

## ПУБЛИКАЦИИ МОЛОДЫХ АВТОРОВ

---

---

**А.А. МАТЮХИН**

аспирант Института экономики, управления и финансов  
АНО ВО «Российский новый университет»,  
государственный таможенный инспектор отдела контроля таможенной  
стоимости Центральной акцизной таможни (ЦАТ ФТС РФ)

### ЛОГИСТИКА ПАРАЛЛЕЛЬНОГО ИМПОРТА В УСЛОВИЯХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ САНКЦИЙ

Статья посвящена анализу логистики параллельного импорта, который стал одним из наиболее актуальных и востребованных способов внешнеэкономической деятельности России после введения экономических санкций западными странами весной 2022 г. и сложившихся геополитических отношений. В статье автором рассмотрены четыре вида схем, позволяющих участникам внешнеэкономической деятельности снизить логистические издержки, а также проанализированы товароборот и взаимоотношения Российской Федерации со странами, через которые осуществляется параллельный импорт, такими как Турция, Китай и Индия, а также возможные перспективы сотрудничества с ними в будущем. Автором был проанализирован механизм параллельного импорта в автомобильной сфере, благодаря которому на российском рынке стали появляться китайские малоизвестные бренды. Актуальным логистическим маршрутом в схеме параллельного импорта между Россией и Индией является МТК «Север-Юг», который позволит сократить не только расходы, но и время доставки товаров. Также автором предложены рекомендации, которые позволят укрепить не только экономику страны, но и развивать взаимоотношения с дружественными государствами.

**Ключевые слова:** *параллельный импорт, экономические санкции, логистика параллельного импорта, региональная экономика, товароборот.*

УДК: 339.5, 339.97, 332.1

EDN: ZJFNLO

DOI: 10.52180/2073-6487\_2023\_6\_172\_185

## Введение

После достаточно продолжительного использования параллельного импорта можно с уверенностью сказать, что из-за экономических санкций параллельный импорт стал одним из наиболее востребованных в России видов внешнеторговой деятельности. Как мы уже писали ранее, «Параллельный импорт (серый импорт) представляет собой ввоз в страну, не предназначенную для его распространения, оригинальных товаров, маркированных товарным знаком не дистрибьюторами, а иными лицами, без согласия правообладателя» [1, с. 74]. Безусловно, параллельный импорт имеет не только положительные последствия, но в рамках данной статьи автор рассматривает вопросы особенностей логистики параллельного импорта в условиях экономических санкций и не вступает в дискуссию и обсуждение таких проблем параллельного импорта, как негативные характеристики данного ввоза продукции, влияние его на качество продукции и т. п.<sup>1</sup>

Параллельный импорт обусловлен феноменом исчерпания прав на объекты интеллектуальной собственности. Согласно этому феномену, после того, как продукция правообладателя была реализована на рынке, он теряет контроль над ее распространением. Это открывает возможность для других лиц закупать товар и продавать его на других рынках параллельно с оригинальным продуктом.

В международной практике выделяют три основных вида принципов исчерпания прав: международный, региональный и национальный. До 2002 г. в Российской Федерации был разрешен параллельный импорт, который позволял продавцам привозить оригинальные товары из других стран без каких-либо проблем. Однако в конце того же года были внесены изменения в законодательные акты, регулирующие отношения в данной сфере, которые закрепили за собой национальный принцип исчерпания прав [2, с. 12].

В 2022 г. в соответствии с Постановлением Правительства РФ № 506 параллельный импорт был легализован в отношении ряда продукции с целью смягчить последствия и ущерб из-за ухода с российского рынка зарубежных компаний, которые решили приостановить либо

---

<sup>1</sup> Некоторые исследователи считают, например, что «...логистика параллельного импорта не оставляет шансов на попадание к конечному потребителю качественной продукции. Указано на еще одну негативную характеристику данного способа ввоза: он осуществляется без выплаты вознаграждения оригинальному правообладателю, т. е., по сути, это прямое причинение ему ущерба, соединенное с незаконным использованием его товарного знака, что сопряжено опять же с введением в заблуждение конечного потребителя» [3, с. 16].

