

УДК 339.562-027.583:629.33(47+57)»2021/2024»

АНАЛИЗ НЕЛЕГАЛЬНОГО ВВОЗА АВТОМОБИЛЕЙ НА ТЕРРИТОРИЮ РОССИИ**В.С. Коновалова, М.И. Мигунова, Е.В. Кокова, Н.В. Вялов**

Сибирский Федеральный университет, Красноярск, email: kokovaelena5@gmail.com

Аннотация. В статье авторы рассматривают проблему нелегального оборота транспортных средств в Россию за период с 2021 по 2024 год, обусловленную геополитической ситуацией и введёнными экономическими санкциями в отношении страны. Приведены причины роста контрабанды автомобилей, при этом особое внимание в работе уделяется изучению мошеннических схем перемещения легковых транспортных средств через таможенную границу страны. На основе проведенного анализа дана оценка сложившейся ситуации и предложенных Правительством страны мер по предотвращению последствий.

Ключевые слова: преступность, контрабанда, легковые автомобили, таможенная граница, таможенный контроль, санкции, таможенные сборы.

ANALYSIS OF ILLEGAL IMPORT OF CARS INTO THE TERRITORY OF RUSSIA**V.S. Konovalova, M.I. Migunova, E.V. Kokova, N.V. Vylov**

Siberian Federal University, Krasnoyarsk, email: kokovaelena5@gmail.com

Abstract. In the article, the authors consider the problem of illegal trafficking of vehicles to Russia for the period from 2021 to 2024, due to the geopolitical situation and the economic sanctions imposed on the country. The reasons for the growth of car smuggling are given, while special attention is paid to the study of fraudulent schemes for the movement of passenger vehicles across the customs border of the country. Based on the analysis, an assessment of the current situation and the measures proposed by the Government to prevent the consequences is given.

Keywords: crime, smuggling, passenger cars, customs border, customs control, sanctions, customs duties.

Дата поступления статьи в редакцию: 25.05.2025

Дата принятия статьи в печать: 02.07.2025

Введение

Нелегальный оборот транспортных средств представляет собой одну из наиболее острых проблем в области международной торговли и обеспечения правопорядка. Постоянное увеличение числа случаев незаконного импорта и экспорта автомобилей вызывает серьёзную обеспокоенность у государственных органов и общества в целом. Данная проблема несёт в себе как экономический ущерб для страны, так и угрозы безопасности, поскольку тесно связана с деятельностью организованных преступных группировок.

Одной из основных причин контрабанды автомобилей являются жёсткие ограничения на ввоз автомобилей из «первичных каналов». Во многих странах высокие пошлины, налоги и требования к сертификации делают легальный импорт транспортных средств экономически невыгодным для потребителей.

Контрабанда автомобилей представляет собой значительную угрозу состоянию доходной части государственного бюджета, приводя к многомиллиардным потерям ежегодно в виде недополученных налоговых платежей. Кроме того, нелегальный ввоз транспортных средств обусловлен высокими таможенными пошлинами, налогами и строгими требованиями к сертификации, которые делают легальный импорт экономически невыгодным для потребителей и стимулируют развитие теневого рынка [15].

Вследствие большого количества нелегально ввезенных автомобилей Россия в 2022-2024 году потеряла около 2.6 млрд долларов. Это колоссальные упущения для бюджета и экономики страны. С такой же проблемой столкнулись и другие страны, например Южная Африка, когда в 2022 году страна понесла ущерб в размере более 8 миллиардов рандов (около 500 миллионов долларов США) из-за нелегального импорта подержанных автомобилей, что составляет значительную часть от общего количества автомобилей на дорогах страны. В Пакистане ежегодные потери бюджета от незаконной торговли, включая контрабанду автомобилей, составляют около 8 триллионов рупий (примерно 68 миллиардов долларов США), что эквивалентно 20% формальной экономики страны. В Канаде в 2023 году было выявлено более 226 000 случаев кражи автомобилей, многие из которых были связаны с международной контрабандой, особенно в страны Ближнего Востока и Западной Африки [11-12].

