

Научная статья
 УДК 336.5
 EDN NISAQK
 DOI 10.17150/2500-2759.2023.33(2).271-280



ФИНАНСОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ИМПОРТА ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Н.В. Рубцова¹, С.К. Содномова²

¹ Байкальский государственный университет, г. Иркутск, Российская Федерация

² Иркутский государственный университет путей сообщения, г. Иркутск, Российская Федерация

Информация о статье

Дата поступления
 26 февраля 2023 г.

Дата принятия к печати
 26 июня 2023 г.

Дата онлайн-размещения
 30 июня 2023 г.

Ключевые слова

Финансовое регулирование;
 финансово-таможенный
 метод; импорт; автомобиль;
 таможенные платежи; акцизы;
 финансы; налоги

Аннотация

В статье рассматривается финансово-таможенный метод государственного финансового регулирования в Российской Федерации в аспекте импорта легковых автомобилей. В ходе исследования рассмотрена динамика ставок таможенного сбора за совершение таможенных операций, НДС для легковых автомобилей, налоговые ставки акциза, статистика импорта легковых автомобилей за период 2017–2022 гг. в Российской Федерации. В рамках анализируемого периода охарактеризованы основные тенденции таможенного регулирования импорта легковых автомобилей, исследованы проблемы финансово-таможенного регулирования, связанные с обострением геополитической и экономической ситуации в стране. В качестве методов исследования использованы общелогические методы (анализ публикаций, сравнение, обобщение) и эмпирические методы (описание, измерение, анализ статистических данных). Авторами сформированы общие предложения и рекомендации по совершенствованию государственного финансового регулирования импорта легковых автомобилей в существующих условиях, в числе которых улучшение механизма контроля за перемещением товаров, повышение ставок утилизационного сбора, внедрение новых требований и ограничений к импорту легковых автомобилей, создание общей электронной и цифровой платформы для взаимодействия таможенных, налоговых и иных государственных органов. В заключение сделан вывод о необходимости использования комплексного подхода к финансово-таможенному регулированию.

Original article

FINANCIAL REGULATION OF THE IMPORT OF CARS IN THE RUSSIAN FEDERATION

Natalya V. Rubtsova¹, Svetlana K. Sodnomova²

¹ Baikal State University, Irkutsk, the Russian Federation

² Irkutsk State Transport University, Irkutsk, the Russian Federation

Article info

Received
 February 26, 2023

Accepted
 June 26, 2023

Available online
 June 30, 2023

Keywords

Financial regulation; financial and
 customs method; import; car;
 customs payments; excises;
 finances; taxes

Abstract

The article discusses the financial and customs method of state financial regulation in the Russian Federation in terms of imports of cars. The study examined the dynamics of customs duty rates for customs operations, VAT for cars, excise tax rates, statistics on imports of cars for the period 2017–2022. in RF. Within the framework of the analyzed period, the main trends in the customs regulation of imports of passenger cars are characterized, the problems of financial and customs regulation associated with the aggravation of the geopolitical and economic situation in the country are studied. General logical methods (analysis of publications, comparison, generalization) and empirical methods (description, measurement, analysis of statistical data) were used as research methods. The authors provided recommendations to improve the state financial

regulation of the import of cars in the current conditions, including improving the mechanism for controlling the movement of goods, increasing the rates of recycling fees, introducing new technical requirements for cars, creating a common electronic and digital platform for the interaction of customs, tax and other state bodies. We found that it is necessary to use an integrated approach to financial and customs regulation.

Введение

Методы государственного финансового регулирования экспортно-импортных операций в РФ представляют собой две большие группы, именуемые административными и экономическими методами. Первая группа методов включает в себя «прямое ограничение экспорта или импорта, реализуемое при помощи системы организационно-правовых и специальных мер (например, квотирование, лицензирование, эмбарго, валютный контроль, административные барьеры), имеющих явно выраженный политический характер» [1]. Вторая группа методов финансового регулирования экспортно-импортных операций базируется на применении финансово-кредитных и фискальных механизмов, в числе которых «управление процентной ставкой, налоги, таможенные пошлины и сборы» [там же].

В составе второй из упомянутых ранее групп методов особую актуальность в настоящее время приобретает финансово-таможенный метод государственного регулирования экспортно-импортных операций, достаточно подробно описанный в работах [1; 2]. Данный метод предполагает использование инструментария таможенно-тарифного регулирования и включает в себя таможенные пошлины, тарифные льготы, преференции и квоты. Сложившаяся в последние годы в РФ непростая геополитическая и экономическая обстановка, усиливающаяся неопределенность, а также расширение и увеличение санкций, вводимых западными странами, актуализируют важность разработки программ поддержки российской экономики, импортозамещения, в том числе разумного ограничения импорта в целях развития стратегически значимых отраслей национального хозяйства страны. В рамках данной статьи использование финансово-таможенного метода будет рассмотрено в аспекте импорта легковых автомобилей в РФ.

Цель исследования заключалась в разработке направлений совершенствования финансово-таможенного метода государственного финансового регулирования экспортно-импортных операций в РФ на примере импорта легковых автомобилей.

Обзор литературы

Отечественный дискурс по вопросу государственного финансового регулирования экспортно-импортных операций включает статьи, освещающие процесс организации налогового и таможенного контроля, возможные пути его совершенствования [3–5]. Важным и достаточно перспективным направлением развития инструментальной составляющей методологии государственного финансового регулирования экспортно-импортных операций в настоящее время можно назвать разработку механизмов взаимодействия налоговых и таможенных служб в целях повышения их эффективности [6; 7].

