

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


Факультет международных отношений

Кафедра международного бизнеса и туризма

Специальность 38.05.02 – Таможенное дело

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ

И.о. зав. кафедрой МБиТ

 В.В. Ульянова


«16» июня 2023г

**ДИПЛОМНАЯ РАБОТА**

на тему: Влияние параллельного импорта на формирование таможенно-логистических комплексов РФ

Исполнитель

студент группы 837 ос

  
\_\_\_\_\_

М.В. Перескоков

Руководитель

доцент

  
\_\_\_\_\_

Е.А. Царевская


Нормоконтроль

инженер

  
\_\_\_\_\_

О.В. Шпак

Рецензент

  
\_\_\_\_\_

Н.А. Бабкина

Благовещенск 2023

**АМУРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ  
(ФГБОУ ВО «АмГУ»)**

Факультет международных отношений

Кафедра международного бизнеса и туризма

УТВЕРЖДАЮ

И.о. зав. кафедрой

 В.В. Ульянова

« 29 » января 2023 г.

**ЗАДАНИЕ**

К дипломной работе (проекту) студента Перескоков Максим Витальевич

1. Тема дипломной работы (проекта) Влияние параллельного импорта на  
формирование таможенно-логистических комплексов РФ

(утверждено приказом от 19.01.2023 № 56-уч )

2. Срок сдачи студентом законченной работы(проекта) 13.06.2023

3. Исходные данные к дипломной работе (проекту) данные годовых отчетов  
Благовещенской и Хабаровской таможен, Благовещенского таможенного поста,  
таможенной статистики

4. Содержание дипломной работы (проекта) (перечень подлежащих разработке  
вопросов): изучить понятие параллельный импорт; изучить нормативно-правовую базу;  
выяснить как таможня взаимодействует с товаров ввезенным параллельным импортом;  
рассмотреть плюсы и минусы параллельного импорта; рассмотреть влияние  
параллельного импорта на изменение логистических цепочек; сформировать тенденции  
характерные для логистики в 2022 году; выяснить какие угрозы несет параллельный  
импорт; посмотреть, как работают фирмы в условиях параллельного импорта; дать  
рекомендации для работы логистических-компаний в 2023 году

5. Перечень материалов приложения (наличие чертежей, таблиц, графиков, схем,  
программных продуктов, иллюстративного материала и т.п.) 28 таблиц, 21 рисунок, 21  
источник

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

7. Дата выдачи задания 29.01.2023 г.

Руководитель дипломной работы (проекта) Елена Александровна Царевская, доцент

Задание принял к исполнению (дата) 29.01.2023 г

 \_\_\_\_\_ (подпись студента)

## РЕФЕРАТ

Дипломная работа содержит 87 с., 28 таблиц, 21 рисунок, 21 источник.

ЛОГИСТИКА, ПАРАЛЛЕЛЬНЫЙ ИМПОРТ, САНКЦИИ, ЕАЭС, ЕС, АРМЕНИЯ, ПОКАЗАТЕЛИ, ТУРЦИЯ, ИМПОРТ

Цель дипломной работы: Влияние параллельного импорта на формирование таможенно-логистических комплексов РФ

Объектом исследования является: Формирование таможенно-логистических комплексов России

Предмет исследования: Таможенно-логистические комплексы

Информационную основу дипломной работы составили учебники и ученые пособия отечественных ученых, научные статьи периодических изданий, нормативно – правовые акты, а также статистические данные.

## СОДЕРЖАНИЕ

Введение	6
1 Теоретические аспекты осуществления параллельного импорта и формирования таможенно-логистических комплексов	
1.1 Понятие параллельного импорта, его категории, признаки и нормативно-правовая база	9
1.2 Изучение понятия принципа исчерпания прав. Легализации параллельного импорта в РФ.	26
1.3 Особенности таможенного контроля за перемещением товаров через таможенную границу посредством параллельного импорта	28
1.4 Сущность логистики и логистических комплексов	30
2 Анализ влияния параллельного импорта на экономику Российской Федерации и формирование таможенно-логистических комплексов	
2.1 Анализ ввоза в РФ товаров, разрешённых к параллельному импорту	33
2.2 Анализ изменения логистических путей в условиях параллельного импорта	43
2.3 Анализ условий работы таможенно-логистических комплексов в период санкций	50
3 Проблемы и рекомендации по совершенствованию таможенного контроля в связи с введением параллельного импорта	
3.1 Проблемы и вызовы развития таможенно-логистических комплексов в РФ.	54
3.2 Анализ отношений со странами, осуществляющими параллельный импорт в Россию. Проблемы и	74

перспективы сотрудничества.

3.3 Рекомендации по развитию таможенно-логистических комплексов в условиях параллельного импорта	75
Заключение	82
Библиография	84

## ВВЕДЕНИЕ

2022 год можно по праву назвать одним из самых трудных моментов в истории РФ. За прошедшее время мы потеряли многих партнеров, получили ограничение доступ к ряду жизненно необходимых товаров.

Ряд санкций запретил к поставке в нашу страну огромного числа товаров и помочь с этим должен был параллельный импорт.

В этой работе мы проанализируем сущность параллельного импорта и его влияние на РФ.

Актуальность проблемы влияния параллельного импорта на формирование таможенно-логистических комплексов РФ состоит в том, что данный феномен оказывает значительное воздействие на экономику страны и эффективность логистических операций. Параллельный импорт представляет собой ввоз товаров на территорию страны без согласия официальных дистрибьюторов или производителей этих товаров.

Одним из основных последствий параллельного импорта является нарушение равновесия на рынке. Поставщики официально импортированных товаров, которые вкладывают значительные средства в рекламу, сертификацию и дистрибуцию, сталкиваются с конкуренцией со стороны неконтролируемых и несертифицированных товаров. Это приводит к снижению объемов продаж, убыточности и потере доверия со стороны производителей и дистрибьюторов.

Кроме того, параллельный импорт оказывает негативное влияние на формирование таможенно-логистических комплексов РФ. Нарушение правил и процедур таможенного контроля при ввозе параллельно импортируемых товаров приводит к утечкам налоговых и таможенных поступлений, что негативно сказывается на бюджете страны. Кроме того, несертифицированные товары могут представлять угрозу безопасности и здоровью потребителей, что требует дополнительных затрат на контроль и мониторинг качества.

Влияние параллельного импорта на таможенно-логистические комплексы РФ также проявляется в ухудшении конкурентоспособности отечественных производителей и ограничении возможностей для развития местных производств. В результате увеличивается зависимость от импорта и снижается экономическая самостоятельность страны.

В связи с этим, необходимо разрабатывать и внедрять эффективные меры по контролю параллельного импорта, ужесточать таможенные и правовые процедуры, а также развивать инфраструктуру таможенно-логистических комплексов для обеспечения более эффективного контроля и стимулирования развития отечественных производителей.

Объектом исследования является: Формирование таможенно-логистических комплексов России

Предмет исследования: Таможенно-логистические комплексы

Цель работы: оценить как параллельный импорт повлиял на изменение логистики в России

Для этого нам необходимо поставить следующие задачи:

- изучить понятие параллельный импорт;
- изучить нормативно-правовую базу;
- выяснить как таможня взаимодействует с товаров ввезенным параллельным импортом;
- рассмотреть плюсы и минусы параллельного импорта;
- рассмотреть влияние параллельного импорта на изменение логистических цепочек;
- сформировать тенденции характерные для логистики в 2022 году;
- выяснить какие угрозы несет параллельный импорт;
- посмотреть, как работают фирмы в условиях параллельного импорта;
- дать рекомендации для работы логистических-компаний в 2023 году.

В первой главе мы изучим теоретическую основу параллельного импорта, а именно: изучим понятие, нормативно-правовую базу и особенности

Во второй главе мы рассмотрим влияние параллельного импорта на экономику РФ изучим ввоз в РФ товаров, разрешённых к параллельному импорту, изменения логистических путей в условиях параллельного импорта.

В третьей главе мы рассмотрим основные проблемы, которые возникают в работе таможенно-логистических комплексов в 2023 году и перспективы их дальнейшего развития.

В работе использовались следующие методы исследования: количественное исследование, документационный анализ, системный анализ, исторический анализ и swot-анализ

Информационную основу дипломной работы составили учебники и ученые пособия отечественных ученых, научные статьи периодических изданий, нормативно – правовые акты, а также статистические данные.



# 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ПАРАЛЛЕЛЬНОГО ИМПОРТА

## 1.1 Понятие параллельного импорта, его категории, признаки и нормативно-правовая база

29 марта 2022 года в России произошло постановление, которое буквально дало второе дыхание рынку РФ, которому грозил дефицит из-за санкций и бойкота, последовавших на нашу страну в результате начала специальной-военной операции. Именно в этот день вышло Постановление Правительства Российской Федерации «Об легализации параллельного импорта». В свою очередь Министерство промышленности и торговли Российской Федерации утвердило перечень товаров и торговых марок, попадающих в список, на 23 апреля 2022 года в перечень вошло 50 товаров и торговых марок.

Для начала выделим понятие параллельного импорта.

Согласно официальной странице Минпромторга России, Параллельный импорт — это термин, означающий ввоз в страну оригинальных товаров без разрешения правообладателя товарного знака (или патентообладателя). «Важно понимать, что параллельный импорт не означает легализацию контрафакта, параллельный импорт – это ввоз оригинальной продукции через альтернативные каналы»<sup>1</sup>.

Старший юрист РФ Хусаинов Рамзан Исламович предлагает считать параллельным импортом ситуацию, когда товар иностранного производства, законно маркированный товарным знаком, ввозится на территорию государства без разрешения правообладателя (не самим правообладателем и не его уполномоченными импортерами, лицензиатами, дистрибьюторами).<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> МИНПРОМТОРГ РОССИИ [Электронный ресурс]: Режим доступа [https://minpromtorg.gov.ru/press-centre/news/#!/pravitelstvo\\_utverdilo\\_vvedenie\\_parallelnogo\\_importa\\_v\\_rossii\\_-\\_05.06.2023](https://minpromtorg.gov.ru/press-centre/news/#!/pravitelstvo_utverdilo_vvedenie_parallelnogo_importa_v_rossii_-_05.06.2023)

<sup>2</sup> Городисский [Электронный ресурс]: Режим доступа <https://www.gorodissky.ru/publications/articles/ottenki-serogo-tendentsii-v-sporakh-o-parallelnom-importe/-05.06.2023>

То товар, попадающий под параллельный импорт – это товар, ввезенный на территорию РФ без разрешения правообладателя, при этом продукт остается полностью оригинальным и законно маркированным, то есть это не популярные в начала 00-ых «китайские» подделки Adidas или Nike, а оригинальный товар, доставленный на территорию без разрешения производителя.

Построим две схемы на которых изобразим как товар добирается до потребителя в условиях разрешения параллельного импорта и его запрещения.

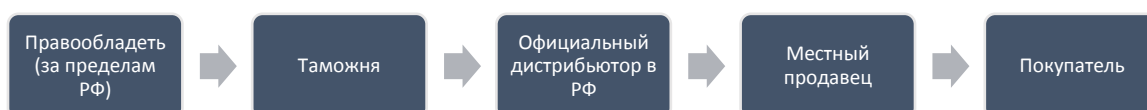


Рисунок 1 – Схема продажи товара в условиях запрета параллельного импорта<sup>3</sup>

Как видно сама схема представляет из себя максимально простой маршрут, в условиях которого завозить товар на рынок может только официальный дистрибьютор, имеющий разрешение, полученное от правообладателя. Условный Пупкин Василий, закупивший партию айфонов в США, не сможет провезти их через таможенную границу и начать продавать

<sup>3</sup>Словарь Unisender [Электронный ресурс]: Режим доступа <https://www.unisender.com/ru/glossary/parallelnyj-import/> - 05.06.2023

товар, на границе у него запросят разрешение и в случае отсутствия ввоз признаю незаконным и не позволяет его осуществить.

Теперь построим схему ввоза при разрешении параллельного импорта.

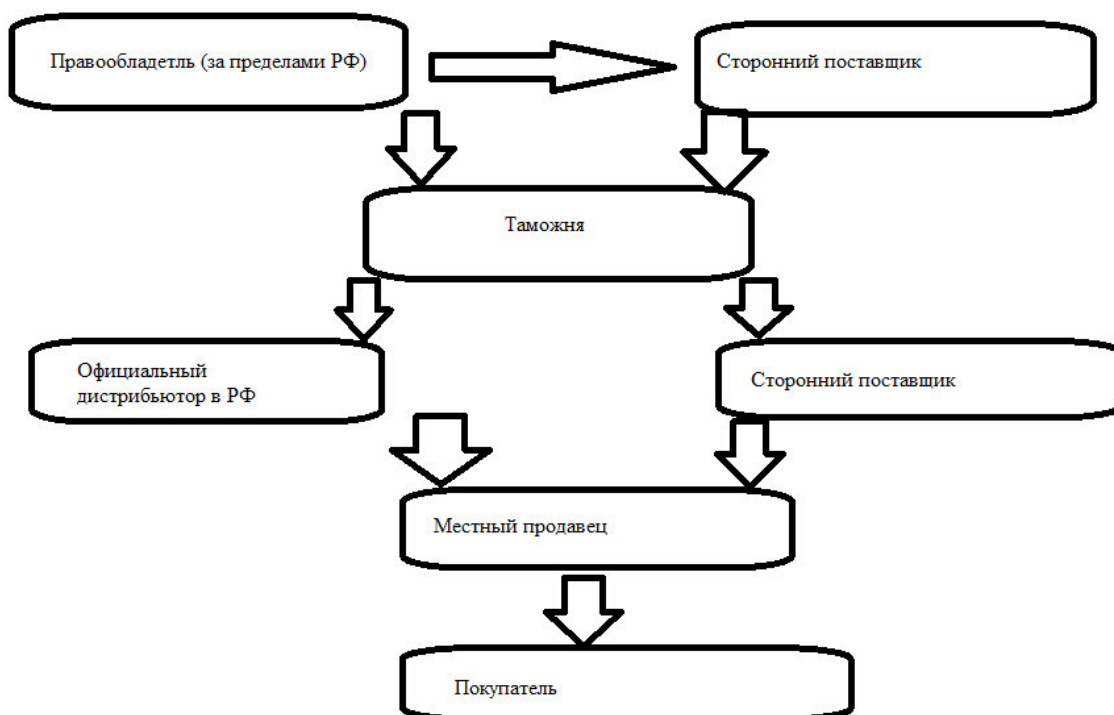


Рисунок 2 – Схема продажи товара в условиях разрешения параллельного импорта<sup>4</sup>

Как видно этот вариант подразумевает второй вариант ввоза товара на территорию РФ, через стороннего поставщика, который способен самостоятельно закупить партию товара и ввезти его таможенную территорию с целью продажи.

Определим для чего нужен параллельный импорт:

1) защита рынка от дефицита и его насыщение. параллельный импорт позволяет определять объем рынка товаром не решением официального дистрибьютора, а реальным спросом на импортную продукцию. а в случае ситуации, возникшей в 2022 году, позволяет ввозить товары, которые правообладатели в целом перестали импортировать на наш рынок;

<sup>4</sup> Словарь Unisender [Электронный ресурс]: Режим доступа <https://www.unisender.com/ru/glossary/parallelnyj-import/> - 05.06.2023

2) контроль за ростом цен. конкуренция среди поставщиков сдерживает завышение цен на основе монополии;

3) сохранение производства. предприятия, в основе которых лежит производство за счет внешних поставок, способны в условиях параллельного импорта получать сырье, оборудование и т.п. которые иначе сейчас не достать.

Параллельный импорт за частую очень часто путают с контрафактным товаром. Поэтому присутствует необходимость выделить понятие контрафактного товара, а также сравнить общие признаки и различия.

Consultant.ru определяет термин контрафактного товара так: «Контрафактные товары - это товары, поступившие в оборот с нарушением гражданского законодательства, а фальсифицированные товары - товары, сопровождаемые ложной информацией об их характеристиках и (или) производителе. »<sup>5</sup>

Построим таблицу 1, в которых сравним контрафактные товары и товары, ввезённые параллельным импортом.

Таблица 1 – Сравнение контрафакта и параллельного импорта<sup>6</sup>

Признаки	Параллельный импорт	Контрафакт
Оригинальность	Оригинальный товар	Подделка
Гарантийность	Гарантия есть	Нет гарантия
Разрешение правообладателя	Нету	Нету
Разрешение на ввоз	Разрешено ввозить в страну	Запрещено ввозить в страну
В случае досмотра на таможне	Товар пройдет таможенные и контрольные процедуры	Товар будет конфискован и уничтожен

<sup>5</sup>Consultant.ru [Электронный ресурс]: Режим доступа <https://www.consultant.ru/law/podborki/> - 05.06.2023

<sup>6</sup>Энциклопедия Нестеровых [Электронный ресурс]: Режим доступа [https://odiplom.ru/parallel\\_import](https://odiplom.ru/parallel_import) - 05.06.2023

На основе этой таблицы важно отметить, что контрафактный товар является незаконным, неоригинальным и подлежащим уничтожению, в свою очередь давайте отдельно выделим признаки параллельного импорта:

1) оригинальные. Товар является полностью оригинальным, имеет в наличии все сертификаты и маркировки, подтверждающие это;

2) гарантийность. Товар, ввезенный параллельным способом, попадает под 6 статью ФЗ «о защите прав потребителей», то есть фактически импортер или производитель обязаны отремонтировать или заменить некачественный или бракованный товар, однако учитывая, что физически сейчас все сервисные центры закрыты, фактически гарантию может обеспечить только продавец, но не всегда он на это способен. Важно также учитывать, что сокращается наличие оригинальных деталей, поэтому если ремонт и будет производиться, то с использованием не оригинальных запчастей;

3) разрешение. У товара отсутствует разрешение на ввоз от правообладателя, однако страна в свою очередь без проблем позволяет ввозить в нее товары, что также позволяет без проблем пройти таможенную границу.

В свою очередь принято выделять две категории параллельного импорта:

1) активный параллельный импорт – покупка товаров в одной стране и последующий импорт в другую страну, где располагается правообладатель или официальный дистрибьютор, тем самым создавая и вступая в конкуренцию с ними;

2) пассивный параллельный импорт – покупка товаров в одной стране и последующий импорт в другую, без вступления в конкуренцию с правообладателем.

