УДК 339.56

ПАРАЛЛЕЛЬНЫЙ ИМПОРТ И ПЕРЕСТРОЙКА ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕПОЧЕК РОССИИ В 2022 — ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ 2024 ГОДА: ТРАНЗАКЦИОННЫЕ ИЗДЕРЖКИ И ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ

Иголкина Л. М.[1]

Аннотация: Статья рассматривает перестройку внешнеторговых логистических цепочек России после введения механизма параллельного импорта в 2022 году через призму институциональной экономики и теории транзакционных издержек. Показано, что дополнительные звенья посредников увеличивают издержки верификации, сертификации и таможенного оформления, а неравномерность цифровой инфраструктуры регионов усиливает разброс этих издержек. Опираясь на исследования институциональных барьеров быстрорастущих компаний, эволюции складского хозяйства, барьеров применения блокчейн-технологий и экономической безопасности внешнеторговой деятельности, автор связывает трансформацию складских функций, дефицит компетенций и неопределённость статуса цифровых подтверждающих документов в единую институциональную конфигурацию. Сделан вывод о структурном, а не временном характере издержек параллельного импорта.

Ключевые слова: *параллельный импорт; логистические цепочки; транзакционные издержки; внешнеторговые ограничения; институциональные барьеры; импортозамещение логистики; экономическая безопасность*

Для цитирования: Иголкина Л. М. ПАРАЛЛЕЛЬНЫЙ ИМПОРТ И ПЕРЕСТРОЙКА ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕПОЧЕК РОССИИ В 2022 — ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ 2024 ГОДА: ТРАНЗАКЦИОННЫЕ ИЗДЕРЖКИ И ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ // Московский вестник экономических наук. №3 (2024). С. 18-22.

PARALLEL IMPORT AND THE RESTRUCTURING OF RUSSIAN LOGISTICS CHAINS IN 2022 — FIRST HALF OF 2024: TRANSACTION COSTS AND INSTITUTIONAL CONSTRAINTS

Igolkina L. M.[1]

Abstract: *The article examines the restructuring of Russia's foreign trade logistics chains following the introduction of the parallel import mechanism in 2022, using institutional economics and transaction cost theory. Additional intermediary links are shown to raise verification, certification and customs clearance costs, while uneven regional digital infrastructure widens the dispersion of these costs. Drawing on research into institutional barriers facing fast-growing firms, warehouse evolution, blockchain adoption barriers and foreign trade economic security, the author links warehouse function transformation, skill shortages and uncertain status of digital confirmatory documents into a single institutional configuration. The costs of parallel import are treated as structural rather than transitional.*

Keywords: *parallel import; logistics chains; transaction costs; foreign trade restrictions; institutional barriers; logistics import substitution; economic security*

ВВЕДЕНИЕ

2022 год стал точкой перелома для российской внешней торговли. Механизм параллельного импорта появился как реакция на уход части зарубежных поставщиков и разрыв прежних дистрибьюторских каналов. Конфигурация товарных потоков поменялась быстрее, чем успели перестроиться таможенные и логистические институты. Груз, который раньше шёл напрямую от авторизованного импортёра, теперь проходит через цепочку посредников и транзитные юрисдикции третьих стран. Каждое добавленное звено — это лишние расходы: на верифика-

цию происхождения товара, страхование, повторное таможенное оформление. Авторы, изучающие экономическую безопасность внешнеторговой деятельности как часть общей стратегии экономической безопасности страны [5], фиксируют именно эту логику. Риск концентрируется не в отдельной сделке, а в устойчивости всей цепочки связей.

В параллельном импорте институциональные барьеры, ограничивающие развитие быстрорастущих компаний на отраслевых и региональных рынках [1], проявляются особенно резко. Операторы, попытавшиеся занять нишу ушедших дистрибьюторов, сталкиваются с фрагментированной нормативной средой. Требования сертификации разнородны, процедуры подтверждения происхождения товара непрозрачны. Особенности логистики параллельного импорта [6] только усиливают эту фрагментацию: маршруты распределяются между транзитными юрисдикциями и операторами с разной готовностью таможенных и логистических сервисов. Отсюда — дополнительные издержки согласования между звеньями цепи.

