.

32 Новые русские автомобили: полный список марок и моделей, которые производят в нашей стране [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.kp.ru/daily/27619.5/4969570>. – 28.03.2025.

33 Официальный сайт Государственной статистики ЕМИСС [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://fedstat.ru/indicator/57783>. – 26.03.2025.

34 Официальный сайт ФТС РФ [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://customs.gov.ru/folder/511>. – 26.03.2025.

35 Официальный сайт ЕАЭС [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.eaeunion.org/#services>. – 26.03.2025.

36 Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики. - <https://rosstat.gov.ru>. – 26.03.2025.

37 Официальные данные Минпромторга России [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://docs.yandex.ru/docs/view>. – 25.03.2025.

38 Пояснения к товарной позиции ТН ВЭД 8703 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.alta.ru/poyasnenia/P8703/>. – 15.01.2025.

39 Пояснения к товарной позиции ТН ВЭД 8703 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : https://sudact.ru/law/reshenie-soveta-evraziiskoi-ekonomicheskoi-komissii-ot-14092021_7/edinaia-tovarnaia-nomenklatura-vneshneekonomicheskoi-deiatelnosti/razdel-xvii/gruppa-87. – 15.01.2025.

40 Самые дорогие части автомобиля: и это не двигатель и не коробка передач [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://lgai.ru/publ/522098-samy-dorogie-chasti-avtomobilya-i-eto-ne-dvigatel-i-korobka-peredach.html>. – 25.03.2025.

41 Сколько автомобилей производят в России [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://journal.tinkoff.ru/auto-prod-stat>. – 20.02.2025.

42 Таможенный брокер [Электронный ресурс]. – Режим доступа : https://sbcargo.ru/raschet-rastamozhki-avto/?clear_cache=Y. – 25.01.2025.

43 Что стоит знать об импортозамещении в России: инструменты, законы,

меры поддержки [Электронный ресурс]. – Режим доступа :
<https://www.finkont.ru/blog/что-стоит-знать-об-импортозамещении-в-россии>. –
21.02.2025.

44 Что такое программа импортозамещения в России и в чем ее стратегия
[Электронный ресурс]. – Режим доступа :
https://blagoveshchensk.1cbit.ru/blog/что-такое-программа-импортозамещения-в-россии-и-в-чем-ее-стратегия/?utm_referrer=https%3A%2F%2Fyandex.ru%2F. –
18.01.2025.