АВТОНОМНАЯ НЕКОММЕРЧЕСКАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ
ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
«РОССИЙСКИЙ НОВЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»
(АНО ВО «РОССИЙСКИЙ НОВЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»)

На правах рукописи



МАТЮХИН Алексей Алексеевич

ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ МЕХАНИЗМОВ ПАРАЛЛЕЛЬНОГО ИМПОРТА И ПРОГРАММ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ В СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Специальность: 5.2.3 - Региональная и отраслевая экономика
(Экономика промышленности)

Диссертация
на соискание учёной степени кандидата экономических наук

Научный руководитель:
доктор экономических наук, доцент,
Алпатова Эльмира Сунгатовна

Москва – 2026

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....4

ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ РАЗВИТИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ В УСЛОВИЯХ ТРАНСФОРМАЦИИ ВНЕШНЕТОРГОВЫХ РЕЖИМОВ.....18

1.1. Эволюция теорий импортозамещения и протекционизма в современной экономической науке.....18

1.2. Институциональная природа параллельного импорта и его влияние на структуру промышленных рынков.....38

1.3. Мировой опыт использования тарифных и нетарифных ограничений для стимулирования промышленного роста.....53

Выводы к главе 1.....63

ГЛАВА 2. АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ И ТЕНДЕНЦИЙ РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ РФ ПОД ВОЗДЕЙСТВИЕМ ФАКТОРОВ ВНЕШНЕЙ СРЕДЫ.....66

2.1. Оценка эффективности реализации программ локализации и импортозамещения в автомобильном секторе (2015-2025 гг.) 66

2.2. Исследование структуры и динамики потоков параллельного импорта автомобилей и компонентов.....86

2.3. Выявление структурных диспропорций и институциональных барьеров технологического суверенитета отрасли.....101

Выводы к главе 2.....111

ГЛАВА 3. ФОРМИРОВАНИЕ МЕХАНИЗМА СБАЛАНСИРОВАННОГО РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ НА ОСНОВЕ ИНСТРУМЕНТОВ ТАМОЖЕННО-ТАРИФНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ.....114

3.1. Методология определения дифференцированной ставки утилизационного сбора как инструмента промышленного выравнивания.....114

3.2. Организационно-экономический механизм селективного управления параллельным импортом («Промышленный фильтр»).....134
3.3. Разработка системы мониторинга «промышленной безопасности» внутреннего рынка на основе таможенной статистики.....143
3.4. Сценарный прогноз развития отрасли в условиях реализации предложенных мер.....151
Выводы к главе 3.....160
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....163
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ.....168
ПРИЛОЖЕНИЯ…….187
ПРИЛОЖЕНИЕ А – Акт о внедрении результатов диссертационного исследования АНО ВО «Российский новый университет»……..187
ПРИЛОЖЕНИЕ Б – Акт о внедрении результатов диссертационного исследования Центральной акцизной таможни.....189
ПРИЛОЖЕНИЕ В – Акт о внедрении результатов диссертационного исследования ООО «Грейт Волл Мотор Рус».....191

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы диссертационного исследования. После введения экономических санкций западными странами в 2022 году, внешнеэкономическая деятельность российских предприятий существенно усложнилась. Введение ограничений затронуло логистические маршруты, каналы поставок товаров и взаимодействие с зарубежными предприятиями, что непосредственно привело к нарушению производственных и торговых цепочек и связей.

С учётом сложившейся геополитической обстановки российским предпринимателям необходимо было искать новые направления внешнеторгового сотрудничества и диверсифицировать структуру импорта товаров – в частности, за счёт взаимодействия с такими дружественными странами, как Китай, Индия и Объединенные Арабские Эмираты. Вместе с тем роль государства как регулятора внешнеэкономических процессов также значительно усилилась, поскольку введенные ограничения затронули ряд ключевых отраслей, в том числе автомобильную промышленность.