полностью прекратить свою деятельность<sup>2</sup>. В список товаров было внесено более 50 групп товаров, включая более 200 брендов, среди которых автомобили и запчасти для них, двигатели и их части, смартфоны и электроника. Перечень товаров регулярно обновляется в зависимости от ситуации на рынке. Так, в Приказе Минпромторга России № 4456 были добавлены многие бренды игрушек, игр и спортивного инвентаря (Adidas, Manchester United, Real Madrid, Disney, DC Comics и Marvel)<sup>3</sup>, а в приказе Минпромторга России № 684 добавлены некоторые товары ИКЕА и производители игрушек и детских товаров таких, как Hasbro, Logitech и Nintendo<sup>4</sup>.

### Схемы доставки товаров при параллельном импорте

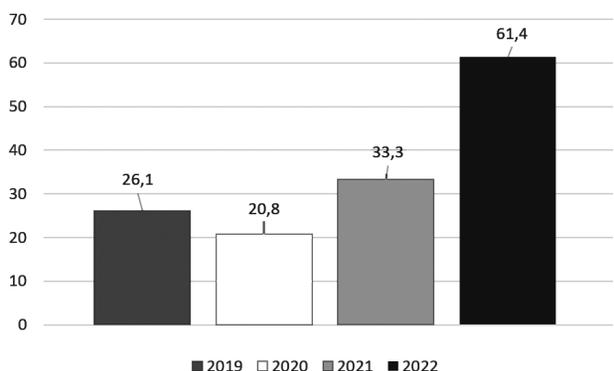
После того как деловые и торговые связи России с Европой прервались из-за введенных санкций, внимание российского бизнеса закономерно обратилось на Турцию. По мнению А. Голубчика и Е. Пака, «Турция с точки зрения логистики имеет самое выгодное расположение, что позволяет доставлять грузы не через перегруженные порты Дальнего Востока, а напрямую в черноморские порты России, что значительно удешевляет стоимость и уменьшает сроки доставки» [4, с. 32]. В 2023 г. Турция была намерена произвести существенный объем моторного масла по испанским технологиям для российского рынка. Предприятия планировали ориентироваться на легковые автомобили, грузовую и сельскохозяйственную технику. В страну предполагалось ввозить продукцию под турецкой маркой Rinnol.

<sup>2</sup> Постановление Правительства РФ от 29.03.2022 г. № 506 «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». <https://www.alta.ru/tamdoc/22ps0506/>.

<sup>3</sup> Приказ Минпромторга России от 21.10.2022 г. № 4456 «О внесении изменений в перечень товаров (групп товаров), в отношении которых не применяются положения подпункта 6 статьи 1359 и статьи 1487 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 19.04.2022 г. № 1532. <https://www.alta.ru/tamdoc/22a04456/>.

<sup>4</sup> Приказ Минпромторга России от 02.03.2023 № 684 «О внесении изменений в перечень товаров (групп товаров), в отношении которых не применяются положения подпункта 6 статьи 1359 и статьи 1487 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 19.04.2022 г. № 1532». <https://www.alta.ru/tamdoc/23a00684/>.

Турция располагает всей необходимой складской инфраструктурой и логистическими цепочками, которые связывают ее с Европой и РФ. Кроме того, у Турции развита собственная обрабатывающая промышленность, которая позволяет ей конкурировать с международными брендами по соотношению цена–качество. Особые преимущества имеют производители сельскохозяйственной и строительной техники, текстильного и медицинского оборудования, а также автозапчастей. А. Маркина и В. Фролов считают, что «В перспективе Турция и Россия смогут выйти на новый уровень делового и экономического сотрудничества, а также на создание новых проектов в сфере инвестиций и промышленности» [5, с. 10]. Так, например, по итогам 2022 г. Турция заняла второе место среди внешнеторговых партнеров России, двусторонний товарооборот вырос почти в два раза – на 85,8%<sup>5</sup>. Подробная статистика товарооборота между Россией и Турцией с 2019 по 2022 г. представлена на рисунке.



Источник: <https://ru-stat.su>.

Рис. Товарооборот между Россией и Турцией за 2019–2022 гг., млрд долл. США

После введения санкций большинство импортеров изменили свой логистический маршрут, используя соседние страны, такие как Казахстан, Турция, ОАЭ, Грузия и Армения. Однако этот подход привел к удлинению цепочек поставки и увеличению стоимости товаров из-за дополнительных расходов на логистику и таможенные процедуры в третьих странах. *Чтобы снизить издержки, участники ВЭД используют различные схемы доставки*<sup>6</sup>.

