

УДК 339.562.4

## ***ЛОГИСТИЧЕСКИЕ МАРШРУТЫ ПАРАЛЛЕЛЬНОГО ИМПОРТА***

***Крыгина И. Е.,***

*к. т. н., доцент,*

*ФГБОУ ВО Московский автомобильно-дорожный*

*государственный технический университет (МАДИ),*

*Москва, Россия*

### **Аннотация**

В статье рассмотрены основные логистические направления параллельного импорта. Не исключено, что в процессе развития данной схемы будут появляться новые маршруты. Анализ этих схем представляется важным с точки зрения затрат на закупки товаров через посредников и транспортировку продукции через третьи страны, а также рисков, связанных с самой схемой параллельного импорта. Изучение вопросов, в основе которых лежат нюансы нормативного регулирования, специфика трансграничного перемещения товаров и организация цепочек поставок в новых условиях является темой для дальнейших исследований.

**Ключевые слова:** параллельный импорт, санкции, схемы поставок, маршруты доставки, операторы перевозок, риск, вторичные санкции, логистические затраты.

### ***PARALLEL IMPORT LOGISTICS ROUTES***

***Krygina I.Y.***

*PhD, Associate Professor,*

*Moscow Automobile and Road State Technical University (MADI),*

*Moscow, Russia*

**Annotation**

The article considers the main logistical directions of parallel imports. It is possible that in the process of developing this scheme, new routes will appear. The analysis of these schemes is important in terms of the costs of purchasing goods through intermediaries and transporting products through third countries, as well as the risks associated with the parallel import scheme itself. The study of issues based on the nuances of regulatory regulation, the specifics of cross-border movement of goods and the organization of supply chains in the new conditions is a topic for further research.

**Keywords:** parallel imports, sanctions, supply chains, delivery routes, transportation operators, risk, secondary sanctions, logistics costs.

В марте 2022 года Правительство РФ разрешило параллельный импорт для смягчения отрицательного эффекта от наложенных санкций. Решение было опубликовано в Постановлении Правительства от 29.03.2022 № 506 и приказе Минпромторга от 19.04.2022 № 1532. Ввоз товаров в страну по данной схеме стал возможен уже с 6 мая 2022 года. Полный перечень товаров параллельного импорта представлен в Приказе Минпромторга № 2299 от 03.06.2022. Этот список постоянно корректируется.

Схема параллельного импорта разрешает ввоз в страну продукции под товарным знаком, под которым его правообладатель запретил импорт в это государство. То есть импорт такого товара происходит параллельно официальному, в обход прямых поставок. Параллельный импорт неверно считать незаконным. Международный режим исчерпания права предусматривает продажу товаров без разрешения правообладателя при условии, что первый поставщик должен выкупить данный товар с разрешения бренда и располагать соответствующими документами. [2]

Сейчас по схеме параллельного импорта с Россией работают Армения, Грузия, Казахстан, Узбекистан, Таджикистан, Китай, Индия, ОАЭ, Бразилия, Израиль, Мексика, Никарагуа, Сингапур, ЮАР, Сербия. При этом из-за нестабильной ситуации на транспортно-логистическом рынке и угрозы введения вторичных санкций какие-то страны могут отказаться от сотрудничества по этой схеме.

Поток товаров параллельного импорта может поступать как из страны производителя, так и через третьи страны. При этом стоимость такого товара, прошедшего через посредника может быть выше. Также возможен рост логистических затрат на организацию поставок, поскольку маршруты и схемы перевозок значительно меняются. [2]

Ввиду того, что зарубежные производители теперь не будут поставлять свою продукцию в больших объемах, а закупать и перевозить ее придется частями и через посредников, наладить прежние объемы поставок является трудновыполнимой задачей. Сюда следует добавить изменения, произошедшие на транспортно-логистическом рынке в период пандемии и после объявления санкций. Прежде всего, это отказ иностранных логистических компаний, в том числе морских перевозчиков Maersk, CMA, CGM и MSC, работать с Россией. Компании приостановили доставки грузов в российские порты, а также отказались от букинга морских контейнеров для компаний из России. Также практически не действуют прежние отлаженные маршруты перевозок на европейском направлении, а маршруты из Китая сильно перегружены. [7]

Эта ситуация полностью переформатировала прежнюю картину рынков и маршруты цепочек поставок. Основной поток товаров по параллельному импорту будет проходить через территории соседних государств – Казахстан, Армению, Киргизию, Беларусь – членов ЕАЭС, а также через Китай и Турцию, которая ожидаемо становится самым популярным направлением в этой дистрибутивной схеме.