По данным Европейской прокуратуры, в 2023 году ущерб от трансграничного мошенничества с НДС, включая схемы с участием автомобилей, составил 11,5 миллиарда евро [13].

Результаты исследования

Один из крупнейших экспортеров автомобилей — Южная Корея, также сталкивается с проблемами, связанными с нелегальным оборотом транспортных средств. Однако благодаря эффективным мерам контроля и строгим таможенным процедурам, масштабы контрабанды автомобилей в стране значительно ниже по сравнению с вышеупомянутыми странами. Таким образом, несмотря на глобальные потери бюджета от контрабанды автомобилей, Южной Корее удалось минимизировать потери от контрабанды благодаря эффективным мерам контроля.

До введения санкционных ограничений в 2022 году значительная доля российского автомобильного рынка приходилась именно на автомобили южнокорейских марок. Особенно востребованными были такие модели, как Hyundai Solaris, Kia Rio, Hyundai Tucson и Kia Sportage, благодаря их надёжности, адаптации к российским климатическим условиям и доступной цене. После введения запрета на экспорт автомобилей стоимостью выше 50 тысяч долларов, в дефиците оказались также более премиальные модели — Genesis G80 и Kia K900. Ограничения затронули не только корейские бренды, но и японские (Toyota Land Cruiser 200, Lexus RX, Nissan X-Trail), которые также были популярны среди российских потребителей.

Под угрозой оказался не только бюджет государства, но и граждане, желающие купить автомобили таких марок, как Hyundai и Kia. Сложности взаимодействия по импорту легковых автомобилей России и Южной Кореи на этом не закончились. В 2024 году под ограничения ввоза попали автомобили с объёмом двигателя 2 литра. За десять месяцев 2024 года на территорию России было поставлено легковых транспортных средств, общей стоимостью 530,8 млн долларов, что на 7% меньше, чем за тот же период прошлого года [2].

В связи с вышеуказанными проблемами автомобильный рынок России претерпел большие изменения за период с 2021 по 2024 года. Количественные изменения импорта легковых автомобилей представлено на рисунке 1.

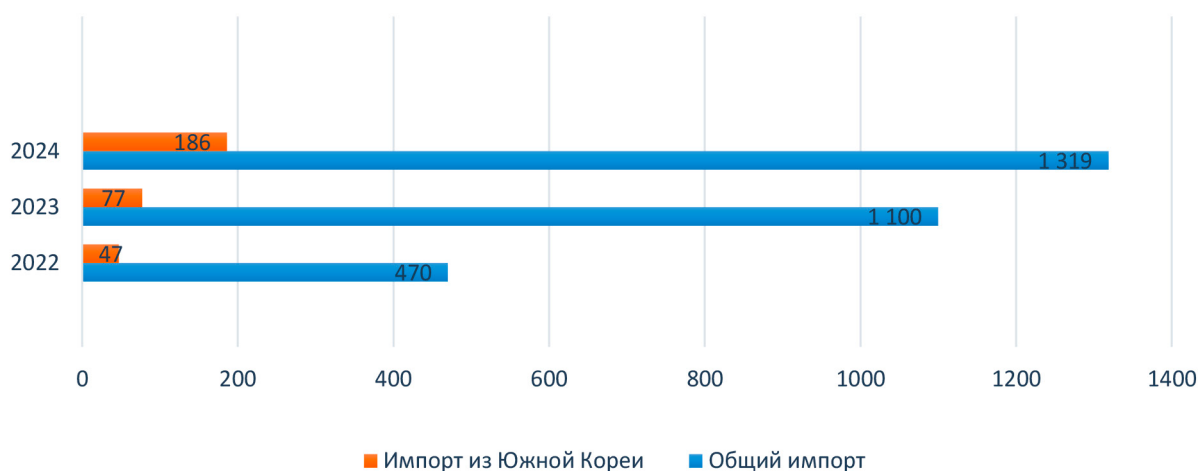


Рис. 1. Динамика импорта легковых автомобилей в Россию за период 2022–2024 гг., тыс. штук

Источник: составлено авторами по данным [14].

