

при продлении срока таможенного транзита, изменения места доставки, совершении грузовых операций и (или) замены транспортных средств, возникновении форс-мажорных обстоятельств, а также завершении и прекращении таможенного транзита. В документе затрагивается мультимодальная перевозка товаров 27-й группы ТН ВЭД ЕАЭС.

Таким образом, видим, что государства ЕАЭС делают большие шаги навстречу друг другу в вопросах, относящихся к созданию общего транспортного пространства, общего рынка транспортных услуг. Создаются и рассматриваются проекты, принимаются решения, направленные на гармонизацию и стандартизацию процедур перевозки во всех странах Союза.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Евразийская Экономическая Комиссия [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа : <http://www.eurasiancommission.org>. – Дата доступа : – 21.02.2020.

2 Таможенный кодекс Евразийского экономического союза. – М. : Проспект, 2018. – 512 с.

*V. MALINA, V. LOPATINA*  
*Russian Customs Academy*

#### **IMPROVEMENT OF DEVELOPMENT OF THE MULTI-DISTANCE TRANSPORT SYSTEM UNDER THE CONDITIONS OF FUNCTIONING OF THE EAEU**

УДК 336.244

*Е.Э. ТОЛИКОВА, Т.Н. ПОЛОЗИНА*  
*Российская таможенная академия, г. Люберцы*

#### **ТАМОЖЕННО-ТАРИФНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ КАК ФАКТОР РАЗВИТИЯ РЫНКА ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ**

Электрификация является одним из глобальных трендов, охвативших автомобильную отрасль. Появление этого явления обусловлено следующими факторами: усиливающимся вниманием общественности к экологии и повышением требований со стороны государства к охране окружающей среды; доступностью технологий производства электромобилей; улучшением свойств батарей электромобилей; повышением безопасности электромобилей; постепенным распространением автомобиля среди населения при увеличении потребительских свойств.

В Стратегии развития автомобильной промышленности РФ до 2025 года указывается необходимость развития электрификации транспортных средств [1]. Прогнозы показывают, что доля электромобилей в общем объеме легковых автомобилей в мире будет расти с каждым годом. Если в 2018 г. их доля составляла 0,6 %, то к 2030 г. ожидается возрастание до 14,5 % [2]. Однако в

2019 году доля электромобилей на российском рынке остается невысокой – менее 1 %.

В 2020 году рынок электромобилей в России представлен импортными автомобилями, так как отсутствует отечественное производство. Импорт в РФ и государства – члены ЕАЭС в январе – октябре 2019 г. составил 14,86 млн дол. США, или 292 электромобиля. Доля импорта России самая большая – 61 %, Республики Беларусь – 31 %, Казахстана – 7 %, Армении – 1 % (рисунок 1).

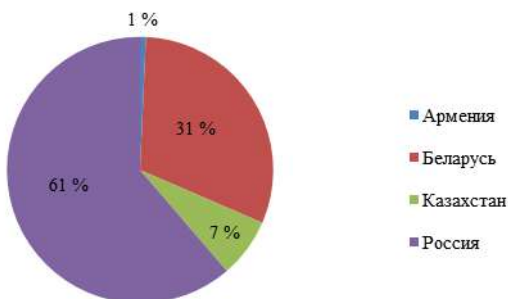


Рисунок 1 – Доля импорта государств – членов ЕАЭС в общем объеме импорта электромобилей ЕАЭС за январь – октябрь 2019 года [3]

Основными причинами, препятствующими развитию рынка электромобилей в России, являются их высокая стоимость по сравнению с автомобилями, работающими на бензине, и отсутствие инфраструктуры. Для развития такой инфраструктуры необходимо увеличение количества электромобилей в стране как за счет расширения ввоза товара, так и развития отечественного производства.

Стоимость новых электромобилей за рубежом составляет несколько миллионов рублей, которая увеличивается при ввозе продукции за счет таможенной пошлины, тем самым снижая спрос на российском рынке. В связи с этим ЕЭК предлагает обнулить ставку ввозной таможенной пошлины до 31 декабря 2021 года, такая мера будет распространяться как на физических, так и юридических лиц. Ранее ставка составляла 15 % (товарный код 8703800002).

Заметим, в 2016–2017 гг. ставки обнулялись для юридических лиц на период менее одного года. За такой короткий срок действия этого режима не удалось достичь поставленных целей, необходимо продолжение этой практики.

Таким образом, для роста спроса на электромобили, развития зарядной инфраструктуры и активизации отечественного производства целесообразно снижение ставок таможенных пошлин на долгосрочный период.

Кроме того, благоприятному развитию российского производства будет способствовать нулевая ставка таможенной пошлины на аккумуляторные блоки

(товарный код 8507 60 000 0), что позволит достичь конкурентоспособной стоимости отечественного автомобиля.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Распоряжение Правительства РФ от 28.04.2018 № 831-р (ред. от 22.02.2019) «Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2025 года» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.consultant.ru>. – Дата доступа : 23.03.2020.

2 Международное энергетическое агентство [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа : <https://www.iea.org>. – Дата доступа : 27.03.2020.

3 Евразийская экономическая комиссия [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа : <http://www.eurasiancommission.org>. – Дата доступа : 27.03.2020.

*E. TOLIKOVA, T. POLOZINA*  
*Russian Customs Academy*

#### **CUSTOMS REGULATION AS A DEVELOPMENT FACTOR IN THE ELECTRIC CAR MARKET**

УДК 681.3: 656

*Ю.В. ШУЛЬДИНЕР*

*Украинский государственный университет железнодорожного транспорта,  
г. Харьков*

#### **ПРИНЦИПЫ ЛОГИСТИЧЕСКОГО ИССЛЕДОВАНИЯ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ПОГРАНИЧНЫХ ПЕРЕДАТОЧНЫХ СТАНЦИЙ КОВЕЛЬ (УКРАИНА) И БРЕСТ-ВОСТОЧНЫЙ (РЕСПУБЛИКА БЕЛАРУСЬ)**

Важной логистической задачей современных железных дорог является своевременная доставка груза до грузополучателя и сохранность его на всем пути следования. В таком процессе одну из главных ролей играют пограничные и таможенные органы стран, через которые пролегают транспортные коридоры. На примере взаимодействия двух пограничных передаточных станций можно определить существующие проблемы в этой области, рассмотреть пути их решения, и проанализировать результаты работы за последние годы.

Наиболее существенными показателями качества перевозок при транспортировке грузов в межгосударственном сообщении является скорость доставки. Определяющим фактором снижения этого показателя возникает проблема пересечения границ между странами. Проведен детальный анализ взаимодействия пограничных передаточных станций Украины и Республики Беларусь и проанализированы грузопотоки по станциям Ковель и Брест-