

Перспективы развития параллельного импорта в России в условиях санкционного давления (на примере автомобилестроения)

Попов Владимир Васильевич, Северо-Западный институт управления Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации, факультет международных отношений и политических исследований (Санкт-Петербург, Российская Федерация)

студент 4-го курса бакалавриата;

e-mail: vporov-21-05@edu.ranepa.ru

Циренщикова Анна Вячеславовна, Северо-Западный институт управления Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации, факультет международных отношений и политических исследований (Санкт-Петербург, Российская Федерация)

студентка 4-го курса бакалавриата;

e-mail: atsirenschikov-21@edu.ranepa.ru

Научный руководитель:

Губина Марьяна Андреевна, Северо-Западный институт управления Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации; кафедра экономики (Санкт-Петербург, Российская Федерация)

доцент кафедры, кандидат экономических наук;

e-mail: gubina-ma@ranepa.ru

Аннотация

Статья посвящена рассмотрению явления параллельного импорта, ставшего востребованным в условиях санкционных ограничений, которые были введены после 24 февраля 2022 года западными странами в отношении Российской Федерации. Их последствиями стали ограничение поставок ряда товаров на территорию страны и трудности с доступом к иностранным комплектующим у отечественных предприятий (в том числе и по производству автомобилей). Авторы статьи рассматривают рост влияния параллельного импорта на отечественный рынок.

В данной статье применяется методологический подход, основанный на теории экономической адаптации, с целью изучения влияния легализации параллельного импорта на российский авторынок. Авторами был проведен анализ того, как легализация параллельного импорта влияет на состояние авторынка России и какую роль она играет в решении проблем, с которыми столкнулись российские автопроизводители.

Результаты исследования показывают значительное изменение как в качественном, так и в количественном аспектах автомобильного рынка России. Авторы делают вывод о том, что легализация параллельного импорта не только помогла решить краткосрочные проблемы с доступностью товаров, но и открыла новые возможности для развития отечественных производителей.

Практическое применение результатов исследования заключается в формировании рекомендаций для государственных органов и бизнес-сообщества по оптимизации процессов параллельного импорта, что может способствовать улучшению ситуации на авторынке и удовлетворению потребностей российских потребителей.

Ключевые слова: параллельный импорт, санкции, автомобильный рынок, производство автомобилей, дефицит комплектующих, импортозамещение, кооперация.

Prospects for the Development of Parallel Imports in Russia under the Conditions of Sanction Pressure, on the Example of the Automotive Industry

Vladimir V. Popov, North-Western Institute of Management, Russian Academy of National Economy and Public Administration under the President of the Russian Federation; Faculty of International Relations and Political Studies (Saint Petersburg, Russian Federation)

BA student;

e-mail: vpopov-21-05@edu.ranepa.ru

Anna V. Tsirenschikova, North-Western Institute of Management, Russian Academy of National Economy and Public Administration under the President of the Russian Federation; Faculty of International Relations and Political Studies (Saint Petersburg, Russian Federation)

BA student;

e-mail: atsirenschikov-21@edu.ranepa.ru

Academic Supervisor:

Maryana A. Gubina, North-Western Institute of Management, Russian Academy of National Economy and Public Administration under the President of the Russian Federation; Department of Economics (Saint Petersburg, Russian Federation)

Associate Professor of the Department, PhD of Economics Sciences;

e-mail: gubina-ma@ranepa.ru

Abstract

This article deals with the phenomenon of parallel imports, which has become increasingly relevant due to the sanctions imposed by Western countries on the Russian Federation after February 24, 2022. The consequences of these sanctions include restrictions on the supply of various goods to the country and challenges for domestic enterprises in accessing foreign components, particularly in automobile manufacturing. The authors discuss the growing influence of parallel imports on the domestic market.

The paper employs a methodological approach based on economic adaptation theory to investigate the impact of legalizing parallel imports on the Russian automotive market. The authors analyze the way this legalization affects the market situation, and its role in addressing the challenges faced by Russian automakers.

The research findings demonstrate significant qualitative and quantitative transformations in the Russian automotive market. The authors conclude that legalizing parallel imports has not only helped resolve short-term issues related to product availability, but has also opened new opportunities for domestic producers.

The practical implications of this research involve providing recommendations to government bodies and the business community to optimize parallel import processes, which could enhance the situation in the automotive market and meet the needs of Russian consumers.

Keywords: parallel imports, sanctions, automobile market, car production, shortage of components, import substitution, cooperation.

ВВЕДЕНИЕ

Явление параллельного импорта стало актуальным в условиях экономических санкций, наложенных на Российскую Федерацию (РФ) после 24 февраля 2022 года, а также

ухода или приостановки деятельности на территории нашей страны многих западных корпораций, что сделало невозможным официальные поставки новой продукции этих компаний, а также компонентов, на которых было завязано производство многих отечественных предприятий. Прежде всего это вызвало сложности у российских производителей, которые ощутили острую нехватку иностранных комплектующих при отсутствии отечественных аналогов или компонентов из дружественных РФ стран, что приводило к временной остановке производства или упрощению уже изготавливаемой продукции, а также у простых потребителей, которые привыкли к товарам ушедших зарубежных брендов, зарекомендовавших себя на нашем рынке и лишились возможности официально их приобретать. С целью насыщения рынка уже привычными для российского потребителя товарами, а также с целью решения проблем с нехваткой зарубежных деталей 29 марта 2022 г. Правительством РФ было издано постановление № 506¹ «О товарах (группах товаров), в отношении которых не могут применяться отдельные положения Гражданского кодекса Российской Федерации о защите исключительных прав на результаты интеллектуальной деятельности, выраженные в таких товарах, и средства индивидуализации, которыми такие товары маркированы», которое разрешает ввоз в страну востребованных оригинальных товаров иностранного производства без согласия правообладателей.