В условиях развития цифровизации и при ее значительном влиянии на экономические процессы и явления особое внимание исследователей уделяется изучению модернизации и информатизации финансового регулирования экспортно-импортных операций, осуществляемых налоговыми и таможенными службами, путем расширения возможностей использования аналитических информационных систем [8–10].

Упомянутые работы в той или иной степени затрагивают проблемную область настоящего исследования — вопросы финансового регулирования импорта легковых автомобилей в РФ. Говоря о современном отечественном дискурсе по указанной проблематике, нельзя не упомянуть работы Е.И. Афиногеновой [10], К.Д. Бояринцева [11], Р.Г. Шашкова, С.К. Содномовой [12]. Тем не менее использование финансово-таможенного метода в целях регулирования импорта легковых автомобилей в РФ остается еще не в полной мере разработанным, что актуализирует необходимость его дальнейшего исследования.

Методы

Методами исследования были выбраны как общелогические (анализ публикаций, сравнение, обобщение), так и эмпирические методы (описание, измерение, анализ статистических данных).

Результаты

Для ввоза легковых автомобилей необходимо пройти несколько таможенных фор-

мальностей, которые существенно влияют на импорт. В основе таможенного оформления лежит таможенная стоимость и таможенные платежи.

При совершении таможенной процедуры импорта легкового автомобиля участниками ВЭД, как известно, возникает обязанность по уплате таможенных платежей, которые включают пошлины, налоги, сборы.

Согласно ст. 46 Таможенного кодекса Евразийского экономического Союза (ТК ЕАЭС), при импорте легковых автомобилей в рамках таможенного регулирования для использования в торговом обороте применяются таможенные платежи, а именно¹:

- ввозная таможенная пошлина;
- налог на добавленную стоимость (НДС), взимаемый при ввозе товаров на таможенную территорию ЕАЭС;
- акцизы (акцизный налог, акцизный сбор), взимаемые при ввозе товаров на таможенную территорию ЕАЭС;
- таможенные сборы за таможенные операции.

Рассмотрим динамику влияния тарифных мер регулирования на импорт легковых автомобилей на примере юридических лиц и ИП. Выделим ряд важных факторов в рамках таможенно-тарифного регулирования, повлиявших на динамику импорта за последнее три — пять лет.

Чтобы определить полную сумму таможенного платежа, потребуется изучить что такое таможенный сбор. Таможенными сборами являются обязательные платежи, взимаемые за совершение таможенными органами таможенных операций². Ставки таможенных сборов за таможенные операции товаров, перемещаемых через границу РФ, определены Постановлением Правительства РФ «О ставках и базе для исчисления таможенных сборов за совершение таможенных операций, связанных с выпуском товаров» от 26 марта 2020 г. № 342 [13]. Рассмотрим изменения ставок за таможенные операции автомобилей за последние пять лет, представленных в табл. 1.

¹ О мерах нетарифного регулирования : решение Коллегии Евраз. экон. комиссии от 21 апр. 2015 г. № 30 (ред. от 25 янв. 2022 г.) // СПС «КонсультантПлюс».

² О ставках и базе для исчисления таможенных сборов за совершение таможенных операций, связанных с выпуском товаров : постановление Правительства РФ от 26 марта 2020 г. № 342 (ред. от 26 апр. 2022 г.) // СПС «КонсультантПлюс».

Таблица 1
Размер ставок таможенного сбора за совершение таможенных операций в 2017–2022 гг.*

Таможенная стоимость, р.	Размер ставок, р.	
	2017–2019 гг.	2020–2022 гг.
До 200 000	500	775
200 000–450 000	1 000	1 550
450 000–1 200 000	2 000	3 100
1 200 000–2 700 000	5 500	8 530
2 700 000–4 200 000	7 500	12 000
4 200 000–5 500 000	7 500	15 500
5 500 000–7 000 000	20 000	20 000
7 000 000–8 000 000	20 000	23 000
8 000 000–9 000 000	20 000	25 000
9 000 000–10 000 000	20 000	27 000
Более 10 000 000	30 000	30 000

* Составлена авторами по данным Министерства Финансов РФ. URL: <https://minfin.gov.ru.ru>.

Согласно данным из табл. 1, таможенная стоимость автомобиля напрямую влияет на размер выплачиваемой ставки юридическим лицом или ИП. Также можно определить направленность на увеличение размера ставок на 35,5 % после 2020 г. по сравнению с предыдущими периодами.

Далее рассмотрим еще один инструмент таможенно-тарифного регулирования. НДС в таможенной сфере — это платеж, который регулируется законодательством ЕАЭС (ст. 46 ТК ЕАЭС) и Налоговым кодексом (гл. 21). Он взимается таможенными органами за товары, перемещаемые через границу. Ставки НДС представлены в табл. 2.

Таблица 2
Ставки НДС для легковых автомобилей (кроме автомобилей, предназначенных специально для медицинских целей) в 2017–2022 гг.*

Период, гг.	Ставка НДС, %
2017–2018	18
2019–2022	20

* Источник: О форме декларации на товары и порядке ее заполнения : решение Комиссии Таможенного союза от 20 мая 2010 г. № 257 (ред. от 27 дек. 2022 г.) // СПС «КонсультантПлюс».

С 2019 г. для гоночных и транспортных легковых автомобилей процентная ставка НДС поднялась на 2 п.п. Данное увеличение обосновано прежде всего важной ролью НДС в пополнении национального бюджета РФ. Кроме того, взимание налога на добавленную стоимость на ввозимые транспортные средства защищает отечественного

производителя, предоставляя ему определенные конкурентные преимущества.