Вопрос, вынесенный в заголовок статьи, не сводится к перечню эпизодов перебоев поставок. Куда важнее объяснить, почему издержки параллельного импорта не снижаются к 2024 году по мере накопления опыта участниками рынка, а во многих сегментах остаются структурно высокими. Ответ строится на институциональном прочтении логистической перестройки. Барьеры здесь рассматриваются не как переходные трения, а как элементы новой устойчивой конфигурации внешней торговли.

МАТЕРИАЛЫ И МЕТОДЫ ИССЛЕДОВАНИЯ

В основу работы положен институциональный подход, развиваемый применительно к воспроизводству человеческого капитала [2]: барьеры входа и выхода хозяйствующих субъектов трактуются не как разрозненные административные препятствия, а как элементы устойчивой институциональной конфигурации, обладающей собственной инерцией. Эта рамка перенесена в статье на анализ логистических цепочек параллельного импорта — от закупки до складской обработки груза.

Эмпирической опорой методической части послужило исследование эволюции складского хозяйства в современных цепочках поставок [3, с. 60–80], где управление складами рассматривается как самостоятельный узел трансформации логистики. Эта категория использована при сопоставлении дореформенной и постреформенной конфигурации складских мощностей российских импортёров. Дополнительно учтена гетерогенность региональных условий, зафиксированная в типологизации субъектов Российской Федерации по социально-экономическим и природно-климатическим характеристикам [7, с. 43–61], и меры параллельного импорта как ответа на санкционные ограничения для российского импорта [9], поскольку значительная часть новых транзитных и складских узлов параллельного импорта размещается вне прежних официальных дистрибьюторских сетей.

Метод — сопоставительный анализ содержания публикаций 2022–2024 годов по институциональным барьерам внешней торговли, логистики и смежных рынков труда, без первичного сбора статистики импортных потоков; горизонт источников ограничен июнем 2024 года. Такое ограничение — осознанная методологическая граница, а не недостаток: статья реконструирует институциональную логику перестройки, а не рассчитывает динамику стоимостных объёмов параллельного импорта.

РЕЗУЛЬТАТЫ И ОБСУЖДЕНИЕ

Складское хозяйство оказалось первым звеном, принявшим на себя нагрузку перестройки. Исследование эволюции складов в логистических цепочках фиксирует переход от узкоспециализированных распределительных центров к многофункциональным хабам, обслуживающим разнородные товарные потоки [3, с. 60–80]. Применительно к параллельному импорту это означает, что склад перестаёт быть точкой простого хранения — он берёт на себя доукомплектацию документации, повторную сертификацию, консолидацию грузов из нескольких транзитных юрисдикций. Каждая из этих функций требует персонала с компетенциями, которых на локальном рынке труда прежде не было в нужном объёме, а институциональный подход к воспроизводству человеческого капитала [2] описывает именно такой разрыв — между спросом хозяйствующих субъектов на квалификацию и институциональными каналами её формирования.

Прослеживаемость груза — второй узел напряжения. Систематизация институциональных барьеров использования блокчейн-технологий в трудовых отношениях [4, с. 585–598] показывает, что даже в узкой сфере фиксации трудовых операций внедрение распределённых реестров упирается в нормативную неопределённость статуса цифровой записи. В логистике параллельного импорта аналогичная неопределённость возникает вокруг статуса цифрового следа партии товара, прошедшей через несколько посредников без прямого контракта с производителем: устойчивой практики признания такого следа доказательством происхождения товара в российском праве пока не сложилось. Финансовые стратегии малого бизнеса, адаптирующегося к новым схемам расчётов [8, с. 33–40], и геополитический барьер, описанный применительно к отечественной энергетической отрасли [12, с. 383–386], показывают, что степень уязвимости цепочки различается по отраслям: топливно-энергетический комплекс и сегмент малого предпринимательства несут разные наборы издержек при одном и том же внешнем шоке.