Авторы статьи ставят своей целью провести анализ функционирования параллельного импорта в Российской Федерации, а также рассмотреть его влияние на развитие отечественного производства и на конкурентоспособность продукции, прежде всего, на внутреннем рынке. В качестве примера будет рассматриваться сфера автомобилестроения. В подведении итогов статьи предполагается прийти к ряду выводов о перспективах дальнейшей работы программы параллельного импорта и его влияния на российский авторынок, на отечественных производителей продукции автомобилестроения в сложившейся международной обстановке, а также на развитие отрасли в целом. Актуальность данной темы обусловлена нынешней обстановкой на международной арене, под влиянием которой РФ и отдельные российские предприятия продолжают находиться под экономическими ограничениями, введенными западными странами, из-за чего всё еще сохраняются перечисленные выше проблемы у отечественных производителей, и из-за которых до сих пор затруднено появление товаров западных компаний на нашем рынке.

ПОНЯТИЕ ПАРАЛЛЕЛЬНОГО ИМПОРТА И МЕХАНИЗМ ЕГО РАБОТЫ

Прежде чем обсуждать вопрос влияния параллельного импорта на состояние авторынка и автомобильной промышленности в России, стоит разобраться, что такое параллельный импорт и каков механизм его функционирования.

Под параллельным импортом подразумевают ввоз на территорию страны товара без разрешения производителя или компании, имеющей на него права. До текущих событий импорт продукции в нашу страну шел по следующей схеме: компания-производитель отправляла в Россию партию товара ее официальному дистрибьютору или своей дочерней компании, работающей на территории РФ, после чего продукция отправлялась к российским производителям или в магазины. Теперь же, помимо официального канала поставок, появляются и альтернативные пути завоза товаров: например, отечественные ритейлеры могут закупать партию продукции у, как правило, небольших фирм за рубежом,

¹ О товарах (группах товаров), в отношении которых не могут применяться отдельные положения Гражданского кодекса Российской Федерации о защите исключительных прав на результаты интеллектуальной деятельности, выраженные в таких товарах, и средства индивидуализации, которыми такие товары маркированы: Постановление Правительства РФ от 29.03.2022 № 506 (ред. от 28.06.2023) // Консультант Плюс: справочно-правовая система [Электронный ресурс]. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_413173/ (дата обращения: 27.02.2024).

которые в этой схеме являются реселлерами (т. е. теми, кто закупает товар у компании-производителя для дальнейшей его перепродажи другим физическим или юридическим лицам), после чего продукция попадает на полки магазинов или поступает к производителям. Нужно отметить, что подобные поставки могут поступать непосредственно из страны, где находится компания-производитель, а также, что происходит в последнее время чаще всего, поток может проходить через территорию третьих стран (например, в случае России, это Казахстан, Армения, Объединенные Арабские Эмираты и др.) [3, с. 121]. При этом следует отметить, что продукция, ввезенная таким образом на территорию РФ, не будет считаться контрафактной, так как она изготовлена ее официальным производителем, а для реализации ее на нашем рынке она так же, как и официально ввезенный товар, обязана иметь все необходимые лицензии и сертификаты соответствия, а также должна пройти таможенные процедуры при пересечении границы [10, с. 236].

Вместе с этим процедура параллельного импорта сопряжена с некоторыми рисками, такими, как:

- Риск задержки товара на территории страны транзита: могут случиться непредвиденные обстоятельства (природные катаклизмы, военные действия и т. д.), которые могут сделать поставку товара в Россию невозможной или же сильно увеличат срок его доставки.
- Риск попадания участника схемы параллельного импорта (например, третьей страны) под вторичные санкции: страны, которые более уязвимы перед экономическими ограничениями со стороны других стран, вынуждены ограничивать ввоз товаров, направляемых в находящуюся под санкциями страну по параллельному импорту, через свою территорию.
- Риск неподтверждения соответствия товаров, ввозимых через параллельный импорт: подобные товары ввозятся по документам о соответствии, действующим в настоящее время. Но в течение двух или трех следующих лет эти документы утратят силу, а значит, потребуются введение процедуры прохождения соответствия для этих товаров по упрощенной схеме [2, с. 204].
- Риск запрета производителем на параллельный импорт его продукции, что может заставить искать альтернативные каналы поставок необходимого товара [5, с. 215]. (Например, компания Volkswagen в феврале 2023 г. составила так называемый «черный список» китайских дилеров марки, которые были замечены в перепродаже машин в Россию, а также заявила о намерении бороться с поставками запчастей и компонентов из Китая².)

Правила параллельного импорта в России действуют с 30 марта 2022 г., когда вступило в силу Постановление Правительства РФ № 506³ (от 29.03.2022), которым была отменена ответственность за ввоз на территорию страны ряда товаров иностранного производства без согласия правообладателя. До событий февраля 2022 г. он был невозможен, так как данная схема противоречила законодательству о защите интеллектуальной собственности и поэтому находилась под запретом с 2002 г. [9, с. 480]. Также существует перечень товаров, разрешенных к ввозу в Россию по данной процедуре, который утверждается приказом⁴ Министерства промышленности и торговли РФ и который вре-

² Иванов С. VW начал запрещать параллельный импорт машин в Россию. Что теперь будет // РБК Autonews [Электронный ресурс]. – 28.02.2023. – URL: <https://www.autonews.ru/news/63fcc55b9a79478bcc017984?from=copy> (дата обращения: 22.10.2024).

