СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ РЕГУЛИРОВАНИЯ ОБЪЕМОВ ИМПОРТА ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В СИСТЕМЕ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

УДК 339.543:629.33 *ГСНТИ 06.56.31*
ББК 65.428.5-861 *Код ВАК 08.00.05*
DOI: 10.22394/2304-3369-2019-4-148-158

Д. Б. Штрикова
Самарский государственный технический университет,
Самара, Россия
AuthorID: 645610

А. В. Гурбанова
Самарский государственный технический университет,
Самара, Россия

АННОТАЦИЯ:
Цель работы заключается в разработке экономически обоснованного предложения по совершенствованию таможенно-тарифного регулирования при ввозе легковых автомобилей иностранного производства на территорию Российской Федерации. Для проведения расчетов использовались методы экономико-статистического анализа. Проанализирована динамика изменения ставок ввозных таможенных пошлин на автомобили в результате присоединения Российской Федерации к Всемирной торговой организации, показатели импорта легковых автомобилей в РФ за 2008–2017 гг. проанализированы проблемы, связанные со снижением ставок ввозных таможенных пошлин для легковых автомобилей, рассчитана стоимость транспортного налога на импортные автомобили при существующих и предлагаемых ставках и величина финансовых потерь для государственного бюджета от снижения ставок ввозных таможенных пошлин. Экономическая оценка эффективности введения Единого транспортного налога в отношении легковых автомобилей иностранного производства показывает целесообразность его применения. Данная мера позволит снизить негативное влияние последствий сокращения финансовых поступлений из-за снижения ввозных таможенных пошлин. Также данная мера косвенным образом поможет повысить ценовую конкурентоспособность автомобилей, производимых на территории Российской Федерации, к которым авторы относят как производителей отечественных брендов, так и производителей автомобилей иностранных марок, собираемых на территории РФ. Научная новизна заключается в разработке и экономическом обосновании применения единого транспортного налога на легковые автомобили, импортируемые на территорию Российской Федерации. Предложена схема расчета единого транспортного налога без учета региона и в зависимости от возраста легкового автомобиля на момент ввоза на таможенную территорию Российской Федерации.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА:
таможенно-тарифное регулирование, легковой автомобиль, импорт, ввозная таможенная пошлины, единый транспортный налог, Всемирная торговая организация.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ:
Дарья Борисовна Штрикова, кандидат экономических наук, доцент, Самарский государственный технический университет,
443100, Россия, г. Самара, ул. Молодогвардейская, 244, shtrikovadb@yandex.ru.

Анна Вячеславовна Гурбанова, Самарский государственный технический университет,
443100, Россия, г. Самара, ул. Молодогвардейская, 244, annagurbanova95@gmail.com.

ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ: Штрикова Д. Б., Гурбанова А. В. Совершенствование регулирования объемов импорта легковых автомобилей в системе государственного регулирования внешнеэкономической деятельности // Вопросы управления. 2019. №4 (59). С. 148—158.

© Д. Б. Штрикова А. В. Гурбанова, 2019

Главным инструментом таможенно-тарифного регулирования является единый таможенный тариф, систематизированный в соответствии с единой Товарной номенклатурой внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза (ЕТН ВЭД ЕАЭС).

Таможенно-тарифное регулирование является одним из инструментов обеспечения сдерживающих мер от притока товаров иностранного производства. Его роль заключается в регулировании внешнеэкономической деятельности при одновременной защите интересов отечественных производителей.

16 декабря 2011 года, VIII Конференция министров Всемирной торговой организации (высший орган управления ВТО), единогласно одобрила вступление РФ в ВТО. Надо отметить, что переговоры по этому вопросу велись на протяжении 18 лет. Цель переговорного процесса для российской стороны состояла в достижении максимально выгодных условий. В итоге была достигнута договоренность о том, что уровень ввозной таможенной пошлины на автомобили иностранного производства к 2019 году должен быть снижен до 15 %. Эта договоренность вступит в силу 1 сентября 2019 года. Это решение неизбежно приведет к уменьшению доходов в бюджет государства и создаст дополнительную конкуренцию автопроизводителям, работающим на территории РФ [1]. Этот факт был обозначен авторами как проблема исследования.

Целью исследования является разработка предложений по совершенствованию мер таможенно-тарифного регулирования при ввозе легковых автомобилей иностранного производства на территорию РФ в системе государственного регулирования внешнеэкономической деятельности

Вступление в ВТО уже отразилось на некоторых секторах экономики РФ. Снижение ставок ввозных таможенных пошлин на легковые автомобили в 2019 году обострит конкуренцию с иностранными производителями и еще больше осложнит функционирование ряда предприятий и компаний. Все изменения, связанные с размером ставки ввозных таможенных пошлин для автомобилей к 2019 году (табл. 1), прописаны в Протоколе о присоединении РФ к Марракешскому соглашению об учреждении ВТО от 15 апреля 1994 года [2].

Анализ данных, представленных в таблице 1, показал, что самые значительные изменения ввозных таможенных пошлин коснутся автомобилей, с момента выпуска которых прошло от пяти до семи лет. Конечные ставки ввозной таможенной пошлины для новых автомобилей снизятся до 15 %, а для подержанных – до 20 %.