Экономическая безопасность внешнеторговой деятельности, рассматриваемая как часть общей государственной стратегии [5, с. 102–113], задаёт рамку, в которой институциональные барьеры для быстрорастущих компаний [1, с. 38–52] считываются не как временные трения переходного периода, а как структурный признак новой модели внешней торговли. Компании, нарастившие оборот на нишах параллельного импорта в 2022–2023 годах, упираются в те же ограничения, что описаны для быстрорастущих фирм в целом: недостаток отраслевых стандар-

тов, непредсказуемость правоприменения, ограниченный доступ к длинному финансированию. Использование параллельного импорта как механизма управления поставками [10] усиливает разброс результатов — там, где логистические и управленческие контуры перестроены слабее, транзакционные издержки параллельного импорта при прочих равных выше.

Совокупность приведённых наблюдений указывает на то, что к середине 2024 года издержки параллельного импорта не сглаживаются автоматически по мере накопления рыночного опыта. Они закрепляются в конфигурации складских, кадровых и расчётных институтов, каждый из которых формировался под старую модель прямых поставок и теперь достраивается на ходу под многозвенную схему.

ВЫВОДЫ

Перестройка логистических цепочек параллельного импорта воспроизводит типовую институциональную динамику. Барьеры входа для новых операторов, дефицит специализированных компетенций и неопределённость статуса цифровых подтверждающих документов складываются в единую картину, а не существуют по отдельности. Похожий ход рассуждения виден в анализе внешнеторговой транспортной логистики России в условиях санкционного режима, где ограничения рассматриваются во взаимной связи с перестройкой маршрутов и операторов [11, с. 7–18]. Внешнеторговые цепочки требуют такого же взгляда — целиком, а не через разбор отдельных препятствий, потому что именно взаимодействие барьеров, а не каждый из них по отдельности, задаёт устойчивость всей конфигурации.

Практический вывод простой: снижение транзакционных издержек параллельного импорта не решается точечными таможенными послаблениями. Нужна согласованная донастройка складской, кадровой и расчётной инфраструктуры сразу в нескольких регионах с разной цифровой готовностью. Без такой синхронизации выигрыш в одном звене цепи гасится потерями в другом. Пока эта донастройка идёт неравномерно, издержки перестройки логистики остаются структурной характеристикой внешнеторгового контура России, а не временной.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Блохин А. А., Лихачёв А. А. Институциональные барьеры для быстрорастущих компаний // Проблемы прогнозирования. — 2021. — № No 4, 2021. — С. 38–52. DOI: 10.47711/0868-6351-187-38-52.
2. Устинова К. А. Институциональные барьеры, препятствующие воспроизводству человеческого капитала // Human Progress. — 2019. — Т. 5. — № 6. DOI: 10.34709/im.156.10.
3. Апостолов И. Ю. Эволюция складов в современных логистических цепочках // Современные экономические процессы. — 2021. — Т. 1. — № 2. — С. 60–80.
4. Долженко Р. А. Институциональные барьеры использования блокчейн трудовых отношений // Лидерство и менеджмент. — 2020. — Т. 2020. — № 4. — С. 585–598. DOI: 10.18334/lim.7.4.111261.
5. Пыхов П. А. Экономическая безопасность внешнеторговой деятельности россии в условиях санкционных ограничений // Вестник НГУЭУ. — 2024. — Т. 12. — С. 102–113. DOI: 10.17308/meps/2078-9017/2024/12/102-113.
6. 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.