³ Там же.

⁴ Об утверждении перечня товаров (групп товаров), в отношении которых не применяются положения статей 1252, 1254, пункта 5 статьи 1286.1, статей 1301, 1311, 1406.1, подпункта 1 статьи 1446, статей 1472, 1515 и 1537 Гражданского кодекса Российской Федерации при условии введения указанных товаров (групп товаров) в оборот за пределами территории Российской Федерации правообладателями (патентообладателями), а также с их согласия: при-

мя от времени подвергается изменениям (действующая редакция утверждена приказом № 2701 от 21 июля 2023 г.; последние изменения в перечень внесены приказом № 3028⁵ от 5 июля 2024 г.). В нем содержится более 50 групп товаров (согласно Единой Товарной номенклатуре внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза), куда в том числе входят автомобили и оригинальные запчасти к ним.

ВЛИЯНИЕ ПАРАЛЛЕЛЬНОГО ИМПОРТА НА РОССИЙСКИЙ АВТОРЫНОК

Санкционное давление оказало существенное влияние на разнообразие отечественного автомобильного рынка. До введения ограничений в феврале 2022 г. на нем были широко представлены многие ведущие мировые марки. Особой популярностью из них пользовались корейские Kia и Hyundai, французская Renault, японские Toyota и Nissan, немецкий Volkswagen и чешская Skoda (что объясняется наличием в их модельном ряду бюджетных автомобилей, в прошлые годы хорошо зарекомендовавших себя среди отечественных автовладельцев), которые по итогам докризисного 2021 г. по продажам вместе занимали 47 % российского авторынка⁶. После начала специальной военной операции 24 февраля 2022 г. многие из этих автокомпаний (включая вышеперечисленные) приостановили свою деятельность в России, что сделало дальнейшие поставки их продукции на отечественный рынок невозможными в ближайшее время. В этот же самый момент наблюдалась ситуация, когда в условиях ухода с рынка западных марок свое присутствие в нашей стране начали активно наращивать китайские автопроизводители: на рынок стали выходить новые компании, чья продукция ранее не была представлена в России, а уже присутствовавшие на нашем рынке фирмы (Chery, Geely, Great Wall) помимо новых моделей стали запускать в России собственные суббренды (например, Omoda и Exeed от уже упомянутой Chery), тем самым увеличивая свой ассортимент и предложение на рынке новых автомобилей. По данным Российского объединения автомобильных дилеров, на начало 2024 г. на российском авторынке были представлены 57 китайских (из них 30 имели официальное представительство в России) и 7 отечественных производителей. Также, согласно РОАД, доля китайских автопроизводителей на российском рынке новых автомобилей составила 56 %, что свидетельствует не только о количественных, но и о качественных изменениях в структуре отечественного рынка автомобилей, произошедших за последнюю пару лет. Лидирующие позиции вместо ушедших западных компаний заняли китайские автопроизводители, прежде не пользовавшиеся столь огромным спросом среди российских автомобилистов. Если по состоянию на конец октября 2023 г. (рис. 1) из ранее популярных западных иномарок в числе десяти самых продаваемых оставались лишь Kia и Toyota (при том, что продажи их автомобилей относительно периода с января по октябрь 2022 г. сократились на ~50 % и ~23 % соответственно), то уже на конец сентября 2024 г. (рис. 2) все места в десятке

каз Министерства промышленности и торговли РФ от 21.06.2023 № 2701. – URL: <http://publication.pravo.gov.ru/document/0001202308040119> (дата обращения: 26.02.2024).

⁵ О внесении изменений в перечень товаров (групп товаров), в отношении которых не применяются положения статей 1252, 1254, пункта 5 статьи 1286.1, статей 1301, 1311, 1406.1, подпункта 1 статьи 1446, статей 1472, 1515 и 1537 Гражданского кодекса Российской Федерации при условии введения указанных товаров (групп товаров) в оборот за пределами территории Российской Федерации правообладателями (патентообладателями), а также с их согласия, утвержденный приказом Министерства промышленности и торговли Российской Федерации от 21 июля 2023 г. № 2701: Приказ Министерства промышленности и торговли Российской Федерации от 05.07.2024 № 3028. – URL: <http://publication.pravo.gov.ru/document/0001202409100001> (дата обращения: 25.10.2024).

⁶ Российский авторынок в 2021 году остался «в плюсе» // Аналитическое агентство «Автостат» [Электронный ресурс]. – 13.01.2022. – URL: <https://www.autostat.ru/analytics/50398/> (дата обращения: 10.03.2024).

№	Марка	Сентябрь			9 месяцев			Доля рынка			
		2024	2023	Изм.	2024	2023	Изм.	Сентябрь 2024	Сентябрь 2023	9 мес. 2024	9 мес. 2023
1	LADA	34985	34991	0,0%	316571	225637	40,3%	23,19%	31,69%	27,41%	31,44%
2	Haval	19725	11080	78,0%	136410	69158	97,2%	13,07%	10,04%	11,81%	9,64%
3	Chery	16205	12100	33,9%	118333	83422	41,8%	10,74%	10,96%	10,25%	11,62%
4	Geely	16055	9175	75,0%	112766	59024	91,1%	10,64%	8,31%	9,77%	8,23%
5	Changan	11534	6110	88,8%	83068	26988	207,8%	7,64%	5,53%	7,19%	3,76%
6	OMODA	4509	5225		39588	29558	33,9%	2,99%	4,73%	3,43%	4,12%
7	Jetour	3917	1602	144,5%	25633	3637	604,8%	2,60%	1,45%	2,22%	0,51%
8	Belgee	3657			24967			2,42%	0,00%	2,16%	0,00%
9	EXEED	3607	4520	-20,2%	33324	29660	12,4%	2,39%	4,09%	2,89%	4,10%
10	JAECOO	3027			19209			2,01%	0,00%	1,66%	0,00%
	Всего в России	150879	110404	36,7%	1154778	717615	60,9%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Рис. 1. 10 самых продаваемых марок легковых автомобилей в РФ за январь – октябрь 2023 г.⁷