Еще одним обязательным платежом при импорте легковых автомобилей является акциз, ставки которого изменяются ежегодно. Уплата акциза производится при ввозе легковых автомобилей на территорию РФ, так как легковые автомобили считаются подакцизным товаром. Изменения ставок акциза представлены в табл. 3. Как видно, ставка акциза дифференцирована в зависимости от мощности двигателя в лошадиных силах (л.с.) или киловаттах (кВт). Также можно проследить тенденцию повышения акциза в период 2020–2022 гг. на 4 %.

Неотъемлемой частью таможенных операций оформления легкового автомобиля является ввозная таможенная пошлина. «Таможенная пошлина — это обязательный таможенный платеж, который взимают таможенные органы, в связи с ввозом на территорию РФ автомобиля»³. С помощью таможенных пошлин государство может регулировать ввоз легковых автомобилей или ограничивать их, помещая в одинаковые условия экономической конкурентоспособности товары отечественных производителей и аналогичные товары из зарубежных стран. Таможенная пошлина рассчитывается, исходя из базы для ее исчисления и соответствующей ее ставки, установленной в отношении автомобиля в соответствии со ст. 53 ТК ЕАЭС, где для исчисления ввозных таможенных пошлин применяются ставки единого таможенного тарифа ЕАЭС, которые утверждены

³ Налоговый кодекс Российской Федерации. Часть вторая : (с изм. и доп. от 16 мая 2022 г.) // СПС «КонсультантПлюс».

решением Совета ЕЭК от 13 августа 2021 г. № 80, а порядок уплаты таможенных пошлин и налогов рассматривается в ст. 61 ТК ЕАЭС⁴.

Следует отметить, что ставки таможенной пошлины могут исчисляться как адвалорной таможенной пошлиной, так и специфической. Таможенный орган при расчете пошлины обязан выбрать наибольшую получившуюся сумму.

На размер ставки ввозных таможенных пошлин для импортируемых легковых автомобилей влияют следующие параметры⁵:

- вид автомобиля;
- тип двигателя (бензиновый, дизельный, полудизельный);
- календарная дата выпуска автомобиля (автомобили до трех лет, автомобили от трех до пяти лет, автомобили от пяти до семи лет, автомобили старше семи лет);
- рабочий объем двигателя (в см³).

Анализ ввозных таможенных пошлин для юридических лиц и ИП позволяет констатировать, что в основе на таможенную стоимость влияет год выпуска автомобиля, тип двигателя машины и его объем двигателя. Ставка таможенной пошлины на автомобили установлена в евро и дифференцирована от объема двигателя (1 л = 1 000 см³). Чем старше автомобиль и больше объем его двигателя, тем выше ввозная пошлина.

Таким образом, в РФ выгоднее всего импортировать легковые автомобили, воз-

⁴ Налоговый кодекс Российской Федерации. Часть вторая : (с изм. и доп. от 16 мая 2022 г.).

⁵ Об особенностях разрешительной деятельности в Российской Федерации в 2022 году : постановление Правительства РФ от 12 марта 2022 г. № 353 (ред. от 9 мая 2022 г.) // СПС «КонсультантПлюс».

Таблица 3

Налоговые ставки акциза в 2020–2022 гг.*

Легковые автомобили с мощностью двигателя	Налоговая ставка (в % или р. за единицу измерения)		
	2020	2021	2022
До 67,5 кВт (90 л.с) включительно	0 р. за 0,75 кВт (1 л.с.)	0 р. за 0,75 кВт (1 л.с.)	0 р. за 0,75 кВт (1 л.с.)
Свыше 67,5 кВт (90 л.с) и до 112,5 кВт (150 л.с.) включительно	49 р. за 0,75 кВт (1 л.с.)	51 рубль за 0,75 кВт (1 л.с.)	53 р. за 0,75 кВт (1 л.с.)
Свыше 112,5 кВт (150 л.с.) и до 150 кВт (200 л.с) включительно	472 р. за 0,75 кВт (1 л.с.)	491 р. за 0,75 кВт (1 л.с.)	511 р. за 0,75 кВт (1 л.с.)
Свыше 150 кВт (200 л.с) и до 225 кВт (300 л.с) включительно	773 р. за 0,75 кВт (1 л.с.)	804 р. за 0,75 кВт (1 л.с.)	836 р. за 0,75 кВт (1 л.с.)
Свыше 225 кВт (300 л.с) и до 300 кВт (400 л.с.) включительно	1 317 р. за 0,75 кВт (1 л.с.)	1 370 р. за 0,75 кВт (1 л.с.)	1 425 р. за 0,75 кВт (1 л.с.)
Свыше 300 кВт (400 л.с.) и до 375 кВт (500 л.с) включительно	1 363 р. за 0,75 кВт (1 л.с.)	1 418 р. за 0,75 кВт (1 л.с.)	1 475 р. за 0,75 кВт (1 л.с.)
Свыше 375 кВт (500 л.с.)	1 408 р. за 0,75 кВт (1 л.с.)	1 464 р. за 0,75 кВт (1 л.с.)	1 523 р. за 0,75 кВт (1 л.с.)

* Составлена авторами по: О форме декларации на товары и порядке ее заполнения : решение Комиссии Тамож. союза от 20 мая 2010 г. № 257 (ред. от 27 дек. 2022 г.) // СПС «КонсультантПлюс».

раст которых не превышает 5 лет, а объем двигателя — 2–2,5 л, так как у данных автомобилей будут самые минимальные ввозные пошлины. Самыми дорогими легковыми автомобилями для ввоза будут считаться те, чей возраст старше 7 лет, а объем двигателя более 2,5 л.