<sup>5</sup> Александр Новак провел 18-е заседание межправительственной Российско-Турецкой комиссии по торгово-экономическому сотрудничеству. <http://government.ru/news/50223/> (дата обращения: 25.11.2023).

<sup>6</sup> Четыре логистических схемы для доставки товаров из ЕС в Россию. <https://optimalog.ru/articles/blog-ekspertov/chetyre-logisticheskikh-skhemy-dlya-dostavki-tovarov-iz-es-v-rossiyu/> (дата обращения: 17.08.2023).

Одной из таких схем является косвенный реэкспорт. Эта схема позволяет европейским поставщикам отправлять товары напрямую в Россию без заезда в третью страну. Груз отправляется в Россию, когда компания-посредник из дружественной для России страны заключает контракт на поставку товара с поставщиком.

При этой схеме фура с товаром заезжает на таможенный склад, где заключается новый контракт между компанией-посредником и конечным покупателем из России. Тем самым возникает новая сделка, которая заменяет предыдущий контракт. После этого, уже с перепроданным грузом и новым пакетом документов, фура пересекает границу ЕС и направляется в Россию. Эта схема также известна как «перепродажа в пути», так как товар может быть перепродан в России прямо во время движения фуры.

Существует еще один вариант, известный как «ложный транзит». В этом случае фура с товаром пересекает границу ЕС с первоначальным комплектом документов. Однако водитель прокладывает свой маршрут через Россию, чтобы доставить груз в третью страну. Транспортное средство заезжает на таможенный терминал в России, где проходит две таможенные процедуры – перемещение на таможенный склад и размещение на нем. После этого груз перепродается, и он уже не покидает территорию РФ. Стоимость товара возрастает из-за дополнительных финансовых транзакций и двойных таможенных процедур. Так, например, в середине 2022 г. на таможенном переходе МАПП «Верхний Ларс» появились пробки из фур, следующих транзитом из Турции в Россию. Данный пограничный пункт – единственный действующий сухопутный переход, который связывает Россию с Арменией и Грузией, а также является главным транспортным маршрутом между Россией и другими ближними или дальними зарубежными странами<sup>7</sup>.

Третьей схемой является прямой реэкспорт, при котором товар приобретает компанией в другой стране и заводится на таможенный склад. На складе товар перепродается, его перегружают на другое транспортное средство и дальше уже из Турции следует в Россию. Недостатком данной схемы является то, что это приводит к увеличению стоимости продукции из-за дополнительных транзакций и усложнения логистической схемы.

Четвертая схема – ввоз товаров через третьи страны. Предположим, есть товар, который импортируют в Казахстан и проводят таможенное оформление, а затем экспортируют в Россию, где снова проходят процедуру таможенного оформления. Этот способ является самым слож-

<sup>7</sup> Что нужно знать о работе пункта пропуска Верхний Ларс? <https://sktu.customs.gov.ru/news/document/353167> (дата обращения: 19.08.2023).

ным и затратным, при котором выплаты НДС удваиваются в каждом государстве.

Кроме того, такие схемы не всегда надежны и могут вызывать недоверие у стран-посредников. Из-за возможных проблем на границе, боязни вторичных санкций и определенных требований стран-посредников все чаще требуется, чтобы товары физически пересекали границу и проходили таможенное оформление. Это может значительно усложнить процесс логистики.

Также стоит учитывать, что транспортные компании-посредники увеличивают наценки на свои услуги, требуя 5–10% от суммы контракта за расходы, включающие транспортные услуги и таможенное оформление. Если речь идет о дефицитных товарах, пользующихся спросом, таких как оборудование или микропроцессоры, то компании-посредники могут увеличивать цены на свои услуги в два раза, зная, что альтернативных вариантов пока нет. Российские логисты пытаются избежать таких контрагентов, открывая свои компании за рубежом, но это также сопряжено со сложностями, такими как повышенные цены на логистику через третьи страны и требования партнеров из Турции о торговой наценке не менее 5% для товаров из ЕС и США.

## **Параллельный импорт в автомобильной сфере**

После того как в 2022 г. было введено несколько пакетов антиросийских санкций, авторынок претерпел существенные изменения. Уход нескольких автомобильных компаний из недружественных стран и остановка производства многих иностранных автозаводов в России привела к значительному снижению зарубежных автомобильных брендов на российском рынке.