Остановимся на основных логистических маршрутах параллельного импорта в Россию.

В схеме логистики параллельного импорта первым обращает на себя внимание соседний Казахстан. Этому способствует ряд объективных причин. У наших государств общая граница, протяженностью более 7500 км, и это самая длинная сухопутная граница в мире. Россия и Казахстан являются членами ЕАЭС, а, следовательно, на обеих территориях действует общий таможенный режим – отсутствуют таможенные сборы, действует возврат налога на добавленную стоимость (НДС). Казахстанские компании являются поставщиками местной продукции, которую удобно и выгодно доставлять на внутренний российский рынок. К тому же через территорию Казахстана могут проходить транзитные поставки из Китая. [1]

Выгоды организации грузоперевозок через Казахстан очевидны. На грузы, ввозимые в РФ из Казахстана, не распространяется уплата таможенной пошлины. Процесс оформления документов на импортируемую продукцию достаточно прост. Компании необходимо подать форму учета перемещенных товаров взамен декларации. При закупке товара в Казахстане, российская компания оплачивает ввозной НДС, величина которого равна 10, либо 20%. Размер ввозного НДС приравнивается к ставке, которая существует при торговле внутри страны. При этом за некоторые виды продукции расчет происходит по нулевой ставке. Сюда относятся: сырье и инструменты для производства препаратов, предназначенных для борьбы с инфекционными болезнями; культурные ценности для нужд государственных и муниципальных учреждений; продукция, произведенная российскими компаниями за рубежом; некоторые виды технологического оборудования, которое не производится в РФ; алмазы и другое. Виды товаров, которые не облагаются налогами, представлены в ст. 149 и ст. 150 Налогового кодекса РФ. [4]

Однако поток параллельного импорта через Казахстан существенно ограничен решением казахстанского правительства по запрету прохождения Вектор экономики | [www.vectoreconomy.ru](http://www.vectoreconomy.ru) | СМИ Эл № ФС 77-66790, ISSN 2500-3666

товаров, попавших под санкции, в Россию. Так как Казахстан является участником Договора о Евразийском экономическом союзе, то в отношении него применяется региональный режим исчерпания права объектов интеллектуальной собственности, закрепленный в п. 16 Приложения №26 к Договору об ЕАЭС. Согласно этому принципу перепродажа товара в странах-членах ЕАЭС (Россия, Казахстан, Беларусь, Армения, Кыргызстан) без согласия производителя возможна только, если такой товар был ввезен на территорию одной из стран-членов ЕАЭС либо самим производителем-правообладателем, либо дистрибьютором с согласия правообладателя. Поэтому такое решение правительства Казахстана вполне последовательно, и таможенные органы страны обязаны проверять происхождение товара при пересечении границы. [5]

Еще одним ограничивающим фактором потока параллельного импорта через Казахстан являются недостатки складской логистики и нехватка в стране качественных 3PL-операторов, оказывающих полный спектр логистических услуг в соответствии с современными стандартами. Из-за того, что крупные складские комплексы сориентированы в основном на товарооборот внутреннего рынка Казахстана, а не на обслуживание транзитных грузопотоков, ощущим недостаток складских площадей. На транзитных грузопотоках происходит обработка контейнеров в приграничных контейнерных терминалах и их перевозка. [8] Самым высоким спросом в настоящее время пользуются склады класса «А». Строительство сети современных дорог и складских площадей, отвечающих требованиям мирового уровня, ведется в рамках программы «Нурлы жол» на 2020-2025 годы, утвержденной постановлением Правительства Республики Казахстан от 31 декабря 2019 года № 1055. Тем не менее, в настоящий момент таких свободных площадей недостаточно.

Ввиду перечисленных выше причин, потоки товаров по параллельному импорту закономерно потекли через территорию Турции, которая

Вектор экономики | [www.vectoreconomy.ru](http://www.vectoreconomy.ru) | СМИ Эл № ФС 77-66790, ISSN 2500-3666

географически и по уровню развития своей логистической инфраструктуры очень удобна для осуществления этой дистрибутивной схемы. Турецкая республика становится связующим вектором между Европой и Россией и сейчас является крупнейшим транспортно-логистическим хабом для грузоперевозок по параллельному импорту. К тому же Турция отказалась от введения санкций против России. Активизация Турции, как транзитной страны, происходит благодаря режиму реэкспорта – организации поставок через третьи страны.