№	Марка	Сентябрь			9 месяцев			Доля рынка			
		2024	2023	Изм.	2024	2023	Изм.	Сентябрь 2024	Сентябрь 2023	9 мес. 2024	9 мес. 2023
1	LADA	34985	34991	0,0%	316571	225637	40,3%	23,19%	31,69%	27,41%	31,44%
2	Haval	19725	11080	78,0%	136410	69158	97,2%	13,07%	10,04%	11,81%	9,64%
3	Chery	16205	12100	33,9%	118333	83422	41,8%	10,74%	10,96%	10,25%	11,62%
4	Geely	16055	9175	75,0%	112766	59024	91,1%	10,64%	8,31%	9,77%	8,23%
5	Changan	11534	6110	88,8%	83068	26988	207,8%	7,64%	5,53%	7,19%	3,76%
6	OMODA	4509	5225		39588	29558	33,9%	2,99%	4,73%	3,43%	4,12%
7	Jetour	3917	1602	144,5%	25633	3637	604,8%	2,60%	1,45%	2,22%	0,51%
8	Belgee	3657			24967			2,42%	0,00%	2,16%	0,00%
9	EXEED	3607	4520	-20,2%	33324	29660	12,4%	2,39%	4,09%	2,89%	4,10%
10	JAECOO	3027			19209			2,01%	0,00%	1,66%	0,00%
	Всего в России	150879	110404	36,7%	1154778	717615	60,9%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Рис. 2. 10 самых продаваемых марок легковых автомобилей в РФ за январь – сентябрь 2024 г.⁸

самых продаваемых марок автомобилей (за исключением «Лады» и белорусско-китайского Belgee) занимали только китайские бренды. При этом основная китайская «тройка» — Haval, Chery и Geely — продолжает демонстрировать положительную динамику продаж в течение 9 месяцев текущего года, колеблющуюся от 40 до 100 % роста по сравнению с аналогичным периодом 2023 г., что является подтверждением произошедших качественных изменений на российском рынке.

Несмотря на сложившуюся обстановку, продажа иностранных автомобилей, официально покинувших российский авторынок, всё еще продолжается посредством параллельного импорта. Согласно совместному исследованию «Открытие Авто» (блок автобизнеса банка «Открытие») и компании «Автомаркетолог», по итогам 2023 г. доля машин, ввезенных по параллельному импорту, составила 13 % от общего числа, составившего 1 156 150 новых транспортных средств⁹. Отмечается, что данная мера не стала основным источником насыщения российского авторынка, но смогла поддержать спрос в сегменте кроссоверов и внедорожников, популярных среди россиян. При этом на 2024 г. прогнозировалось падение объемов поставок по параллельному импорту, что связывалось с увеличением официаль-

⁷ Таблица заимствована из материалов сайта аналитического агентства «Автостат». – URL: <https://www.autostat.ru/press-releases/56056/> (дата обращения: 24.03.2024).

⁸ Таблица заимствована из материалов с сайта аналитического агентства «Автостат». – URL: <https://www.autostat.ru/press-releases/58578/> (дата обращения: 27.10.2024).

⁹ Доля параллельного импорта в структуре авторынка достигла в 2023 году 13 % // «Ведомости» [Электронный ресурс]. – 01.02.2024. – URL: https://www.vedomosti.ru/press_releases/2024/02/01/dolya-parallelnogo-importa-v-strukture-avtorinka-dostigla-v-2023-godu-13 (дата обращения: 10.03.2024).

ного предложения (путем вывода на рынок моделей прежде всего китайских производителей, ранее поставляемых именно по процедуре параллельного импорта), а также с принятием новых, более жестких правил ввоза машин по данной схеме.

Если же затрагивать тему новых правил ввоза автомобилей по параллельному импорту, то стоит отметить, что с 1 апреля 2024 г. исчезла возможность ввозить новые автомобили с оформлением как на физлиц, так и на юрлиц без уплаты дополнительных платежей. В соответствии с постановлением правительства теперь при ввозе автомобилей из стран ЕАЭС (кроме России сюда входит Армения, Белоруссия, Казахстан, Киргизия) придется уплачивать коммерческий, а не льготный утильсбор¹⁰. Для иллюстрации работы этих мер издание РБК Autonews приводит пример: автомобиль Geely Monjaro, привезенный по данной схеме, можно было найти за 3,6–3,9 млн руб. (не учитывая дополнительные траты на гарантию). С вводом новых правил эта машина у неофициальных продавцов будет стоить не менее 4,5 млн руб. (с добавлением стоимости утильсбора, которая зависит от объема двигателя ввозимого автомобиля). Многие отмечают, что ужесточение правил ввоза «параллельных» машин оттолкнет потенциальных покупателей подобных автомобилей¹¹, а соответствующий рост затрат на осуществление этой процедуры у дилеров сделает подобную практику невыгодной, что побудит их отказаться от продаж авто, ввезенных по параллельному импорту. Помимо ужесточения правил ввоза автомобилей по данной процедуре, нельзя не учитывать и повышение тарифов на сам утилизационный сбор¹², вступившее в силу с 1 октября 2024 г., в рамках которого на первом этапе ставка выросла на 75–80 %, а с 1 января каждого следующего года она будет индексироваться на 10–20 %. По мнению представителей бизнеса по продаже машин, это также приведет к повышению цен на автомобили, ввезенные по параллельному импорту, которое будет носить постепенный характер, но вместе с этим роль в данном вопросе будет играть совокупность различных факторов, например, таких, как валютный курс и наличие запасов автомобилей на складах дилеров¹³. Также в случае с автомобилями, ввезенными по схеме параллельного импорта, остро встает вопрос гарантийного обслуживания таких машин, так как на них не распространяется официальная гарантия производителя, а доступ к запчастям после введения санкций тоже оказался ограничен. Помимо этого, нельзя не учитывать то, что «параллельные» автомобили, поступающие на наш рынок, изначально предназначены для других рынков, и они соответствуют нормативным требованиям именно тех государств, где эти машины продаются официально и откуда были ввезены на территорию РФ, и адаптированы именно под условия эксплуатации, существующие в этих странах. Поэтому также стоит обращать внимание на факт отсутствия адаптации их к нашим условиям эксплуатации, а также их соответствия российским требованиям к безопасности конструкции и минимальному экологическому классу двигателя. Некорректно указанные данные по ним могут привести к аннулированию свидетельства о безопасности конструкции транспортного средства (СБКТС) и снятию его с учета в органах