Российские и китайские бренды значительно увеличили свою долю на рынке новых автомобилей, которая теперь составляет более 80%, в то время как ранее они занимали около трети рынка. Этот рост произошел благодаря уходу конкурентов с рынка, что позволило китайским автокомпаниям увеличить объемы производства и привлечь новых клиентов. Некоторые компании берут на себя функции дистрибьютора и готовы реализовывать машины через дилерские центры других автомобильных холдингов. Сами автопроизводители не видят в этом угрозы и даже находят для себя определенные плюсы.

По мнению С.А. Луконина и И.В. Вахрушина, «...как внешние, так и внутренние факторы развития России и Китая с высокой вероятностью будут способствовать расширению двустороннего торгово-экономического сотрудничества» [6, с. 163]. В течение 2020–2021 гг. была подготовлена и в феврале 2022 г. подписана лидерами России и Китая

Дорожная карта по высококачественному развитию российско-китайской торговли товарами и услугами до 2024 г.<sup>8</sup>

За год действия механизма параллельного импорта в автомобильной сфере объем импорта не смог удовлетворить потребности россиян, что привело к повышению стоимости массовых автомобилей на 30–50% из-за усложненных логистических цепочек. Для того чтобы в некоторой степени решить проблему удовлетворения спроса, по мнению представителей «Автодома», опрошенных газетой «Известия»<sup>9</sup>, имеет смысл использовать параллельный импорт только для автомобилей стоимостью более 3 млн руб. Кроме того, доставка каждого транспортного средства обойдется не менее 400 тыс. руб., без учета акцизов, НДС и таможенных пошлин. Для дилеров отсутствует экономическая выгода привозить на территорию Российской Федерации для внутреннего рынка автомобиля массового сегмента, так как затраты на логистику делают конечную стоимость автомобиля просто неконкурентоспособной, что, в свою очередь, критично сказывается на желании покупателей приобретать автомобиль.

Другой причиной ограниченного количества автомобилей, ввезенных по параллельному импорту, является вопрос, связанный с гарантией. В связи с этим дилеры теперь предлагают дополнительную опцию – заключение дополнительного соглашения, по которому гарантийный ремонт производится по страховке, за которую покупателю приходится доплачивать. Однако в соответствии с Законом РФ «О защите прав потребителей»<sup>10</sup> при неисправности транспортного средства, даже без дополнительных соглашений и страховок, покупатель должен обратиться за гарантийным ремонтом к производителю, импортеру или продавцу. В случае с параллельным импортом данные услуги должен оказывать дилер. Однако этот закон не распространяется на сделки между физическими лицами.

Для стабилизации цен на авторынке в первую очередь необходимо снизить таможенные пошлины на автомобили, ввезенные параллельным импортом. Если Федеральная таможенная служба России пойдет на уступки, уменьшит издержки и предоставит

<sup>8</sup> Россия и Китай увеличат торговлю товарами и услугами до 200 млрд долл. США к 2024 году. [https://www.economy.gov.ru/material/news/rossiya\\_i\\_kitay\\_uvelichat\\_tovarooborot\\_do\\_200\\_mlrd\\_dollarov\\_ssha\\_k\\_2024\\_godu.html](https://www.economy.gov.ru/material/news/rossiya_i_kitay_uvelichat_tovarooborot_do_200_mlrd_dollarov_ssha_k_2024_godu.html) (дата обращения: 25.11.2023).

<sup>9</sup> Не ввезло: почему параллельный импорт авто не работает в массовом сегменте.: <https://iz.ru/1511976/roman-soldatov-kirill-sazonov-evgenii-bagdasarov/ne-vvezlo-pochemu-parallelnyi-import-avto-ne-rabotaet-v-massovom-segmente> (дата обращения: 19.08.2023).

<sup>10</sup> Закон РФ от 07.02.1992 г. № 2300-1 «О защите прав потребителей» . [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_305/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_305/).

скидки дилерам, то есть шанс, что массовый сегмент станет доступнее для потребителей.