Благодаря удачному географическому расположению Турция имеет короткое логистическое плечо. Поэтому часто стала использоваться схема с перегрузкой товара из контейнеров глобальных морских линий, которые больше не заходят в российские порты, но заходят в турецкие, в контейнеры локальных линий с оформлением реэкспорта. Появились предложения по перевозкам сборных грузов морем из Турции в порт Новороссийск, а также по отправке экспорта из России контейнерами через порты Турции. Однако такие перевозочные схемы предполагают перетарку груза из контейнера одной морской линии в контейнер другой, что сказывается на времени доставке и ее стоимости. [6] Львиная доля товаров перевозится морем через порт Новороссийск. Поставками занимаются турецкие и российские операторы, причем ввоз товаров осуществляют турецкие компании, а именно получившие турецкое гражданство предприниматели из России. Таким образом, нарушение санкций не происходит.

В настоящее время широко используются четыре схемы транзитных поставок товаров через Турцию, попавших в санкционные списки.

Наиболее распространен «косвенный реэкспорт». Турецкая компания осуществляет закупку товара у поставщика из ЕС и доставляет его в Россию прежним маршрутом. Однако в процессе перевозки товар перепродается в Россию. После прибытия товара на таможенную, российская компания покупатель выпускает его по таможенной процедуре «Импорт 40». Для работы по Вектор экономики | [www.vectoreconomy.ru](http://www.vectoreconomy.ru) | СМИ Эл № ФС 77-66790, ISSN 2500-3666

указанной схеме российской компании нужно иметь либо собственной юридическое лицо в Турции, либо компанию партнера. Естественно, подобная схема подразумевает дополнительные затраты на организацию поставок: плата за посреднические услуги, дополнительные затраты на ведение внешнеэкономической деятельности, сотрудничество с логистическими компаниями и турецкими таможенными брокерами и т.д.

Также используется схема «ложного транзита», когда товар отгружается в ЕС, следует якобы транзитом через Россию в Турцию, которая указывается как место выгрузки. По прибытии в России на таможенный склад товар перепродается. В этой схеме на стоимость товара существенно влияют двойные таможенные процедуры и дополнительные финансовые транзакции.

При «прямом реэкспорте» товар транспортируется первым покупателем Турцию, где продается российской компании на транзитном таможенном складе. В этой схеме стоимость товара увеличивается за счет дополнительных логистических затрат на перевозку из ЕС в Турцию.

«Ввоз через третьи страны» подразумевает ввоз товара и растаможивание в третьей стране. Затем товар отправляется в Россию по таможенной процедуре «Экспорт». Данная схема является самой дорогостоящей, так как в ней к дополнительным логистическим затратам на перевозки прибавляются таможенные платежи в третьей стране. Однако данная схема используется в случае, если необходимо скрыть конечного российского покупателя от производителя в ЕС. [9]

Основной грузопоток из Турции принимает порт Новороссийск. В основном грузы доставляются сюда местными морскими линиями, работающими между Турцией и Россией. Недавно были открыты маршруты из Китая в Россию, как прямые, так и с перевалкой через Турцию.

Актуальным маршрутом в схеме параллельного импорта также является международный транспортный коридор «Север – Юг». Этот маршрут обеспечивает транспортную связь между Россией и Индией – одним из Вектор экономики | [www.vectoreconomy.ru](http://www.vectoreconomy.ru) | СМИ Эл № ФС 77-66790, ISSN 2500-3666

основных торговых партнеров, он проходит через Иран и имеет протяженность около 7 000 км.