Из рисунка 1 очевидно, что наблюдается положительная динамика общего объема ввоза транспортных средств за рассматриваемые периоды. Так, если в 2022 году в страну было ввезено около 470 тыс. автомобилей, то в 2023 году этот показатель вырос более чем в два раза — до 1,1 млн единиц, а в 2024 году импорт достиг 1,319 млн легковых автомобилей, что отражает рост потребительского спроса, а также адаптацию логистических и торговых цепочек в условиях санкционного давления.

Особый интерес представляет динамика поставок из Южной Кореи. Несмотря на снижение доли этой страны в общем объеме импорта с 10% в 2022 году до 7% в 2023 году, в 2024 году наблюдается значительное восстановление позиций южнокорейских производителей — доля выросла до 14%, а абсолютный объем поставок достиг 186 тыс. единиц. Это может свидетельствовать о повышении привлекательности корейского автопрома на российском рынке, на фоне ограниченного присутствия европейских и японских брендов, а также об успешной переориентации экспорта Южной Кореи.

На современном этапе развития торгово-экономических отношений с Россией Южная Корея старается восстановить прежние позиции на автомобильном рынке. Не смотря на качество легковых автомобилей и количество заинтересованных российских покупателей, их попытки не приносят желаемого результата. Это вызвано введением санкционных ограничений, которые напрямую сказались на ценовом сегменте поставок.

В целях стабилизации сложившейся ситуации Россия приняла ряд мер, в частности отказавшись от сотрудничества с недружественными государствами, были увеличены поставки легковых автомобилей Китайского автопрома. Принятое Правительством РФ решение изменило экономическое положение страны в лучшую сторону, так по итогам семи месяцев 2023 года из Китая в Россию было поставлено более 405 тыс. легковых автомобилей, что в 5,7 раза превышает показатель за аналогичный период прошлого года [1].

Налаживание двусторонних отношений между Российской Федерацией и Китайской Народной Республикой стало одним из ключевых факторов, повлиявших на структурную трансформацию отечественного автомобильного рынка. В условиях сокращения присутствия прежних автопроизводителей, китайские автомобильные бренды заняли освободившиеся рыночные ниши, обеспечив высокий уровень доступности продукции за счёт ценовой конкурентоспособности и налаженных логистических цепочек. В результате российский рынок продемонстрировал явную тенденцию к перенасыщению автомобилями китайского производства, что оказывает влияние на потребительские предпочтения, уровень конкуренции и динамику ценового сегментирования.

Далее считаем целесообразным остановиться на контрабанде транспортных средств. Так, в 2022 году в связи огромным количеством ограничений возросла численность предпринимателей, нелегально перемещающих автомобили в Россию. В течение года автопроизводители стабилизировали свой бюджет и начали активную деятельность по поиску решений проблемы, связанной с ограничением поставок. Одним из путей преодоления санкций стал параллельный импорт, который набирает обороты в настоящее время.

По данным аналитического агентства «Автостат Инфо», в 2024 году в России было зарегистрировано 161 449 автомобилей, ввезенных по параллельному импорту, что на 17,7% больше по сравнению с 2023 годом. Однако в феврале 2025 года наблюдается снижение: количество регистраций таких транспортных средств составило 6 904 единицы, что на 10% меньше, чем в январе, и на 35% меньше по сравнению с аналогичным периодом 2024 года [6]. Такая тенденция связана с рядом факторов. Во-первых, с 1 апреля 2024 года были закрыты лазейки, позволявшие ввозить автомобили через страны Евразийского экономического союза (ЕАЭС) с заниженными таможенными платежами. Теперь при ввозе таких автомобилей необходимо оплачивать разницу в цене, включающую утилизационный сбор, что делает импорт менее выгодным. Во-вторых, с 1 октября 2024 года были повышены ставки утилизационного сбора, а с 1 января 2025 года введена ежегодная индексация, что увеличивает стоимость ввоза автомобилей. Это особенно затрудняет импорт автомобилей с большими объемами двигателей, поскольку сборы могут достигать значительных сумм.