Таблица 1. Изменение ставок ввозных таможенных пошлин на автомобили

Код товара	Наименование товара	Начальная ставка на момент присоединения к ВТО, %	Конечная ставка ввозной таможенной пошлины, %
8703 21 109 9	- - - - - прочие	25, но не менее 1 € за см³ объема двигателя	15
8703 21 909 4	- - - - - с момента выпуска, которых прошло более 5 лет, но не более 7 лет	25, но не менее 0.45 € за см³ объема двигателя	20, но не менее 0.36 € за см³ объема двигателя
8703 21 909 8	- - - - - прочие	25, но не менее 0.45 € за см³ объема двигателя	20, но не менее 0.36 € за см³ объема двигателя
8703 22 109 9	- - - - - прочие	25, но не менее 1.1 € за см³ объема двигателя	15
8703 22 909 4	- - - - - с момента выпуска, которых прошло более 5 лет, но не более 7 лет	25, но не менее 0.5 € за см³ объема двигателя	20, но не менее 0.4 € за см³ объема двигателя
8703 22 909 8		25, но не менее 0.5 € за см³ объема двигателя	20, но не менее 0.4 € за см³ объема двигателя
8703 24 909 4		25, но не менее 1 € за см³ объема двигателя	20, но не менее 0.8 € за см³ объема двигателя
8703 31 109 0	- - - - - прочие	25, но не менее 1.2 € за см³ объема двигателя	15
8703 32 199 0	- - - - - прочие	25, но не менее 1.8 € за см³ объема двигателя	15
8703 33 199 0	- - - - - прочие	25, но не менее 2.35 € за см³ объема двигателя	15

ВТО контролирует большую часть мировой торговли. Рассмотрим положительные и отрицательные последствия вступления России в ВТО.

К положительным можно отнести:

– увеличение инвестиционных потоков от иностранных инвесторов;

– улучшение условий для экспорта автомобилей;

– доступ к разрешению международных торговых споров [3, с.10].

Отрицательные последствия:

– снижение конкурентоспособности продукции автопроизводителей, работающих на территории РФ, из-за снижения ставок ввозных таможенных пошлин на автомобили;

– сокращение финансовых поступлений от ввозных таможенных пошлин в государственный бюджет.

Снижение ставок ввозных таможенных пошлин окажет негативное влияние на состояние спроса на продукцию автопроизводителей, работающих на территории РФ. (К автопроизводителям, работающим на территории РФ или российским автопроизводителям, авторы относят как производителей отечественных брендов (например, АвтоВАЗ) так и производителей иностранных автомобилей, собираемых на территории РФ). В России в режиме промышленной сборки работают такие автоконцерны, как Volkswagen, Nissan, Mercedes-Benz и другие. Продукция российских автопроизводителей может не выдержать конкуренции с подешевевшими импортными автомобилями, что в свою очередь повлияет на загруженность заводов, занятость населения и другие макроэкономические показатели. Во избежание этого, необходимо усиление поддержки производителей со стороны государства и стимулирование покупателей к приобретению автомобилей российского производства [4, с.29]. Например, 01.09.2012 был введен утилизационный сбор с повышенным коэффициентом для юридических лиц, а с 01.01.2017 – стала обязательной установка системы «Эра-Глонасс» на импортируемые автомобили. Для физических лиц датчик «Эра-Глонасс», получение сертификата свидетельство о безопасности конструкции транспортного средства (СБКТС) и прочие платежи составляют примерно 2500 евро за один автомобиль [5]. Так же до 2020 года были продлены программы льготного автокредитования «Первый автомобиль» и «Семейный автомобиль» [6].

Сложно сделать однозначный вывод, выгодно ли России участие в ВТО в целом, но на российское автомобилестроение снижение ввозных таможенных пошлин повлияет отрицательно [7, с.40]. В частности, срок действия таможенных льгот, предоставленных в рамках соглашений о промышленной сборке иномарок в России, был сокращен до 1 июля 2018 года (предполагалось, что они буду действовать до конца 2020 года). Для полного выполнения страной обязательств перед иностранными автопроизводителями по этим соглашениям было решено выработать меры поддержки за счет государственного бюджета РФ. Минпромторг подготовил меры господдержки участников промышленной сборки после вступления России в ВТО [8, с.121]. Тем не менее, проблемы, возникающие у отрасли в связи с присоединением к ВТО, могут быть успешно решены и без нарушения ее правил.

С целью поддержки автопроизводителей, работающих на территории РФ, авторы предлагают введение единого транспортного налога (ЕТН) на автомобили, произведенные за пределами государств-членов ЕАЭС.

Анализ рынка легковых автомобилей показал, что основную долю рынка занимают отечественные автомобили и иностранные автомобили российской сборки. С 2013 по 2017 год доля рынка иностранных автомобилей российской сборки выросла с 45 % до 57 %, доля рынка импортных автомобилей сократилась с 34 % до 17 %. Динамика импорта автомобилей отражает последствия экономических кризисов разного масштаба (рис.1). Последствия мирового финансового кризиса 2008 года, отразившиеся на показателях импорта в 2009 году, введение утилизационного сбора 01.09.2012, сокращение импорта более, чем в 2 раза, из-за резкого скачка иностранной валюты в конце 2014 года. Негативные последствия этих событий были частично сглажены постепенным снижением ставок таможенных пошлин на протяжении семи лет.

В целом, импорт легковых автомобилей остается привлекательным. Таким образом, стоит принять меры, направленные на поддержку российских автопроизводителей.

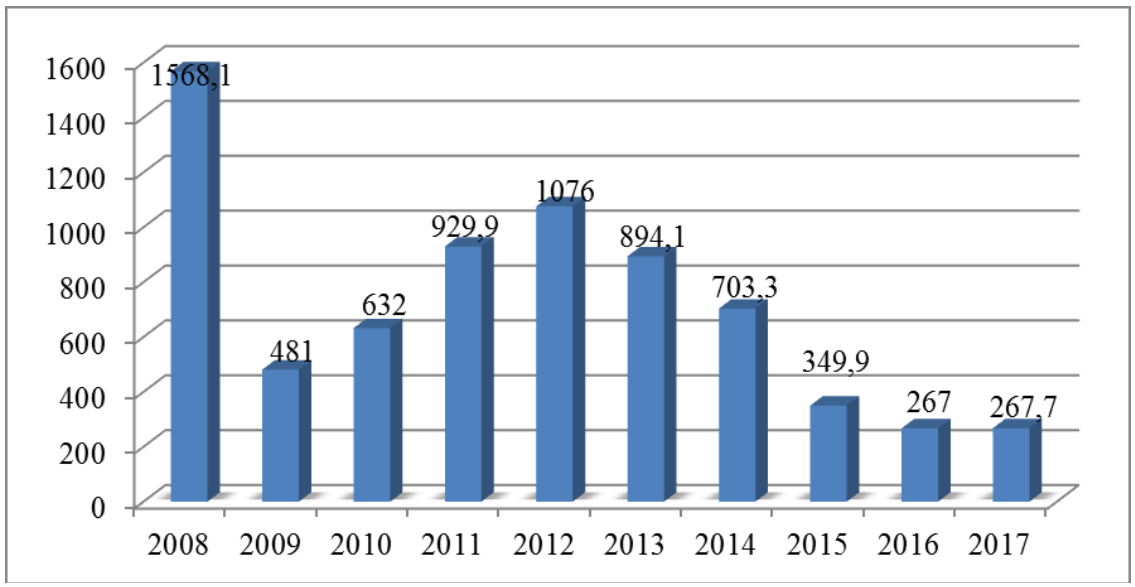


Рисунок. 1. Показатели импорта легковых автомобилей в РФ, 2008–2017 гг., тыс. штук