Очевидным преимуществом использования данного транспортного коридора является сокращение расстояния перевозок более чем в два раза по сравнению с перевозкой через Суэцкий канал, а также снижение стоимости перевозки контейнеров. МТК «Север – Юг» имеет западную и восточную ветви. Чаще используется западная ветка. Она проходит из Индии по территории Ирана через порт Бендер-Аббас, далее следует ее железнодорожная часть через Азербайджан и железную дорогу по территории России. Транзитное время перевозки составляет примерно 37-45 суток. Восточная ветвь была введена в эксплуатацию недавно. Этот маршрут проходит из Индии через порт Бендер-Аббас по территории Ирана, затем по территориям Туркменистана, Казахстана и России по железной дороге. Транзитное время примерно равно 55-57 суток. Еще одним маршрутом грузоперевозок в рамках данного МТК через Каспийское море является транспортный канал между иранским портом Бендер-Анзали в Каспийском море и российским портом Астрахань.

Интересна схема параллельного импорта из Китая, однако в отличие от турецких партнеров, китайские, в свою очередь, слишком зависят от вторичных санкций. Поэтому при организации поставок товаров по параллельному импорту из Китая возможны ситуации, когда поставщик, опасаясь возникновения проблем с правообладателем, отказывается от поставок товаров, предназначенных для ввоза в РФ. В таких случаях работает схема ввоза через третьи страны. В китайской схеме параллельного импорта можно выделить следующие направления.

Прежде всего, это порты Дальнего Востока. За последние месяцы импорт контейнеров через порт Владивосток вырос почти в полтора раза. Наибольший объем грузоперевозок из Юго-Восточной Азии выполняют перевозчики Феско и Синокор. Также между портами Китая и Владивостоком работают небольшие частные перевозчики, число которых постоянно растет. Можно доставлять

Вектор экономики | [www.vectoreconomy.ru](http://www.vectoreconomy.ru) | СМИ Эл № ФС 77-66790, ISSN 2500-3666



контейнеры из портов Юго-Восточной Азии и Ближнего Востока морем через китайские порты, а далее, оформляя транзит, по железной дороге через Китай в Россию.

Также следует упомянуть автомобильные перевозки из Китая по новому мосту через Благовещенск. Автомобильный мост через Амур был открыт 10 июня 2022 года, он связал Благовещенск с городом Хэйхе в Китае. Маршрут доставки следующий: контейнер с грузом доставляется в китайский порт, затем фидерными судами в порт Далянь КНР, откуда либо по железной дороге, либо на автомобиле в г. Хэйхе. Здесь оформляется экспорт, после чего контейнер автомобилем перевозится по мосту и следует на российский терминал. Там происходит оформление внутреннего таможенного транзита или таможенная очистка. После контейнер автомобилем доставляется в Благовещенск на железнодорожную станцию и отправляется в Москву. Транзитное время указанной схемы составляет 30-35 суток.

Выше перечислены основные на текущий момент схемы маршрутов параллельного импорта в Россию. Безусловно, с учетом развития ситуации будут появляться новые маршруты поставок через другие территории. Желательно, чтобы эти территории находились на протяжении маршрутов поставок грузов из ЕС в Россию, что позволит уменьшить срок поставок и сэкономить на логистике. Однако в данной схеме не только расстояние увеличивает срок поставок. Задержки могут произойти из-за внутренних процессов участников цепочки поставок и процедур импорта и экспорта между ними. В любом случае особенности самой схемы параллельного импорта и обходные маршруты приводят к более длительным поставкам с аккумулярованием значительных объемов запасов на складах. [2]

Помимо этого существует ряд логистических рисков, которые также будут отражаться в стоимости поставок. Рост затрат на логистику происходит из-за увеличения протяженности маршрутов перевозок, включения дополнительных операций по перегрузке, переплат за пошлины и услуги Вектор экономики | [www.vectoreconomy.ru](http://www.vectoreconomy.ru) | СМИ Эл № ФС 77-66790, ISSN 2500-3666

посреднических компаний. Кроме того, те компании, которые вопреки санкциям, готовы по-прежнему сотрудничать с Россией, почти всегда работают по стопроцентной предоплате поставки и этим существенно повышают требования к величине оборотных средств участников цепочки поставок. Здесь же следует отметить дефицит контейнерного парка, образовавшийся вследствие ухода крупных контейнерных линий и локдаунов в Китае. Пока спрос покрывается за счет китайских и российских собственников контейнеров. Однако сезонный скачок спроса может привести к значительной разнице между поставками новых контейнеров и спросом на перевозки, а в этом случае цена на контейнеры может существенно вырасти. [3]