Российская Федерация официально вступила во Всемирную торговую организацию (ВТО) и стала полноправным ее членом 23 августа 2012 г. С даты присоединения к ВТО в России начал действовать договор о функционировании Таможенного союза в рамках многосторонней торговой системы (ратифицирован Федеральным законом «О ратификации договора о функционировании Таможенного союза в рамках многосторонней торговой системы» от 19 октября 2011 г. № 282-ФЗ), по которому Россия обязалась постепенно снижать ввозную пошлину на автотранспортные средства. Как итог, после вступления России в ВТО ставка таможенной пошлины падала до 2019 г. на 2,5 %. Таким образом, ставка ввозной таможенной пошлины снизилась в 2012 г. с 30 до 25 %, постепенно падая на 2,5 п.п. К 2020 г. ставка пошлины не превышала 15 %. В 2022 г. размер пошлины для новых автомобилей остался на том же уровне, а для бывших в эксплуатации не превышала 20 %. Подобное понижение ставок делает привлекательным импорт новых автомобилей для потребителя и создает конкуренцию на автомобильном рынке РФ.

Динамика импорта легковых автомобилей в 2017–2022 гг. представлена на рис. 1.

Проанализировав рис. 1, можно отметить, что динамика импорта легковых автомобилей на территорию РФ до 2019 г. была

положительной. Вместе с тем массовое падение экономик разных стран в 2020 г. не обошло и Россию — покупательский спрос на легковые автомобили упал вдвое. Поэтому импорт легковых автомобилей в России в 2020 г. сократился на 19,7 % в сравнении с 2019 г. и составил 243,2 тыс. легковых машин на сумму 5,4 млрд долл. США. В 2021 г. ситуация в мире, вызванная пандемией COVID-19, постепенно стабилизировалась, торговые отношения с зарубежными странами стали восстанавливаться. Правительство РФ снизило ввозную пошлину еще на 1,2 %. Вследствие этого в 2021 г. ввезли 336,9 тыс. легковых автомобилей на сумму 7,9 млрд долл. США. В натуральном выражении легковых автомобилей было импортировано на 39,4 % больше, чем в 2020 г., в стоимостном — на 47,2 %.

Согласно данным аналитического агентства «АВТОСТАТ», ввоз легковых автомобилей сократился на 39,6 % за период январь — май 2022 г. в сравнении с таким же периодом 2021 г. В прогнозе данный показатель сократится еще минимум на 25 %. Это связано со множеством санкций против России, в том числе «нежеланием» европейских и японских автомобильных компаний работать на российском рынке. Но стоит отметить, что интерес у российского покупателя к импортным автомобилям сохраняется. Предложение о продаже автомобилей с пробегом под заказ из-за границы выросло еще в 2021 г. и продолжает расти из-за текущей рыночной ситуации. В большинстве случаев подобной торговлей занимаются ИП, ведь в условиях дефицита на рынке новых автомобилей услуга по ввозу автомобилей из-за рубежа стала вновь попу-

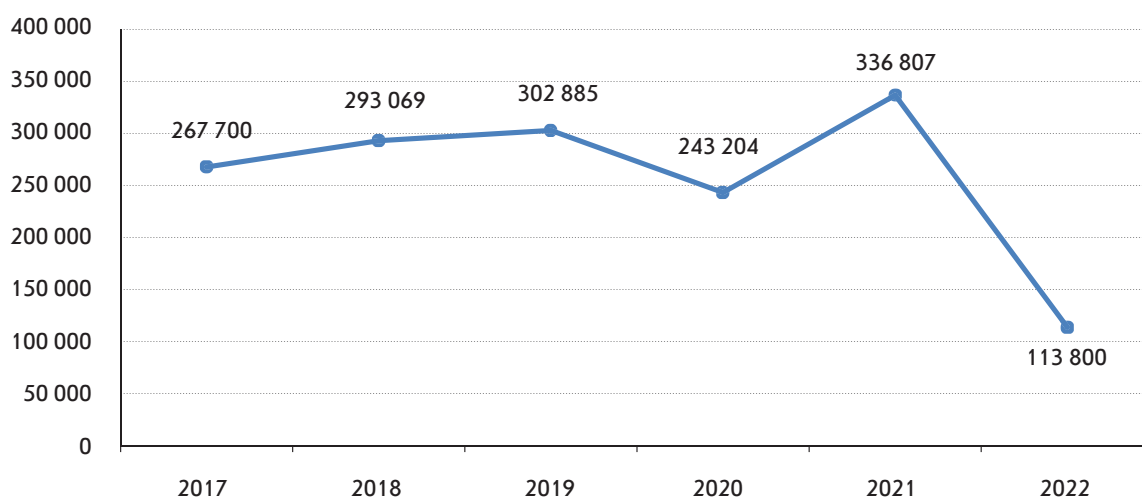


Рис. 1. Динамика импорта легковых автомобилей в 2017–2022 гг., шт.*

* Составлен авторами по: Российский авторынок: итоги 2021 года // Авторевю. URL: <https://autoreview.ru/news/rossiyskiy-avtorynok-itogi-2021-goda>.

лярна: сейчас это один из альтернативных вариантов по удовлетворению спроса на рынке. Российские покупатели интересуются такими машинами по причине высокого качества их сборки и широкого ассортимента.

Таким образом, тенденция увеличения импорта легковых автомобилей на территорию РФ наблюдается с 2017 по 2021 г. На это влияло плавное понижение пошлин, а также не вступившие в силу нормативно-правовые акты, связанные с уплачиваемыми налогами и сборами в отношении легковых авто. Резкий спад ввоза легковых транспортных средств в 2022 г. обоснован санкциями от стран, которых в дальнейшем стали называть недружественными. В настоящее время общее количество таких стран составляет 48; в их составе находятся и основные страны-импортеры легковых автомобилей.