*Параллельный импорт также имеет положительные результаты.* Благодаря этому механизму в Россию стали поступать модели, которые прежде не продавались в нашей стране или их импорт был отложен из-за санкций. С помощью параллельного импорта в Российской Федерации появились новейшие внедорожники нового поколения, такие как Range Rover и Jeep Grand Cherokee. Кроме того, стали доступны для покупки седаны Volkswagen Bora и Toyota Avalon, а также электромобили Volkswagen ID.6, которые до этого не были официально представлены на российском рынке. Также благодаря китайским брендам увеличились объемы производства и поставок в Россию бульдозеров, погрузчиков и самосвалов. В настоящее время особой популярностью пользуются самосвалы марки Shacman, бульдозеры Shantui, а также экскаваторы-погрузчики XCMG. По итогам первых четырех месяцев 2023 г. доля китайских брендов на российском рынке легковых авто, грузовиков и автобусов достигла 38,5% против 8,9% в аналогичном периоде 2022 г.<sup>11</sup>

Китайские автомобили премиум-класса сейчас активно заходят на рынок России, и появляются новые, ранее малоизвестные бренды. Несмотря на то что потребительские предпочтения россиян в этом сегменте достаточно консервативны, в обозримом будущем ожидается, что они сместятся в сторону моделей из Китая.

В то же время нельзя игнорировать и то, что некоторые китайские производители уже покинули российский рынок. Например, Huawei закрыла свой центр разработки в России и перестала непосредственно поставлять свои смартфоны и базовые станции в страну. Несмотря на выручку компании в размере почти \$100 млрд, западные рынки стали для Huawei приоритетнее, чем российский рынок. Однако смартфоны по-прежнему продаются в России, поступая на российский рынок через параллельный импорт<sup>12</sup>. Кроме того, в России в ближайшее время стартуют продажи ноутбуков китайского бренда Chuwi. Эта компания – стратегический партнер Intel и Microsoft – специализируется на проектировании и разработке ноутбуков и планшетов. Продукция Chuwi уже зарекомендовала себя, как качественные и надежные девайсы, поэтому они пользуются большим спросом у покупателей<sup>13</sup>.

---

<sup>11</sup> Китайские автопроизводители заняли почти 40% российского рынка в 2023 году. <https://www.gazeta.ru/auto/news/2023/05/26/20528864.shtml> (дата обращения: 21.08.2023).

<sup>12</sup> Итоги 2022 года: торговля под санкциями. <https://elitetrader.ru/index.php?newsid=639316> (дата обращения: 27.08.2023).

<sup>13</sup> Еще один китайский производитель ноутбуков пришёл в Россию: цены и характеристики новых Chuwi. <https://news.myseldon.com/ru/news/index/284236621> (дата обращения: 24.08.2023).

## Товарооборот России и Индии

Товары из Индии доставлялись по морю непосредственно в порты России, такие как «Санкт-Петербург» и «Новороссийск», доставка занимала около 42–43 дней. Однако эти маршруты больше не доступны для поставок из-за ограничений на букинг<sup>14</sup> морских гаваней «Новороссийск» и «Санкт-Петербург», и теперь основная поставка товаров из Индии и стран Центральной Азии в Россию происходит через Иран, где товары доставляются морским путем в гавань «Бендер-Аббас» Персидского залива. Затем они перегружаются на грузовики и доставляются в главный порт Ирана на Каспии «Энзели», откуда уже можно отправить их в один из трех российских морских портов: «Оля», «Астрахань» или «Махачкала». Главной проблемой при такой логистике является нехватка морских линий, которые обслуживают порт «Бендер-Аббас».

Еще один потенциальный логистический маршрут может быть открыт между портами «Ченнаи» в Индии и «Владивосток» в России, который может стать более быстрым и доступным. Ожидаемое время транзита составит 25–28 дней. Вариант доставки через Иран может быть также интересен как с точки зрения сокращения транзитных сроков, так и с практической стороны. Из Индии через Иран в порты «Астрахань» или «Новороссийск» грузы могут быть доставлены за 15–16 дней.

В связи с перенаправлением грузовых потоков Индия приобретает важность для России как приоритетный партнер в сфере торговли и логистики. В 2022 г. объем параллельного импорта iPhone в Россию из Индии составил 15%, около 165 тыс. устройств. Это почти вдвое больше, чем за аналогичный период прошлого года, когда было ввезено 70 тыс. устройств Apple из Индии, что составило всего 2,2% от общего импорта этих смартфонов в Россию<sup>15</sup>.

Товарооборот между Россией и Индией увеличился в 2,4 раза и составил на конец 2022 г. более \$30 млрд за счет экспорта топливно-энергетических товаров и товаров химической промышленности<sup>16</sup>.