Вместе с тем, не для всех компаний выгодно перевозить автомобили через третьи страны. Именно поэтому в 2023 году контрабанда через таможню Владивостока, которая имеет территориальную близость к странам, с кем активно велась торговля, составила более 130 тысяч автомобилей, что в два раза больше, чем за аналогичный период прошлого года [3]. Федеральная Таможенная Служба потеряла доход от взиманий таможенных платежей на сумму более 3 млрд долларов. Основными направлениями контрабандных потоков являются Азиатские страны, такие как Япония и Южная Корея. На их долю приходится около 96% нелегального перемещения легковых автомобилей, что наглядно представлено на рисунке 2.

Подводя итог вышеизложенному, можно сделать вывод о том, что основные потребители, а это граждане страны, которые сильно заинтересованы в автомобилях японских и корейских марок, так как китайские автомобили уступают в качественных характеристиках вышеупомянутых видов. Привычные ранее в использовании транспортные средства сейчас являются роскошью для большей части населения, именно поэтому и они и предприниматели прибегают к серым схемам ввоза автомобилей.

Для нелегального перемещения автомобилей незаконнополучившие производители разработали ряд схем, позволяющие торговать с российскими покупателями. Одной из наиболее популярных механизмов является «распил» [4]. Суть перевозки заключается в «распиливании» готового изделия (авто) в стране отправления и оформления в декларации в виде запчастей, а доставка в страну назначения предполагает последующую сборку этого автомобиля. Не смотря на сложность исполнения данной схемы, многие автопроизводители ее используют, поскольку таможенная пошлина значительно ниже на запчасти нежели чем целый автомобиль.

Контрабанда легковых автомобилей по странам

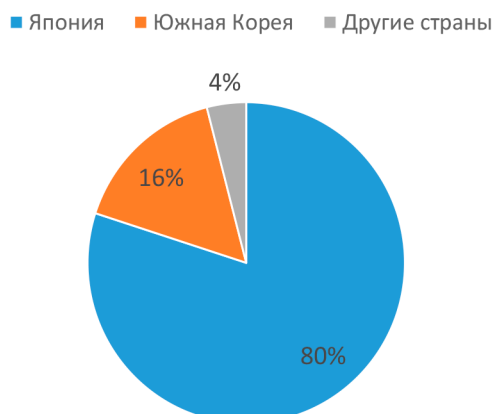


Рис. 2. Доля контрабанды легковых автомобилей в страновом разрезе, в %

В результате расследования, проведенного российскими таможенными органами весной 2024 года, была раскрыта схема контрабанды иномарок, предусматривающая ввоз автомобилей на территорию ЕАЭС с их последующей отправкой в Абхазию, откуда транспортные средства переправлялись в Россию. Такой механизм позволял обходить уплату таможенных платежей и существенно снижать расходы на транспортировку. В рамках этой схемы житель Сочи избежал уплаты таможенных сборов на сумму 3,5 миллиона рублей за четыре автомобиля [5].

Очередным механизмом нелегальной торговли стал ввоз автомобилей для личного пользования, используя данные третьих лиц. Таким образом, контрабандисты провозили большое количество автомобилей по заниженной таможенной ставке, однако данная схема закрылась, так как российские таможенники стали считать коммерческим ввоз машины, если она продается менее чем через год.

В условиях ограниченного легального импорта на фоне санкционного давления особое значение приобрели конкретные марки и модели автомобилей, которые либо оказались под прямыми запретами, либо стали наиболее востребованными среди нелегальных поставок.