Сокращение доступа к зарубежным компонентам, технологическим решениям, а также к готовым платформам обусловило необходимость введения такого механизма, как параллельный импорт, в целях временного решения проблемы покрытия дефицита иностранных товаров. В то же время стоит отметить, что политика импортозамещения приобрела значение долгосрочной промышленной политики, которая ориентирована на развитие внутреннего производства и повышение технологической устойчивости отраслей в целом.

Параллельный импорт способствует сохранению структуры рынка, особенно в автомобилестроении, где полное импортозамещение в текущих условиях экономически и технологически нереализуемо и требует дополнительных мер государственной поддержки. В свою очередь, параллельный импорт позволяет поддерживать выпуск продукции, конкуренцию на национальном рынке, а также

избежать дефицита критически важных ресурсов и компонентов, необходимых для функционирования предприятий и поддержания производственных цепочек.

С развитием отечественного производства и ростом поставок из дружественных стран перечень товаров, допускаемых к ввозу по параллельному импорту, постепенно сокращается, что свидетельствует о его временной и адаптивной функции в структуре внешней торговли и промышленной политике России.

В частности, стоит отметить, что актуальность темы связана с необходимостью развития локального производства транспортных средств в стране в условиях экономической неопределённости, санкционных ограничений и перераспределения глобальных цепочек поставок.

Важнейшим элементом развития локального производства является повышение уровня локализации, то есть доли компонентов, изготавливаемых в России, в структуре стоимости выпускаемого автомобиля.

В современных условиях именно локализация автомобильного производства становится ключевым фактором обеспечения технологической, экономической и промышленной безопасности страны, снижения зависимости от импорта зарубежных компонентов и готовой продукции, а также формирования устойчивого внутреннего рынка, способного адаптироваться к смене внешней конъюнктуры.

Следует подчеркнуть, что стратегия развития автомобильной промышленности в рамках диссертационного исследования не рассматривается как самостоятельный предмет специального анализа. Она выступает в качестве контекстуальной основы, в пределах которой изучаются механизмы параллельного импорта и политики импортозамещения, их взаимодействие, взаимные ограничения и влияние на достижение стратегических целей отраслевого развития.

Степень научной разработанности темы диссертационного исследования. Исследованию политики импортозамещения в автомобильной промышленности России, а также оценке экономической эффективности государственных программ в данной отрасли были посвящены научные труды

Г.А. Федосеевой, Ю.Н. Гладкого, С.Ю. Корнековой, В.А. Семыкина, В.В. Сафронова, В.П. Терехова, В.А. Шумаева, Д.Е. Морковкина, А.Н. Макарова, О.В. Титова, Н.А. Восканяна, П.А. Ершова, А.М. Выжитовича, Е.В. Волкодавовой, Х.Р. Шариповой, Д.Ш. Амрохонзода, В.Е. Наружного, В.А. Титова, Ю.А. Оболенской, В.В. Моисеева, А.П. Кошкина, Т.А. Оруч, С.А. Афонцева, А.М. Чернышевой, А.М. Зобова, А.С. Толмачевой, А.Д. Гудковой и др.

К исследованиям в области параллельного импорта как инструмента поддержки национальной экономики, включая аспекты правового регулирования и анализа нормативно-правовой базы, относятся работы В.В. Попова, А.В. Циренщиковой, М.А. Губиной, Е.Н. Смирнова, Е.С. Сероштана, А.В. Литвиновой, М.В. Логиновой, М.В. Парфеновой, Н.Ю. Ямпольской, Д.С. Алексеевой, Д.Н. Исаевой, С.М. Смагуловой, А.В. Дегояна, А.Р. Абдулеевой, В.Н. Шитова, О.А. Репушевской, О.Э. Кошелевой, М.Д. Воробьева, В.А. Карданова, А.Б. Бабанова, П.А. Бохана, А.А. Шетова, М.С. Нургалеева, Е.Н. Петрова и др.