¹⁰ Распопова А. С 1 апреля автомобили из параллельного импорта подорожают // РБК Autonews [Электронный ресурс]. – 01.04.2024. – URL: <https://www.autonews.ru/news/660ace329a7947397acda3af?from=copy> (дата обращения: 03.04.2024).

¹¹ Тарасенко С. Закон не имеет обратной силы: какие проблемы ждут автовладельцев после 1 апреля // За рулем [Электронный ресурс]. – 29.03.2023. – URL: <https://www.zr.ru/content/news/953751-zakon-ne-imeet-obratnoj-sily/> (дата обращения: 02.04.2024).

¹² О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации: Постановление Правительства Российской Федерации от 13 сентября 2024 г. № 1255 // Консультант Плюс: справочно-правовая система [Электронный ресурс]. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_485724/92d969e26a4326c5d02fa79b8f9cf4994ee5633b/ (дата обращения: 22.10.2024).

¹³ Александров Д. Продавцы предупредили об изменениях на авторынке. Модели и цены // РБК Autonews [Электронный ресурс]. – 30.09.2024. – URL: <https://www.autonews.ru/news/66f68ad89a79479ce1b0dbdb?from=copy> (дата обращения: 22.10.2024).

Государственной автомобильной инспекции (ГАИ), что приведет к невозможности эксплуатации такого транспортного средства на территории России [8, с. 35].

Судя по приведенным данным, небольшая, но относительно устойчивая доля машин, ввезенных по параллельному импорту, свидетельствует о стабильном спросе отечественного покупателя на подобную продукцию. Прежде всего это касается автомобилей западных производителей, чьи официальные поставки на российский рынок с февраля 2022 года по большей мере прекращены. Тем не менее становится очевидным, что на данный момент схема параллельного импорта не в состоянии полноценно восстановить альтернативу на автомобильном рынке в России, что, предположительно, связано с трудностями в реализации этой процедуры. Это, в свою очередь, выражается в сокращении уровня реализации машин западных марок, чье место в списках самых продаваемых автомобилей с успехом занимают китайские автопроизводители, в последние годы активно наращивающие свое присутствие в России.

ПАРАЛЛЕЛЬНЫЙ ИМПОРТ И ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ АВТОПРОИЗВОДИТЕЛИ

Как уже было упомянуто ранее, экономические санкции, введенные странами Запада в отношении Российской Федерации, ударили по отечественному производству, в том числе и по предприятиям, специализирующимся на выпуске продукции машиностроения, включая автомобильную промышленность. Данные ограничения повлекли за собой ряд серьезных проблем, с которыми пришлось столкнуться российским предприятиям:

- Прежде всего, одной из главных трудностей стала нехватка иностранных комплектующих, которые, в частности, использовались в производстве широкого ассортимента продукции машиностроения, включая автомобили [1, с. 17]. Например, немецкая фирма Bosch после введения санкций прекратила поставки блоков антиблокировочной системы, которые использовались при производстве почти на всех крупных автомобильных заводах страны. Прекращение их поставок вынудило некоторые предприятия уходить в режим простоя, например, Волжский автомобильный завод (АвтоВАЗ), который, помимо всего прочего, лишился доступа к комплектующим, достававшимся ему от партнеров французской Renault, частью которой до событий февраля 2022 г. он являлся. Еще сложнее дела обстояли у предприятий, занимавшихся сборкой продукции иностранных машиностроительных корпораций: часть из них с уходом западных иностранных компаний также ушла в длительный простой, а на некоторых, как на заводе немецкого концерна Volkswagen в Калуге, производство и вовсе было остановлено.
- С вышеназванной проблемой связана и низкая локализация производства, связанная с тем, что некоторые детали, с наличием которых у отечественных предприятий возникли проблемы, изготавливались в России, но из иностранных комплектующих, которые также прекратили поставляться после событий февраля 2022 года, что вместе с нехваткой компонентов, ввозимых из-за рубежа, привело к простоям в производстве.

Данные проблемы и вызванный ими простой на сборочных площадках АвтоВАЗа (самого крупного автомобильного предприятия страны) в Тольятти и Ижевске, а также трудности на других заводах привели к существенному падению производства в отрасли автомобилестроения в России: так, за 2022 г. было произведено 450 тыс. легковых машин, что составило всего лишь 33 % от уровня производства 2021 г.¹⁴, в течение которого было выпущено 1,66 млн транспортных средств данного типа.