На данный момент для России более характерным становится пассивный импорт, так как он применяется в отношении товаров, чьи производители покинули рынок.

Последнее, что необходимо рассмотреть в данном разделе это категории товаров, которые попадают под разрешение на осуществление параллельного импорта. Для этого обратимся к таблице 2. (Актуальный список включает в себя 23 страницы сплошного списка перечисления товаров, поэтому мы рассмотрим только основные)

Таблица 2 – Категория товаров, попадающих под параллельный импорт<sup>7</sup>

Категория товара	Марки
Автомобили	Tesla, Ferrari, Porsche, Rolls-Royce, Land Rover, Jeep, Lexus, Bentley, Toyota, Volkswagen, Skoda, BMW и т.д.
Запчасти	Tesla, Ferrari, Porsche, Rolls-Royce, Land Rover, Jeep, Lexus, Bentley, Toyota, Volkswagen, Skoda, BMW и т.д.
Шины	Continental, Michelin, Goodyear и Bridgestone.
Электроника	Apple, Samsung, Sony, Dell, LG, Asus, GoPro.
Бытовая техника	Electrolux, Siemens и Dyson.
Игровые приставки	Xbox, PlayStation

То есть под параллельный импорт попали товары, пользующиеся наибольшим спросом у потребителя – это и ведущие автомобильные марки, и популярная техника США и Японии. На основе этой таблицы мы можем и выделить основную цель разрешения параллельного импорта – это насыщение потребителя необходимыми для него товарами и не допущения негативного настроения в обществе.

Выделим положительные и отрицательные стороны параллельного импорта

<sup>7</sup>[Приказ Министерства промышленности и торговли Российской Федерации от 19.04.2022 N1532 \[Электронный ресурс\]: Режим доступа Publication.pravo.gov.ru \(http://publication.pravo.gov.ru/Document/View - 05.06.2023\)](http://publication.pravo.gov.ru/Document/View?document_id=N1532-05.06.2023)

Речь о положительных и отрицательных сторонах параллельного импорта вели ещё в 2019 году на заседаниях Комитета по правовому обеспечению бизнеса, организованного Ассоциацией менеджеров.

Основываясь на этой встрече, построим таблицу 3 в которой отразим положительные стороны параллельного импорта.

Таблица 3 – Плюсы параллельного импорта<sup>8</sup>

Плюсы параллельного импорта	Описание
Сохранение широкого ассортимента товаров	Покупатели смогут продолжить покупать товары от любимых брендов
Обеспечение справедливой конкуренции	Параллельный импорт не даст отечественным фирмам захватить рынок и устроить монополию
Задействование новых каналов	Ввоз продукции параллельного импорта возможен, через третьи страны, что позволит укрепить с ними отношения
Рост и сохранение рабочих мест	Параллельный импорт позволит не только не потерять рабочие места в тех организациях, которые держались на импорте санкционных продуктов, но и открыть ряд рабочих мест для людей, которые займутся импортом товаров через третьи страны, организацией магазинов, занимающихся продажей данных товаров, частных сервисов по ремонту и т.д.

Как видно из данной таблицы появление параллельного импорта приводит к образованию новых логистических путей, которые подробнее мы рассмотрим в пункте 2.2 и появление новых фирм и организаций, занимающихся параллельным импортом, это мы изучим в пункте 2.3.

Проанализируем подробнее пункт, касающиеся сохранения ассортимента товаров, для этого обратимся к примерам, связанным с автотранспортом и электрической техникой.

Так получилось, что на рынке легковой техники Россия толком никогда и не была способно осуществлять конкуренцию западным или восточным соседям, отсюда и пошло, что почти все автомобили в России -иномарки. Это делает отрасль достаточно уязвимой для санкций, что позволяет нам в свою очередь рассмотреть её, как идеальный пример.

<sup>8</sup> Заседание Комитета по правовому обеспечению бизнеса [Электронный ресурс]: Режим доступа <https://fas.gov.ru/news/28926 - 05.06.2023>

Обратимся к рисунку 5, на котором отразим долю иномарок в общем числе машин РФ.

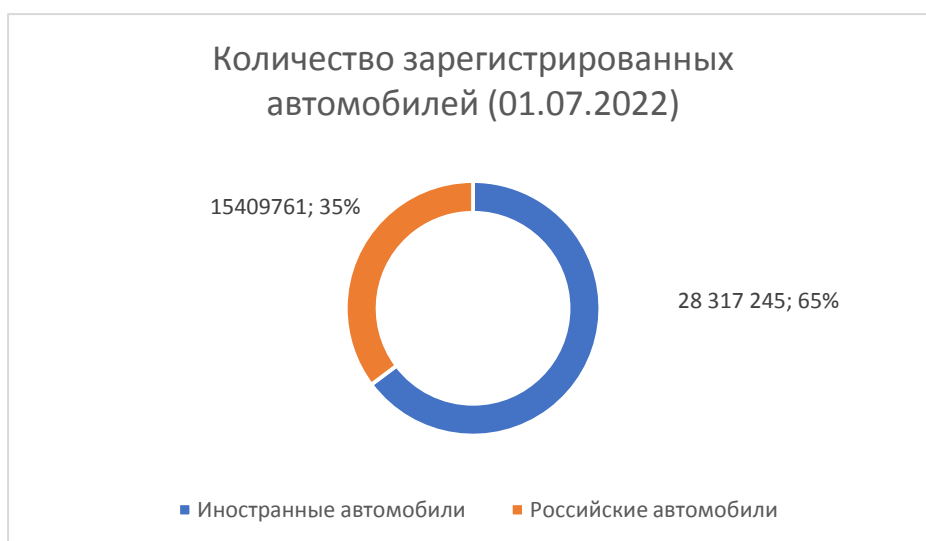


Рисунок 3 – соотношение иностранных и отечественных автомобилей в РФ<sup>9</sup>

Как мы видим 65% в доли рынка занимают иностранные автомобили, то есть грубо говоря мы можем сказать, что только каждый третий водитель предпочитает пользоваться отечественным транспортом, что делает отрасль максимально уязвимой к удару санкций.

Для анализа необходимо рассмотреть сколько автомобилей отдельных марок было ввезено в 2022 года, а после выделим, какие из них были ввезены благодаря параллельному импорту.

Таблица 4 – Количество ввезённых легковых автомобилей в 2022 в РФ различных брендов<sup>10</sup>

Бренды	Количество легковых автомобилей
Kia	1203
Hyundai	5042
EXEED	12127
Tesla	991
Great Wall	1476
Geely	26694

<sup>9</sup> Autonews [Электронный ресурс]: Режим доступа <https://www.autonews.ru/news/62dfa8169a794744d5ae9a2f> - 05.06.2023

<sup>10</sup> Autostat.ru [Электронный ресурс]: Режим доступа <https://www.autostat.ru/infographics/53> - 05.6.2023



Продолжение таблицы 4

Бренды	Количество легковых автомобилей
Chery	39256
JAC	1727
FAW	1405
Jeep	1027
Changain	2550
Infiniti	1002
Mitsubishi	5713
Toyota	11469
Chevrolet	2314
Volkswagen	2417
Porsche	1878
Land Rover	1776
Subaru	1598
Audi	4155
Mercedes-Benz	5865
Suzuki	2149
BMW	7011
Volvo	1962
Lexus	2942
Итого	145749

Как видно суммарно в Россию ввезено было около 150 тысячи машин, что по данным Autostata является меньшим числом, чем в 2021 году, но не сильно. Построим таблицу в которой разделим все марки на попавшие под санкции и не попавшие

Таблица 5 – Бренды автомобилей разделенные на попавшие и не попавшие под санкции<sup>11</sup>

Бренды, попавшие под санкции	Бренды, не попавшие под санкции
Kia, Hyundai, Tesla, JAC, FAW, Jeep, Infiniti, Mitsubishi, Toyota, Chevrolet, Volkswagen, Porsche, Land Rover, Subaru, Audi, Mercedes-Benz, Suzuki, BMW, Volvo, Lexus	EXEED, Great Wall, Geely, Chery, Changain

<sup>11</sup> [Autostat.ru \[Электронный ресурс\]: Режим доступа https://www.autostat.ru/infographics/53](https://www.autostat.ru/infographics/53) - 05.6.2023

По левую сторону баррикады, оказались почти все известные простому потребителю марки автомобилей, остались лишь какие-то китайские кампании, которые только начали захват рынка. Давайте обратимся к рисунку 6 на котором выделим долю продажи наших двух групп.



Рисунок 4 – Доля продажи автомобилей по двум категориями<sup>12</sup>

Как видно, 44% всех ввезенных автомобилей в РФ были ввезены с помощью параллельного импорта, что позволяет нам сделать вывод о том, что сохранение положительной динамики товаров действительно работает при осуществлении параллельного импорта.

Теперь вернемся к отрицательным сторонам параллельного импорта.

Таблица 6 – Минусы параллельного импорта<sup>13</sup>

Минусы параллельного импорта	Описание
Сложности с гарантийным обслуживанием	Из-за не совсем официального ввоза на территорию, потребители способны столкнуться с проблемами при обращении в техподдержку
Рост числа подделок	Ввоз не разрешённых к импорту в Россию товаров, может привести к попыткам ввоза поддельной продукции

<sup>12</sup> Autostat.ru [Электронный ресурс]: Режим доступа <https://www.autostat.ru/infographics/53> - 05.06.2023

<sup>13</sup> Заседание Комитета по правовому обеспечению бизнеса [Электронный ресурс]: Режим доступа <https://fas.gov.ru/news/28926> - 05.06.2023

Минусы параллельного импорта	Описание
Затруднение логистики	Поставки товаров через новые логистические каналы в первую очередь потребует создание новых каналов
Рост цен на товары	Изменение условий поставки приведет к росту цен на все товары, попавшие под запрет

Как видно и минусов о параллельный импорт не мало, в частности это касается роста попыток ввоза контрафактной продукции, затруднения логистики, которое мы рассмотрим в пункте 2.2, а также сложность с обслуживанием товара и общий рост цен на продукцию.

Проанализируем, как изменились цены на продукцию Apple. Для этого мы обратимся к цене до санкций, после санкций и после введения параллельного импорта. Это необходимо сделать для оценки как влияет параллельный импорт на формирование цены на отдельные виды продукции.

Таблица 7 – Цена на продукции компании Apple<sup>14</sup>

Продукция	Цены на продукты до санкции	Цены на продукты после санкций	Цены на продукты после введения параллельного импорта
iPhone 13 Pro Max 128 гб	109 999 р	164 900р	123 199р
iPhone 13 Pro Max 256 гб	119 999р	179 990р	132 499р
iPhone 13 Pro 128 гб	99 999р	149 990р	115 999р
iPhone 13 Pro 256 гб	129 999р	194 990р	125 199р
iPhone 13 128 гб	74 990р	74 990р	80 999р
iPhone 13 256 гб	84 990р	134 990р	121 990р
iPhone 12 64 гб	59 990р	59 990р	52 990р
iPhone 12 128 гб	64 990р	104 990р	49 999р

<sup>14</sup> Eldorado.ru [Электронный ресурс]: Режим доступа <https://www.eldorado.ru/cat/detail/smartfon-apple-iphone-14-pro-max-128gb-space-black-dual-sim/> - 05.06.2023

Продолжение таблица 7

Продукция	Цены на продукты до санкции	Цены на продукты после санкций	Цены на продукты после введения параллельного импорта
MacBook Air 256 гб	99 990р	149 990р	78 999р
MacBook Air 512 гб	124 990р	186 990р	134 999р

Как можно заметить сразу же после внедрения санкций цена на продукцию резко выросла, это было обусловлено тем, что продавец не знал, сможет ли он ещё в перспективе завозить новую продукцию, а покупатель срочно хотел скупить телефоны пока есть такая возможность, однако после внедрения параллельного импорта цена сократилась, но при этом не упала до прежнего уровня, однако есть продукция, которая на данный момент в целом подешевела. Речь об iPhone и связано это скорее с выходом новой 14 модели. Что позволяет нам подтвердить отрицательный момент параллельного импорта – рост цен.

Однако в случае с iPhone не работает пункт касающийся работы сервисного обслуживания, официальные сервисы не смотря на уход Apple с рынка продолжают свою работу в полном объеме. Но повезло не всем, так, например, Mercedes отключили сервисную поддержку электронных автомобилей, что делает этот минус рабочим и актуальным.<sup>15</sup>

Подводя итог, мы можем сделать вывод, что не смотря на большое количество положительных моментов в работе параллельного импорта, возникает ряд негативных последствий, но это скорее необходимые меры.

Так же важно отметить, что параллельный импорт стал необходимым шагом для стабилизации экономики Российской Федерации в условиях сильной санкционной политики запада. Так мы ознакомились с понятием параллельного импорта и пришли к выводу, что это абсолютно оригинальный продукт, ввезенный на территорию РФ, а также увидели

<sup>15</sup> Bmf.ru [Электронный ресурс]: Режим доступа <https://www.bfm.ru/news/516184> - 05.06. 2023

колоссальное количество товаров, попавших под разрешения на параллельный ввоз.

Для дальнейшего понимания того, как все-таки регулируется деятельность параллельного импорта в России необходимо углубиться в нормативно-правовую базу и изучить законы и источники, касающиеся данного вопроса.

Первоначально перечислим, что входит в нормативно-правовую базу, а после подробнее остановимся на каждом пункте:

- 1) постановление Правительства Российской Федерации «Об легализации параллельного импорта»;
- 2) приказ Министерства промышленности и торговли Российской Федерации от 19.04.2022 N1532;
- 3) ст. 23 ФЗ «О товарных знаках, знаках обслуживания и наименованиях мест происхождения товаров»;
- 4) постановление Конституционного суда Российской Федерации № 8-П/2018;
- 5) ст.1252 ГК РФ «Защита исключительных прав»;
- 6) ст.1487 ГК РФ «Исчерпание исключительного права на товарный знак»;
- 7) ст.1359 ГК РФ «Действия, не являющиеся нарушением исключительного права на изобретение, полезную модель или промышленный образец»;
- 8) ст.1477 ГК РФ «Товарный знак и знак обслуживания»;
- 9) ст.1516 ГК РФ «Географическое указание и наименование места происхождения товара»;
- 10) ст.1483 ГК РФ «Основания для отказа в государственной регистрации товарного знака»;
- 11) ст.1492 ГК РФ «Заявка на товарный знак» ;
- 12) уголовный кодекс РФ;
- 13) налоговые кодекс РФ;

#### 14) административный кодекс РФ.

То есть условно мы можем разделить данные законы на те, которые регулируют права на интеллектуальную собственность и импорт брендовых товаров в общем порядке. И приказ Министерства промышленности и торговли РФ, а также постановление Правительства РФ, которые и создали, по сути, параллельный импорт, но касается он отдельной категории товаров.

Для начала предлагаю рассмотреть законы, которые существовали до появления указанных выше актов и посмотреть, как изменилась ситуация относительно товаров, попавших в список Минпромторга РФ.

Углубимся в целом в историю параллельного импорта и его регулировки законом.

Во всем мире действуют три главных правила регулирующих ограничения (исчерпания) исключительных прав:

1) международный принцип исчерпания прав (характерный для Китая). Его суть заключается в том, что правообладатель, реализовав продукцию в любой стране, больше не может указывать новым собственникам, что делать с этой продукцией дальше. Поэтому новый владелец может перевозить товар через границу, внедрять его в гражданский оборот других стран и совершать любые уместные в его понимании манипуляции;

2) национальный (или территориальный принцип) - принцип, когда исключительные права на товарный знак могут быть признаны исчерпанными лишь тогда, когда товар введен в оборот внутри этого государства. И в случае, когда в стране функционирует подход исчерпания права по национальному принципу, импорт товаров, которые уже не раз перепродавались за рубежом, позволителен при наличии разрешения от владельца товарного знака;

3) региональный принцип исчерпания прав – действует на территории нескольких стран, союзов. В данном случае импорт товаров в одну часть региона приводит к исчерпанию прав во всем регионе.

Данный принцип стал действующим в России с 2002 года и сильно повлиял на деятельность дистрибьютеров товаров, подробнее о нем мы поговорим в следующей части нашей работы.

Рассмотрим исторические факты легализации параллельного импорта. Ещё в 2011 году арбитражный суд РФ, хотел отменить национальный принцип исчерпания прав, но на тот момент нашлось множество противников этого в лице официальных дистрибьютеров.

Знаковым же событием, определившим существование параллельного импорта возможным в России, стало Постановление Конституционного суда Российской Федерации № 8-П/2018, оно возникло в результате спора японской фирмы «Sony Corporation» и ООО «ПАГ», выполняющего государственный контракт. Согласно этому положению в отношении товаров ввезенных параллельным способом было запрещено применять процедуру «уничтожение», так же в отношении лиц, ввозивших такие товары стало нельзя применять такие же наказания, как в отношении лиц, занимающихся контрабандой.

Теперь предлагаю ознакомиться, как в гражданском кодексе регулируется понятие товарный знак и как происходит защита интеллектуальной собственности.

Ст.1477 ГК РФ «Товарный знак и знак обслуживания» дает понятие товарного знака,

Товарный знак - обозначение, служащее для индивидуализации товаров юридических лиц или индивидуальных предпринимателей.<sup>16</sup>

Ст.1483 ГК РФ «Основания для отказа в государственной регистрации товарного знака» в свою очередь определяет, что в качестве товарных знаков могут быть зарегистрированы:

1) словесные обозначения – слова, сочетания букв (имеющих словесный характер), словосочетания и предложения;

---

<sup>16</sup> Rospatent.gov.ru [Электронный ресурс]: Режим доступа <https://rospatent.gov.ru/ru/faq/chto-takoe-tovarnyy-znak-i-znak-obsluzhivaniya> - 05.06.2023

2) изобразительные обозначения – изображение животных, насекомых и других живых существ, а также предметы, природные и иные объекты, композиции линий, пятен и других фигур на плоскости;

3) объемные обозначения – трехмерные объекты, фигуры и комбинации линий в трехмерном пространстве;

4) другие обозначения – например, звуковые, световые, голографические, обонятельные, изменяющиеся и иные обозначения;

5) комбинированные обозначения – включают сочетания остальных видов обозначения.