Анализ ситуации показал необходимость создания дополнительных барьеров для приобретения импортных легковых автомобилей. Одним из таких барьеров может стать введение единого транспортного налога (ЕТН) на импортируемые автомобили.

Взимание транспортного налога закреплено в 28 главе НК РФ часть 2.

ЕТН не коснется владельцев автомобилей, выпущенных на территории ЕАЭС, и автовладельцев, которые приобрели импортный автомобиль до 1 января 2019 года.

Контроль за уплатой ЕТН на автомобили иностранного производства также будет возлагаться на федеральную налоговую службу. Налогоплательщиками в равной степени станут физические и юридические лица. Существующий транспортный налог для физических лиц и индивидуальных предпринимателей исчисляется налоговой службой, юридические лица самостоятельно исчисляют сумму налогового сбора.

Для физических лиц установлена дата погашения сборов до 1 декабря, а юридическим до 1 февраля следующего за отчетным периодом года. К примеру, налог за 2018 год предстоит заплатить до конца 2019 года. При ввозе легкового автомобиля лицо, имеющие налоговые льготы, уплачивает сбор по ставкам, установленным в регионе проживания. В налоговый орган необходимо представить документы, подтверждающие право на льготы [9].

При регистрации транспортного средства в течение десяти дней Госавтоинспекция передает данные об автомобиле и владельце в налоговую инспекцию.

Предлагаемый ЕТН на импортные автомобили будет начисляться по такой же схеме, но по другим ставкам. Исчисление налога так же будет зависеть от количества лошадиных сил и года выпуска автомобиля, но уже без учета региона проживания налогоплательщика. Планируется, что ставка ЕТН будет единой на всей территории РФ. Уплаченные денежные средства будут поступать в региональные бюджеты.

ЕТН будет производиться разовой уплатой всей суммы налога для физических лиц, для юридических – с предоставлением авансового платежа. В свою очередь налогоплательщики-организации обязаны в соответствии со ст. 361.1 п.1 НК РФ по истечении налогового периода представить налоговую декларацию в налоговый орган по месту нахождения транспортных средств [9].

При перепродаже и смене владельца автомобиля, новый владелец также будет продолжать уплачивать ЕТН. Отметим, что ставка налога будет зависеть от возраста автомобиля на момент покупки. Например, если на момент покупки возраст автомобиля не превышает трех лет, то в течение всего срока пользования автомобилем владелец будет платить по фиксированным ставкам, представленным в таблице 2. Если автомобиль будет продан через четыре года, новый собственник будет платить по ставкам, приведенным в таблице 3. Это сделает покупку менее привлекательной.

Таблица 2. Ставки транспортного налога для автомобилей младше трех лет

Мощность двигателя, л. с.	Ставка транспортного налога, руб./л. с.
0-100 л. с.	50
100,1-150 л. с.	70
150,1-200 л. с.	100
200,1-250 л. с.	150
250,1 л. с. и более	300

Таблица 3. Ставки транспортного налога для автомобилей старше трех лет

Мощность двигателя, л. с.	Ставка транспортного налога, руб./л. с.
0–100 л. с.	50
100,1–250 л. с.	150
250,1 л. с. и более	300

В таблице 3 представлены ставки по транспортному налогу для автомобилей старше трех лет. Поскольку самые покупаемые в РФ импортные автомобили в РФ обладают мощностью в пределах 100,1–250 л. с., то для них целесообразно установить максимально высокую ставку ЕТН.

Для автомобилей, возраст которых не превышает трех лет, таможенная пошлина рассчитывается исходя из стоимости автомобиля. По соглашению с ВТО, ввозная ставка таможенной пошлины для таких автомобилей в 2019 году снизится до 15 % (рис. 2). Для автомобилей, с момента выпуска которых прошло от пяти до семи лет, таможенная пошлина в 2019 году составит 20 % (рис. 3).

Для расчетов, представленных на рисунке 2, были взяты ставки ввозных таможенных пошлин из таблицы 1. Были выбраны следующие автомобили:

1. Toyota Corolla стоимостью 746 895 руб. с объемом двигателя 1 300 см3 мощностью в 99 л. с.
2. Nissan Qashqai 970 000 руб. с объемом двигателя 1 600 см3 мощностью в 140 л. с.
3. Lexus NX 1 500 000 руб. с объемом двигателя 2 000 см3 мощностью в 200 л. с.
4. Hyundai Genesis 1 530 000 руб. с объемом двигателя 3 000 см3 мощностью в 249 л. с.
5. Toyota Land Cruiser 3 500 000 руб. с объемом двигателя 4 600 см3 мощностью 360 л. с.