<sup>14</sup> В соответствии с терминологией морских перевозок, утвержденной в International Commercial Terms, INCOTERMS (Инкотермс) – сборнике международных торговых терминов, изданном Международной торговой палатой, букинг – морской ордер, который подтверждает право экспедитора рассчитывать на место на судне для своего контейнера, в нем указываются полные данные об отправке и финально подтверждается дата погрузки.

<sup>15</sup> Импорт iPhone из Индии в Россию в 2022 году вырос вдвое. <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2023/02/27/964325-import-iphone-iz-indii-viros-vdvoe> (дата обращения: 24.08.2023).

<sup>16</sup> Товарооборот России и Индии увеличился в 2,4 раза в 2022 году. <https://tass.ru/ekonomika/16894469> (дата обращения: 29.08.2023).

Основной продукцией, которую закупают российские импортеры, являются товары для продовольственного сектора и легкой промышленности, таких брендов как Massimo Dutti, Oysho и Zara. По мнению Н. С. Клунко и Л.В. Егоровой, «Индия стала вторым по значению после Китая покупателем в Азии, а Россия к концу прошлого года – самым крупным поставщиком нефти в Индию (22%), опередив Ирак и Саудовскую Аравию» [7, с. 75]. Общие итоги внешней торговли России и Индии с 2018 по 2022 г. представлены в таблице.

Таблица

**Итоги внешней торговли России и Индии за 2018–2022 гг. (долл. США)**

	Экспорт	Импорт	Товарооборот	Сальдо	В %	
					к предыдущему году	
					экспорт	импорт
2018	7,75	3,22	10,97	4,53	120,15	111
2019	7,3	3,92	11,22	3,38	94,19	121,73
2020	5,79	3,45	9,24	2,34	79,31	88
2021	9,21	4,42	13,63	4,79	159	128,11
2022	–	–	34,07	–	–	–

Источник: <https://ru-stat.su> (млрд).

Ввоз товаров из Индии становится более удобным благодаря строительству международного транспортного коридора «Север–Юг», который связывает Россию и Индию, а также позволяет сократить время и затраты на доставку грузов. С. Семедов и А. Шилова указывают на то, что «Геополитический аспект заключается в развитии торговых отношений между странами – участниками проекта с использованием уникального маршрута, позволяющего снизить издержки, риски и время доставки грузов по сравнению с перевозками через Суэцкий канал» [8, с. 53].

Данный проект обсуждается и разрабатывается уже несколько десятилетий. Самый первый договор Россия, Индия и Иран подписали еще в мае 2002 г. Уже тогда предполагалось, что Международный транспортный коридор «Север–Юг» сможет обеспечить на 30% более дешевую и примерно на 40% более короткую трассу, чем существующие пути<sup>17</sup>.

Перемещение грузов через транспортный коридор «Север–Юг» позволит сократить расходы на 15–20% по сравнению с традиционным

<sup>17</sup> Через Евразию в Индию в мире, который меняется и полон конфликтов: коридор INSTC как конкурент Суэцкого канала. <https://inosmi.ru/20230522/transportnyy-koridor-263093643.html> (дата обращения: 29.08.2023).

маршрутом через Суэцкий канал и уменьшить время доставки на 15–20 дней<sup>18</sup>. Однако некоторые специалисты считают, что в свете существующей ситуации, международный коридор «Север–Юг» теряет свою стратегическую важность<sup>19</sup>. Высокие издержки железнодорожной перевозки и недостаточное техническое состояние иранского участка являются главными факторами, которые препятствуют его развитию.

По мнению Джамали Х. Хайдаровой, «Полномасштабное действие МТК «Север–Юг» позволит повысить доступность Индии в страны Центральной Азии, не имеющих выхода к морю, а последним МТК «Север–Юг» будет оставаться безопасным коридором для выхода на рынки стран Южной Азии в отсутствии коридора через Афганистан» [9, с. 337].

## Заключение

В связи с экономическими санкциями, введенными западными странами, в России сформировалась новая экономическая среда, которая нацелена на расширение торговых отношений с дружественными странами, такими как Турция, Китай, Индия. С учетом продолжающегося давления со стороны Запада, вероятно, что эти санкции будут сохранены на длительное время, и в будущем западные страны продолжат вводить новые экономические санкции, намеренно направляя их на более слабые секторы экономики России. Поэтому на сегодняшний день стране необходимо стремиться к независимости от западных стран и укреплять свои связи с дружественными государствами, которые остаются нейтральными по отношению к антироссийским санкциям.