¹⁴ Динамика промышленного производства в 2022 году // Федеральная служба государственной статистики (Росстат) [Электронный ресурс]. – 27.09.2023. – URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/313/document/196621> (дата обращения: 21.03.2024).

	2021 г.	Декабрь 2021 г., в %		2021 г. в % к 2020 г.
		К декабрю 2020 г.	К ноябрю 2021 г.	
Автомобили легковые, млн штук	1,4	98,4	112,4	108,2

Рис. 3. Общее количество выпущенных легковых автомобилей в РФ по итогам 2021 г.¹⁵

	2022 г.	Декабрь 2022 г., в %		2022 г. в % к 2021 г.
		К декабрю 2021 г.	К ноябрю 2022 г.	
Автомобили легковые, тыс. штук	450	32,0	170,0	33,0

Рис. 4. Общее количество выпущенных легковых автомобилей в РФ по итогам 2022 г.¹⁶

На первых порах для решения проблемы с простым автопредприятий Правительством РФ были приняты меры, направленные на поддержку отечественных производителей в ближайшей перспективе. Так, в мае 2022 года было принято постановление № 855 (от 12 мая 2022 г.) «Об утверждении Правил применения обязательных требований в отношении отдельных колесных транспортных средств и проведения оценки их соответствия», где автопроизводителям было разрешено не устанавливать компоненты, с доступом к которым у заводов наблюдались трудности¹⁷, например, блоки антиблокировочной системы и системы курсовой устойчивости, подушки безопасности, которые в основном были иностранного производства. Это позволило предприятиям сохранить рабочие места, выйти из простоя и возобновить производство автомобилей, пусть и с упрощенной конструкцией.

Но несмотря на данные меры, продолжал и продолжает остро стоять вопрос поиска выхода из сложившейся ситуации. В качестве одной из таких мер, которая могла бы, например, решить вопрос с дефицитом комплектующих, предлагался параллельный импорт (например, закупка комплектующих западных компаний с их азиатских заводов через посредников)¹⁸. Но как показала практика, производители решили пойти другим путем: они стали решать проблему нехватки комплектующих западного производства путем поиска их аналогов в дружественных странах, прежде всего, в Китае, а также налаживанием собственного выпуска комплектующих (не без участия упомянутых государств). Например, в июле 2024 года в Костроме на базе НПП «Итэлма» было запущено производство отечественных блоков антиблокировочной системы (ABS)¹⁹, которые изготавливаются по китайской лицензии путем сборки уже готовых комплектующих (но предприятием взят

¹⁵ Таблица заимствована из материалов официального сайта Федеральной службы государственной статистики (Росстата) – URL: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/12_02-02-2022.html (дата обращения: 21.03.2024)

¹⁶ Таблица заимствована из материалов официального сайта Федеральной службы государственной статистики (Росстата) – URL: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/11_01-02-2023.html (дата обращения: 21.03.2024).

¹⁷ Об утверждении Правил применения обязательных требований в отношении отдельных колесных транспортных средств и проведения оценки их соответствия Постановление Правительства РФ от 12.05.2022 № 855 (ред. от 03.10.2023) // Консультант Плюс: справочно-правовая система [Электронный ресурс]. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_416793/ (дата обращения: 25.02.2024).

¹⁸ Юшкевич Н. Спасение российского автопрома: что делается и что можно сделать // Российская газета [Электронный ресурс]. – 03.04.2022. – URL: <https://rg.ru/2022/04/03/spasenie-rossijskogo-avtoproma-chto-delaetsia-i-chto-mozhno-sdelat.html> (дата обращения: 05.03.2024).

¹⁹ Кадаков М. Как выпускают АБС в Костроме: все подробности и видео // За рулем [Электронный ресурс]. – 22.07.2023. – URL: <https://www.zr.ru/content/articles/945214-rossijskie-abs-poekhali/> (дата обращения: 07.03.2024).

курс на дальнейшую локализацию производства). Бóльшая часть выпущенной продукции отправляется АвтоВАЗу как основному партнеру «Итэлмы». Вместе с этим тольятинской компанией был решен вопрос с использованием в своих автомобилях автоматических коробок передач, которые также поставляются из Китая и уже устанавливаются на автомобили завода (конкретнее — на модель Lada Vesta) с 2024 года.

В контексте происходящих процессов, направленных на импортозамещение иностранных компонентов для автомобилей, не стоит также забывать о разработанной Министерством промышленности и торговли РФ Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации до 2035 г., утвержденной Правительством РФ 28 декабря 2022 г.²⁰ Одной из задач, решение которых ставит своей целью Стратегия, является достижение технологического суверенитета автомобильной промышленности страны, а среди приоритетных направлений работы в данном направлении обозначены разработка собственных двигателей и автоматических коробок передач, элементов систем активной и пассивной безопасности [6, с. 99–100]. Утверждение данного документа отчетливо говорит о понимании руководством страны ситуации в автомобильной промышленности, сложившейся в результате введения санкций, и вызванных ею проблем, а также необходимости их решения, что, в свою очередь, позволяет рассчитывать на обеспечение государственной поддержки предприятиям, ведущим работу по импортозамещению иностранных комплектующих для производства автомобилей.