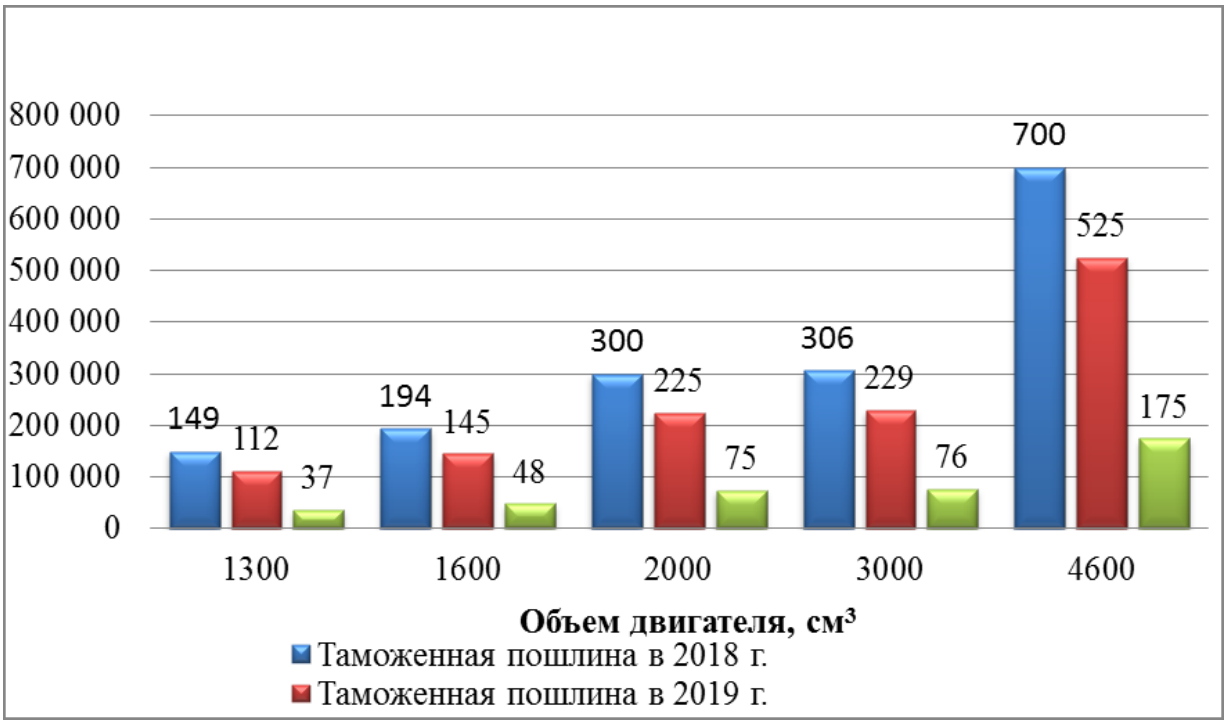


Рисунок 2. Изменение таможенной пошлины для новых автомобилей по соглашению с ВТО (тыс. руб.)

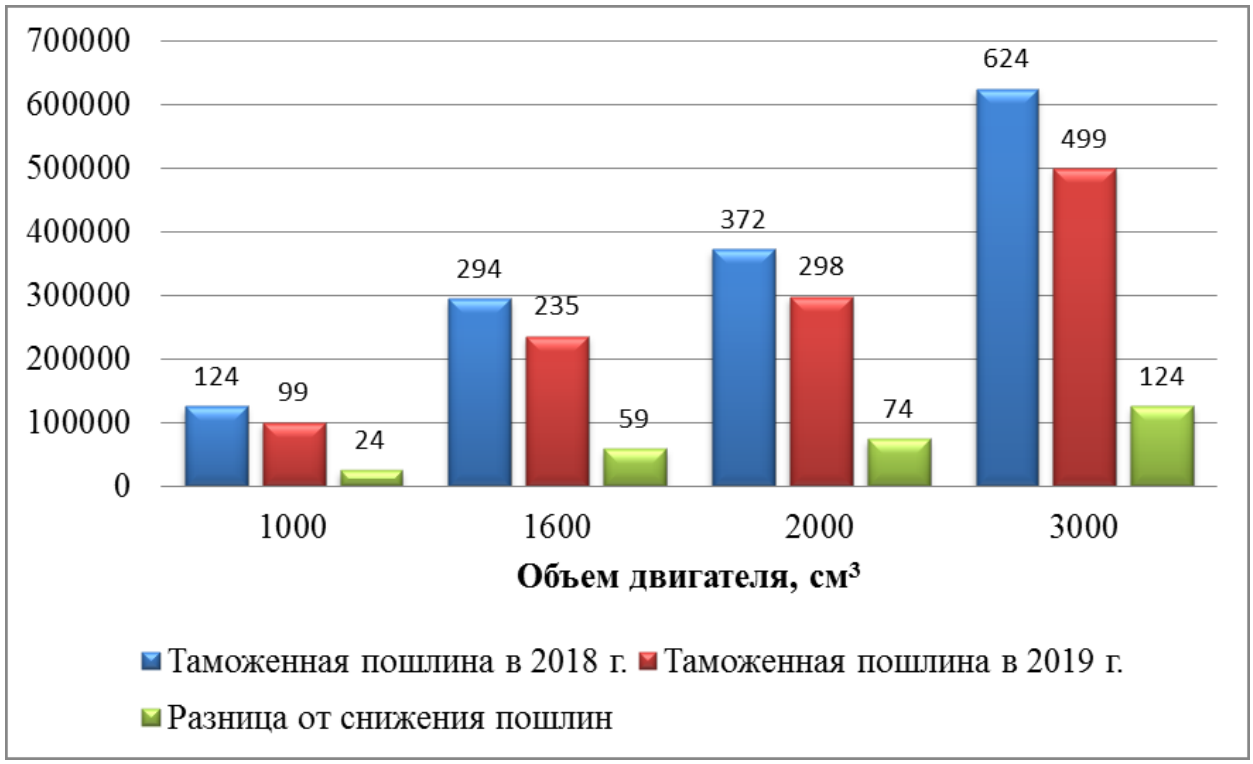


Рисунок 3. Изменение таможенной пошлины для подержанных автомобилей по соглашению с ВТО (тыс. руб.)

Для расчета на рисунке 3 использовались такие автомобили как:

1. Kia Picanto стоимостью 499 950 руб. с объемом двигателя 1 000 см3 мощностью в 70 л. с.
2. Hyundai Tucson стоимостью 1 000 179 руб. с объемом двигателя 1 600 см3 мощностью в 177 л. с.
3. Mercedes-Benz GLA стоимостью 1 000 490 руб. с объемом двигателя 2 000 см3 мощностью в 211 л. с.
4. Audi Q7 стоимостью 2 498 993 руб. с объемом двигателя 3 000 см3 мощностью 333 л. с.