В настоящий момент Россия является безусловным лидером по количеству наложенных санкций, пакеты санкционных ограничений уже перешагнули двузначную отметку. Из-за сложившейся нестандартной политической и внешнеэкономической ситуации законодательство Российской Федерации вынуждено решать нетривиальные задачи, в том числе не допустить дефицита товаров на отечественном внутреннем рынке в связи с массовым уходом западных производителей и логистических операторов. Решение о разрешении параллельного импорта относится к вынужденным мерам в сложившихся геополитических обстоятельствах, но, с другой стороны, является вектором развития новой дистрибутивной схемы и логистических маршрутов доставки товаров, попавших в санкционные списки, на территорию нашей страны. Безусловно, сама схема параллельного импорта требует четкой регламентации всех моментов цепочки поставок. Ее главный элемент – процесс непосредственной закупки товара завязан на посреднических структурах в третьих странах, которые могут продавать товар без разрешения правообладателя в соответствии с положениями международного режима исчерпания права. Несмотря на присущие данной схеме риски, параллельный импорт – вынужденная мера, принятая во избежание дефицита импортной продукции на российском рынке и сдерживания роста цен.

**Библиографический список:**

1. Бузулуцкая М.В., Демченкова С.А., Крыгина И.Е. Логистические аспекты развития геоэкономики Евразии в рамках проекта «Один пояс, один путь». / М.В. Бузулуцкая, С.А. Демченкова, И.Е. Крыгина // В сборнике: Актуальные проблемы науки и образования в условиях современных вызовов. Сборник материалов VIII Международной научно-практической конференции. Редколлегия: Л.К. Гуриева [и др.]. Москва, 2022. С. 289-295.
2. Демченкова С.А., Крыгина И.Е., Сырова Е.И. О рисках в схеме параллельного импорта / С.А. Демченкова, И.Е. Крыгина, Е.И. Сырова // Экономика и бизнес: теория и практика/международный ежемесячный научный журнал. 2022. № 12.
3. Индийский крюк, параллельный импорт и контейнеры «на стопе». Logirus. Логистика в России. [Электронный ресурс]. — Режим доступа — URL: [https://logirus.ru/articles/week\\_results/indiyskiy\\_kryuk-\\_parallelnyy\\_import\\_i\\_konteynery\\_-na\\_stope.html](https://logirus.ru/articles/week_results/indiyskiy_kryuk-_parallelnyy_import_i_konteynery_-na_stope.html) (дата обращения: 27.12.2022).
4. Как импортировать товары из Казахстана. Совкомблог. Сайт банка. [Электронный ресурс]. — Режим доступа — URL: <https://sovcombank.ru/blog/biznesu/kak-importirovat-tovari-iz-kazahstana> (дата обращения: 26.12.2022).
5. Параллельного импорта в РФ через Казахстан не будет. InvestFuture. [Электронный ресурс]. — Режим доступа — URL: <https://investfuture.ru/articles/id/parallelnogo-importa-v-rf-cherez-kazahstan-ne-budet> (дата обращения: 27.12.2022).
6. Перспективы и возможности бизнес-партнерства и торгового сотрудничества с Турцией. Деловой мир. [Электронный ресурс]. — Режим доступа — URL: <https://delovoymir.biz/perspektivy-i-vozmozhnosti-biznes-partnerstva-i-torgovogo-sotrudnichestva-s-turciey.html> (дата обращения: 27.12.2022).

7. «Серый импорт»: как работает параллельный импорт. РБК Тренды. [Электронный ресурс]. — Режим доступа — URL: <https://trends.rbc.ru/trends/innovation/6285e79c9a7947bcff6e7dfc> (дата обращения: 26.12.2022).

8. Складская логистика на пороге изменений. Forbes. Kazakhstan. [Электронный ресурс]. — Режим доступа — URL: [https://forbes.kz/stats/3pl\\_drayver\\_razvitiya\\_riteyla](https://forbes.kz/stats/3pl_drayver_razvitiya_riteyla) (дата обращения: 27.12.2022).

9. Турция: транзит поневоле. Logirus. Логистика в России. [Электронный ресурс]. — Режим доступа — URL: [https://logirus.ru/articles/ved/turtsiya-\\_tranzit\\_ponevole.html](https://logirus.ru/articles/ved/turtsiya-_tranzit_ponevole.html) (дата обращения: 27.12.2022).

*Оригинальность 86%*