Как можно увидеть, роль параллельного импорта в преодолении трудностей, с которыми сталкиваются отечественные автокомпании, не так значительна, как можно было себе это представить: многие средства массовой информации освещают тот факт, что основные усилия предприятий направлены на поиск аналогичных западным или налаживание производства собственных комплектующих. Впрочем, если бы программа параллельного импорта работала и в сфере насыщения автопроизводителей необходимыми деталями, то компании всё равно столкнулись бы с проблемами санкционных ограничений, которые время от времени продолжают на них накладываться (так, 14 сентября 2023 года АвтоВАЗ и акционерное общество «Московский автомобильный завод “Москвич”» попали в санкционные списки США²¹). Это создало бы риски для возможных каналов параллельного импорта, которые к тому моменту могли быть налажены, а также уже усложняет сотрудничество с новыми (преимущественно китайскими) поставщиками комплектующих, которые теперь сами рискуют оказаться под вторичными санкциями, что, возможно, заставит автопроизводителей перестраивать работу логистических цепочек поставок деталей. Также существует точка зрения, согласно которой для преодоления зависимости от иностранных комплектующих помимо кооперации с иностранными партнерами из дружественных стран необходимо создание собственной инженерной базы [7, с. 288], в том числе образование при производствах инжиниринговых центров и подготовка компетентных кадров для осуществления разработок.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В статье было разобрано явление параллельного импорта и его влияние на современное состояние авторынka РФ, а также то, как он способствует решению проблем отечест-

²⁰ Распоряжение Правительства Российской Федерации от 28.12.2022 № 4261-р [Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации до 2035 года] (с изменениями на 21.10.2024). – URL: <http://government.ru/docs/all/145481/> (дата обращения: 29.10.2024).

²¹ Мартынова П., Дзядко Т. Под санкции США попали АвтоВАЗ и «Москвич» // РБК [Электронный ресурс]. – 14.09.2023. – URL: <https://www.rbc.ru/politics/14/09/2023/65030f759a7947271ac2e975> (дата обращения: 08.03.2024).

венного автомобилестроения, обострившихся после введения экономических ограничений странами Запада.

Как было продемонстрировано на примерах, параллельный импорт не оказывает особого влияния на решение проблемы нехватки комплектующих: все усилия российских автопроизводителей и связанных с ними предприятий сейчас сосредоточены на поиске поставщиков деталей из дружественных стран или налаживании производства собственных компонентов при их активном содействии.

Однако программа параллельного импорта, несмотря на сложности с самой процедурой и препятствия, чинимые странами Запада в этом плане (например, запрет ЕС на ввоз в Россию автомобилей с двигателями объемом больше 1,9 л, электрокаров и гибридов, введенный в июле 2023 года, а также аналогичные ограничения от Японии, принятые в августе того же года), будет вполне востребована и в ближайшее время, так как последние события в мире дают понять, что явных предпосылок для снижения международной напряженности не прослеживается, а соответственно, и снятия санкционных ограничений с отечественной экономики, в том числе с отрасли автомобилестроения, в ближайшем будущем не предвидится.

На наш взгляд, это будет особенно видно на примере авторынка РФ, где машины западных брендов, покинувших российский рынок, как видно из статистических данных, несмотря на довольно скромную долю в 13–14 %, всё еще пользуются определенным интересом у покупателей, и именно параллельный импорт в ближайшее время останется главным способом удовлетворения спроса данной категории потенциальных автовладельцев. Но при этом нельзя забывать, что параллельный импорт — это всего лишь временная мера, призванная помочь в преодолении последствий санкций, которым была подвергнута автомобильная промышленность России, а также насытить рынок машин моделями западных компаний, прекративших официальные поставки в нашу страну. И по мере нормализации обстановки правила ввоза будут ужесточаться, что будет делать данную процедуру для дилеров и иных лиц, занимающихся параллельным импортом автомобилей, всё более затратной и невыгодной. Это выльется в повышение конечной цены подобного продукта, которая, в свою очередь, оттолкнет потенциального покупателя от приобретения ввезенного таким образом автомобиля, поскольку стоимость будет аналогична официальной.

Говоря же о перспективах российской автомобильной промышленности в текущих условиях, стоит заметить, что по мере решения проблем с комплектующими (где, как было отмечено ранее, работа ведется в сторону импортозамещения и поиска партнеров из дружественных стран) перед отечественными автопроизводителями открываются возможности для наращивания доли продаж на отечественном рынке, что, в том числе, будет обеспечиваться низкой стоимостью относительно конкурентов. Так, модель Lada Granta Волжского автомобильного завода на сегодняшний день является самым доступным по цене автомобилем, предлагаемым к приобретению в российских автосалонах, что является одним из факторов нахождения данной модели в лидерах по продажам новых машин в России. Помимо прочего, в 2025 г. готовится выпуск новой бюджетной модели завода — Lada Iskra, которой также прочат статус бестселлера.

При этом не стоит забывать об активной экспансии китайских автопроизводителей, чья продукция в последнее время становится всё более востребованной среди российских автовладельцев благодаря тому, что за свою стоимость компании из Поднебесной предлагают клиентам более технологичные и оснащенные автомобили по сравнению с отечественной продукцией, что создает довольно напряженную конкуренцию между ними. Также, учитывая дружественные отношения между Россией и Китаем, видится возможным развитие сотрудничества между отечественными и китайскими автомобильными компаниями, что уже действует на примере завода «Москвич», который на данный момент занимается выпуском лицензионных копий автомобилей JAC под своим брендом с перспективой выхода

на производство автомобилей собственной разработки. При этом, как отмечают некоторые эксперты, важно не допустить попадания отечественных автопроизводителей в критическую зависимость от китайских партнеров [4, с. 237], что в отдаленной перспективе может грозить повторением тех проблем, что уже пережил российский автопром в феврале-марте 2022 г. и последствия которых на сегодняшний день окончательно не преодолены.