Расчеты на рисунках 2 и 3 были сделаны для легковых автомобилей, ввозимых для коммерческих целей. Следовательно, чем выше стоимость пошлины, тем существенней становится разница от снижения ставок ввозных таможенных пошлин. Это грозит существенным снижением доходов в государственный бюджет.

Для оценки эффективности применения ЕТН для импортных автомобилей, было проведен сопоставительный анализ размера существующего налога и предлагаемого ЕТН (табл. 4, 5). Для этого были взяты регионы с наибольшей и наименьшей долей иномарок в парке легковых автомобилей.

Таблица 4. Сумма транспортного налога для автомобилей младше трех лет

Субъект РФ	Сумма транспортного налога для автомобилей, мощность двигателя которого составляет:				
	99 л.с., руб.	140 л. с., руб.	200 л. с., руб.	249 л. с., руб.	360 л. с., руб.
Амурская область	1 485	2 940	6 000	18 675	54 000
Приморский край	1 782	2 100	5 600	11 205	40 320
Алтайский край	990	2 800	5 000	14 940	43 200
Хабаровский край	1 188	2 240	6 000	18 675	54 000
Московская область	990	4 760	9 800	18 675	54 000
Санкт-Петербург	2 376	4 900	10 000	18 675	54 000
Самарская область	1 584	3 360	8 600	18 675	54 000
Республика Ингушетия	495	980	2 000	7 470	14 400
Ульяновская область	1 188	4 200	9 000	17 430	46 800
Оренбургская область	-	2 100	10 000	18 675	54 000
ЕТН	**4 250**	**9 800**	**20 000**	**37 350**	**108 000**

В таблице 4 представлен расчет транспортного налога для автомобилей младше трех лет с учетом региона и рассчитана перспективная сумма ЕТН для ввозимых транспортных средств иностранного производства. Как видно, сумма взимаемого налога значительно увеличится. Например, в Самарской области для автомобиля с мощностью в 249 л. с. в настоящее время сумма налога составляет 18 675 руб при внедрении ЕТН., – 37 350 руб.

В таблице 5 представлен расчет транспортного налога для подержанных автомобилей старше трех лет. Например, в Самарской области для автомобилей с мощностью до 70 л. с. сумма налога составляет 1120 рублей, после введения ЕТН – 3500 рублей. Произведенные расчеты в таблице 4 и 5 позволяют сделать вывод, что после введения ЕТН на ввозимые иностранные легковые автомобили, стоимость налога значительно увеличится. Налог на транспортные средства, которые были приобретены до вступления в силу предлагаемых изменений, будет уплачиваться по существующим ставкам.

Налог будет распространяться и на ввозимые легковые автомобили, приобретенные физическими лицами для личного пользования. Хотя по соглашению с ВТО по ним не предусмотрено снижение ввозных пошлин. Это так же положительно скажется на доходах государственного бюджета.

На основании данных таблиц 2, 3, 4, 5 на рисунке 4 наглядно представлены результаты сопоставления данных – разница от снижения ввозных пошлин и стоимость транспортного налога по существующим ставкам в Самарской области.

.

Таблица 5. Сумма транспортного налога для автомобилей старше трех лет

Субъект РФ	Легковой автомобиль, мощность двигателя которого составляет:		
	70 л. с., руб.	211 л. с., руб.	333 л. с., руб.
Амурская область	1 050	6 330	49 950
Приморский край	1 260	5 908	37 296
Алтайский край	700	5 275	39 960
Хабаровский край	840	6 330	49 950
Московская область	700	10 339	49 950
Санкт-Петербург	1 680	10 550	49 950
Самарская область	1 120	9 073	49 950
Республика Ингушетия	350	2 110	13 320
Ульяновская область	840	9 495	43 290
Оренбургская область	-	10 550	49 950
ЕТН	**3 500**	**31 650**	**99 900**

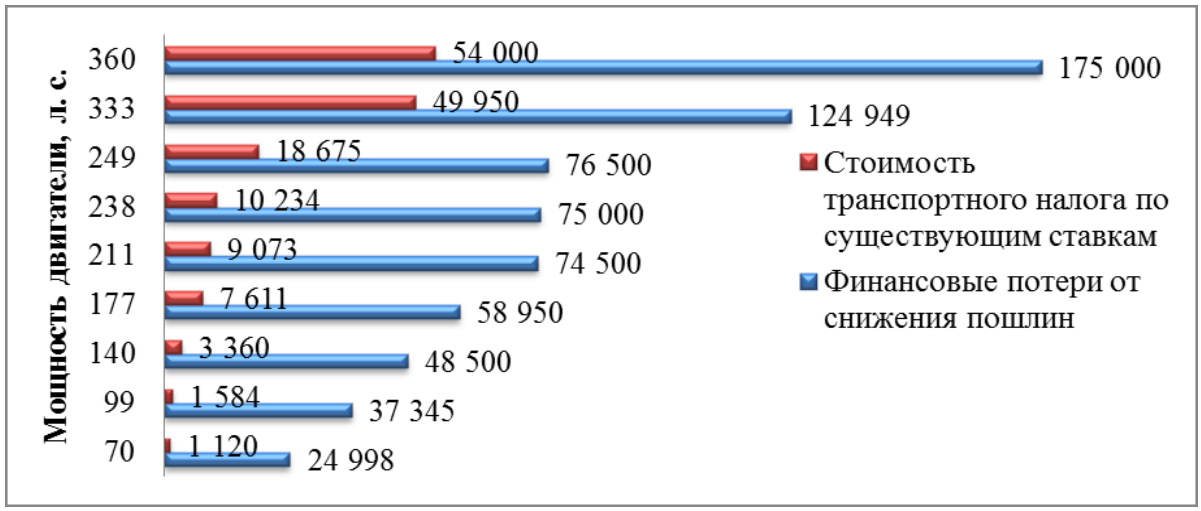


Рисунок 4. Стоимость транспортного налога в сопоставлении с финансовыми потерями от снижения таможенных пошлин (тыс. руб.)