Анализ ряда научных исследований по данной теме подтверждает её актуальность в условиях введения санкционных ограничений и утверждением Правительством Российской Федерации Стратегий развития автомобильной промышленности. Это связано с необходимостью адаптации национальной экономики к новым внешнеторговым и технологическим ограничениям, а также с задачей стимулирования развития отечественного производства с целью снижения зависимости от импорта и повышения структурной устойчивости отрасли.

Объектом данного диссертационного исследования является автомобильная промышленность России как социально-экономическая сфера, которая в настоящее время функционирует в условиях санкционного давления со стороны западных стран и реализации государственных программ политики импортозамещения, направленных на достижение стратегической автономии и долгосрочной устойчивости национальной экономики.

Предметом диссертационного исследования является взаимодействие параллельного импорта и государственных программ политики импортозамещения в условиях функционирования Стратегий развития автомобильной промышленности, а также анализ их воздействия на экономическую и промышленную безопасность страны, конкурентоспособность и сбалансированность отраслевой структуры, включая производственные мощности, цепочки поставок и инвестиционные проекты.

Цель диссертационного исследования заключается в разработке системы взаимодействия механизмов параллельного импорта и программ импортозамещения как инструментов стратегического развития автомобильной промышленности Российской Федерации.

Достижение указанной цели предопределило решение следующих взаимосвязанных задач:

1) провести исторический анализ возникновения и развития стратегии государства как политики импортозамещения, выявить предпосылки и ключевые этапы её формирования;

2) провести анализ институциональной специфики параллельного импорта и его влияния на рыночную структуру промышленных секторов;

3) оценить эффективность зарубежного опыта реализации политики импортозамещения, применения тарифных и нетарифных инструментов в целях стимулирования промышленного роста автомобильной промышленности;

4) проанализировать состояние и развитие автомобильной промышленности Российской Федерации с учётом эффективности реализации программ локализации и импортозамещения;

5) исследовать структуру и динамику потоков параллельного импорта транспортных средств и автокомпонентов;

6) выявить структурные диспропорции и институциональные барьеры технологического суверенитета автомобильной отрасли;

7) разработать и предложить рекомендации по сбалансированному развитию автомобильной промышленности на основе инструментов таможенно-тарифного регулирования.

Методология и методы исследования. В рамках диссертационного исследования применялись: универсальный диалектический метод научного познания, позволивший всесторонне раскрыть взаимосвязь между параллельным импортом и государственными программами политики импортозамещения; общенаучные методы – анализ, синтез, индукция, дедукция; формально-логический метод, обеспечивший анализ правового регулирования параллельного импорта и политики импортозамещения с учётом экономических аспектов развития локализации производства транспортных средств, включая их воздействие на экономическую и промышленную безопасность; статистический метод, который применен для анализа динамики локализации производства транспортных средств в России и выявления ключевых проблем, возникающих в рамках реализации программ импортозамещения в автомобильной промышленности; системный анализ, позволивший изучить автомобильную промышленность как целостную экономическую систему, в которой параллельный импорт и политика импортозамещения взаимодействуют друг с другом, оказывая влияние на экономическую и промышленную безопасности и сбалансированность отрасли в целом.

Теоретической базой диссертационного исследования явились научные труды исследователей в области политики импортозамещения П.А. Ершова, С.С. Репина, Л.В. Гоголиной, Н.В. Михайлина, И.К. Мищенко, В.В. Мищенко, М.Р. Хамидуллиной, Ф.А. Колдина, А.В. Силакова, А.В. Генераловой, Б.А. Тхорикова, В.Е. Наружного, В.А. Титова, Ю.А. Оболенской и др.

В ходе исследования автор также обращался к трудам авторов в области параллельного импорта А.В. Дегояна, А.Р. Абулеевой, В.Н. Шитова, А.Б. Бабанова, П.А. Бохана, А.А. Шетова, В.В. Попова, А.В. Циренщиковой, Е.Н. Смирнова, Е.С. Сероштана, А.И. Соснило, М.С. Яркиной, А.В. Литвиновой,

М.В. Логиновой, М.В. Парфеновой, Н.Ю. Ямпольской, Д.С. Алексеевой, Д.Н. Исаевой и др.