Ст.1492 ГК РФ «Заявка на товарный знак», определяет, что заявка на товарный знак должна включать в себя:

- заявление о государственной регистрации обозначения в качестве товарного знака с указанием заявителя, а также его места жительства или места нахождения;

- заявляемое обозначение;

- перечень товаров и/или услуг, в отношении которых испрашивается государственная регистрация товарного знака и которые сгруппированы по классам Международной классификации товаров и услуг для регистрации знаков (МКТУ);

- описание заявляемого обозначения.

Важной статьей остается - ст.1359 ГК РФ «Действия, не являющиеся нарушением исключительного права на изобретение, полезную модель или промышленный образец». Она определяет при каких случаях, ввозимых товар не считается принадлежащим к товарной марке или объектом чьей-то интеллектуальной собственности, что в свою очередь позволяет импортировать его без сертификатов или разрешений.

Мы рассмотрели подробно основные законодательства в области товарного знака и определили, что эта отрасль очень серьезно и сильно регулируется законодательством РФ.



Рассмотрим более подробно, что из себя представляет приказ Министерства промышленности

**Перечень товаров (групп товаров),  
в отношении которых не применяются положения подпункта б статьи 1359  
и статьи 1487 Гражданского кодекса Российской Федерации<sup>1</sup> при условии  
введения указанных товаров (групп товаров) в оборот за пределами  
территории Российской Федерации правообладателями  
(патентообладателями), а также с их согласия**

Группа ТН ВЭД ЕАЭС	Наименование товара	Код товара и/или средство индивидуализации (следует руководствоваться кодом ТН ВЭД ЕАЭС и/или товарными знаками, которые принадлежат правообладателям, зарегистрированным в недружественных странах)
06	Живые деревья и другие растения; луковицы, корни и прочие аналогичные части растений; срезаемые цветы и декоративная зелень	1) 0602 10 900 0 0602 40 900 0
25	Соль; сера; земля и камень; структурные материалы, известь и цемент	2) 2504 90 000 0 PANASONIC
26	Руды, шлак и зола	3) 2614 00 000 0 ERAMET, RIO TINTO, ILUKA, BFMK 4) 2620 99 600 0 TiZr Titanium & Iron
27	Топливо минеральное, нефть и продукты их перегонки; битуминозные вещества; воски минеральные	5) 2710 19 LAND ROVER, JEEP, JAGUAR, CHRYSLER, BENTLEY, GENERAL MOTORS, CADILLAC, CHEVROLET, DODGE, GMC, MITSUBISHI, RENAULT, HUMMER, ROVER, TESLA, LINCOLN, MERCEDES-BENZ, DAIMLER, MAYBACH, SMART, BMW, MINI, VOLKSWAGEN, SKODA, PORSCHE, AUDI, TOYOTA, LEXUS, LAMBORGHINI, FERRARI, SEAT, MAN, SCANIA, ISUZU, MASERATI, ASTON MARTIN, SUBARU, SUZUKI, HONDA, ACURA, INFINITI, NISSAN, FREIGHTLINER, PETERBILT, KENWORTH, MACK TRUCKS, VOLVO, DAF TRUCKS, ROLLS-ROYCE, BUGATTI
28	Продукты неорганической химии; соединения неорганические	6) 2819 10 000 0 BONDERITE

<sup>1</sup> Собрание законодательства Российской Федерации, 2006, № 52, ст. 5496; 2014, № 11, ст. 1110.

Рисунок 5 – Страница из приказа Министерства промышленности и торговли Российской Федерации от 19.04.2022 N1532<sup>17</sup>

Как видно приказ представляет из себя три столбца, содержащих Код ТН ВЭД, наименование товара, код товара или товарный знак.

В свою очередь в таблице показаны товары, для которых есть: бренд, код ТН ВЭД или бренд и код ТН ВЭД.

Министерство промышленности и торговли РФ подразумевает и не исключает возможности, что список может меняться – уменьшаться или увеличиваться. Это зависит в первую очередь от правообладателей и их решения относительно импорта в Россию своих товаров.

В свою очередь разрешение на составление данного списка Министерство получило благодаря постановлению Правительства

<sup>17</sup> [Publication.pravo.gov.ru](http://publication.pravo.gov.ru) [Электронный ресурс]: Режим доступа <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202205060001?index=3&rangeSize=1> - 05.06.2023

Российской Федерации от 29 марта 2022 г. N506. Данный документ не только дал право на утверждение списка товаров, но и урегулировал в отношении каких товаров точно нельзя его применять.

Подводя итог, мы можем отметить, что параллельный импорт – это не резко возникшее понятие для России, речь о нем шла еще в начале 00-ых. Также важным остается, что данная сфера сильно регулируется законодательством Российской Федерации.

## **1.2 Изучение понятия принципа исчерпания прав. Легализации параллельного импорта в РФ.**

Принцип исчерпания прав – это основной принцип, по которому регулируется параллельный импорт у нас в стране. Его деятельность регулируется ст.1487 ГК РФ «Исчерпание исключительного права на товарный знак».

Как уже отмечалось ранее существует три принципа исчерпания прав: национальный, региональный и международный. Стоит отметить, что каждая конкретная страна в праве самостоятельно решать по какому принципу она будет регулировать отношения в области защиты прав интеллектуальной собственности и товарного знака.

В отношении России применяется национальный принцип исчерпания прав, однако на таможенной территории ЕАЭС действует региональный принцип, что создает некий парадокс в регулировании параллельного импорта, однако несмотря на это, если товар ввезен легально на территорию Беларуси, то при импорте в РФ он может быть задержан, если его ввоз будет нарушать нормы ст.1487 ГК РФ.

Помимо защиты товарных знаков, также часто происходит защита объектов интеллектуальной собственности, давайте посмотрим, что у этого общего.

Защита прав интеллектуальной собственности касается:

1) произведений и их использований в личных, научных, информационных, учебных или культурных сферах;

- 2) публичного исполнения музыкальных произведений;
- 3) нахождения объекта интеллектуальной собственности в областях с постоянным потоком людей.

Мы уже говорили о том, что основное назначение товарных знаков – индивидуализация товаров, то есть способ отличия одного товара от другого. Давайте выделим основные функции, которые несет защита товарных знаков и интеллектуальных прав:

- 1) Признание авторства создателей над объектом;
- 2) Установление режима использования объекта.

Все, о чем мы говорили характерно и для товарных знаков, и для объектов интеллектуальной собственности, однако именно в отношении товарных знаков может применяться – исчерпаемости прав, дающая потребителям свободный доступ к товарам.

В мировой практике история принципа исчерпаемости прав берется из дела немецкого суда в адрес фирмы «Kolnisch Wasser», тогда суд постановил, что исключительные права на товарный знак не должны создавать монополии для правообладателей.

Давайте наконец поговорим о том, что из себя представляет данный принцип. При введении товара в гражданский оборот, исключительной право на объект, должно считаться реализованным, то есть при получении товара в гражданский оборот, правообладатель больше ничего не может потребовать (запретить или ограничить). То есть без принципа исчерпаемости мы были бы не способны продавать товар на Авито или дарить, без разрешения правообладателя.

Таким образом исчерпаемость прав в России — это способ борьбы с монополией и сильный инструмент экономической политики государства.

### **1.3 Особенности таможенного контроля за перемещением товаров через таможенную границу посредством параллельного импорта**

На самом деле если товар попадет в список Минпромторга РФ, то в его отношении таможенные органы проводят контроль не сильно отличающийся от обычных товаров. Нужно также предоставить все необходимые документы:

- 1) таможенную декларацию;
- 2) заплатить пошлину;
- 3) заплатить НДС;
- 4) заплатить таможенный сбор;
- 5) предоставить остальные документы, характерные для отдельных видов товаров.

Схема провоза товаров без разрешения правообладателя требует наличия следующих условий:



Рисунок 6 - Требования к провозу товара параллельным импортом<sup>18</sup>

- 1) Все ввозимые товары проверяются на отнесение к кодам ТН ВЭД и спискам брендов, попавших в список;
- 2) Товар имеет документ, подтверждающий качество продукции (его можно получить у поставщика или отправить товар на экспертизу);

<sup>18</sup> [Publication.pravo.gov.ru](http://publication.pravo.gov.ru) [Электронный ресурс]: Режим доступа <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202205060001?index=3&rangeSize=1> - 05.06.2023

3) Импортер обязан подтвердить оригинальность продукции. Для этого предоставляется вся цепочка покупки товара, начиная с первой;

4) Товар должен быть куплен за рубежом у продавца, имеющего лицензию на его продажу.

Если какие-то из условий не выполнены, товар признается контрафактным, изымается и уничтожается.

Однако на этом тема таможенных органов себя не исчерпала в виду того, что параллельный импорт принес для сотрудников новые трудности. А именно вырос объем контрафактной продукции, сотрудникам таможенной службы пришлось столкнуться с целой волной попыток завести в Россию дешевые подделки айфонов, найков и т.п. Для решения этой проблемы таможенные органы начали проводить больше семинаров и рабочих встреч, на которых проводят тренинги по эффективному обнаружению подделок.

Полномочия ФТС расширили, также дав им право останавливать фуры по всей территории России. Раньше они могли останавливать и досматривать фуры только в двух случаях:

- 1) при помощи ГИБДД;
- 2) в специальных некоторых регионах России.

Теперь же они способны, осуществлять все это везде и самостоятельно. Под их полномочия попадают фуры с максимальной массой от 3,5 тонн и досмотр не должен занимать более 2 часов. В пояснительной записке к закону сказано, что сделано это было для недопущения ввоза и оборота санкционных и контрафактных продуктов, а также для пресечения «лжеэкспорта».

То есть подводя итог, можно сделать вывод, что в отношении товаров, перевозимых через параллельный импорт, не применяется каких-то особых способов контроля, импортер перевозит товар также как и обычный за исключением добавление пары новых документов. Однако таможенные органы в свою очередь столкнулись с необходимостью осуществления более

строго контроля и даже уже успели принять некоторые меры для обеспечения борьбы с контрафактным товаров.

#### **1.4 Сущность логистики и логистических комплексов**

Особое внимание в нашей работе будет уделено изменению логистических путей и таможенно-логистических комплексов в условиях параллельного импорта.

Для начала выделим понятие логистика. Учебник «Основы логистики» за авторством Венде Ф.Д. выделяет следующий термин логистики: «Логистика — совокупность организационно-управленческих и производственно-технологических процессов по эффективному обеспечению организации движения материальных и иных ресурсов»<sup>19</sup>.

Логистика активно начала изучаться и применяться только с 1960 годов, с целью формирования эффективных и наименее затратных путей доставки товаров, однако нельзя отрицать, что на самом деле вопросы логистики так или иначе решались с самого основания человечества – это были и вопросы логистики при снабжении армий во время военных походов и появление известных на весь мир караванных путей, например, «Путь из варяг в греки» или «Великий шёлковый путь».

Логистика представляет из себя формирование и движение материальных потоков на всем пути или отдельных этапах движения материалов. Функции логистики:

- 1) интегрирующая – формирует товародвижение в единую целостную систему;
- 2) организующая – обеспечивает взаимодействие стадий действий участников движения товаров;
- 3) управляющая – поддержание параметров материалопроводящей системы в заданных пределах;
- 4) информационная – обеспечивает сбор статистической информации о товаре;

---

<sup>19</sup> [Основы логистики \[Электронный ресурс\]: Режим доступа https://book.ru/book/945972\\_-05.06.2023](https://book.ru/book/945972_-05.06.2023)

5) отслеживающая – отслеживает путь движения товара, с целью определения потерь, которые возникают в движение материальных потоков.

Главной глобальной задачей логистики является – достижение максимального результата при минимальных затратах. Отдельно можно выделить частные задачи:

1) создание системы регулирования материальных и информационных потоков;

2) прогнозирование возможных объемов производства, перевозок, складирования;

3) определение несостыковки между необходимостью и возможностью реализовать ее на производстве;

4) выявление спроса на продукт, выработанный и продвигаемый в рамках логистической системы;

5) организация предпродажного и послепродажного обслуживания

К принципам логистики можно отнести:

1) рациональность – выбирается то решение, которое является наиболее лучшим;

2) эмерджентность – для логистических систем часто характерно различие целой логистической системы и её отдельных частей. то есть согласно принципу сначала система должна рассматриваться на макроуровне, а уже потом на микроуровне;

3) системность - предполагает исследование логистического объекта, с одной стороны, как единого целого, а с другой стороны, как части более крупной системы;

4) иерархия – в логистических путях очень важно понимание взаимодействия отдельных элементов системы и выстраивание связи между ними;

5) интеграция - направлен на изучение интегративных свойств и закономерностей в логистических системах;

б) формализация - формализация предполагает получение количественных и качественных характеристик функционирования логистической системы предприятия.

В свою очередь таможенный комплекс – это комплекс зданий, сооружений и территорий, которые объединены в единое целое и в пределах, которых осуществляются таможенные услуги.

Условно таможенно-логистический комплекс можно разделить на:

1) коммерческий – транспортировка, хранение и таможенное оформление товаров;

2) таможенный – связанный с выполнением государственных функций по таможенному оформлению товаров.

Создание таможенно-логистических комплексов приводит к сокращению времени на проведение таможенного оформления и таможенного контроля, сокращению затрат участников ВЭД, снижению транспортных нагрузок, снижению криминализации в таможенной сфере.

Главным же критерием работы любого таможенного комплекса является – пропускная способность.

Появление таможенно-логистических комплексов напрямую зависит от товаропотока, идущего от отдельных стран. Отсюда мы можем сделать вывод, что сокращение импорта из стран, которые ввели санкции против России уменьшает роль некоторых логистических комплексов, однако введение параллельного импорта должно привести к созданию таможенно-логистических комплексов в других местах России в которых раньше не было такой потребности.

Анализируя всю первую главу, можно сказать, что параллельный импорт — это инструмент, который в определенной мере спас наш рынок от необоснованного роста цен и дефицита товаров. Это хитрый способ насытить потребителя. При этом параллельный импорт все также строго регулируется таможенными органами и законодательством.



## 2. АНАЛИЗ ВЛИЯНИЯ ПАРАЛЛЕЛЬНОГО ИМПОРТА НА ЭКОНОМИКУ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

### 2.1 Анализ ввоза в РФ товаров, разрешённых к параллельному импорту

В данной главе мы проанализируем как изменились логистические пути с внедрением параллельного импорта, проанализируем фирмы, занимающиеся параллельным импортом, а также оценим влияние на экономику России.

Для начала мы проведем анализ товаров, разрешенных к параллельному импорту, а именно проанализирую какую роль занимали товары в импорте Российской Федерации до 2022 года.

Для начала проанализируем импорт России за период в 2018-2022 для этого обратимся к таблице 8

Таблица 8 – импорт в Россию за 2018-2022 год <sup>20</sup>

(млрд.долл.США)

Год	2018	2019	2020
Импорт	238.4	244.3	231.4

Как мы видим за проанализированный период импорт в России был примерно на одном уровне, лишь незначительно повышаясь или понижаясь. Что свидетельствует об относительной стабильности экономики в рассматриваемый период.

Построим рисунок 5 в которой мы сложили показатели импорта России всех товарных групп за 2018-2020 год и на основе этого отразим структуру импорта России и уже на основе полученной информации проанализируем отрасли, попавшие под санкции.

<sup>20</sup> Ru-stat.com [Электронный ресурс]: Режим доступа <https://ru-stat.com/date-Y2018-2022/RU/import/world -05.06.2023>

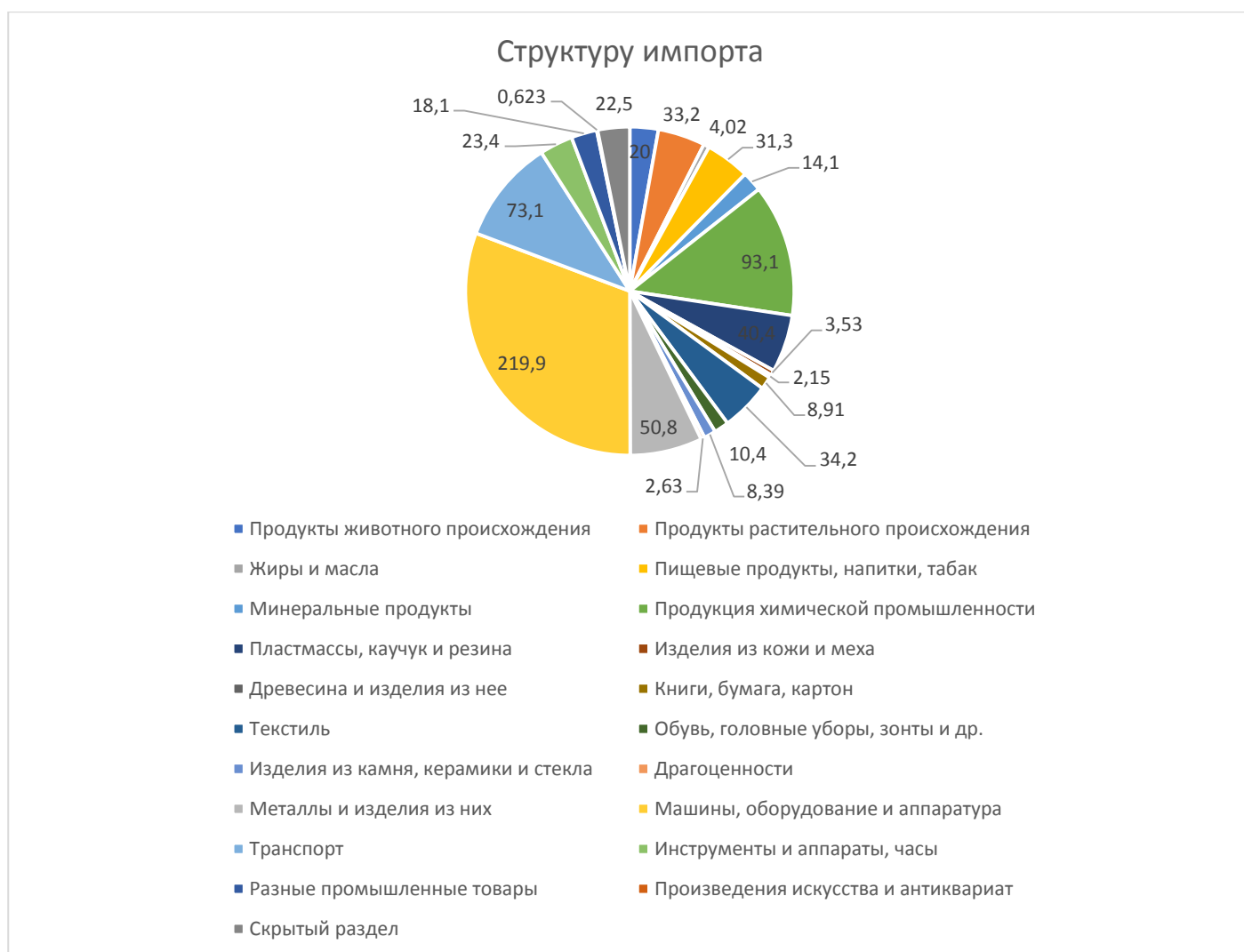


Рисунок 7 – Структура импорта в Россию за 2018-2020 год<sup>21</sup>

На основе таблицы 2 мы можем выделить категории товаров, которым нужно уделить необходимое внимание, а именно:

- 1) текстиль с долей 4,8%;
- 2) транспорт с долей 10,2%;
- 3) машины, оборудование и аппаратура с долей в 30,8%;
- 4) продукция химической промышленности с долей в 13%;

Все эти группы товаров занимают большую роль в импорте РФ и поэтому необходимо проанализировать их подробнее, чтобы выделить основных торговых партнеров и понять, как может измениться ситуация в данной группе с учетом внедрения санкций.