На фоне изменения товарной номенклатуры и перераспределения потребительских предпочтений, происходят и существенные сдвиги в логистике серого импорта. Одновременно с изменением структуры спроса на автомобильном рынке России наблюдается и трансформация маршрутов контрабанды. Если ранее основным направлением была доставка транспортных средств через порты Владивостока и последующая реализация на территории страны, то с 2023 года усилилось значение южных и западных пограничных зон. Особенно активно использовались маршруты через Казахстан, Кыргызстан и Абхазию, где контроль со стороны таможенных органов оставался менее строгим [8-9]. В результате увеличилось количество схем, предполагающих использование поддельных документов, двойного декларирования грузов и перерегистрации автомобилей на местных граждан для последующего ввоза в Россию.

В дополнение к традиционным методам перемещения нелегальных автомобилей распространилась практика создания фиктивных автосалонов в странах ЕАЭС. Такие структуры позволяли легализовать автомобили, поступавшие контрабандным путем, выдавая их за транспортные средства внутреннего производства или переработки. В свою очередь, это создало дополнительные сложности для таможенных органов России в вопросах идентификации происхождения автомобилей и проверки достоверности сопровождающих документов.

Обобщение популярных марок и моделей автомобилей, попавших под ограничения и ввозимых нелегальным путем представлено в таблице 1.

Представленные в таблице 1 данные позволяют проследить, какие именно марки и модели автомобилей оказались наиболее уязвимыми к ограничениям в рассматриваемых нами периодах, а также какие транспортные средства пользовались наибольшим спросом на «сером» рынке. Очевидно, что наибольшую долю среди нелегально ввозимых автомобилей занимают японские бренды (Toyota, Nissan, Honda, Mitsubishi), что обусловлено их качественными характеристиками и востребованностью в регионах Дальнего Востока. Корейские марки, такие как Hyundai и Kia, массово завозились до санкционного пери-

ода и постепенно были вытеснены с рынка вследствие введённых экспортных ограничений. Китайские бренды (Chery, Haval) стали альтернативой и получили преимущество благодаря официальным каналам поставок и государственной поддержке.

Таблица 1

Популярные марки и модели автомобилей, попавшие под ограничения или часто ввозимые нелегальным способом за период 2022–2024 гг.

Марка	Модель	Страна-производитель	Причина популярности / запрета	Канал поставки
Hyundai	Solaris, Tucson	Южная Корея	Доступная цена, высокая надёжность	Параллельный импорт
Kia	Rio, Sportage, K900		Массовый спрос, запрет на дорогие модели	
Toyota	Land Cruiser 200, Alphard	Япония	Надёжность, популярность у бизнес-класса	Контрабанда, через Владивосток, параллельный импорт
Nissan	X-Trail, Elgrand		Вместительность, подходит для семейного использования	Контрабанда, через Владивосток
Lexus	RX, LX		Премиальный сегмент, под запретом	Через Абхазию
Honda	CR-V, Stepwgn	Япония	Экономичность, популярность во Владивостоке	Через «распил» или личный ввоз
Mitsubishi	Outlander, Delica		Кроссоверы для дальневосточных регионов	Через «серые» схемы
Genesis	G80, GV80	Южная Корея	Премиум-сегмент, под санкциями	Ограниченный импорт
Chery	Tiggo 7, Tiggo 8	Китай	Рост легального импорта, замена японским моделям	Официальный и параллельный импорт
Haval	Jolion, F7		Альтернатива корейским и японским авто	Через официальные каналы

Таким образом, анализ структуры «серого» автомобильного рынка позволяет не только выявить наиболее уязвимые к ограничениям бренды, но и проследить формирование новых потребительских предпочтений в условиях ограниченного выбора. Однако, за внешне привлекательной альтернативой официальному импорту скрываются значительные риски, с которыми сталкиваются покупатели при приобретении транспортных средств, ввезённых с нарушением таможенного законодательства, которые обобщены на рисунке 3.