Для достижения данной цели автор предлагает следующее:

1. Необходимо развивать МТК «Север–Юг»: международный транспортный коридор находится на пересечении множества транспортных магистралей, развитие которого, в свою очередь, позволит открыть доступ к различным рынкам и регионам. Кроме того, компании смогут быстрее доставлять товары не только внутри страны, но и за ее пределами.

2. Целесообразно продолжать укреплять экономическое сотрудничество между Россией и Китаем: Китай и Россия являются крупными

---

<sup>18</sup> Из варяг в персы. Новый транспортный коридор соединит РФ с Ираном и Индией. [https://aif.ru/politics/world/iz\\_varyag\\_v\\_persy\\_novyy\\_transportnyy\\_koridor\\_soedinit\\_rf\\_s\\_iranom\\_i\\_indiey](https://aif.ru/politics/world/iz_varyag_v_persy_novyy_transportnyy_koridor_soedinit_rf_s_iranom_i_indiey). (дата обращения: 30.08.2023).

<sup>19</sup> Индийский крюк, параллельный импорт и контейнеры «на стопе». [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: 30.08.2023).

экономическими партнерами, поэтому их сотрудничество в области торговли и инвестиций позволит принести выгоду обеим странам. Имея общие интересы в области международной политики, страны могут сотрудничать в решении глобальных проблем.

3. Продолжать развитие параллельного импорта, поскольку параллельный импорт как один из видов внешнеторговой деятельности позволяет российским потребителям получить доступ к более широкому выбору товаров, включая те бренды, которые могут быть недоступны в стране через официальные дистрибьюторы. Так, например, на российском рынке появились не только зарубежные автомобили, которые ранее не были представлены в стране, но и китайские малоизвестные бренды.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Матюхин А.А., Рустамова И.Т. Преимущества и недостатки параллельного импорта в условиях экономических санкций // Экономика в теории и на практике: актуальные вопросы и современные аспекты: сборник статей XV Международной научно-практической конференции. 2023. С. 74–78. EDN: RJSFVG.
2. Матюхин А.А., Осташевский В.Д. Экономические санкции как новая реальность современной России: возникновение, влияние и методы борьбы с ними // Наука, инновации, образование: актуальные вопросы и современные аспекты: монография. 2023. С. 7–17. EDN: MHORNN.
3. Резник Е.А. Сертификация и декларирование параллельного импорта в современных условиях // Экономическое развитие России. 2023. Т. 3. № 2. С. 16–22. EDN: FYYJQW.
4. Голубчик А.М., Пак Е.В. Некоторые моменты логистики параллельного импорта в Россию // Российский внешнеэкономический вестник. 2022. № 10. С. 27–37. DOI: 10.24412/2072-8042-2022-10-27-37. EDN: CZHQIV.
5. Маркина А.С., Фролов В.Д. Торгово-экономические отношения между Россией и Турцией // Economy and Business: Theory and Practice. 2023. Vol. 1–2 (95). С. 9–11. DOI: 10.24412/2411-0450-2023-1-2-9-11. EDN: UQVMQL.
6. Луконин С.А., Вахрушин И.В. Российско–китайское торгово-экономическое сотрудничество на фоне антироссийских санкций // Россия и АТР. 2023. № 1. С. 160–180. DOI: 10.24412/1026-8804-2023-1-160-180. EDN: FXLZTC.
7. Клунко Н.С., Егорова Л.В. Промышленная трансформация России на фоне специальной военной операции: санкции и параллельный импорт // Интерактивная наука. 2023. № 3 (79). С. 72–77. EDN: FQEUYT.
8. Семедов С.А., Шилова А.В. Проект МТК «Север–Юг»: проблемы и перспективы в условиях санкций // Научно-аналитический журнал Обозреватель – Observer. 2023. № 2 (397). С. 52–61. DOI: 10.48137/2074-2975\_2023\_2\_52. – EDN: ECEQLR.
9. Хайдарова Д.Х. Роль международного транспортного коридора «Север–Юг» во внешней политике Индии // Oriental Journal of History, Politics and Law. 2022. С. 331–339. DOI: 10.37547/supsci-ojhpl-02-02-43.