<sup>21</sup> Ru-stat.com [Электронный ресурс]: Режим доступа <https://ru-stat.com/date-Y2018-2022/RU/import/world -05.06.2023>

Для начала начнем с текстиля выделим объемы импорта за 2018-2020 годы

Таблица 9 – импорт в Россию текстиля за 2018-2020 год<sup>22</sup>

(млрд.долл.США)

Год	2018	2019	2020
Импорт	11.2	11.5	11.5

Как мы видим импорт текстиля является абсолютно стабильной отраслью в рассматриваемом периоде, даже пандемия не смогла оказать хоть какое-то влияние на объемы импорта.

Построим таблицу, в которой отразим рейтинг стран по импорту.

Таблица 10 – топ стран по импорту в Россию текстиля в 2018-2020 год<sup>23</sup>

(млрд.долл.США)

Страна	Импорт	Доля
Китай	12.5	36.5
Бангладеш	2.63	7.7
Беларусь	2.25	6.6
Турция	2.03	5.9
Италия	1.9	5.6
Узбекистан	1.9	5.6
Вьетнам	1.28	3.7
Индия	0.790	2.3
Германия	0.604	1.8
Пакистан	0.491	1.4

Мы видим, что в структуре импорта с огромной долей лидирующую позицию занимает Китай (36.5%), Бангладеш (7.7%) и Беларусь (6.6%).

Для того, чтобы проанализировать как данная отрасль может пострадать от санкций, построим таблицу 10 в которой условно разделим данные страны на вводившие против РФ санкции и не вводившие.

<sup>22</sup> Ru-stat.com [Электронный ресурс]: Режим доступа <https://ru-stat.com/date-Y2018-2022/RU/import/world/11> - 05.06.2023

<sup>23</sup> Ru-stat.com [Электронный ресурс]: Режим доступа <https://ru-stat.com/date-Y2018-2022/RU/import/world/11> -05.06.2023

Таблица 11 – разделение стран, ввозивших в Россию текстиль на ввопившие и не ввопившие санкции<sup>24</sup>

Ввопившие санкции	Не ввопившие санкции
Италия, Бангладеш, Германия	Китай, Беларусь, Турция, Узбекистан, Вьетнам, Индия, Пакистан

Как мы видим из данного списка в большинство стран в рейтинге импорта текстиля не ввопивли против РФ санкции, что важно Китай с наибольшей долей в их числе.

Построим рисунок 6 в которой проанализируем какую долю от импорта занимают две группы стран

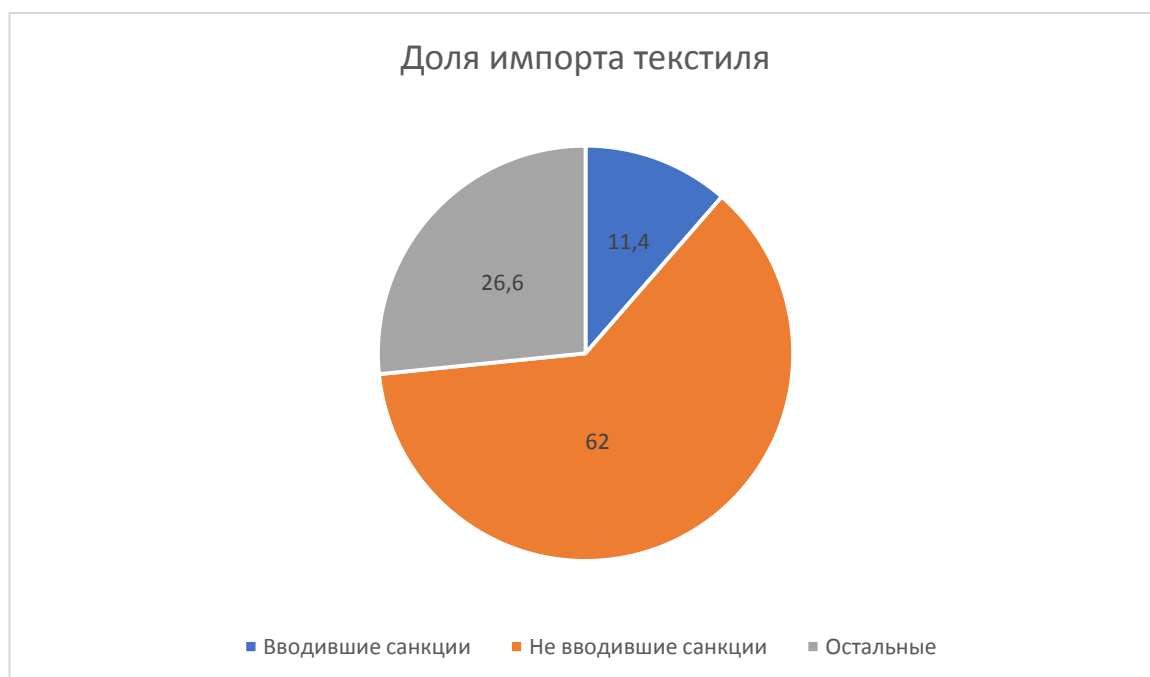


Рисунок 8 – доля импорта текстиля в РФ среди групп стран за 2018-2020<sup>25</sup>

Как мы видим в данной отрасли доля импорт товаров среди стран, не ввопивших санкции преобладает над остальным рынком, что позволяет сделать вывод – данная отрасль не должна сильно пострадать от санкций. К тому же параллельный импорт отдельных иностранных брендов поможет не потерять их с рынка.

<sup>24</sup> [Uslugi.trading.com](https://uslugi.trading.com) [Электронный ресурс]: Режим доступа [https://uslugi.tpprf.ru/ru/sanctions\\_2022/-05.06.2023](https://uslugi.tpprf.ru/ru/sanctions_2022/-05.06.2023)

<sup>25</sup> [Ru-stat.com](https://ru-stat.com) [Электронный ресурс]: Режим доступа <https://ru-stat.com/date-Y2018-2022/RU/import/world/> - 11 05.06.2023

Проанализируем ситуацию с транспортом для начала рассмотрим импорта.

Таблица 12 – импорт в Россию транспорта за 2018-2020 год<sup>26</sup>

(млрд.долл.США)

Год	2018	2019	2020
Импорт	25.7	26.5	20.9

Как мы видим в данной ситуации рынок сильно менялся за рассматриваемый период и к 2020 году сократился почти на 5 миллиардов.

Проведем аналогичный анализ, как и для группы текстиля.

Таблица 13 – рейтинг стран по импорту в Россию транспорта за 2018-2020 год<sup>27</sup>

(млрд.долл.США)

Страна	Импорт	Доля
Япония	11.2	15.3
Германия	10.7	14.6
Китай	7.35	10.1
Южная Корея	7.15	9.8
США	5.04	6.9
Беларусь	5	6.8
Словакия	3.39	4.6
Чехия	2.31	3.2
Англия	2.02	2.8
Турция	1.72	2.3

В данной ситуации мы видим, что в географической структуре уже не все так однозначно и если в текстиле лидирующую позицию занимал Китай и занимал ее с большим отрывом, то в данной ситуации на 1 месте – Япония (15.3), далее Германия (14.6) и Китай (10.1).

Сгруппируем страны по санкциям

<sup>26</sup> Ru-stat.com [Электронный ресурс]: Режим доступа <https://ru-stat.com/date-Y2018-2020/RU/import/world/17> - 05.06.2023

<sup>27</sup> Ru-stat.com [Электронный ресурс]: Режим доступа <https://ru-stat.com/date-Y2018-2020/RU/import/world/17> - 05.06.2023

Таблица 14 – разделение стран, ввозивших в Россию транспорт на вводящие и не вводящие санкции<sup>28</sup>

Вводящие санкции	Не вводящие санкции
Япония, Германия, Южная Корея, США, Чехия, Англия	Китай, Беларусь, Словакия, Турция

Уже на этом этапе мы можем отметить, что в 10 стран импортеров 6 из 10 стран в той или иной степени настроены не доброжелательно отношению к РФ.

Рассмотрим долю в экономике:

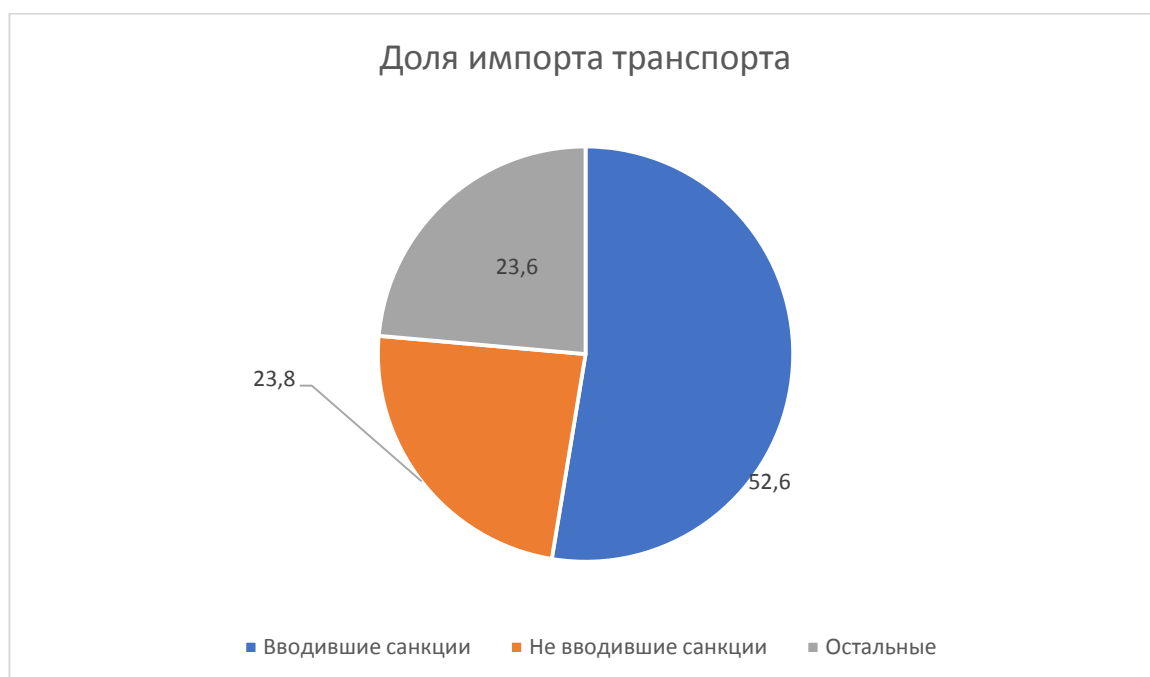


Рисунок 9<sup>29</sup> - доля импорта транспорта в РФ среди групп стран за 2018-2020

В данной ситуации мы видим негативную для России картину страны вводящие против РФ санкции сильно преобладают над не вводящими, отсюда следует вывод, что не зря ввели параллельный импорт в данной ситуации он очень необходим.

Перейдем к группе «Машины, оборудование и аппаратура».

<sup>28</sup> [Uslugi.trading.com \[Электронный ресурс\]: Режим доступа https://uslugi.tpprf.ru/ru/sanctions\\_2022/ - 05.06.2023](https://uslugi.tpprf.ru/ru/sanctions_2022/)

<sup>29</sup> [Ru-stat.com \[Электронный ресурс\]: Режим доступа https://ru-stat.com/date-Y2018-2020/RU/import/world/17 - 05.06.2023](https://ru-stat.com/date-Y2018-2020/RU/import/world/17)

Таблица 15 – импорт в Россию машин, оборудования и аппаратуры за 2018-2020 год<sup>30</sup>

(млрд.долл.США)

Год	2018	2019	2020
Импорт	73.6	73.1	73.3

Как мы видим в данной ситуации импорт в Россию данной группы оставался стабильным на протяжении рассматриваемого периода, стоит также отметить, что в доли всего импорта данный товар занимает около 30%, что делает его самым важным в импорте РФ.

Рассмотрим основных импортеров

Таблица 16 – рейтинг стран по импорту в Россию машин, оборудования и аппаратуры за 2018-2020 год<sup>31</sup>

(млрд.долл.США)

Страна	Импорт	Доля
Китай	81.4	37
Германия	24.2	11
Италия	11.9	5.4
США	7.75	3.5
Япония	7.01	3.2
Вьетнам	6.61	3
Южная Корея	6.48	2.9
Беларусь	5.47	2.5
Чехия	5.01	2.3
Франция	4.8	2.2

В данной группе товаров лидирующую долю занимает Китай (37%), следом из крупных соперников идет Германия (11%).

<sup>30</sup> Ru-stat.com [Электронный ресурс]: Режим доступа <https://ru-stat.com/date-Y2018-2022/RU/import/world/16> - 05.06.2023

<sup>31</sup> Ru-stat.com [Электронный ресурс]: Режим доступа <https://ru-stat.com/date-Y2018-2022/RU/import/world/16> 05.06.2023

Таблица 17 – разделение стран, ввозивших в Россию транспорт на вводящие и не вводящие санкции<sup>32</sup>

Вводящие санкции	Не вводящие санкции
Германия, Италия, США, Япония, Южная Корея, Чехия, Франция	Китай, Вьетнам, Беларусь

Как мы видим большинство стран ввело в отношении России санкции, но учитывая долю Китая во всей группе товаров нужно подробнее посмотреть долю по товарам.

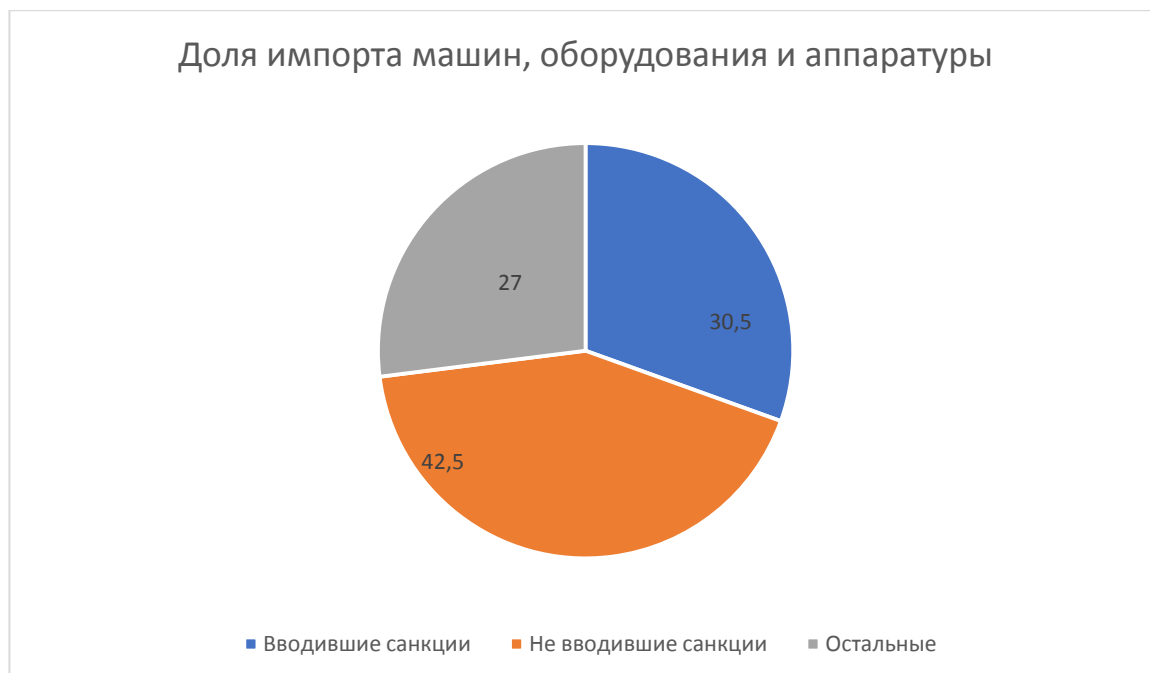


Рисунок 10 - доля импорта машин, оборудования и аппаратуры в РФ среди групп стран за 2018-2020<sup>33</sup>

Как мы видим в данной ситуации преобладает почти равенство в импорте условных групп стран, что позволяет нам сделать вывод, о полезности применения к данным товарам параллельного импорта. Последнее, что мы рассмотрим – продукция химической промышленности.

<sup>32</sup> [Uslugi.trading.com \[Электронный ресурс\]: Режим доступа https://uslugi.tpprf.ru/ru/sanctions\\_2022/-05.06.2023](https://uslugi.tpprf.ru/ru/sanctions_2022/-05.06.2023)

<sup>33</sup> [Ru-stat.com \[Электронный ресурс\]: Режим доступа https://ru-stat.com/date-Y2018-2022/RU/import/world/16-05.06.2023](https://ru-stat.com/date-Y2018-2022/RU/import/world/16-05.06.2023)



Таблица 18 – импорт в Россию продукции химической промышленности за  
2018-2020 год<sup>34</sup>

(млрд.долл.США)

Год	2018	2019	2020
Импорт	29,8	33,9	29,4

Как мы видим данный товар имел тенденцию к росту в 2019 году и падению к 2020 на тот же уровень, важнее в данной ситуации это, конечно, выделить географическую структуру импорта.