На рисунке 4 представлено сопоставление стоимости транспортного налога по существующим ставкам транспортного налога и финансовые потери от снижения ввозных таможенных пошлин. Стоит отметить, что транспортный налог по своей природе не является протекционистской мерой, но он может способствовать росту спроса на российские иномарки и отечественные автомобили.

Сопоставление стоимости предлагаемого ЕТН с финансовыми потерями от снижения таможенных пошлин для автомобилей иностранного производства представлено на рисунке 5.

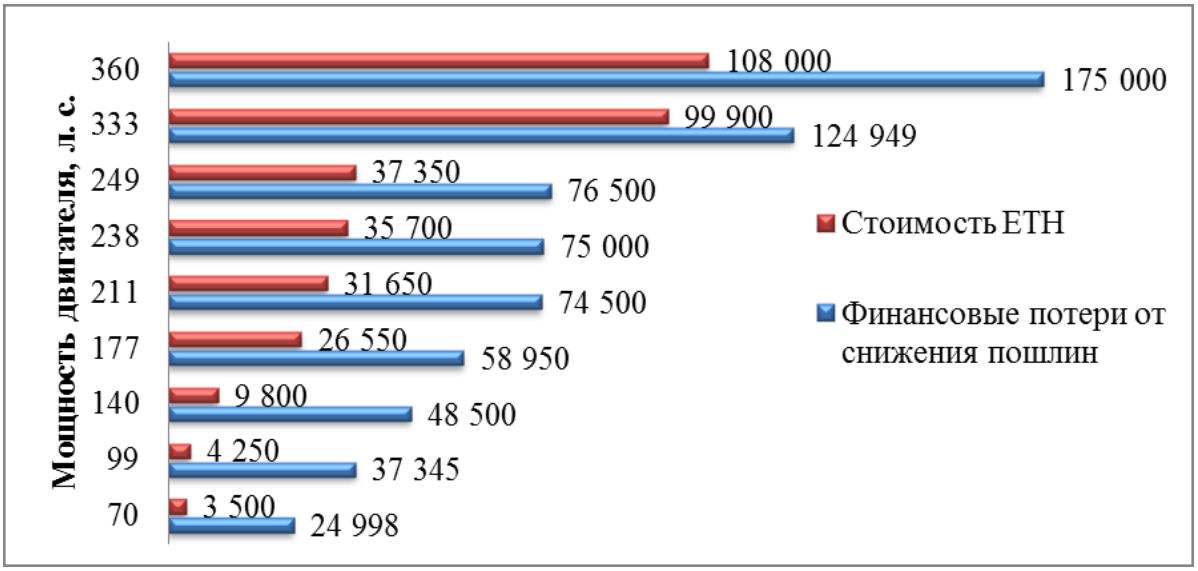


Рисунок 5. Стоимость ЕТН в сопоставлении с финансовыми потерями от снижения таможенных пошлин (тыс. руб.)

Как видно из данных, представленных на рисунке 5, сумма транспортного налога для автомобилей с мощностью более 150 л. с. уже в первый год уплаты перекроет половину суммы финансовых потерь от снижения ввозных таможенных пошлин, через год перекроет их полностью и в последующие отчетные периоды будет стабильно пополнять государственный бюджет. Отметим, что для автомобилей мощностью до 150 л. с. ЕТН не значительно перекрывает потери от снижения пошлин. Приведем статистические данные по импорту за 2017 год по импортируемым автомобилям с мощностью более 200 л.с. (рис.6) [10]:

1. Toyota Land Cruiser Prado с мощностью двигателя 200–249 л. с., (12 351 шт.).
2. Lexus RX с мощностью двигателя 238–300 л. с. (8 583 шт.).
3. Toyota Land Cruiser мощностью в 350 л. с. (6 238 шт.).
4. Mercedes-Benz GLC мощностью в 245 л. с. (6 235 шт.).
5. Lexus NX мощностью в 230 л. с. (6 186 шт.).
6. Mercedes-Benz GLA мощностью в 170 л. с. (6 144 шт.).
7. Toyota Prius мощностью 98 л. с. (6 064 шт.).
8. Mercedes-Benz E-Klasse мощностью в 245 л. с. (5 415 шт.).
9. Lexus LX мощностью 270 л. с. (4 775 шт.).
10. Toyota Corolla мощностью в 180 л. с. (4 696 шт.).

Как уже было отмечено, на территории России работают заводы, выпускающие автомобили иностранных марок. В марте 2019 года концерн Daimler открыл новый завод по производству легковых автомобилей марки Mercedes-Benz в Подмосковье, тем самым предоставив россиянам возможность приобретать автомобиль внутри страны.

Проведенный анализ рынка автомобилей показал, что импорт автомобилей остается привлекательным, несмотря на рост курсов валют, утилизационный сбор и необходимость установки оборудования «Эра-Глонасс». Снижение ввозных таможенных пошлин приведет к тому, что покупка импортного автомобиля станет еще более привлекательной. Поэтому авторами было предложено внедрение единого транспортного налога на импортируемые автомобили. Вследствие этого, покупатели с ограниченным бюджетом будут рассматривать и, возможно, отдадут предпочтение российской иномарке или отечественному автомобилю, и будут уплачивать транспортный налог по ставкам, утвержденным в соответствующем регионе проживания. Покупатели, приобретающие автомобили иностранного производства, будут уплачивать ЕТН по более высоким ставкам, которые не зависят от региона проживания. Оценка эффективности внедрения ЕТН показывает целесообразность его применения. Данная

мера позволит снизить негативное влияние последствий сокращения финансовых поступлений из-за снижения ввозных таможенных пошлин на импортируемые автомобили. Так же, косвенным образом поможет повысить ценовую конкурентоспособность автомобилей, производимых на территории Российской Федерации.