В общей сложности в РФ за период 2017–2021 гг. было ввезено 1 443,6 тыс. легковых автомобилей. Это составляет примерно 30 % от количества произведенных машин на территории РФ. Данный процент свидетельствует о высокой доле спроса на импортные машины. Такое положение дел негативно влияет на российское автомобилестроение и экономику страны.

Далее исследуем тенденцию динамики средних цен импорта на легковые автомобили (рис. 2).

Проанализировав динамику средних цен импорта, мы наблюдаем резкие колебания на протяжении пяти лет. Наивысшей точкой стремительного роста стоимости ввозимых

автомобилей является 2019 г.: цена составила 313,9 тыс. долл. США. Такой скачок объясняется действием льготного периода для некоторых стран-участниц ЕАЭС, а также ростом курса рубля. Резкое падение средней стоимости приходится на 2020 г., где цена составила лишь 268,7 тыс. долл. США. Причиной этому является экономический кризис на фоне мировой пандемии. Основными странами-контрагентами с Российской Федерацией за период 2017–2021 гг. были Япония, Германия и США. Данная тройка стран занимала 61 % от всех импортируемых автотранспортных средств. В 2022 г. основные поставки осуществлялись из таких стран, как Беларусь, Казахстан, Армения и Китай.

Для выявления динамики импортных автомобилей разберем ведущие товары импорта в отношении транспортных средств, ввозимых на территорию РФ (табл. 4).

Согласно табл. 4, ведущими транспортными средствами являются:

- транспортные средства под кодом 870323 (транспортные средства с двигателем внутреннего сгорания с искровым зажиганием и с возвратно-поступательным движением поршня, с рабочим объемом цилиндров более 1 500 см³, но не более 3 000 см³);
- транспортные средства под кодом 870333 (прочие транспортные средства с двигателем внутреннего сгорания с воспламенением от сжатия — дизелем или полудизелем — с рабочим объемом цилиндров двигателя более 2 500 см³);

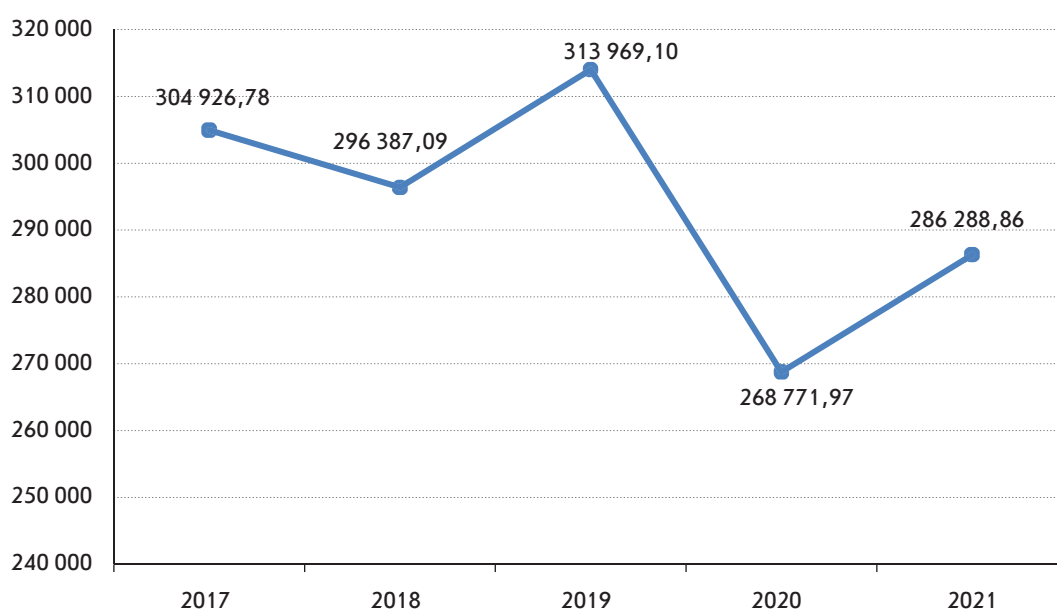


Рис. 2. Динамика средних цен импорта в 2017–2021 гг., долл. США / шт.*

* Составлен авторами по: Российский авторынок: итоги 2021 года // Авторевю.

Таблица 4

Физические и стоимостные характеристики ведущих импортируемых транспортных средств на территорию РФ в 2017–2021 гг.*

ТН ВЭД**	Стоимость, долл. США	Масса, т	Количество, шт.	Доля по стоимости, %	Доля по количеству, %
870323	17 544 634 210	1 482 020	887 149	36,71	43,07
870333	11 545 753 686	646 993	274 030	24,16	13,30
870324	8 527 683 818	383 667	163 972	17,85	7,96
870332	4 848 047 843	382 443	196 126	10,15	9,52
870322	2 681 445 416	317 260	229 800	5,61	11,16
870340	1 561 975 415	90 633	51 128	3,27	2,48
870321	411 880 817	48 026	182 198	0,86	8,85
870310	392 800 996	13 673	49 399	0,82	2,40
870380	147 610 397	5 820	19 426	0,31	0,94
870360	84 686 557	4 719	2 255	0,18	0,11
870350	18 784 779	954	409	0,04	0,02
870331	18 019 726	2 436	1 846	0,04	0,09
870390	2 202 599	215	2 041	0,00	0,10
870370	1 775 473	74	28	0,00	0,00
Итого	47 787 301 731	3 378 934	2 059 807	100,00	100,00

* Составлена авторами по: Российский авторынок: итоги 2021 года // Авторевю.