Таблица 19 – рейтинг стран по импорту в Россию химической промышленности за 2018-2020 год<sup>35</sup>

(млрд.долл.США)

Страна	Импорт	Доля
Германия	14.6	15.7
Китай	9.19	9.9
Франция	7.75	8.3
США	5.92	6.4
Италия	5.05	5.4
Швейцария	3.62	3.9
Индия	3	3.2
Англия	3	3.2
Ирландия	2.88	3.1
Украина	2.71	2.9

В данной ситуации основную долю на себя взяла Германия – 15.7%, следом идёт Китай – 9.9% и Франция – 8.3%

<sup>34</sup> Ru-stat.com [Электронный ресурс]: Режим доступа <https://ru-stat.com/date-Y2018-2022/RU/import/world/06 - 05.06.2023>

<sup>35</sup> Ru-stat.com [Электронный ресурс]: Режим доступа <https://ru-stat.com/date-Y2018-2022/RU/import/world/06 - 05.06.2023>

Таблица 20 – разделение стран, ввозивших в Россию транспорт на вводящие и не вводящие санкции<sup>36</sup>

Вводящие санкции	Не вводящие санкции
Германия, Франция, США, Италия, Швейцария, Англия, Ирландия и Украина	Китай, Индия

Как мы видим в химической промышленности 8 из 10 стран в рейтинге 10 по импорту ввели санкции по отношению к России.

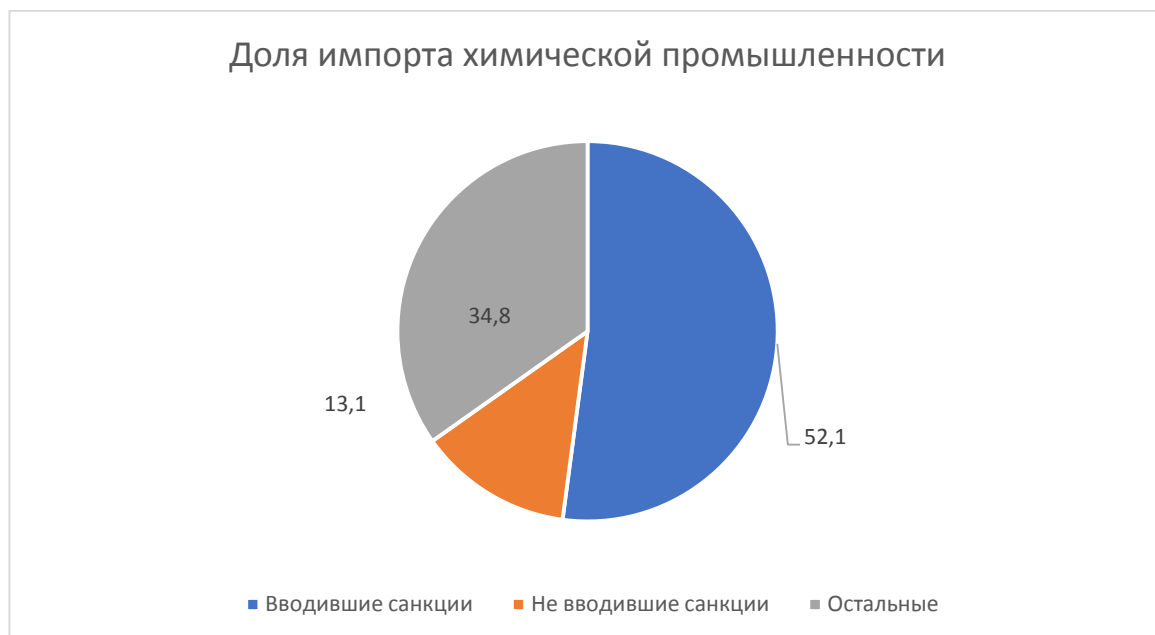


Рисунок 11 - доля импорта химической промышленности в РФ среди групп стран за 2018-2020<sup>37</sup>

Как мы видим доля вводящих санкцию сильно преобладает над остальными странами, что делает Россию зависимой от импорта данной продукции.

Подводя итог, можно сказать, что параллельный импорт необходимая вещь, так как все товары, попавшие под санкции, занимают значительное место в импорте страны.

<sup>36</sup> [Uslugi.trading.com](https://uslugi.trading.com) [Электронный ресурс]: Режим доступа [https://uslugi.tpprf.ru/ru/sanctions\\_2022/-05.06.2023](https://uslugi.tpprf.ru/ru/sanctions_2022/-05.06.2023)

<sup>37</sup> [Ru-stat.com](https://ru-stat.com) [Электронный ресурс]: Режим доступа <https://ru-stat.com/date-Y2018-2022/RU/import/world/06 - 05.06.2023>

## **2.2 Анализ изменения логистических путей в условиях параллельного импорта**

В этом разделе мы рассмотрим, как изменения логистических путей повлияли на формирование новых таможенно-логистических комплексов, а именно:

- 1) посмотрим через какие страны теперь проходят основные логистические пути;
- 2) узнаем какие регионы России стали чаще пропускать через себя товары, а какие наоборот сократили объемы.

Давайте для начала узнаем какие же тенденции сформировались для Российской логистики в 2022 году и уже после построим новые логистические пути.

Логистика столкнулась со следующими проблемами:

- 1) ЕС блокирует въезд фур с российскими номерами, что заставляет искать обходные пути доставки. Некоторых товаров это коснулось не сильно и можно, например, завозить их через Беларусь предварительно сделав перецепку в ней;
- 2) воздушные пути тоже заблокированы. Однако есть возможность отправлять и получать грузы, через дружественный государства – Таджикистан, Армению, Узбекистан;
- 3) морские пути также во многом заблокированы.

Отсюда можно выделить первую тенденцию нашей новой логистической системы – это удлинение сроков доставки. Если раньше доставка из Европы занимала от 7 до 10 дней, то сейчас это месяц и более.

Основными странами откуда теперь завозится товар являются:

- 1) Беларусь – ещё с 2014 года многие товары из Польши и ряда других стран доставлялись через нашего соседа, однако теперь многие санкции, введенные против России, коснулись и Беларусь, страну открыто поддерживающую РФ. Поэтому его роль в формировании путей параллельного импорта сейчас минимальная.



Рисунок 12 – Новый шёлковый путь<sup>38</sup>

Вот так в свое время выглядел так называемый «новый» шелковый путь, который охватывал весь континент. Ключевым звеном в связи Европы и России выступали Польша и Беларусь, однако сейчас при условиях действия параллельного импорта, через Беларусь можно завести не так много товаров, т. к. многие запрещены для ввоза и на территорию Беларуси. Однако, если такая возможность возникает, то путь через Беларусь является самым дешевым и выгодным.

## 2) Турция

С возникшими трудностями импорта через Европу, резко выросла роль Турции в импорте товаров. По данным Ru-stat между Россией и Турцией резко вырос товарооборот, что подтверждает растущую роль Турции в формировании логистических комплексов

Таблица 21 – Товарооборот России и Турции за 2017-2022 г<sup>39</sup>

(млрд.долл США)

Товарооборот	Млрд.долл США
2017	22.1
2018	25.6

<sup>38</sup> [Новости логистики \[Электронный ресурс\]: Режим доступа vch.ru – 05.06.2023](#)

<sup>39</sup> [Ru-stat.com \[Электронный ресурс\]: Режим доступа https://ru-stat.com/date-Y2017-2022/RU/trade/TR](https://ru-stat.com/date-Y2017-2022/RU/trade/TR) - 05.06.2023

Товарооборот	Млрд.долл США
2019	26.1
2020	20.8
2021	23.3
2022	60.4

Как видно из данной таблицы товарооборот между Россией и Турцией резко вырос почти втрое. Российские компании импортеры всегда использовали Турцию для перевозки грузов в тех случаях, когда через Европу это затруднительно, а учитывая все трудности, которые возникают сейчас, актуальность перевозки через Турцию растёт бешеными темпами.

Генеральный директор компании «Деловые линии» Ферад Мадани в одном из интервью сказал: «Турция взяла на себя функцию транзитного моста между Россией и Европой. Маршруты прекрасно работают, в нашу страну привозятся товары разных категорий — от товаров народного потребления и продуктов питания до станков, высокоточной электроники, запасных частей для автомобильной и сельскохозяйственной техники, сырья».

Маршрут товаров из Европы в Россию через Турцию сейчас выглядит так:



Рисунок 13 – Доставка товаров через Турцию<sup>40</sup>

<sup>40</sup> [Новости логистики \[Электронный ресурс\]: Режим доступа vch.ru – 05.06.2023](#)

То есть товар из Европы доставляется в Болгарию, там он перемещается в Турцию и оттуда возникает сразу три варианта его доставки в Россию.

- 1) авиационным транспортом из Стамбула в Москву;
- 2) водным транспортом через черное море из Стамбула в Новороссийск и уже после автотранспортом до Москвы;
- 3) автотранспортом через Ларс и Республику Северная Осетия, однако в такой ситуации товару приходится пересекать ещё и Грузию.

Что в целом подтверждает важную роль Турции для России.

### 3) Китай

Китай в целом сейчас является важным торговым партнером России, однако параллельный импорт товаров через него почти не происходит, Турция и Казахстан банально ближе, однако Китай стал важным плацдармом для осуществления параллельного импорта некоторых автомобилей.

Таким путем на Российский рынок попадают японские, европейский и американских машины, собранные в КНР



Рисунок 14 – логистический путь из Китая в Россию<sup>41</sup>

Учитывая, что параллельный импорт в такой ситуации возникает не из-за доставки товаров сначала из ЕС в Китай, а потом в Россию, а методом

<sup>41</sup> [Новости логистики \[Электронный ресурс\]: Режим доступа vch.ru – 05.06.2023](https://vch.ru)

сборки на китайских заводах, цепь доставки выглядит так. Чаще всего груз доставляется в порт г. Владивосток и уже оттуда ЖД или автотранспортом распространяется по всей стране.

#### 4) Казахстан

Тут всё максимально просто – Казахстан – это страна-участник ЕАЭС, а это значит, что по документации у них ещё меньше требования для ввоза товаров в Россию, что и сделало Казахстан одной из самых популярных стран, осуществляющих параллельный импорт, что очень положительно сказалось для них, открыв ряд новых вакансий в стране.

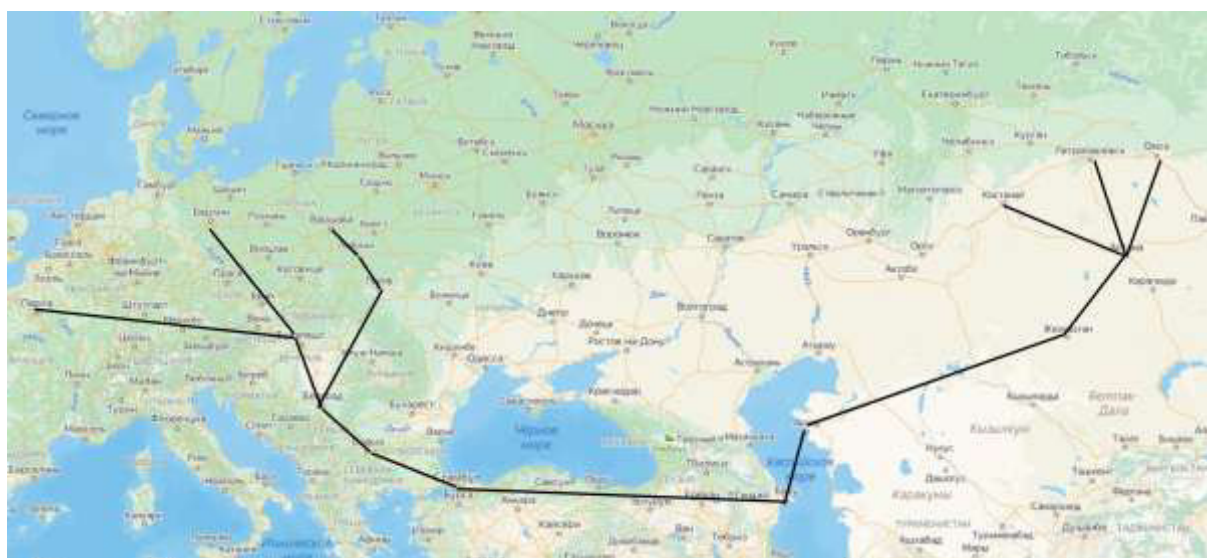


Рисунок 15 – логистический путь из ЕС в Россию через Казахстан<sup>42</sup>

Однако с Казахстаном не все так гладко, правительство страны порой делает негативные заявления, касающиеся экспорта санкционной продукции, поэтому стоит всё-таки считать основным партнером Турцию.

#### 5) Узбекистан и Армения.

Банки этих стран максимально лояльно относятся к российским клиентам и всячески поощряют рост товарооборота между странами. В Армению, например, можно завезти груз, через Грузию, а именно через порты Батуми и Поты, а вывезти, через Верхний Ларс, однако грузопоток там сейчас очень плотный и не редко проезд займет две недели.

<sup>42</sup> [Новости логистики \[Электронный ресурс\]: Режим доступа vch.ru – 05.06.2023](#)



Важным фактором при изучении формирования таможенно-логистических комплексов является – анализ деятельности фирм, осуществляющих параллельный импорт. Анализируя их хозяйственную деятельность, мы можем выделить не только изменение их выручки, но и наиболее популярные товары, в отношении которых совершается импорт, регионы через которые завозятся товары, а также проследить как сильно изменился их маршрут доставки грузов.

Anpi Logistics – фирма позиционирует себя на ввозе грузов по параллельному импорту из Европы и США. Делает она это через Армению. Работает фирма с проверенными поставщиками – Siemens (Электронные компоненты), Flagma (Оборудование), John Deere (Запчасти), Computer Universe (Электротовары). У фирмы есть склады в Германии и Армении

Фирма подробно описывает как происходит доставка из недружественных стран. Условно она делится на несколько этапов:

- 1) устанавливается контакт с поставщиком. Фирме отправляется инвойс, и она делает расчёт;
- 2) заключается договор;
- 3) заказчик оплачивает договор удобным для него способом;
- 4) товар доставляет до склада фирма, находящегося в Армении;
- 5) груз доставляется в Россию.

На сайте фирмы ведется статистика с самыми интересными проектами месяца. Так мы можем посмотреть, что за февраль фирма помогла с доставкой запчастей из Германии, кабеля из Италии, а также транзисторов и кусочек из США.

Соединяя всю представленную информацию, мы можем изобразить как выглядит логистическая цепь при осуществлении закупа товара из Европы через данную фирму.



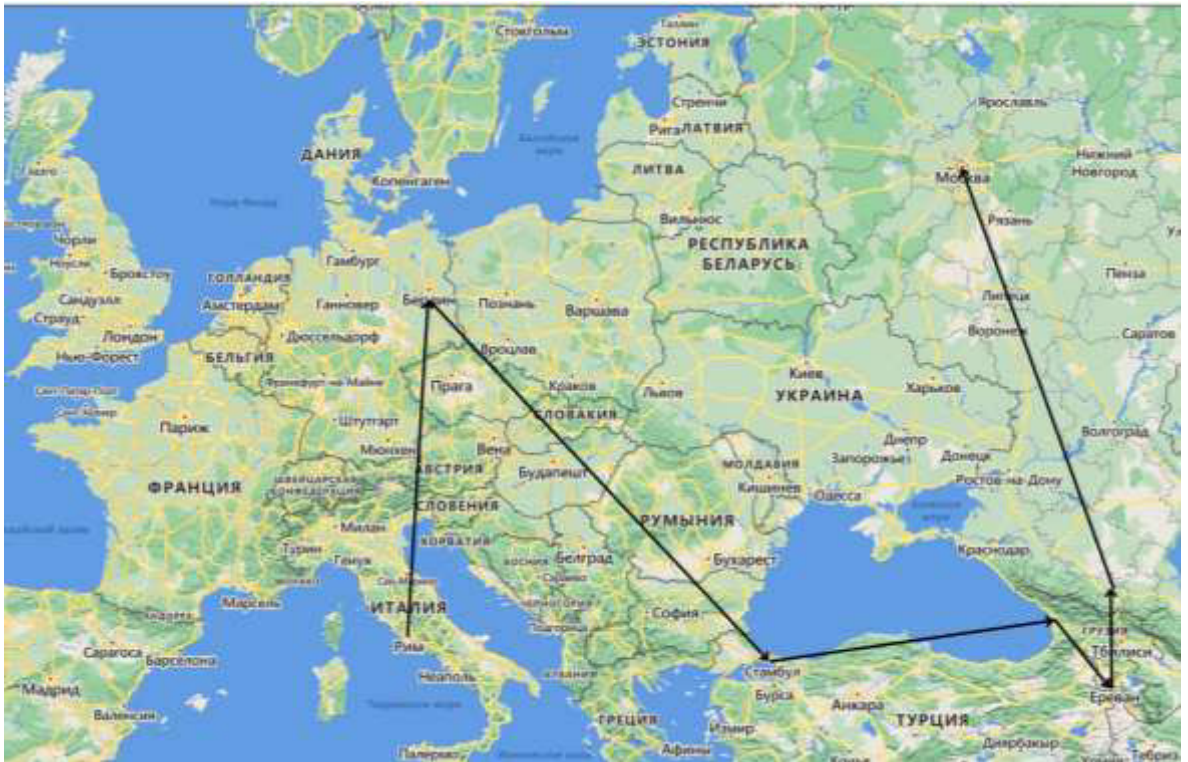


Рисунок 16 – Доставка товара из Европы в Россию через фирму Anpi Logistics<sup>43</sup>

Допустим если груз доставляется из Италии, то сначала он доезжает до склада в Германии, после добирается автотранспортом до Стамбула, оттуда переплывает Черное море до Грузии и с Грузии уже добирается до склада в Армении. Там груз уже отправляется через Северную Осетию в нужный город.