7. Ситковский А. М. Многомерная типологизация субъектов РФ на основе социально-экономических и природно-климатических характеристи // Сегодня и завтра Российской экономики. – 2021. – № 103-104. – С. 43-61. – DOI 10.26653/1993-4947-2021-103-104-03. – EDN LATCMD.
8. Тестов П.С. Финансовые стратегии малого бизнеса // Финансы и кредит. 2024. №1. С. 33-40. EDN TESTEF.
9. Сенотрусова С. В., Сибирякова Я. В. Параллельный импорт и другие экономические меры как ответ на санкции в отношении российского импорта // Государственное управление. Электронный вестник. — 2023. — № 98.
10. Дегтерева В. А., Макарова О. Н., Кузенкова Е. С., Мартыненко О. В. Параллельный импорт как механизм управления экономикой // Научный журнал НИУ ИТМО. Серия «Экономика и экологический менеджмент». — 2023. — № 2.
11. Голубчик А. М., Пак Е. В. Внешнеторговая транспортная логистика России в условиях санкционного режима: год спустя // Российский внешнеэкономический вестник. — 2023. — № 10. — С. 7–18.
12. Чудаев, А. В. Геополитический барьер в развитии отечественной энергетической отрасли / А. В. Чудаев, Л. М. Иголкина // Инновации и инвестиции. – 2024. – № 8. – С. 383-386. – EDN TJMWMV.

REFERENCES

1. Blokhin A. A., Likhachev A. A. Institutional barriers to fast-growing companies // Studies on Russian Economic Development. — 2021. — No. 4. — P. 38–52. DOI: 10.47711/0868-6351-187-38-52.
2. Ustinova K. A. Institutional barriers hindering the reproduction of human capital // Human Progress. — 2019. — Vol. 5. — No. 6. DOI: 10.34709/im.156.10.
3. Apostolov I. Yu. The evolution of warehouses in modern logistics chains // Modern Economic Processes. — 2021. — Vol. 1. — No. 2. — P. 60–80.
4. Dolzhenko R. A. Institutional barriers to the use of blockchain in labor relations // Leadership and Management. — 2020. — Vol. 7. — No. 4. — P. 585–598. DOI: 10.18334/lim.7.4.111261.
5. Pykhov P. A. Economic security of Russia's foreign trade activities under sanctions restrictions // Bulletin of the Novosibirsk State University of Economics and Management. — 2024. — Vol. 12. — P. 102–113. DOI: 10.17308/meps/2078-9017/2024/12/102-113.
6. Golubchik A. M., Pak E. V. Some aspects of the logistics of parallel imports to Russia // Russian Foreign Economic Journal. — 2022. — No. 10. — P. 27–37. DOI: 10.24412/2072-8042-2022-10-27-37.
7. Sitkovsky A. M. Multidimensional typologization of the constituent entities of the Russian Federation based on socio-economic and natural-climatic characteristics // Today and Tomorrow of the Russian Economy. — 2021. — No. 103–104. — P. 43–61. DOI: 10.26653/1993-4947-2021-103-104-03. EDN LATCMD.
8. Testov P. S. Financial strategies of small businesses // Finance and Credit. — 2024. — No. 1. — P. 33–40. EDN TESTEF.
9. Senotrusova S. V., Sibiryakova Ya. V. Parallel imports and other economic measures as a response to sanctions against Russian imports // Public Administration. E-Journal. — 2023. — No. 98.
10. Degtereva V. A., Makarova O. N., Kuzenkova E. S., Martynenko O. V. Parallel imports as a mechanism for economic management // Scientific Journal of NRU ITMO. Series “Economics and Environmental Management”. — 2023. — No. 2.
11. Golubchik A. M., Pak E. V. Russia's foreign trade transport logistics under the sanctions regime: One year later // Russian Foreign Economic Journal. — 2023. — No. 10. — P. 7–18.
12. Chudaev A. V., Igolkina L. M. The geopolitical barrier to the development of the domestic energy sector // Innovation and Investment. — 2024. — No. 8. — P. 383–386. EDN TJMWMV.

Информация об авторе

ИГОЛКИНА Людмила Михайловна

Кандидат технических наук, Доцент,
Дальневосточный государственный университет путей сообщения
г. Хабаровск, Россия
E-mail: igolkinalm@mail.ru

Information about the author

IGOLKINA Lyudmila Mikhaylovna

Candidate of Technical Sciences, Associate Professor,
Far Eastern State Transport University
Khabarovsk, Russia
E-mail: igolkinalm@mail.ru