** Товарная номенклатура внешнеэкономической деятельности.

– транспортные средства под кодом 870324 (транспортные средства с двигателем внутреннего сгорания с искровым зажиганием и с возвратно-поступательным движением поршня, с рабочим объемом цилиндров двигателя более 3 000 см³).

Таким образом, инструменты таможенно-тарифного регулирования влияют на размер импорта легковых автомобилей, что проявляется в неустойчивости его динамики.

В целом на основании изложенного можно резюмировать, что таможенные ставки на ввоз автомобилей иностранного происхождения в последние годы постепенно снижались в зависимости от возраста автомобиля и его объема двигателя. Это привело к утверждению 15-процентной ставки на новые автомобили и 20-процентной ставки на бывшие в эксплуатации автомобили. Данное решение увеличило спрос на импорт легковых транспортных средств на территории РФ. Такие таможенные платежи, как налоги и сборы, оказали незначительное воздействие на импорт легковых автомобилей. Таким образом, несмотря на созданные государством меры таможенно-тарифной политики, импорт автомобилей в РФ продолжает увеличиваться.

Выводы

Результаты исследования можно считать актуальными и востребованными, поскольку они дают ответы на ряд важных вопросов, касающихся эффективности использования финансового-таможенного метода экспор-

тно-импортного регулирования легковых автомобилей в РФ. На основании изложенного можно предложить ряд направлений совершенствования его использования.

В рамках выработки единых мер таможенного регулирования был подписан в марте 2022 г. Договор между Российской Федерацией и Республикой Беларусь о гармонизации таможенного законодательства Российской Федерации и Республики Беларусь и сотрудничестве в таможенной сфере, по которому РФ и Республика Беларусь стремятся к дальнейшему укреплению экономического взаимовыгодного и равноправного сотрудничества между государствами. Данный договор отмечает целесообразность формирования и применения единого стандарта проведения таможенного контроля и таможенного регулирования таможенными органами в целях реализации мероприятий, предусмотренных Союзной программой по гармонизации налогового и таможенного законодательства Республики Беларусь и Российской Федерации и сотрудничеству в таможенной сфере. Сотрудничество будет осуществляться по следующим направлениям⁶:

– информационное взаимодействие и взаимный обмен сведениями;

– функционирование Межгосударственного центра для координации работы по управлению рисками, а также для реализа-

⁶ ГОСТ Р ИСО 9001-2015. Национальный стандарт Российской Федерации Система менеджмента качества. URL: <https://docs.cntd.ru/document/1200124394>.

ции аналитических функций и мониторинга совершения таможенных операций;

- совместный таможенный контроль;
- категорирование лиц, совершающих таможенные операции;
- взаимодействие мобильных групп таможенных органов Сторон;
- регулирование института уполномоченного экономического оператора.

В 2022 г. правительство РФ легализовало параллельный импорт товаров, преимущественно автомобилей и запчастей, которые можно будет ввозить в страну без разрешения правообладателя. Данная мера сможет улучшить ситуацию с доступностью на российском авторынке в условиях отсутствия официальных поставок новых машин.

Создание общей и многофункциональной электронной платформы между таможенными органами РФ и органами по аккредитации позволит улучшить их взаимодействие в отношении подлинности выданных сертификатов соответствия. Таким образом, это ускорит таможенные операции в отношении легкового транспортного средства как для импортера, так и для таможенных органов РФ. Также это позволит вести учет и выполнять контрольные функции в отношении этих сертификатов. Дополнительная же проверка со стороны таможенных органов данных сертификатов соответствия отпадет.

В отношении технического регулирования на год продлено действие разрешительных документов на ввоз — сертификатов и деклараций, которые необходимы для ввоза легковых автомобилей. Данные меры были

введены для поддержки автомобильного рынка РФ в условиях санкций.

Для того чтобы удовлетворить спрос российского покупателя в дальнейшем, стоит отменить некоторые стандарты качества в отношении импорта легкового транспортного средства. То есть при ввозе автомобиля не обязательно надо будет иметь несколько электронных систем в машинах, а также устанавливать антиблокировочную систему (ABS), электронную систему стабилизации (ESP) и некоторые компоненты системы экстренного оповещения «ЭРА-ГЛОНАСС». Данное постановление носит временный и разрешительный характер до 1 февраля 2023 г. Данные изменения в техническом регламенте подразумевает в себе послабление для импортеров в отношении технических ограничений, что повлечет за собой привлекательность ввоза на территорию РФ.

Таким образом, в настоящее время упрощен режим декларирования безопасности колесных транспортных средств. Компания теперь может зарегистрировать декларацию за 10 мин на сайте Росаккредитации. Комплекс проблем, связанных с таможенным регулированием легковых автомобилей в РФ, и предлагаемых путей решений можно представить в виде табл. 5.

В заключение необходимо отметить, что выявленные проблемы финансово-таможенного регулирования в отношении ввоза легковых автомобилей имеют системный характер. Следовательно, лишь комплексное решение этих проблем сможет дать положительный результат.