Изменение логистических путей должны были сказаться на увеличении пропускной способности, через таможни Северо-Кавказского, Сибирского и Дальневосточного таможенных управлений.

Однако они ещё не подвели итоги работы за 2022 год, поэтому мы можем лишь косвенно судить об этом, например, через увеличение товарооборота России и Турции.

Подводя итог, стоит отметить, что за 2022 год в условиях действия параллельной импорта существенно выросли торговые отношения с Турцией, Китаем, Казахстаном, Арменией что привело к изменению логистических

<sup>43</sup> Anpi Logistics [Электронный ресурс]: Режим доступа <https://anpilogistics.ru/> - 05.06.2023

путей и можно сказать смене их деятельности с северной части России на южную.

### **1.3 Анализ условий работы таможенно-логистических комплексов в период санкций**

В связи с изменением логистических путей, потерей старых и приобретением новых партнеров следует выделить новые тенденции, новые условия работы таможенно-логистических комплексов, которые стали характерны для нашей страны в 2022 году. Проблема логистических систем всегда была и ещё долгое время будет актуальной для России: большая площадь страны, климатические условия, низкое качество дорог внутри страны – всё это всегда учитывалось при формировании логистики.

Однако в феврале прошлого года из-за введения санкций против России потребовалось актуализировать все данные и выработать оптимальные условия, в которых сейчас способна работать наша таможенно-логистическая система.

В целом введение санкций против России коснулось всего мира, потому что не бывает таких санкций, которые «наказывали» бы только одну страну, особенно это касается если санкции направлены против такого большего государства как – Российская Федерация. Санкции Европы, нанесли удар не только по нам, но и по самой Европе, в частности. Поэтому мы можем выделить первую тенденцию таможенно-логистических комплексов – деглобализация. Двигателем к её появлению не стоит считать одни только санкции – это скорее «последний гвоздь», тенденцию к началу деглобализации можно считать пандемию 2019 года или даже санкции 2014 года. Весь мир уже несколько лет сотрясают так называемые «логистические штормы», когда мир логистики меняется кардинально.

Главным триггером перехода логистики в режим автономности послужил уход с рынка стран, крупных логистических поставщиков, например, Россию покинула фирма Maersk критериями её ухода послужили –

вторичные санкции, рост рисков, репутационные соображения и усложнение банковских расчётов.

Давайте выделим основные риски для логистики России:

- 1) ужесточение санкционной политики;
- 2) нестабильная геополитическая ситуация;
- 3) рост глобального долга;
- 4) угроза влияния пандемии Covid-19;
- 5) рост цен на фрахт.

Отсюда и вытекли следующие явления:

1) заторы в портах, терминалах, на пунктах пропуска. Для современной логистики характерно увеличение сроков доставки и связано это в первую очередь с тем, что сейчас гораздо труднее пройти пункты пропуска;

2) замена разорванных цепей поставки наземным транспортом. Касается это в первую очередь того, что меньше грузов теперь доставляется морским транспортом, который является самым вместительным и дешевым, автотранспорту тяжело справляться со всем необходимым объёмом;

3) в настоящее время, когда с начала военной спецоперации России на Украине не прошло и месяца, участники транспортно-логистических процессов действуют не в соответствии с санкциями. Это связано с тем, что санкции в отношении перемещаемых грузов не приняты Евросоюзом, и крупные игроки рынка вынуждены действовать «на опережение»;

4) таможенные органы реализуют политику санкций на отправку товаров двойного назначения по направлению к Евросоюзу. Наблюдается ситуация паники, когда европейской таможне становится неважным описание самого груза, только лишь товарная номенклатура, по которой вводятся дополнительные меры таможенного контроля в виде досмотров или запретов на отправку товарной группы. При этом в таких товарных группах зачастую находятся и не подпадающие под санкции.

Все эти негативные тенденции способны привести к следующей причина-следственной связи:



Рисунок 17 – Цепочка причинно-следственных связей<sup>44</sup>

То есть мы видим ряд последовательных событий, который привели к нарушению функционирования логистики, росту цен, повышению нагрузки и прочих вредностей для Российской и мировой логистики.

Однако на основе предыдущих глав и обращаясь к документам «Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года.»<sup>45</sup>, а также к сайту Trans.info<sup>46</sup> мы можем сформировать особенности логистики, возникшей в 2022 году:

- 1) апгрейд транспортно-логистического рынка. Полное обновление всех логических цепей;

<sup>44</sup> Развитие рынка международной логистики в 2022 году: ожидания и риски. [Электронный ресурс]: Режим доступа [https://telsgroup.ru/media\\_center/tels\\_in\\_the\\_press/razvitie-rynka-mezhdunarodnoy-logistiki-v-2022-godu-ozhidaniya-i-riski/](https://telsgroup.ru/media_center/tels_in_the_press/razvitie-rynka-mezhdunarodnoy-logistiki-v-2022-godu-ozhidaniya-i-riski/) - 05.06.2023

<sup>45</sup> Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года. [Электронный ресурс]: Режим доступа <http://static.government.ru/media/files/7enYF2uL5kFZIOOpQhLlOnUT9lRjCbeR.ru> – 05.06.2023

<sup>46</sup> Развитие рынка международной логистики в 2022 году: ожидания и риски. [Электронный ресурс]: Режим доступа [https://telsgroup.ru/media\\_center/tels\\_in\\_the\\_press/razvitie-rynka-mezhdunarodnoy-logistiki-v-2022-godu-ozhidaniya-i-riski/](https://telsgroup.ru/media_center/tels_in_the_press/razvitie-rynka-mezhdunarodnoy-logistiki-v-2022-godu-ozhidaniya-i-riski/) - 05.06.2023

2) рынок и цены перевозки. Изменения типа рынка в пользу перевозчика, а также рост ставок на перевозке на фоне растущего спроса;

3) стабильность поставки важнее цены. Клиент предпочитает переплачивать большие суммы за поставки для более стабильных предложений.

А также мы можем предположить тренды, которые возникнут уже в дальнейшем:

- 1) локализация производства ближе к потребителю;
- 2) сокращение цепей поставок;
- 3) переориентация логистики на внутренний рынок;
- 4) усиление протекционизма и закрытие границ;
- 5) повышение спроса на поставку;
- 6) реализация политики импортозамещения;
- 7) рост нагрузки на таможенно-логистические комплексы отдельных регионов;
- 8) переориентация поставок с морского транспорта на мультимодальный.

Безусловно все тренды по большей части негативно сталкиваются на глобализации рынков России и замедляют восстановление после-ковидной экономики.

Подводя итог главы, мы можем сказать, что параллельный импорт несет за собой ряд преимуществ для современной экономики России, однако уже сейчас мы можем заметить, как меняется вся таможенная логистика. Грузы поставляются из других стран, уменьшается роль морского транспорта, появляются новые и закрываются старые логистические компании. Нам ещё предстоит выделить проблемы, которые несёт за собой параллельный импорт, но пока мы с уверенностью можем сказать, что его появление перевернуло не только Российскую, но и мировую экономику с ног на голову.

### 3. ПРОБЛЕМЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ В СВЯЗИ С ВВЕДЕНИЕМ ПАРАЛЛЕЛЬНОГО ИМПОРТА

#### **3.1. Проблемы и вызовы развития таможенно-логистических комплексов в РФ.**

Как мы выяснили таможенно-логистические комплексы играют важную роль в обеспечении эффективной транспортной и логистической инфраструктуры, необходимой для глобальной торговли. В Российской Федерации развитие таких комплексов имеет стратегическое значение для обеспечения безопасности государства, содействия экономическому росту и привлечения иностранных инвестиций.

Однако, несмотря на значительные усилия и реформы, таможенно-логистические комплексы в РФ сталкиваются с рядом проблем и вызовов, которые могут оказывать отрицательное влияние на их эффективность и развитие. Понимание и анализ этих проблем является важной задачей для разработки стратегий и мер, направленных на их преодоление, особенно в условиях параллельного импорта.

Поэтому в данной главе мы рассмотрим сначала ключевые проблемы, присущие развитию таможенно-логистических комплексов в РФ, а после проанализируем какое влияние на всё это оказывает параллельный импорт.

Для начала разделим все проблемы на несколько категорий для этого обратимся к таблице 20

Таблица 22 – Категории проблем таможенно-логистических комплексов

Проблема	Описания
Легислативные проблемы	<p>Выявление противоречий и несоответствий в законодательстве, затрудняющих развитие комплексов.</p> <p>Проблемы в области таможенного регулирования и процедур, мешающие эффективной работе комплексов.</p>
Инфраструктурные проблемы	<p>Состояние дорожной, железнодорожной, морской и авиационной инфраструктуры, влияющей на работу комплексов.</p> <p>Недостатки и ограничения существующих объектов инфраструктуры.</p>
Технологические проблемы	<p>Проблемы в области автоматизации и информатизации процессов, связанных с таможенным контролем, складированием и транспортировкой грузов.</p> <p>Необходимость внедрения новых технологий для повышения эффективности работы комплексов.</p> <p>Оценка использования современных технологий и информационных систем в работе таможенно-логистических комплексов.</p>
Управленческие проблемы	<p>Проблемы в области кадрового обеспечения и квалификации персонала комплексов</p> <p>Проблемы в организации рабочих процессов, координации между участниками комплексов и взаимодействии с государственными органами.</p>
Экономические проблемы	<p>Финансовые проблемы и ограничения, сдерживающих развитие комплексов</p>

Рассмотрим каждую из проблем отдельно и начнем с законодательной:

Выявление противоречий и несоответствий в законодательстве, затрудняющих развитие таможенно-логистических комплексов в РФ, представляет собой одну из ключевых проблем, требующих особого внимания и анализа. Действующая законодательная база в сфере таможенного и логистического регулирования имеет важное значение для эффективного функционирования и развития комплексов.

Рассмотрим более конкретно:

1) противоречия в таможенных ставках:

Закон "О таможенном тарифе" и постановление Правительства РФ "Об утверждении таможенных ставок" могли содержать разные ставки для одного и того же товара или устанавливать различные базы для их расчета. Это могло приводить к несогласованности при определении таможенной стоимости и расчете таможенных платежей;

2) несоответствие требований к декларированию товаров:

Закон "О таможенном регулировании в Российской Федерации" и Федеральные правила декларирования товаров могли предписывать разные формы декларации или требовать различных сопроводительных документов. Это создавало путаницу для участников таможенно-логистических комплексов и затрудняло соблюдение таможенных процедур;

3) противоречия в процедурах таможенного контроля:

Закон "О таможенном контроле" и постановление Правительства РФ "Об утверждении Правил таможенного контроля" могли устанавливать разные требования и процедуры для проведения таможенного контроля. Например, один акт мог предусматривать документальный контроль, а другой акт требовать физическую проверку товаров. Это могло приводить к неоднозначности и затруднять применение таможенных процедур;

Так же сильное влияние на замедление работы таможенно-логистических комплексов оказывают следующие проблемы:



1) бюрократические процедуры: Сложные и длительные бюрократические процедуры в рамках таможенного регулирования могут приводить к задержкам в процессе таможенного оформления и осуществления грузовых операций. Это может приводить к дополнительным затратам на складирование и хранение товаров, а также снижать общую эффективность работы комплексов;

2) недостаточная автоматизация и использование информационных технологий: Отсутствие современных информационных систем и недостаточное использование автоматизированных технологий в таможенных процедурах могут замедлять обмен информацией и усложнять контроль за грузами. Это может приводить к ошибкам, задержкам и увеличению времени на оформление грузов.

Основываясь на опыте работы российских фирм, занимающихся оформлением грузов в США и Германии, мы можем построить таблицу 20 в которой сравним среднее время оформления грузов на таможне в данных странах и в России.

Таблица 23 – среднее время на оформление грузов на таможне в разных странах<sup>47</sup>

Страна	Среднее время оформления грузов на таможне (дни)
США	1-2 дня
Германия	До 2 рабочих дней
РФ	3-5 дней

Анализируя предоставленную таблицу о среднем времени оформления грузов на таможне в разных странах, можно сделать следующие наблюдения:

США имеют самое низкое среднее время оформления грузов на таможне, составляющее 1-2 дня. Это свидетельствует о высокой эффективности и оперативности таможенных процедур в США.

<sup>47</sup>[Hugo-transport.de \[Электронный ресурс\]: Режим доступа https://hugo-transport.de/ru/customs-clearance/customs-germany](https://hugo-transport.de/ru/customs-clearance/customs-germany) - 05.06.2023

Германия также демонстрирует относительно низкое среднее время оформления грузов на таможне до 2 рабочих дней. Это указывает на хорошо организованную таможенную систему и процедуры в Германии.

Россия имеет сравнительно более длительное среднее время оформления грузов на таможне, составляющее 3-5 дней. Это может указывать на более сложные и времязатратные таможенные процедуры в России по сравнению с другими странами.

Важно отметить, что эти данные предоставлены в общем виде и могут варьироваться в зависимости от различных факторов, таких как тип груза, порт прибытия и другие таможенные условия.

1) Коррупция и недобросовестные практики: Наличие коррупции и недобросовестных практик среди таможенных служащих может негативно сказываться на эффективности работы таможенных комплексов. Взятки, волокита и нечестные действия могут приводить к задержкам и несправедливым условиям для участников таможенных процедур.

Построим таблицу 20 в которой проанализируем случаи выявления коррупции в таможне за 2018-2022 годы

Таблица 24 – количество возбужденных дел по статьям 159 УК РФ, 160 УК РФ, 327 УК РФ, 291 УК РФ, 290 УК РФ<sup>48</sup>

Года	Кол-во возбужденных уголовных дел
2018	251
2019	362
2020	266
2021	293
2022	270

По анализу таблицы, предоставленной, можно сделать следующие наблюдения:

<sup>48</sup> ФТС России статистика по уголовным делам [Электронный ресурс]: Режим доступа <https://customs.gov.ru/activity/protivodejstvie-korruptzii/doklady,-otcheti,-obzory,-statisticheskaya-informacziya/rezul-taty-raboty-upravleniya-po-protivodejstviyu-korruptzii/document/376437 - 05.06.2023>

В период с 2018 по 2022 год количество возбужденных уголовных дел, связанных с коррупцией в таможенных органах, варьируется. В 2019 году был зарегистрирован наибольший рост числа дел по сравнению с предыдущим годом (362 против 251 в 2018 году).

В 2020 году было отмечено снижение числа возбужденных уголовных дел по сравнению с предыдущим годом (266 против 362 в 2019 году). Однако, количество дел оставалось значительным.

В 2021 году число возбужденных уголовных дел немного увеличилось по сравнению с 2020 годом (293 против 266). В то же время, оно оставалось выше, чем в 2018 году.

В 2022 году число возбужденных уголовных дел снова немного снизилось по сравнению с предыдущим годом (270 против 293 в 2021 году), однако оставалось на достаточно высоком уровне.

Построим рисунок 15 в котором рассмотрим наибольшей количество уголовных дел по таможенным управлениям в 2022 году.



Рисунок 18 – Количество возбужденных уголовных дел по таможенным управлениям в 2022 году<sup>49</sup>

<sup>49</sup> ФТС России статистика по уголовным делам [Электронный ресурс]: Режим доступа <https://customs.gov.ru/activity/protivodejstvie-korruptcii/doklady,-otcheti,-obzory,-statisticheskaya-informacziya/rezul-taty-raboty-upravleniya-po-protivodejstviyu-korruptcii/document/376437 - 05.06.2023>

Северо-Западное таможенное управление имеет наибольшее количество возбужденных дел - 96, что составляет значительную долю от общего числа дел. Это может указывать на проблемы с коррупцией в данном регионе и необходимость усиления противодействия этому явлению.

Дальневосточное таможенное управление имеет второе по величине количество возбужденных дел - 46. Это также указывает на наличие проблем с коррупцией в данном регионе, хотя количество дел ниже, чем в Северо-Западном таможенном управлении.

Центральное таможенное управление имеет наименьшее количество возбужденных дел - 36.

Как мы видим проблема коррупции высоко актуальна для РФ, поэтому параллельный импорт может стать серьезным толчком для повышения числа коррупционных проблем, так как многие недобросовестные участники ВЭД будут пытаться завезти контрабанду под видом параллельного импорта.

2) Недостаточное сотрудничество и координация между различными организациями и участниками: Отсутствие эффективного взаимодействия и сотрудничества между таможенными органами, логистическими компаниями, транспортными операторами и другими участниками таможенных процедур.

Следующий тип проблем, которые мы рассмотрим это - Инфраструктурные проблемы.

Первое, что мы рассмотрим это - Состояние дорожной, железнодорожной, морской и авиационной инфраструктуры, влияющей на работу комплексов.

Для начала рассмотрим состояние дорожной структуру РФ. Для этого построим и проанализируем ряд рисунков, оценивающих состояние дорог в России.



Рисунок 19 – Доля автомобильных дорог в РФ соответствующих нормативным требованиям в 2023 году<sup>50</sup>

Как мы видим большинство дорог являются соответствующими требованиям, однако почти половина, а именно 41% не соответствует требованиям, что делает общее состояние дорог, скорее негативным.



Рисунок 20 – Удовлетворенность качеством и доступностью автомобильных дорог в России<sup>51</sup>

<sup>50</sup> Bkdrf.ru [Электронный ресурс]: Режим доступа <https://bkdrf.ru/home/statistics> - 05.06.2023

<sup>51</sup> Bkdrf.ru [Электронный ресурс]: Режим доступа <https://bkdrf.ru/home/statistics> - 05.06.2023

Как мы видим большинство опрошенных граждан недовольны качеством Российских дорог, а именно 53%.

Делая вывод, мы отметим, что в целом нынешнее состояние дорог в России является некачественным почти в половину, что делает автомобильный транспорт не привлекательным для транспортировки таможенных грузов.

Рассмотрим ситуация с железными дорогами в России.

Железнодорожный транспорт занимает важное место в грузовых и пассажирских перевозках общего пользования. По данным, около 80% объема грузовых перевозок и около 40% пассажирских перевозок осуществляются именно железнодорожным транспортом. Общее количество работников, занятых в железнодорожной отрасли, составляет 1,2 миллиона человек.