REFERENCES

1. *Matyuhin A.A., Rustamova I.T.* Advantages and disadvantages of parallel imports in the context of economic sanctions // Economics in theory and in practice Economics in theory and in practice: current issues and modern aspects: Collection of articles of the XV International Scientific and Practical Conference. 2023. Pp. 74–78. EDN: RJSFVG. (In Russ.).
2. *Matyuhin A.A., Ostashevskiy V.D.* Economic sanctions as a new reality of modern Russia: the emergence, impact and methods of combating them // Science, innovation, education: current issues and modern aspects: monograph. 2023. Pp. 7–17. EDN: MHORNN. (In Russ.).
3. *Reznik E.A.* Certification and declaration of parallel imports in modern conditions // Economic development of Russia. 2023. Vol. 30. № 2. Pp. 16–22. EDN: FYYJQW. (In Russ.).
4. *Golubchik A. M., Pak E. V.* Parallel imports to Russia: certain aspects of logistics // Russian Foreign Economic Bulletin. 2022. № 10. Pp. 27–37. DOI: 10.24412/2072-8042-2022-10-27-37. EDN: CZHQIV. (In Russ.).
5. *Markina A.S., Frolov V.D.* Trade and economic relations between Russia and Turkey // Economy and Business: Theory and Practice. 2023. Vol. 1–2 (95). Pp. 9–11. DOI: 10.24412/2411-0450-2023-1-2-9-11. EDN: UQVMQL. (In Russ.).
6. *Lukonin S.A., Vakhrushin I.V.* Russian–Chinese trade and economic cooperation amid anti-Russian sanctions // Russia and the Asia-Pacific region. 2023. № 1. Pp. 160–180. DOI: 10.24412/1026-8804-2023-1-160-180. EDN: FXLZTC. (In Russ.).
7. *Klunko N.S., Egorova L.V.* Russia's Industrial Transformation against the background of a special military operation: sanctions and Parallel imports // Interactive Science. 2023. № 3 (79). Pp. 72–77. EDN: FQEUYT. (In Russ.).
8. *Semedov S.A., Shilova A.V.* The ITC project «North – South»: problems and development under the sanctions // Scientific and analytical journal – Observer. 2023. № 2 (397). Pp. 52–61. DOI: 10.48137/2074-2975\_2023\_2\_52. EDN: ECEQLR. (In Russ.).
9. *Khaidarova Jamila Kh.* The role of the «North-South» International Transport Corridor in India's foreign policy // Oriental Journal of History, Politics and Law. 2022. Pp. 331–339. DOI: 10.37547/supsci-ojhpl-02-02-43. (In Russ.).

Дата поступления рукописи: 25.10.2023 г.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

**Матюхин Алексей Алексеевич** – аспирант Института экономики, управления и финансов, АНО ВО «Российский новый университет»; государственный таможенный инспектор отдела контроля таможенной стоимости (ГИ ОКТС) Центральной акцизной таможни (ЦАТ ФТС РФ), Москва, Россия  
ORCID 0000-0002-1986-3864  
tesoro99lv@mail.ru

ABOUT THE AUTHOR

**Alexey A. Matyukhin** – postgraduate student at the Institute of Economics, Management and Finance, Russian New University; state customs inspector at the Customs Value Control Department of the Central Excise Customs, Moscow, Russia  
ORCID 0000-0002-1986-3864  
tesoro99lv@mail.ru

## LOGISTICS OF PARALLEL IMPORT UNDER ECONOMIC SANCTIONS

The article is devoted to analyzing the logistics of parallel imports, which has become one of the most relevant and popular ways of Russia's foreign trade activity in the current geopolitical situation, after the introduction of economic sanctions by Western countries in the spring of 2022. In the article, the author considers 4 types of schemes that allow participants in foreign economic activity to reduce logistics costs, and also analyzes the trade turnover and relations of the Russian Federation with the countries through which parallel imports are carried out, such as Turkey, China and India, as well as possible prospects for cooperation with them in the future. The author analyzes the mechanism of parallel imports in the automotive sector, thanks to which little-known Chinese brands began to appear on the Russian market. An actual logistics route in the scheme of parallel imports between Russia and India is the International North-South Transport Corridor (INSTC), which will reduce not only costs, but also the delivery time of goods. In conclusion, the author offers recommendations that can help not only strengthen the country's economy, but also develop relations with friendly states.

**Keywords:** *parallel import, economic sanctions, logistics of parallel import, regional economy, trade turnover.*

**JEL:** F19.