Таблица 5

Комплекс проблем, связанных с таможенным регулированием легковых автомобилей в РФ, и пути их решения

Проблемы	Пути решения
Неурегулированность перемещения товаров в рамках ЕАЭС	Совершенствование механизма контроля за перемещением товаров в рамках ЕАЭС
Ограничение РФ в повышении ставок таможенной пошлины на автотранспортные средства	Повышение ставок утилизационного сбора и внедрение новых технических требований
Санкции в отношении ввоза автотранспортных средств на территорию РФ	Легализация параллельного импорта
Несоответствие многих пунктов пропуска современным требованиям	Инфраструктурное преобразование пунктов пропуска
Отсутствие электронного взаимодействия таможенных органов с органами по аккредитации стран ЕАЭС	Создание общей электронной и цифровой платформы для взаимодействия таможенных органов и органов по аккредитации стран ЕАЭС
Неверное исчисление таможенной стоимости автотранспортного средства	Актуальная база данных цен на товары

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Иванова Д.А. Финансово-таможенный метод в системе государственного регулирования экспортно-импортных операций / Д.А. Иванова. — DOI 10.17150/2411-6262.2016.7(3).8. — EDN WKESV // Baikal Research Journal. — 2016. — Т. 7, № 3. — URL: <http://brj-bgupe.ru/reader/article.aspx?id=20765>.

2. Финансовые и денежно-кредитные методы регулирования экономики. Теория и практика / под ред. М.А. Абрамовой, Л.И. Гончаренко, Е.В. Маркиной. — Москва : Юрайт, 2014. — 551 с.
3. Цифровая таможня: вызовы и угрозы в условиях цифровой трансформации экономики / И.В. Деревцова, Л.Н. Ключникова, С.С. Кочетыгова, А.А. Осадчая. — DOI 10.17150/2411-6262.2022.13(4). — EDN EJPOOL // *Baikal Research Journal*. — 2022. — Т. 13, № 4. — DOI 10.17150/2411-6262.2022.13(4).2.
4. Протасова И.И. Организация системы налогообложения и налогового контроля по НДС в цифровой экономике / И.И. Протасова. — EDN KWTDYS // *Вестник Академии знаний*. — 2022. — № 53. — С. 376–379.
5. Шипицина А.В. Оценка результативности таможенного контроля с применением таможенной экспертизы / А.В. Шипицина, Е.Г. Хилько. — EDN PIVHJ // *Известия Байкальского государственного университета*. — 2013. — № 4. — С. 70–75.
6. Жеребен Е.В. Применение цифровых технологий во взаимодействии таможенных и налоговых органов при проведении таможенного контроля после выпуска товаров / Е.В. Жеребен, Н.Г. Липатова. — DOI 10.26163/GIEF.2019.28.57.025. — EDN YNSMJD // *Журнал правовых и экономических исследований*. — 2019. — № 4. — С. 158–167.
7. Костин А.А. Перспективы взаимодействия налоговой и таможенной служб в целях формирования единой системы контроля / А.А. Костин. — EDN LDXPCT // *Таможенные чтения — 2019. Наука и образование в условиях становления инновационной экономики : материалы Междунар. науч.-практ. конф., Санкт-Петербург, 18 нояб. 2019 г.* — Санкт-Петербург, 2019. — С. 133–139.
8. Краснова А.И. Внедрение цифровой таможни в России: от теории к практике / А.И. Краснова, Р.А. Кузьмичева, А.Ю. Лебедева. — EDN IRVQQU // *Бюллетень инновационных технологий*. — 2020. — Т. 4, № 1. — С. 36–40.
9. Прозоров В.В. Цифровая таможня / В.В. Прозоров. — EDN UJJDQR // *Финансово-экономический журнал*. — 2021. — № 4. — С. 23–30.
10. Афиногенова Е.И. Учет и контроль налогообложения международных автомобильных перевозок с помощью электронного документооборота / Е.И. Афиногенова. — EDN XROTHF // *Экономическая безопасность и качество*. — 2018. — № 2. — С. 26–31.
11. Бояринцев К.Д. Анализ финансового регулирования автомобильной отрасли / К.Д. Бояринцев // *Гуманитарный научный вестник*. — 2022. — № 5. — С. 122–130.
12. Шашков Р.Г. Влияние инструментов таможенного регулирования на развитие машиностроения в стране / Р.Г. Шашков, С.К. Содномова. — EDN XTVGAE // *Экономическая безопасность: финансовые, правовые и IT-аспекты : материалы второй Всерос. науч.-практ. онлайн-конф., Томск, 29 апр. 2019 г.* — Томск, 2019. — С. 463–469.
13. Зверева А.А. Практическая реализация системы запретов и ограничений в условиях функционирования евразийского экономического союза / А.А. Зверева, П.С. Шевчук. — EDN DKPYST // *Современная экономика: актуальные вопросы, достижения и инновации : сб. ст.* — Пенза, 2019. — С. 176–179.
14. Игнатъева Г.В. Таможенный аспект стимулирования импортозамещения / Г.В. Игнатъева. — EDN VUNEBF // *Право и общество в условиях глобализации: перспективы развития : сб. науч. тр.* — Саратов, 2016. — С. 359–361.