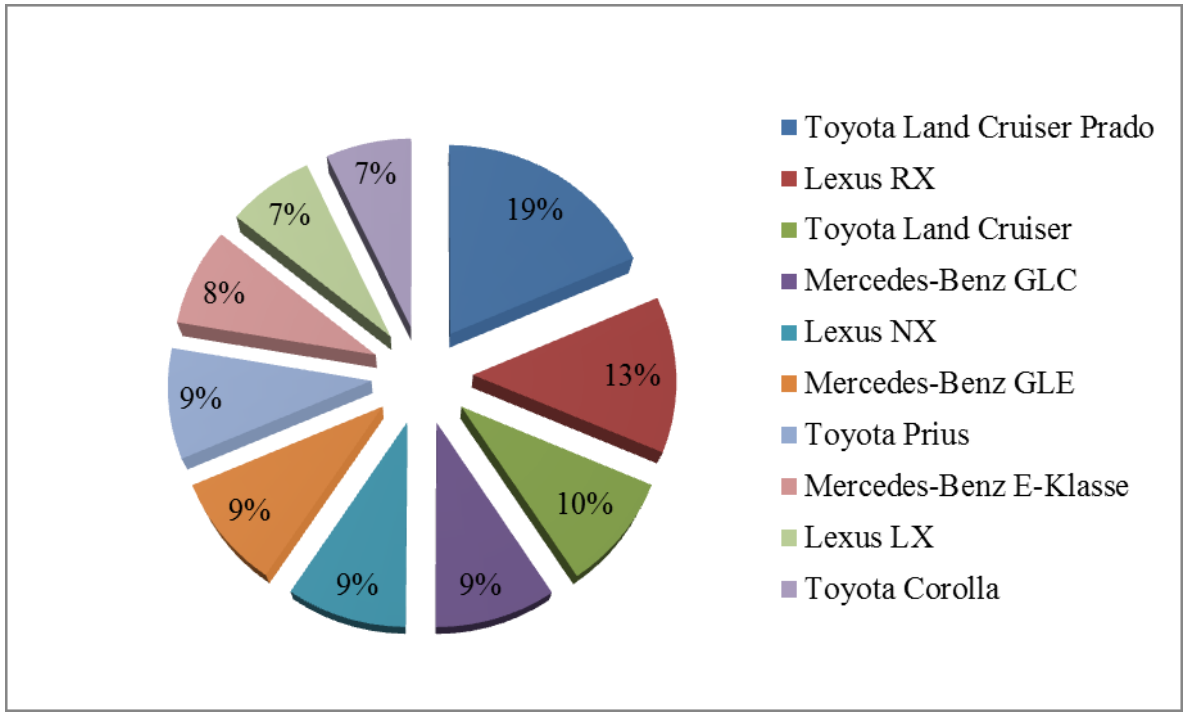


Рисунок 6. Топ-10 импортируемых автомобилей в Россию, 2017 г.

ЛИТЕРАТУРА

1. Марракешское соглашение об учреждении Всемирной торговой организации от 15.04.1994 [электронный ресурс] // Официальный интернет-портал правовой информации. URL: http://www.pravo.ru/ (дата обращения: 03.04.2018).

2. Протокол от 16.12.2011 г. «О присоединении Российской Федерации к Марракешскому соглашению об учреждении Всемирной торговой организации от 15 апреля 1994» [электронный ресурс] // Официальный интернет-портал правовой информации. URL: http://www.pravo.ru/ (дата обращения: 04.02.2018).

3. Горегляд В.П. Анализ мер, принимаемых органами государственной власти по выполнению обязательств и реализации прав Российской Федерации, связанных с присоединением к ВТО, оценка влияния норм и правил ВТО на отрасли экономики // Бюллетень Счетной палаты РФ. 2013. № 4. С. 9–16.

4. Захаров А.Н. Проблемы присоединения России к ВТО // Российский внешнеэкономический вестник. 2009. №12. С.26-34.

5. Автокредиты с господдержкой будут выдавать до 2020 года [электронный ресурс] // Портал государственных услуг Российской Федерации. URL: https://www.gosuslugi.ru дата обращения: 25.07.2019).

6. Хасанов Т. Без пробега: Россия в последний раз снизит ввозные пошлины на иномарки [электронный ресурс] // Известия. URL: https://iz.ru/ (дата обращения: 12.08.2019).

7. Королева И.С. Всемирная торговая организация и национальные экономические интересы // Вестник МБУ. 2015. № 1. С. 36–43.

8. Дюмулен И.И. Всемирная торговая организация. Экономика, политика, право: монография. М.: ВАВТ, 2012. 360 с.

9. Налоговый кодекс Российской Федерации, часть вторая от 05.08.2000 №117-ФЗ [электронный ресурс]. Доступ из справочно-правовой системы «Гарант».

10. Лидеры авторынка в России // Аналитическое агентство «Автостат» [электронный ресурс]. URL: http://www.autostat.ru (дата обращения: 25.04.2018).

IMPROVEMENT OF PASSENGER CARS IMPORTS CONTROL IN THE STATE CONTROL SYSTEM OF FOREIGN ECONOMIC ACTIVITY

D. B. Shtrikova
Samara State Technical University,
Samara, Russia

A. V. Gurbanova
Samara State Technical University,
Samara, Russia

ABSTRACT:
The purpose of the work "Improvement of passenger cars imports control in the state control system of foreign economic activity" is to develop an economically sound proposal to improve the customs and tariff regulation when importing cars of foreign production on the territory of the Russian Federation. Methods of economic and statistical analysis were used for the calculations. The rates changing dynamics of import customs duties for cars in the accession of the Russian Federation to the world trade organization and passenger cars imports in Russia in 2008–2017 were analyzed. The problems associated with the reduction of import duties for passenger cars were studied. The cost of vehicle tax on imported vehicles under the existing and proposed rates and the magnitude of financial losses for the state budget from the reduction of import duties were calculated. Economic assessment of the effectiveness of the unified transport tax introduction of foreign produced shows the feasibility of its application. This measure will reduce the negative impact of the consequences of the reduction of financial revenues reduction due to the reduction of import customs duties on imported cars. In addition, this measure will indirectly help to increase the price competitiveness of cars produced in the territory of the Russian Federation, which the authors refer to as manufacturers of domestic brands and manufacturers of foreign brands assembled in the territory of the Russian Federation. The scientific novelty lies in the development and economic justification of the application of a unified transport tax on cars imported into the territory of the Russian Federation. The scheme of calculation of the unified transport tax without regard for a region and depending on age of the car at the time of import on customs territory of the Russian Federation is offered.