Литература

1. Белов А. С. Последствия антироссийских санкций для отечественного рынка автомобилестроения / А. С. Белов, Е. Г. Карпова // Теория и практика общественного развития. – 2022. – № 12 (178). – С. 16–20.
2. Гетман А. Г. Влияние легализации параллельного импорта на безопасность цепей поставок // Журнал правовых и экономических исследований. – 2022. – № 3. – С. 202–205.
3. Демченкова С. А. О рисках в схеме параллельного импорта / С. А. Демченкова, Е. И. Крыгина, Е. И. Сырова // Экономика и бизнес: теория и практика. – 2022. – № 12-1. – С. 120–123.
4. Закревская Я. А. Мировая и российская автомобильная промышленность: период адаптации / Я. А. Закревская // Образование и право. – 2023. – № 12. – С. 228–237.
5. Кузьмин А. А. Параллельный импорт и его роль в формировании конкурентоспособности автомобильного рынка / А. А. Кузьмин, В. А. Виниченко // Логистика – Евразийский мост: Материалы XIX Международной научно-практической конференции, 24–28 апреля 2024 года. – Красноярск: Красноярский государственный аграрный университет, 2024. – С. 212–216. – EDN HOLRAQ
6. Лавров О. С. Развитие российской автомобильной промышленности в условиях санкций и новых вызовов / О. С. Лавров // Российский внешнеэкономический вестник. – 2023. – № 11. – С. 88–104. – DOI 10.24412/2072-8042-2023-11-88-104. – EDN QVYIET
7. Меренков А. О. Обеспечение технологического суверенитета в автомобильной промышленности России: проблемные вопросы и сценарии развития / А. О. Меренков // Инновации и инвестиции. – 2023. – № 1. – С. 285–288.
8. Сальникова А. В. Параллельный импорт автомобилей в условиях антироссийских санкций / А. В. Сальникова, Д. А. Платова // Вестник Владимирского государственного университета имени Александра Григорьевича и Николая Григорьевича Столетовых. Серия: Юридические науки. – 2023. – № 2 (36). – С. 33–36. – EDN PXSJLK
9. Фальченко О. Д. Особенности трансформации параллельного импорта в России в условиях внешних вызовов и экономических санкций / О. Д. Фальченко, Е. Г. Стремоусова // Вестник Алтайской академии экономики и права. – 2022. – № 10-3. – С. 476–483.
10. Цемержинская А. В. Параллельный импорт в современных условиях / А. В. Цемержинская, М. А. Свистунова, И. А. Вишняков // Экономика и бизнес: теория и практика. – 2022. – № 12-2. – С. 236–238.

References

1. Belov A. S., Karpova E. G. (2022) Consequences of Anti-Russian Sanctions for the Domestic Automotive Market // Theory and Practice of Social Development. – No. 12 (178). – Pp. 16–20. [In Russ.]

2. Getman A. G. (2022) Influence of Parallel Import Legalization on Supply Chain Security / Journal of Legal and Economic Studies. – No. 3. – Pp. 202–205. [In Russ.]
3. Demchenkova S. A., Krygina I. E., Syrova E. I. (2022) On Risks in the Parallel Import Scheme // Economy and Business: Theory and Practice. – No. 12-1. – Pp. 120–123. [In Russ.]
4. Zakrevskaya Y. A. (2023) The Global and Russian Automotive Industry: The Period of Adaptation // Education and Law. – No. 12. – Pp. 228–237. [In Russ.]
5. Kuzmin A. A. (2024) Parallel imports and their role in shaping the competitiveness of the automotive market / A. A. Kuzmin, V. A. Vinichenko // Logistics – the Eurasian Bridge: Proceedings of 19th International Theoretical and Practical Conference, Krasnoyarsk, 24–28th of April, 2024. – Krasnoyarsk: Krasnoyarsk State Agrarian University. – Pp. 212–216. – EDN HOLRAQ. [In Russ.]
6. Lavrov O. S. (2023) Development of Russia's Automotive Industry under Sanctions and New Challenges / O. S. Lavrov // Russian Foreign Economic Journal. – No. 11. – Pp. 88–104. – DOI 10.24412/2072-8042-2023-11-88-104. – EDN QVYIET. [In Russ.]
7. Merenkov A. O. (2023) Ensuring Technological Sovereignty in the Russian Automotive Industry: Problematic Issues and Development Scenarios // Innovation & Investment. – No. 1. – Pp. 285–288. [In Russ.]
8. Salnikova A. V., Platova D. A. (2023) Parallel import of cars under anti-Russian sanctions // Bulletin of Vladimir state university named after Alexander and Nikolay Stoletovs. "Law science" edition. – No. 2 (36). – Pp. 33–36. [In Russ.]
9. Falchenko O. D., Stremousova. E. G. (2022) Parallel Imports Transformation Features in Russia under Conditions of External Challenges and Economic Sanctions // Bulletin of the Altai Academy of Economics and Law. – No. 10-3. – Pp. 476–483. [In Russ.]
10. Tsemerzhinskaya A. V., Svistunova M. A., Vishnyakov I. A. (2022) Parallel Import in Modern Conditions // Economy and Business: Theory and Practice. – No. 12-2. – Pp. 236–238. [In Russ.]

Для цитирования:

Попов В. В., Циренищикова А. В. Перспективы развития параллельного импорта в России в условиях санкционного давления (на примере автомобилестроения) // Новизна. Эксперимент. Традиции (Н.Экс.Т). – 2024. – Т. 10. – № 4 (28). – С. 48–60.