REFERENCES

1. Ivanova D.A. Finance and Customs Method in System of Governmental Regulation of Export-Import Operations. *Baikal Research Journal*, 2016, vol. 7, no. 3. (In Russian). EDN: WKESV. DOI: 10.17150/2411-6262.2016.7(3).8. URL: <http://brj-bguerp.ru/reader/article.aspx?id=20765>.
2. Abramova M.A., Goncharenko L.I., Markina E.V. (eds.) *Financial and monetary methods of economic regulation. Theory and practice*. Moscow, Yurait Publ., 2014. 551 p.
3. Derevtsova I.V., Klyuchnikova L.N., Kochetygova S.S., Osadchaya A.A. Digital Customs: Challenges and Threats in the Context of Digital Transformation of the Economy. *Baikal Research Journal*, 2022, vol. no. 4. (In Russian). EDN: EJPOOL. DOI: 10.17150/2411-6262.2022.13(4).
4. Protasova I.I. Organization of the System of Taxation and Tax Control for Vat in the Digital Economy. *Vestnik Akademii znaniy = Bulletin of the Academy of Knowledge*, 2022, no. 53, pp. 376–379. (In Russian). EDN: KWTDYS.
5. Shipitsina A.V., Khil'ko E.G. Assessment of Customs Control With Customs Examination. *Izvestiya Baikal'skogo gosudarstvennogo universiteta = Bulletin of Baikal State University*, 2013, no. 4, pp. 70–75. (In Russian). EDN: PIVHJ.
6. Zhereben E.V., Lipatova N.G. Digital Technologies Application in Collaboration of Customs and Taxation Bodies During Customs Control After Release of Goods. *Zhurnal pravovykh i ekonomicheskikh issledovaniy = Journal of Legal and Economic Studies*, 2019, no. 4, pp. 158–167. (In Russian). EDN: YNSMJD. DOI: 10.26163/GIEF.2019.28.57.025.
7. Kostin A.A. Prospects of Interaction Between Tax and Customs Services for the Purpose to Form a Unified Control System. *Customs readings — 2019. Science and education in the context of the formation of an innovative economy. Materials of International Scientific Conference, Saint Petersburg, November 18, 2019*. Saint Petersburg, 2019, pp. 133–139. (In Russian). EDN: LDXPCT.
8. Krasnova A.I., Kuz'micheva R.A., Lebedeva A.Yu. Introduction of Digital Customs in Russia: From Theory to Practice. *Byulleten' innovatsionnykh tekhnologii = Bulletin of Innovative Technologies*, 2020, vol. 4, no. 1, pp. 36–40. (In Russian). EDN: IRVQQU.
9. Prozorov V.V. Digital Customs. *Finansovo-ekonomicheskii zhurnal = Financial and Economic Journal*, 2021, no. 4, pp. 23–30. (In Russian). EDN: UJJDQR.

10. Afinogenova E.I. Accounting and Fiscal Control of International Transport Companies With the Help of Electronic Document Management. *Ekonomicheskaya bezopasnost' i kachestvo = Economic Security and Quality*, 2018, no. 2, pp. 26–31. (In Russian). EDN: XROTHF.


11. Boyarintsev K.D. Analysis of Financial Regulation of the Automotive Industry. *Gumanitarnyi nauchnyi vestnik = Humanitarian Scientific Bulletin*, 2022, no. 5, pp. 122–130. (In Russian).


12. Shashkov R.G., Sodnomova S.K. To What Extent Do the Instruments of Customs Regulation Affect the Development of Machine Building in the Country? *Economic security: financial, legal and IT aspects. Materials of the II All-Russian Scientific and Practical online conference, Tomsk, April 29, 2019*. Tomsk, 2019, pp. 463–469. (In Russian). EDN: XTVGAE.

13. Zvereva A.A., Shevchuk P.S. Practical Implementation of the Prohibition and Restriction System Under the Conditions of Functioning of the Eurasian Economic Union. *Modern economy: topical issues, achievements and innovations*. Penza, 2019, pp. 176–179. (In Russian). EDN: DKPYST.

14. Ignat'eva G.V. The customs aspect of stimulating import substitution. *Law and society in the context of globalization: prospects for development*. Saratov, 2016, pp. 359–361. (In Russian). EDN: VUNEBF.

Информация об авторах

Рубцова Наталья Владимировна — доктор экономических наук, доцент, доцент кафедры журналистики и маркетинговых технологий, Байкальский государственный университет, г. Иркутск, Российская Федерация, e-mail: runatasha21@yandex.ru,  <https://orcid.org/0000-0002-1400-0509>, SPIN-код: 4173-4660, AuthorID РИНЦ: 491913.

Содномова Светлана Константиновна — кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры таможенного дела и правоведения, Иркутский государственный университет путей сообщения, г. Иркутск, Российская Федерация, e-mail: sodnomovask@mail.ru,  <https://orcid.org/0000-0002-5898-0537>, SPIN-код: 8439479, AuthorID РИНЦ: 747099.


Вклад авторов


Все авторы сделали эквивалентный вклад в подготовку публикации. Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Для цитирования

Рубцова Н.В. Финансовое регулирование импорта легковых автомобилей в Российской Федерации / Н.В. Рубцова, С.К. Содномова. — DOI 10.17150/2500-2759.2023.33(2).271-280. — EDN NISAQK // Известия Байкальского государственного университета. — 2023. — Т. 33, № 2. — С. 271–280.

Authors

Natalya V. Rubtsova — D.Sc. in Economics, Associate Professor, Associate Professor of the Department of Journalism and Marketing Technology, Baikal State University, Irkutsk, the Russian Federation, e-mail: runatasha21@yandex.ru,  <https://orcid.org/0000-0002-1400-0509>, SPIN-Code: 4173-4660, AuthorID RSCI: 491913.

Svetlana K. Sodnomova — Ph.D. in Economics, Associate Professor, Associate Professor of the Department of Customs and Law, Irkutsk State Transport University, Irkutsk, the Russian Federation, e-mail: sodnomovask@mail.ru,  <https://orcid.org/0000-0002-5898-0537>, SPIN-Code: 8439479, AuthorID RSCI: 747099.

Contribution of the Authors

The authors contributed equally to this article. The authors declare no conflicts of interests.

For Citation

Rubtsova N.V., Sodnomova S.K. Financial Regulation of the Import of Cars in the Russian Federation. *Izvestiya Baikal'skogo gosudarstvennogo universiteta = Bulletin of Baikal State University*, 2023, vol. 33, no. 2, pp. 271–280. (In Russian). EDN: NISAQK. DOI: 10.17150/2500-2759.2023.33(2).271-280.