Категории рисков при покупке нелегально ввезенного автомобиля

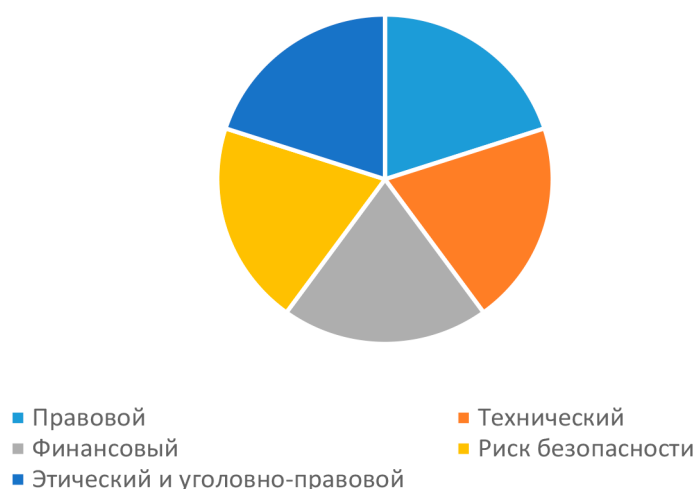


Рис. 3. Категории рисков при покупке нелегально ввезенного автомобиля

В первую очередь, следует отметить наличие правового риска, заключающегося в возможности конфискации транспортного средства в случае выявления факта его незаконного ввоза. При этом владельцы, не располагающие надлежащим комплектом правоустанавливающих документов, утрачивают имущество без права на компенсацию, а регистрация автомобиля может быть аннулирована или отклонена при обращении в органы ГИБДД.

Кроме того, потребители сталкиваются с техническими рисками, поскольку такие автомобили, как правило, не адаптированы к климатическим, эксплуатационным и регуляторным условиям Российской Федерации. Это проявляется в несовместимости с требованиями к типу топлива, отсутствием обязательной для сертификации системы экстренного реагирования «ЭРА-ГЛОНАСС», а также несоответствии экологическим и техническим стандартам.

Финансовые риски обусловлены отсутствием официальной гарантии, невозможностью последующего сервисного обслуживания и ограниченными возможностями реализации автомобиля на вторичном рынке. Юридически сомнительное происхождение автомобиля существенно снижает его рыночную стоимость и сужает круг потенциальных покупателей.

Отдельного внимания заслуживают риски, связанные с безопасностью эксплуатации. Техническое состояние нелегально ввезённых автомобилей зачастую не проходит должной проверки, что увеличивает вероятность аварийных ситуаций, особенно при эксплуатации в сложных климатических условиях. Использование устаревших или несертифицированных систем управления транспортным средством может привести к отказу его ключевых функций.

Наконец, следует учитывать этический и уголовно-правовой аспект. Приобретение автомобиля, ввезённого в обход установленного порядка, способствует развитию теневого рынка, нарушает принципы добросовестной конкуренции и потенциально влечёт за собой соучастие в противоправной деятельности, за которую предусмотрена административная или уголовная ответственность.

В связи с увеличением количества контрабанды автомобилей и осложнения схем нелегальной перевозки товаров Правительством РФ были разработаны меры представленные в таблице 2.

Таблица 2

Государственные меры по борьбе с контрабандой легковых автомобилей

Меры	Область применения
Техническое оснащение	Внедрение систем автоматического контроля и сканирования грузов на границе для выявления незаконного ввоза автомобилей и наличных средств. Установка современных систем видеонаблюдения и датчиков на границе для отслеживания нелегальных маршрутов перевозки автомобилей
Усиление правоприменительных мер	Проведение антикоррупционных проверок среди сотрудников таможни и правоохранительных органов. Ужесточение уголовной ответственности за участие в контрабанде для всех участников схемы: от перевозчиков до посредников
Повышение прозрачности таможенного контроля	Создание независимого контроля над деятельностью таможенных органов в лице общественного совета
Снижение таможенных пошлин на ввоз подержанных автомобилей	Уменьшение стимула для контрабанды
Предоставление льгот официальным автодилерам, таких как налоговые послабления, субсидии или упрощённые процедуры ввоза	Создание более благоприятных условий для законного импорта.