Федеральная собственность включает 19 региональных железных дорог, общая протяженность которых составляет 87 тысяч километров из общих 158 тысяч километров железнодорожных путей в стране. Грузооборот железнодорожного транспорта составляет около 1 миллиарда тонн грузов и 120 тысяч контейнеров ежегодно, что составляет примерно 43,2% от общего грузооборота страны.

С точки зрения финансовой устойчивости, железнодорожный транспорт в целом является прибыльным. Убытки, возникающие от пассажирских перевозок, особенно в пригородных направлениях, компенсируются доходами от грузовых операций. Основными потребителями услуг железных дорог являются производители массовых грузов, таких как уголь, строительные материалы, черные и цветные металлы и другие. Эти грузы имеют низкую эластичность спроса, а среднее расстояние перевозки таких грузов настолько велико, что грузоотправители практически не имеют альтернативных вариантов доставки.

Итак, железнодорожный транспорт играет важную роль в грузовых и пассажирских перевозках, обладает значительной инфраструктурой и является финансово устойчивым сектором транспортной отрасли.

Из проблем в железнодорожном транспорте, как транспорта, используемого в таможенном-логистических комплексах и в экспорте в целом является разный диаметр железнодорожных путей России и Европы. В Европе применяется стандартный диаметр пути, известный как "стандартный" или "узкий" габарит, который составляет 1435 мм. Этот стандарт был принят большинством стран Европы и является общепринятым в европейском железнодорожном транспорте.

В России применяется широкий габарит пути, известный как "широкий" габарит. Диаметр путей составляет 1520 мм. Этот широкий габарит был выбран в России и некоторых других странах бывшего СССР для улучшения устойчивости и грузоподъемности поездов в условиях сурового климата и больших расстояний.

Разница в диаметре путей между Европой и Россией создает технические и операционные проблемы для трансграничных железнодорожных перевозок и требует применения специальных механизмов перехода на перекрестках границы или на станциях, где соприкасаются две системы. Это может вызывать дополнительные затраты и усложнять процесс перевозок между Россией и Европой.

Перейдем к морскому транспорту.

Морской транспорт играет значительную роль в перевозке грузов в Российской Федерации, особенно учитывая обширное побережье и доступ к морским путям в Атлантическом и Тихом океанах. Однако, качество морского транспорта в России может варьироваться в зависимости от различных факторов.

Некоторые из проблем, которые могут возникать в отношении качества морского транспорта в РФ, включают:

Старение флота: Некоторые суда, используемые для перевозки грузов, могут быть старыми и требовать обновления или модернизации для обеспечения надежности и безопасности перевозок.

Инфраструктура портов: Некоторые порты в России могут испытывать проблемы с инфраструктурой, такие как недостаточная глубина, устаревшее оборудование или ограниченные возможности для обработки грузов.

Бюрократические процедуры: Некоторые процессы и процедуры, связанные с оформлением и обработкой документации, могут быть сложными и затягивать время на таможенное оформление и разрешение других административных вопросов.

Безопасность: Вопросы безопасности могут быть актуальными в отношении морского транспорта, включая защиту от угроз пиратства и обеспечение безопасности грузов.

Несмотря на эти проблемы, Россия активно работает над совершенствованием морской инфраструктуры и повышением качества морских перевозок. В последние годы были предприняты меры для модернизации портов, обновления флота и улучшения бюрократических процедур, чтобы сделать морские перевозки в России более эффективными и конкурентоспособными.

И остается воздушный транспорт:

Современное состояние воздушного транспорта в Российской Федерации можно охарактеризовать следующим образом:

Развитая сеть аэропортов: Россия располагает широкой сетью аэропортов, охватывающих множество городов и регионов страны. Ведущие аэропорты, такие как Шереметьево, Домодедово и Пулково, являются крупными транспортными хабами и предлагают широкий выбор воздушных линий и направлений.

Модернизация и развитие инфраструктуры: За последние годы в России проводились работы по модернизации и развитию аэропортовой инфраструктуры. Это включает строительство новых терминалов,



расширение взлетно-посадочных полос, внедрение современных систем безопасности и обновление технического оборудования.

Развитие российской авиационной промышленности: Россия имеет собственную авиационную промышленность, которая занимается разработкой и производством самолетов и другого авиационного оборудования. Некоторые из известных российских производителей включают в себя компании, такие как "Аэрофлот" и "Сухой".

Развитие внутренних и международных перевозок: Воздушный транспорт в России обеспечивает как внутренние, так и международные перевозки. Крупные российские авиакомпании предлагают регулярные рейсы во множество городов по всей стране, а также на международные направления.

Безопасность и надежность: Воздушный транспорт в России придает большое внимание безопасности и надежности полетов. В стране существует строгая система сертификации и контроля, которая обеспечивает соблюдение международных стандартов безопасности.

Построим таблицу 22 в которой отразим динамику грузооборота воздушного транспорта за 2018-2020 годы

Таблица 25 – динамика грузооборота воздушного транспорта за 2018-2020 годы<sup>52</sup>

(тоннокилометры)

Год	Грузооборот воздушного транспорта
2018	12 500 000
2019	12 800 000
2020	11 900 000

Годовой грузооборот:

В 2018 году грузооборот составил около 12 500 000 тоннокилометров.

<sup>52</sup> Government.ru [Электронный ресурс]: Режим доступа <http://government.ru/rugovclassifier/57/year/> - 05.06.2023

В 2019 году грузооборот немного вырос и составил около 12 800 000 тоннокилометров.

В 2020 году грузооборот снизился до примерно 11 900 000 тоннокилометров.

Тенденция:

В целом за рассматриваемый период наблюдается относительная стабильность в грузообороте самолетами в России.

В 2019 году был отмечен небольшой рост грузооборота, а в 2020 году произошло снижение.

Влияние факторов:

Грузооборот самолетами может зависеть от таких факторов, как экономическая ситуация, спрос на авиационные грузовые услуги, доступность альтернативных видов транспорта и других факторов.

Возможно, снижение грузооборота в 2020 году связано с пандемией COVID-19 и ограничениями в авиационной деятельности.

Динамика грузовой авиации:

По сравнению с другими видами транспорта, грузовая авиация в России составляет небольшую долю от общего грузооборота.

Тем не менее, грузовая авиация играет важную роль в перевозке грузов, особенно в отдаленных регионах или при срочной доставке.

Следующая проблема это - оценка использования современных технологий и информационных систем в работе таможенно-логистических комплексов.

Современные технологии и информационные системы играют важную роль в повышении эффективности и автоматизации работы таможенно-логистических комплексов.

Рассмотрим современные информационные системы, которые используются в работе таможенно-логистических комплексов и оценим их состояние для этого построим таблицу 23

Таблица 26 – Современные информационные системы для обеспечения работы таможенно-логистических комплексов

ТИП ИС	ПО (программное обеспечение)
Системы управления ресурсами предприятия	ПАРУС (Корпорация «Парус»); Галактика (Корпорация «Галактика»); БОСС (Корпорация «АйТИ»); С: Предприятие (Компания 1С); КИС «АС+»/«Борлас».
Системы непрерывного развития и поддержки жизненного цикла продукции	(НИЦ CALS «Прикладная логистика» и АО НИЦ «Прикладная логистика»); (LSS) (НИЦ CALS «Прикладная логистика» и АО НИЦ «Прикладная логистика»); (НИЦ CALS «Прикладная логистика» и АО НИЦ «Прикладная логистика»).
Система планирования технологических процессов и создания календарных графиков	Галактика АММ.
Система управления взаимоотношениями с Поставщиками	Интегратор TopS; Битрикс24; Microsoft Dynamics; Microsoft Share Point; Microsoft Outlook.
Система управления взаимоотношениями с Заказчиками	Техносерв Консалтинг; Норбит (ГК Ланит); Инфосистемы Джет; КОРУС Консалтинг; Монолит Инфо; Системы КлиК; Манго Телеком.
Система управления содержанием, документооборотом	С Битрикс; Продукты SharePoint

Продолжение таблицы 23

ТИП ИС	ПО (программное обеспечение)
Организация электронного архива и документооборота	1С: Предприятие
Системы управления транспортом	Русские навигационные технологии (РНТ) ; ИТОВ (АЙТОБ) ; Антор Бизнес Решения (Antor) 1С-Рарус;
Система управления складом	1СWMS Логистика
Системы управления автохозяйством	1С:Управление автохозяйством; ИС "Автобаза"
Система управления ТОиР транспортных средств и вооружения	Системы безопасности и контроля автотранспорта Русские навигационные технологии (РНТ); Оператор - Единая Национальная Диспетчерская Система (ЕНДС); М2М телематика; ИТОВ (АЙТОБ); Omnicomm; Глосав 30; Аркан, ГК СКАУТ; Омникomm-Сервис; ЕНДС-Саратов
ГЕО информационные системы	Esri CIS, opLogistic («ИТТоп-План»); ANTOR LogisticsMaster (разработчик ООО «АНТОР Бизнес Решения»); PositionReport (разработчик компания «ИТС-Софт»); Деловая карта (разработчик ООО «Фирма «ИНГИТ»); Навигатор С (Оператор «Единая Национальная Диспетчерская Система» (ЕНДС)).

Системы обеспечения ВЭД и торговли	ТИП ИС
Управления цепочками поставок	SITA Total Fares Management (SITA); ST-Мобильная Торговля, ST-Торговый представитель ПЛЮС, ST-Экспедитор (ГК «Системные технологии»); «Планирование и управление дистрибуцией»(Компания «Монолит-Инфо).
Управления персоналом	Компас: Управление персоналом (Разработчик «Компас»); AiT: Управление персоналом (Разработчик «AiT Софт»); DIASOFT FA (Разработчик «Диасофт»); mySAP HSM; AGroup HGB; Quinyx WorkForce ; БОСС-Кадровик.
Система управление ресурсами дистрибуции	ERP Монолит: Планирование и диспетчеризация (Компания «Монолит-Инфо»); SITA Total Fares Management (Компания SITA); ST-Торговый представитель, ST- Мерчандайзер, ST-Экспедитор ("ГК Системные технологии")
Система управления финансами	1С:Консолидация 8 ПРОФ; 1С: Предприятие 8. Управление по целям и KPI; 1С: Предприятие 8. Управление корпоративными финансами. ИС для уплаты и обеспечения уплаты таможенных платежей: «Мультисервисная платежная.

Рассмотрим некоторые программы и системы, перечисленные в таблице, используемые в таможенно-логистических комплексах:

ПАРУС, Галактика, БОСС, С: Предприятие, КИС «АС+»/«Борлас» - Эти программы относятся к системам управления ресурсами предприятия и предоставляют функциональность для автоматизации различных бизнес-процессов в логистике и таможенном деле.

Системы непрерывного развития и поддержки жизненного цикла продукции (LSS) - Эти системы обеспечивают поддержку процессов

разработки, внедрения и эксплуатации программных продуктов и информационных систем.

Галактика АММ - Эта система предназначена для планирования технологических процессов и создания календарных графиков.

Интегратор TopS, Битрикс24, Microsoft Dynamics, Microsoft Share Point, Microsoft Outlook - Эти системы предлагают функциональность для управления взаимоотношениями с поставщиками и заказчиками, а также для организации документооборота.

1CWMS Логистика - Эта система управления складом предназначена для эффективного управления и контроля запасов и операций на складе.

ИС: Управление автохозяйством, ИС "Автобаза" - Эти системы предназначены для управления автопарком и автомобильными ресурсами, включая планирование технического обслуживания и ремонта транспортных средств.

Системы безопасности и контроля автотранспорта - Несколько систем, таких как Русские навигационные технологии (РНТ), ИТОВ (АЙТОВ), Omnicomm и другие, предлагают решения для управления и мониторинга автотранспорта в целях обеспечения безопасности и эффективности.

ГЕО информационные системы - Различные системы, такие как Esri CIS, opLogistic, ANTOR LogisticsMaster и другие, предоставляют геоинформационные решения для оптимизации логистических процессов и маршрутизации.

Негативные моменты, которые могут возникать при использовании этих программ и систем:

Сложность интеграции: В случае использования разных программных решений, интеграция между ними может быть сложной и требовать дополнительных усилий.

Высокие затраты: Некоторые современные информационные системы могут быть дорогими внедрением и поддержкой, особенно для малых и средних предприятий.

Обучение персонала: Внедрение новых информационных систем требует обучения персонала, что может потребовать времени и ресурсов.

Технические проблемы: Возможны технические проблемы, такие как сбои в работе системы, неполадки оборудования или проблемы с безопасностью данных.

Ограниченность функциональности: Некоторые системы могут не обладать всеми необходимыми функциями или гибкостью для адаптации к специфическим требованиям таможенно-логистических комплексов.

Обновления и поддержка: Некоторые системы могут испытывать проблемы с обновлениями и поддержкой со временем, особенно если разработчик не предоставляет активную поддержку.

Стоит отметить, что не смотря на ряд проблем характерных для ПО, используемого в работе таможенных комплексов, важным плюсом в условиях санкций остаётся тот факт, что почти все программы русские.

Таможенно-логистические комплексы сталкиваются с рядом проблем в области кадрового обеспечения и квалификации персонала. Недостаток квалифицированных специалистов, сложности в обновлении знаний и навыков, отсутствие специализированных программ обучения, низкая мотивация и проблемы с удержанием персонала, изменения в законодательстве, а также отсутствие междисциплинарных знаний - все эти факторы оказывают отрицательное влияние на работу таможенно-логистических комплексов.

Для решения данных проблем необходимо уделить особое внимание процессу подбора и обучения персонала. Компании должны разработать стратегию привлечения и удержания талантливых специалистов, предоставить им возможности для повышения квалификации и обновления знаний. Необходимо также установить партнерские отношения с образовательными учреждениями для разработки специализированных программ обучения. Кроме того, компании должны обеспечивать мотивацию

персонала через справедливую систему вознаграждения, возможности карьерного роста и создание комфортных условий работы.

Решение проблем в области кадрового обеспечения и квалификации персонала будет способствовать повышению эффективности работы таможенно-логистических комплексов, обеспечению соблюдения таможенных процедур, снижению рисков и повышению конкурентоспособности компаний в данной отрасли.

### **3.2 Анализ отношений со странами, осуществляющими параллельный импорт в Россию. Проблемы и перспективы сотрудничества.**

В данном разделе мы рассмотрим все проблемы и перспективы сотрудничества со странами, которые сейчас осуществляют перевозку в Россию товаров, попадающих под категорию параллельного импорта.

Для начала ещё раз выделим весь список:

- Казахстан;
- Узбекистан;
- Армения;
- Китай;
- Кыргызстан;
- Турция.

Начнем с Казахстана

Отношения между Россией и Казахстаном являются особой формой стратегического партнерства и сотрудничества. Две страны имеют долгую историю взаимодействия и сотрудничества, начиная с периода Советского Союза, а после его распада продолжили развивать тесные отношения на основе взаимного уважения и взаимных интересов.

На первый взгляд Казахстан можно считать одним из самых перспективных партнеров России, Казахстан участник ЕАЭС и множества других объединений, в которые так же входит Россия:



- Содружество независимых государств;
- зона свободной торговли Содружества независимых государств;
- организация Договора о коллективной безопасности;
- Шанхайская организация сотрудничества.

Для понимания выгоды сотрудничества Казахстана с Россией построим таблицу 24

Таблица 27 – Экспорт и импорт Казахстана в 2022 году, объёмы и основные партнеры<sup>53</sup>

Экспорт млн.долл.США	Доля (%)		Импорт млн.долл.США	Доля (%)	
84394	Италия	16,4	50043,6	Россия	34,7
	Китай	15,6		Китай	21,9
	Россия	10,4		Германия	4,5
	Нидерланды	6,5		США	3,8
	Турция	5,6		Турция	3,2

По анализу таблицы с учетом особого внимания на Россию можно сделать следующие выводы:

Россия занимает значительную долю в экспорте, составляющую 10,4%. Это указывает на то, что Россия является значимым экспортером товаров и услуг.

При этом Россия также имеет высокую долю в импорте, составляющую 34,7%. Это говорит о том, что Россия является крупным импортером товаров из других стран.

Сравнивая экспорт и импорт России, можно отметить, что доля экспорта выше, чем доля импорта. Это может свидетельствовать о том, что Россия имеет положительный торговый баланс.

Отсюда следует, что Россия является очень важным партнёром для Казахстана.

<sup>53</sup> Stat.gov.kz [Электронный ресурс]: Режим доступа <https://stat.gov.kz/ru/industries/economy/foreign-market/publications/14477/-05.06.2023>

Однако в настоящее время наблюдаются некие проблемы в сотрудничестве Казахстана и России, которые в первую очередь, касаются параллельного импорта.

01.04.2023 в Казахстане была введена система онлайн-отслеживания товаров, которая следит за всей цепочкой его пути и создана с целью отслеживания параллельного импорта, пока ещё точно не известно насколько из-за этого нововведения сократился объем поставок через Казахстан, но факт заключается в том, что теперь многие товары не пропускают через границу в РФ.

На основе этого выделяется проблема неоднозначного сотрудничества России и Казахстана, данное нововведение не имело смысла для Казахстана, т. к. оно сильно снижает экспорт с Россией. Если рассматривать перспективы дальнейшего сотрудничества, то они скорее остаются положительными, так как Россия остается важной страной для Казахстана и им тяжело будет избавиться от торговых отношений.

#### Рассмотрим Узбекистан

Отношения между Узбекистаном и Россией имеют долгую историю, и обе страны стремятся развивать взаимовыгодное и взаимодополняющее сотрудничество. В последние годы отношения между двумя странами заметно укрепились, и были совершены значительные шаги для углубления сотрудничества. Однако, как и в любых отношениях, существуют как перспективы, так и проблемы.

#### Перспективы:

Экономическое сотрудничество: Узбекистан и Россия имеют значительный потенциал для развития торгово-экономических отношений. Обе страны стремятся увеличить объемы торговли, инвестиций и развития совместных проектов в различных секторах, включая энергетику, транспорт, сельское хозяйство и промышленность.

Энергетическое сотрудничество: Россия является важным партнером Узбекистана в сфере энергетики. Обе страны активно сотрудничают в

области добычи и транспортировки нефти и газа, а также в реализации энергетических проектов, включая строительство газопроводов и энергетических объектов.