KEYWORDS:
customs and tariff control, passenger car, import, import customs duties, unified transport tax, world trade organization.

AUTHORS' INFORMATION:
Darya B. Shtrikova, Cand. Sci. (Economics), Associate Professor, Samara State Technical University,
244, Molodogvardeyskaya str., Samara, 443100, Russia, shtrikovadb@yandex.ru.

Anna V. Gurbanova, Samara State Technical University,
244, Molodogvardeyskaya str., Samara, 443100, Russia, annagurbanova95@gmail.com.

FOR CITATION: Shtrikova D. B., Gurbanova A. V. Improvement of passenger cars imports control in the state control system of foreign economic activity // Management Issues. 2019. №4 (59). P. 148—158.

REFERENCES

1. Marrakesh agreement on the establishment of the World Trade Organization of 04/15/1994 [e-resource] // Official Internet portal of legal information. URL: http://www.pravo.ru/ (date of reference: 04.03.2018). [Marrakeshskoe soglashenie ob uchrezhdenii Vsemirnoj torgovoj organizacii ot 15.04.1994 [jelektronnyj resurs] // Oficial'nyj internet-portal pravovoj informacii. URL: http://www.pravo.ru/ (data obrashhenija: 03.04.2018).] – (In Rus.)

2. Protocol of December 16, 2011 "On the Accession of the Russian Federation to the Marrakesh Agreement Establishing the World Trade Organization of April 15, 1994" [e-resource] // Official Internet portal of legal information. URL: http://www.pravo.ru/ (date of reference: 02.04.2018). [Protokol ot 16.12.2011 g. «O prisoedinenii Rossijskoj Federacii k Marrakeshskomu soglasheniju ob uchrezhdenii Vsemirnoj torgovoj organizacii ot 15 aprelja 1994» [jelektronnyj resurs] // Oficial'nyj internet-portal pravovoj informacii.

URL: http://www.pravo.ru/ (data obrashhenija: 04.02.2018).] – (In Rus.)

3. Goreglyad V.P. Analysis of measures taken by public authorities to fulfill obligations and implement the rights of the Russian Federation related to accession to the WTO, assess the impact of WTO rules and regulations on the economy // Bulletin of the Accounts Chamber of the Russian Federation. 2013. No. 4. S. 9-16. [Goregljad V.P. Analiz mer, prinimaemyh organami gosudarstvennoj vlasti po vypolneniju objazatel'stv i realizacii prav Rossijskoj Federacii, svjazannyh s prisoedineniem k VTO, ocenka vlijanija norm i pravil VTO na otrasli jekonomiki // Bjulleten' Schetnoj palaty RF. 2013. № 4. S. 9-16.] – (In Rus.)

4. Zakharov A.N. Problems of Russia's accession to the WTO // Russian Foreign Economic Bulletin. 2009. No. 12. P.26-34. [Zaharov A.N. Problemy prisoedinenija Rossii k VTO // Rossijskij vneshnejekonomicheskij vestnik. 2009. № 12. S.26-34.] – (In Rus.)

5. Car loans with state support will be issued until 2020 // Portal of public services of the Russian Federation [e-resource]. URL: https://www.gosuslugi.ru date of treatment: 07.25.2019). [Avtokredity s gospodderzhkoj budut vydavat' do 2020 goda// Portal gosudarstvennyh uslug Rossijskoj Federacii [jelektronnyj resurs]. URL: https://www.gosuslugi.ru data obrashhenija: 25.07.2019).] – (In Rus.)

6. Khasanov T. No mileage: Russia will reduce import duties on foreign cars for the last time // Izvestia [e-resource]. URL: https://iz.ru/ (date of reference:: 08.12.2019). [Hasanov T. Bez probega: Rossija v poslednij raz snizit vvoznye poshliny na inomarki// Izvestija [jelektronnyj resurs]. URL: https://iz.ru/ (data obrashhenija: 12.08.2019).] – (In Rus.)

7. Koroleva I.S. World Trade Organization and National Economic Interests // Vestnik MBU. 2015. No. 1. P. 36-43. [Koroleva I.S. Vsemirnaja torgovaja organizacija i nacional'nye jekonomicheskie interesy // Vestnik MBU. 2015. № 1. S. 36-43.] – (In Rus.)

8. Dyumulen I.I. World Trade organisation. Economics, politics, law: monograph. M .: VAVT, 2012.360 s. [Djumulen I.I. Vsemirnaja torgovaja organizacija. Jekonomika, politika, pravo: monografija. M.: VAVT, 2012. 360 s. Djumulen I.I. Vsemirnaja torgovaja organizacija. Jekonomika, politika, pravo: monografija. M.: VAVT, 2012. 360 s.] – (In Rus.)

9. The tax code of the Russian Federation, part two of 05.08.2000 N 117-ФЗ [e-resource]. Access from the Garant reference legal system. [Nalogovyj kodeks Rossijskoj Federacii, chast' vtoraja ot 05.08.2000 N 117-FZ [jelektronnyj resurs]. Dostup iz spravochno-pravovoj sistemy «Garant».] – (In Rus.)

10. Leaders of the car market in Russia // Analytical Agency "Avtostat" [e-resource]. URL: http://www.autostat.ru (date of reference: 04.25.2018). [Lidery avtorynka v Rossii // Analiticheskoe agentstvo «Avtostat» [jelektronnyj resurs]. URL: http://www.autostat.ru (data obrashhenija: 25.04.2018).] – (In Rus.)