Представленные меры являются комплексными и направлены на снижение стимулов для контрабанды, повышение эффективности выявления преступлений и укрепление правопорядка в сфере таможенного дела. Их использование не ограничивается легковыми автомобилями, существует возможность применения ко всему товарному ассортименту. Каждая мера имеет свои ограничения и требует тщательной проработки и реализации. Только системный и комплексный подход позволит эффективно бороться с контрабандой автомобилей и денежных средств, что является ключевым фактором обеспечения экономической безопасности государства.

Проведённое нами исследование выявило, что нелегальный оборот транспортных средств остаётся острой проблемой для российской экономики и правопорядка. Основными причинами развития контрабанды стали: геополитическая нестабильность, экономические санкции, введённые рядом стран, а также жёсткие ограничения и высокие таможенные пошлины на легальный импорт автомобилей.

В результате проведенного анализа были выявлены наиболее распространённые схемы нелегального ввоза автомобилей, в частности, транзит через территорию Абхазии и использование подставных лиц для оформления автомобилей как товаров для личного пользования. Несмотря на принимаемые правительством меры по пресечению контрабанды, объёмы нелегального оборота транспортных средств продолжает оставаться значительным, что свидетельствует о необходимости совершенствования механизмов таможенного контроля и повышения эффективности работы правоохранительных органов.

Предложенные Правительством РФ меры и обобщенные авторами в таблице 2 представляют собой комплексный подход к решению возникшей проблемы. Однако, реализация этих мер требует тщательной проработки с учётом потенциальных рисков и ограничений.

Несмотря на предпринимаемые меры, борьба с нелегальным ввозом транспортных средств требует дальнейшего совершенствования. Рост масштабов контрабанды, появление новых схем обхода законодательства и активизация деятельности транснациональных преступных группировок указывают на необходимость поиска более эффективных решений. В 2024 году Федеральная таможенная служба России возбудила почти 2 000 уголовных дел, значительная часть которых связана с контрабандой стратегически важных товаров, включая автомобили. Это свидетельствует о масштабах проблемы и необходимости усиления мер по её пресечению.

Одним из эффективных направлений является развитие международного сотрудничества, особенно с государствами-участниками ЕАЭС. Так, в 2024 году практически 100% всех деклараций на товары и документы подано в электронном виде, что свидетельствует о высоком уровне цифровизации таможенных процедур [7]. Однако для повышения прозрачности необходима интеграция информационных систем между странами-участницами, что позволит оперативно выявлять попытки двойного декларирования и использования подставных лиц, а также иные обходные пути.

Необходимо также учитывать специфические маршруты контрабанды. Например, через Абхазию в Россию были доставлены автомобили под видом транспортных средств международной перевозки [10]. В другом случае, в Сочи на границе с Абхазией были изъяты три автомобиля, которые затем переданы на нужды СВО. Эти примеры подчёркивают необходимость усиления контроля на конкретных участках таможенных границ стран-участников ЕАЭС.

Выводы

Таким образом, проведенное исследование выявило, что нелегальный ввоз автомобилей в Россию в период с 2022 по 2024 годы остается значительной проблемой, обусловленной геополитической нестабильностью, экономическими санкциями и высокими таможенными пошлинами. Основными факторами роста контрабанды являются ограничения на легальный импорт, высокие налоги и сертификационные требования, стимулирующие развитие теневого рынка. Анализ выявил ключевые схемы нелегального перемещения автомобилей, включая «распил», транзит через страны ЕАЭС и Абхазию, использование подставных лиц и создание фиктивных автосалонов. Эти схемы привели к значительным экономическим потерям – около 2,6 млрд долларов за указанный период и более 3 млрд долларов недополученных таможенных сборов. Наиболее востребованными марками на «сером» рынке остаются японские (Toyota, Nissan) и южнокорейские (Hyundai, Kia) автомобили, хотя китайские бренды (Chery, Haval) активно занимают освободившиеся рыночные ниши благодаря государственной поддержке и ценовой доступности. Статья вносит значительный вклад в изучение проблемы контрабанды автомобилей, предлагая комплексный анализ ее причин, механизмов и последствий, а также оценивая эффективность мер противодействия, предпринимаемых Правительством РФ. Уникальность работы заключается в детальном рассмотрении современных схем нелегального ввоза, включая использование стран ЕАЭС и Абхазии как транзитных зон, а также в анализе потребительских рисков (правовых, технических, финансовых, связанных с безопасностью и этических). Особое внимание уделено трансформации российского автомобильного рынка под влиянием санкций и усилению роли китайских автопроизводителей. Предложенные меры, такие как модернизация таможенной инфраструктуры, усиление правоприменения и развитие международного сотрудничества в рамках ЕАЭС, подчеркивают необходимость системного подхода к решению проблемы. Статья представляет ценность для исследователей, таможенных органов и политиков, заинтересованных в укреплении экономической безопасности и совершенствовании таможенного контроля, а также для потребителей, сталкивающихся с рисками приобретения контрабандных автомобилей.