Гуманитарное сотрудничество: Узбекистан и Россия развивают обмен в области культуры, образования, науки и туризма. Обмен студентами, проведение культурных мероприятий и укрепление культурных связей способствуют более тесному взаимопониманию между народами двух стран.

Проблемы:

Миграционная проблематика: Россия является одним из главных направлений трудовой миграции для узбекистанских граждан. Однако существуют проблемы, связанные с нелегальной миграцией, незаконным трудоустройством и защитой прав трудящихся. Необходимо совершенствовать механизмы законного трудоустройства и защиты прав узбекистанских граждан в России.

Граница и транспортное сообщение: Узбекистан и Россия имеют общую границу, и эффективное функционирование пограничного контроля и транспортного сообщения является важным аспектом сотрудничества. Существуют проблемы, связанные с логистикой, пересечением границы и упрощением процедур для грузов и пассажиров.

Конкуренция на рынках: Узбекистан и Россия конкурируют на рынках ряда товаров и услуг, что может создавать некоторые напряжения. Необходимо развивать сотрудничество на взаимовыгодных условиях, искать сбалансированные решения и продолжать диалог для решения возможных проблем.

Как мы видим серьезных проблем не наблюдается, отсюда и вытекает, что на данный момент нет никаких препятствий для параллельного импорта.

Кыргызстан:

Данная страна очень сильно приобретает из-за параллельного импорта с Россией, объемы денежных переводов выросли.

Построим таблицу 25 в которой рассмотрим как изменилось количество российских компаний на складах Кыргызстана

Таблица 28 – Площади складов Кыргызстана, которые занимают Российские компании в 2021-2022 году<sup>54</sup>

Год	Площадь (тыс.кв.метров)	Темпы роста (%)
2021	26	-
2022	46	44%

Такой значительный рост площадей складов, занимаемых российскими компаниями, может свидетельствовать о расширении их бизнеса в Кыргызстане. Увеличение складских площадей может быть связано с увеличением объемов импорта и экспорта товаров, ростом торговли между двумя странами или развитием логистической инфраструктуры.

Этот рост может быть рассмотрен как положительный сигнал для экономического сотрудничества между Россией и Кыргызстаном, поскольку он свидетельствует о заинтересованности российских компаний в расширении своей присутствия и инвестиций в стране. Такое развитие может способствовать созданию новых рабочих мест, повышению торгового оборота и развитию логистической инфраструктуры в Кыргызстане.

Армения:

Армения так же перспектива настроена на продолжение сотрудничества с Россией и не смотря на давление запада Комитет государственных доходов Армении, исполняющий в стране роль таможенной и налоговой службы, заявил, что республика в торговле с Россией руководствуется только правилами Евразийского экономического союза (ЕАЭС). Такое официальное заявление гарантирует перспективы осуществления параллельного импорта, через данную страну.

Турция:

---

<sup>54</sup> Economist.kg [Электронный ресурс]: Режим доступа <https://economist.kg/novosti/2023/04/10/rossiya-zapolnila-parallelnym-importom-vse-sklady-v-kyrgyzstane-svobodnyh-emkostej-bolshe-net/> - 05.06.2023

Ни смотря на то, что Турция в течении всего 2022 года активно участвовала в параллельном импорте с РФ, сама страна столкнулась с рядом проблем, которые ставят под угрозу продолжение параллельного импорта.

Первая проблема уже во многом утратила свою актуальность – президентские выборы в Турции. Кандидатов было двое – Реджеп Тайипа Эрдоган и Кемаль Кылычдароглу. И если первый настроен на продолжение сотрудничества с РФ, то второй сильно против. Сейчас, результаты выборов уже известны – победил Эрдоган, но нам необходимо построить рисунок 18 в котором сравним проценты голосов, это делается для того, чтобы понять сколько людей поддерживает политику Кылычдароглу.

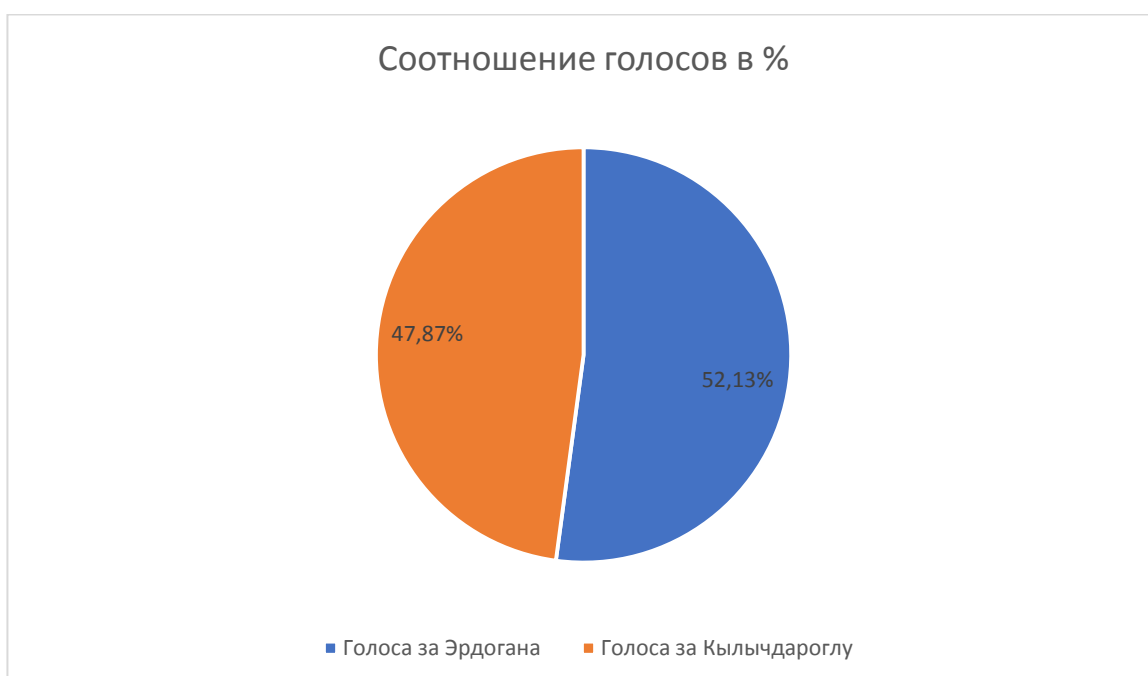


Рисунок 21 – Соотношения голосов на выборах президента Турции в 2023 году<sup>55</sup>

Как мы видим почти половина населения Турции (участвующего в голосовании) не поддерживает дружественных отношений с Россией и не смотря на то, что победили люди, которые настроены на дальнейшее сотрудничество с мнением такой большой группы несогласных людей придется считаться, что делает проблемным дальнейшее сотрудничество.

<sup>55</sup> Secim.com [Электронный ресурс]: Режим доступа <https://secim2023.trthaber.com/cumhurbaskani-secimi/genel-sonuclar> - 05.06.2023

Следующий момент – постоянное давление Запада и США на Турцию, в отличие от остальных стран, которые в целом находятся под крылом России (например, Кыргызстан) или своевольный Китай – Турция может оказаться очень уязвимой под давлением государств Европы, что позволяет это учитывать как ещё одну проблему

Делая вывод, мы можем отметить, что в целом отношения России и Турции сейчас остаются под вопросом, страна продолжает осуществлять параллельный импорт, но надеется на них и дальше не стоит, поэтому рекомендуется прорабатывать иные пути для параллельного импорта.

Китай:

Китай остается важным союзником России и сомнений для этого нет. Поэтому параллельный импорт осуществляет без проблем. В контексте параллельного импорта через Китай существует одно ограничение, связанное с наличием реестра торговых марок в Китае. Этот реестр включает торговые марки, которые нельзя легально вывозить из страны без разрешения правообладателя.

Это означает, что товары, содержащие такие торговые марки, могут быть запрещены к экспорту из Китая, если правообладатель не выдает разрешение на их вывоз. Это мероприятие направлено на защиту интеллектуальной собственности и прав торговых марок.

Ограничение на вывоз торговых марок без разрешения правообладателя может создавать сложности для параллельного импорта товаров через Китай. Это может привести к ограничению доступности определенных товаров на рынке и требовать дополнительных усилий в поиске альтернативных путей и поставщиков.

Важно учитывать эти ограничения при разработке стратегии параллельного импорта через Китай, а также сотрудничать с правообладателями и правильно оформлять необходимые разрешения, чтобы соблюдать законодательство и избежать возможных юридических проблем.

Подводя итог, можно отметить, что проблем со странами, осуществляющими параллельный импорт в Россию немного. Все страны настроены на дальнейшее сотрудничество и имеют личную выгоду от этого, что ещё больше подкрепляет взаимоотношения. Под вопросом находятся лишь Казахстан и Турция, к данным странам следует относиться внимательно и быть готовыми к поиску новых союзников.

### **3.3 Рекомендации по развитию таможенно-логистических комплексов в условиях параллельного импорта**

В свете текущих проблем в логистике, связанных с длительными сроками доставки и ограничениями на границах, можно выделить следующие рекомендации для улучшения ситуации в 2022-2023 годах:

Планирование перевозки заранее: важно учесть увеличенные сроки доставки и риски заторов на границах. Необходимо увеличить запас времени при планировании доставки из разных регионов. Например, доставка из Китая может занимать от 40 до 60 дней, из Европы - 10-15 дней, а из Африки и Латинской Америки - 2-3 месяца.

Проверка надежности поставщика: в условиях изменений в логистической индустрии, важно выбирать надежных поставщиков. Рекомендуется внимательно проверять договор с партнером, избегать сотрудничества с посредниками, и обратить внимание на условия страхования. Филиальная сеть логистического партнера в странах сотрудничества может помочь в решении спорных ситуаций.

Анализ цепи поставки: для предотвращения сбоев в логистике, рекомендуется провести анализ цепи поставки и заранее спланировать логистические операции. При оплате товара поставщику, следует подключить несколько банков к валютным операциям и учесть возможность перевода контрактов в национальные валюты. Также важно учесть возможность проведения лабораторных испытаний для получения сертификатов соответствия.

Создание запасов на складе: рекомендуется перейти к концепции создания буферного стока на складе, что позволит избежать нарушений в ритме отгрузок и снизить зависимость от изменений в логистике.

Важно обратить внимание на повышение эффективности логистических операций, учитывая следующие факторы. В предыдущем году стоимость логистики увеличилась на 20%, расходы на приобретение грузовой техники выросли на 20-40%, а цены на запчасти поднялись на 20-50%. Для оптимизации затрат и повышения эффективности использование автоматизированных инструментов является ключевым. Они позволяют осуществлять онлайн-мониторинг рейсов, контролировать уровень утилизации транспорта, время погрузки и разгрузки, а также обеспечивать своевременную доставку. Интеграция системы управления складом и транспортом может привести к увеличению скорости работы до 10% и сокращению себестоимости перевозки. Введение сети складов также позволит снизить издержки за счет собственного производства упаковочной тары, таких как поддоны и паллетные борты, с возможным сокращением затрат до 25%.

Необходим контроль над изменениями в логистике, учитывая, что в прошлом году произошло более 170 изменений в маршрутах, нормативах оформления документов и правилах доставки товаров. Поэтому важно следить за актуальной информацией в режиме реального времени, чтобы уменьшить логистические риски. Например, в прошлом году компании использовали традиционные маршруты доставки из Китая, однако к концу октября в портах Дальнего Востока образовались заторы, а на автомобильных погранпереходах возникли очереди. Компании, которые следили за информацией в режиме реального времени, успели перестроить большую часть грузопотоков на железнодорожный и морской транспорт через порт Новороссийск. Аналогичная ситуация возникла в доставке грузов из Европы, где компании предпочитали погранпереходы на границе с Беларусью, так как это быстрее на 10-30% по сравнению с направлениями



напрямую. Однако в декабре на этих пунктах пропуска образовались заторы, и перевозчики проводили в очередях до пяти дней. Компании, которые своевременно перестроили свои поставки через погранпереходы между Россией, Эстонией и Финляндией, избежали дополнительных издержек. Поэтому важно ежедневно мониторить информацию о новостях в логистике и иметь возможность быстро перестраивать маршруты доставки для своевременной и качественной доставки грузов.

Подводя итог главы, мы увидели реальные изменения и опасности, которые привёл за собой параллельный импорт и касаются они не только логистики, но и здоровья и безопасности граждан.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В ходе обсуждения параллельного импорта в логистические комплексы РФ мы обнаружили его актуальность и влияние на различные аспекты логистической деятельности. Параллельный импорт может привести к снижению объемов таможенных поступлений и потере контроля над качеством и безопасностью импортируемых товаров. Он также влияет на формирование цен на рынке и создает конкуренцию для официальных поставщиков.

Однако параллельный импорт может также стимулировать снижение цен и увеличение доступности товаров для потребителей. Он может способствовать разнообразию товаров и стимулировать конкуренцию на рынке. Также он может быть полезным для определенных категорий потребителей, которые могут получать товары по более низким ценам.

В свете этих факторов, важно балансировать регулирование параллельного импорта, чтобы минимизировать его отрицательные последствия и одновременно сохранить его позитивные аспекты. Это требует эффективной координации между таможенными и логистическими органами, разработки соответствующих правил и нормативных актов, а также постоянного мониторинга и анализа рыночных тенденций.

В первой главе мы выяснили, что введение параллельного импорта обсуждалось в России ещё несколько лет назад, он имеет полноценную нормативно-правовую базу и строго регулируется таможенными органами.

Во второй главе, мы убедились, что параллельный импорт необходимая вещь, так как все товары, попавшие под санкции, занимают значительное место в импорте страны, а также отметили, что из-за параллельного импорта в разы выросли отношения России и Турции.

В третьей главе мы увидели реальные изменения и опасности, которые привёл за собой параллельный импорт и касаются они не только логистики, но и здоровья и безопасности граждан.

В целом, изучение проблемы параллельного импорта позволяет лучше понять его влияние на формирование таможенно-логистических комплексов РФ. Это открывает возможности для разработки стратегий и мер по оптимизации логистических операций, улучшению контроля и обеспечению эффективного функционирования логистических систем в условиях присутствия параллельного импорта.

Параллельный импорт перевернул мир логистики, страны из которых сейчас идут в Россию товары, сообщают о серьезном росте товарооборота. Мы уже отмечали, что с Турцией он вырос в 3 раза и продолжает расти.

В итоге можно сказать, что параллельный импорт во многом спас российскую экономику от дефицита товаров.

## БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1 Официальный сайт Комиссии таможенного союза [Электронный ресурс]: Режим доступа <http://www.tsouz.ru/> - 05.06.2023

2 Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза) [Электронный ресурс] // Офиц. сайт: Режим доступа: <http://www.eaeunion.org>. - 05.06.2023.

3 Документация ФТС России [Электронный ресурс] // Офиц. Сайт [stat.customs.gov.ru/documents](http://stat.customs.gov.ru/documents) - 05.06.2023

4 Список товаров разрешенных под параллельный импорт [Электронный ресурс]: Режим доступа: [https://minpromtorg.gov.ru/presscentre/news/#!/pravitelstvo\\_utverdilo\\_vvedenie\\_parallelnogo\\_importa\\_v\\_rossii](https://minpromtorg.gov.ru/presscentre/news/#!/pravitelstvo_utverdilo_vvedenie_parallelnogo_importa_v_rossii). - 05.06.2023.

5 Городисский, статья об параллельном импорте [Электронный ресурс]: Режим доступа: <https://www.gorodissky.ru/publications/articles/ot>. - 05.06.2023.

6 Unisender, терминология параллельного импорта [Электронный ресурс]: Режим доступа: <https://www.unisender.com/ru/glossary/parallelnyj-import>. - 05.06.2023

7 Consultant.ru, характеристики товаров [Электронный ресурс]: Режим доступа: <https://www.consultant.ru/law>. - 05.06.2023.

8 Товарные знаки [Электронный ресурс]: Режим доступа <https://rospatent.gov.ru/ru/faq/chto-takoe-tovarnyy-znak-i-znak-obsluzhivaniya> - 05.06.2023

9 Приказ Министерства промышленности и торговли Российской Федерации от 19.04.2022 N1532 [Электронный ресурс]: Режим доступа: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202205060001?index=3&rangeSize=1>. - 05.06.2023.

10 Постановление Правительства Российской Федерации «Об легализации параллельного импорта». [Электронный ресурс]: Режим доступа: <https://normativ.kontur.ru/document?moduleId=51&documentId=6478>. - 05.06.2023

11 Приказ Министерства промышленности и торговли Российской Федерации от 19.04.2022 N1532 [Электронный ресурс]: Режим доступа: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202205060001>. - 05.06.2023.

12 Ст. 23 ФЗ «О товарных знаках, знаках обслуживания и наименованиях мест происхождения товаров» [Электронный ресурс]: Режим доступа [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_996/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_996/) - 05.06.2023

13 Постановление Конституционного суда Российской Федерации № 8-П/2018 [Электронный ресурс]: Режим доступа: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_290909](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_290909). - 05.06.2023.  
Уголовный кодекс РФ [Электронный ресурс]: Режим доступа: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_10699](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_10699). - 05.06.2023.

14 Налоговые кодекс РФ [Электронный ресурс]: Режим доступа [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_19671/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_19671/) - 05.06.2023

15 Административный кодекс РФ [Электронный ресурс]: Режим доступа: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_34661](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_34661). - 05.06.2023.

16 Заседание Комитета по правовому обеспечению бизнеса [Электронный ресурс]: Режим доступа: <https://fas.gov.ru/news/2892>. - 05.06.2023.

17 Autostat.ru [Электронный ресурс]: Режим доступа: <https://www.autostat.ru/infographics/53744>. - 05.06.2023.

18 Ru-stat [Электронный ресурс]: Режим доступа: <https://ru-stat.com/date-Y2017-2022/RU/trade/TR>. - 05.06.2023.

19 Uslugi.tpprf.ru [Электронный ресурс]: Режим доступа: [https://uslugi.tpprf.ru/ru/sanctions\\_2022](https://uslugi.tpprf.ru/ru/sanctions_2022). - 05.06.2023.

20 Бюро национальной статистики Агентства по стратегическому планированию и реформам Республики Казахстан [Электронный ресурс]:  
Режим доступа: <https://stat.gov.kz/ru/industries/economy/foreign-market/publications/14477>. - 05.06.2023.