Литература

1. Официальный сайт Автостат России. [Электронный ресурс]. URL: <https://m.autostat.ru/> (дата обращения: 21.05.2025).
2. Федеральная таможенная служба Российской Федерации. Пресс-релиз от 21.03.2025. [Электронный ресурс]. URL: <https://customs.gov.ru/press/pressa-o-nas/document/408354> (дата обращения: 21.05.2025).
3. Альта-Софт. Новости внешнеэкономической деятельности. [Электронный ресурс]. URL: https://www.altar.ru/external_news/108428/ (дата обращения: 21.05.2025).
4. Мкртычан Т. Как устроена контрабанда автомобилей, которая снабжает Владивосток [Электронный ресурс]. URL: <https://vlst.live/news/126902> (дата обращения: 21.05.2025).
5. Халикова Е. Жителю Сочи грозит до пяти лет лишения свободы за контрабанду автомобилей // Комсомольская правда. 2024.
6. Автостат-Инфо. Регистрации автомобилей по параллельному импорту в 2024 году [Электронный ресурс]. URL: <https://avtostat-info.com/News/11987> (дата обращения: 26.04.2025).
7. Альта-Софт. Итоги работы таможенных органов за 2024 год. [Электронный ресурс]. URL: https://www.altar.ru/expert_opinion/118089/ (дата обращения: 26.04.2025).
8. Eurasianet. Грузию и Кыргызстан подозревают в поставках автомобилей в Россию. [Электронный ресурс]. URL: <https://russian.eurasianet.org> (дата обращения: 26.04.2025).
9. Известия. Стало известно об изъятии у россиян нелегально привезённых из Казахстана автомобилей. [Электронный ресурс]. URL: <https://iz.ru/1773522/2024-10-12> (дата обращения: 26.04.2025).
10. Customs Online. Таможня раскрыла схему контрабанды автомобилей из Абхазии в Россию. [Электронный ресурс]. URL: <https://customsonline.ru/6738> (дата обращения: 26.04.2025).
11. OCCRP. Как Кыргызстан стал центром экспорта санкционных автомобилей в Россию. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.occrp.org/ru/ficher/we-know-no-borders> (дата обращения: 26.04.2025).
12. The News International. Pakistan suffering Rs8 trillion in tax loss each year due to illicit trade // The News. 2023. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.thenews.com.pk> (дата обращения: 05.05.2025).
13. European Public Prosecutor's Office (EPPO). Annual Report 2023. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.eppro.europa.eu> (дата обращения: 05.05.2025).
14. New Retail. В 2024 году в Россию было ввезено более 1,3 млн легковых автомобилей. [Электронный ресурс]. URL: <https://new-retail.ru> (дата обращения: 05.05.2025).
15. Мигунова М.И., Демина Л.Н., Елгина Е.А. и др. Контрабанда наркотиков: основные способы контроля // Экономика и предпринимательство. 2024. № 10 (171). С. 442-450. DOI: 10.34925/EIP.2024.171.10.079.