Нормативно-правовой базой диссертационного исследования послужили федеральные законы, указы Президента Российской Федерации, постановления и распоряжения Правительства Российской Федерации, а также иные нормативно-правовые акты, регулирующие отношения, возникающие при реализации политики импортозамещения и использовании параллельного импорта.

Научная новизна диссертационного исследования заключается в разработке комплексного механизма взаимодействия параллельного импорта и программ импортозамещения в стратегии развития автомобильной промышленности, включающего селективное регулирование товаропотоков, их интеграцию в систему промышленной политики и оценки их вклада в снижение зависимости от импорта зарубежных товаров и повышение структурной устойчивости отрасли в целом.

Наиболее значимыми результатами исследования является следующее:

1) впервые разработаны методики расчёта суммы утилизационного сбора как инструмента промышленного выравнивания в автомобильной отрасли, направленные на стимулирование локализации производства транспортных средств, а также защиту отечественных производителей в условиях реализации параллельного импорта и программ импортозамещения;

2) установлена и выявлена отрицательная корреляционная зависимость между динамикой параллельного импорта автомобилей и показателем локализации производства (коэффициент Пирсона $r = -0,82$), что обосновывает необходимость дифференцированного регулирования параллельного импорта;

3) предложена классификационная схема импортных потоков на две основные группы: «полезный импорт» (автокомпоненты, необходимые для локального производства транспортных средств) и «вредный импорт» (готовые транспортные средства, конкурирующие с отечественной сборкой);

4) впервые доказана необходимость введения механизма «промышленного фильтра» для товаров, ввозимых по параллельному импорту, который представляет

собой инструмент селективного контроля, направленный на разделение потоков импортных товаров на «полезный импорт» и «вредный импорт»;

5) обоснована целесообразность разработки системы мониторинга промышленной безопасности с использованием таможенной статистики ФТС России как ключевого инструмента раннего предупреждения возможных рисков, связанных с ввозом товаров по параллельному импорту, обеспечивающая оперативное вмешательство Минпромторга России и минимизацию экономических угроз;

6) впервые построены сценарные прогнозы развития автомобильной отрасли в условиях реализации мер по управлению параллельным импортом, предложенных автором, включая поэтапное сокращение его объёмов ввоза, усиление нетарифных мер со стороны государства и локализации производства.

Основные положения, выносимые на защиту:

1) Предложены новые методики расчёта суммы утилизационного сбора в отношении транспортных средств, ввозимых по процедуре параллельного импорта, а также транспортных средств, произведенных на территории Российской Федерации.

Методика, применяемая в отношении транспортных средств, ввозимых по параллельному импорту, предусматривает увеличение суммы утилизационного сбора, подлежащей уплате, на дополнительный процент за счет ежегодной индексации минимального размера оплаты труда.

Разработанная методика обеспечивает дифференцированный подход к регулированию параллельного импорта, позволяя стабилизировать рынок, уменьшить колебания цен и снизить дефицит отдельных моделей транспортных средств в краткосрочной перспективе. Применение данной методики расчёта суммы утилизационного сбора будет способствовать росту объёмов ввоза транспортных средств по схеме параллельного импорта, что, в свою очередь, приведёт к увеличению бюджетных поступлений за счёт уплаты утилизационного сбора плательщиками.

Такие поступления могут быть направлены на поддержку отечественных автопроизводителей в рамках политики импортозамещения, что позволит увеличить инвестиции в НИОКР и обновление производственного оборудования, и как итог укрепит конкурентные позиции российской промышленности на внутреннем и внешних рынках.

Также на внутреннем рынке может увеличиться перечень моделей автомобилей, официально разрешенных к ввозу в Российскую Федерацию по схеме параллельного импорта, что значительно расширит ассортимент и повысит доступность предложений для потребителей, усиливая ценовую конкуренцию.

Методика, применяемая в отношении транспортных средств, произведенных на территории Российской Федерации, основана на балансе между покрытием реальных затрат на утилизацию транспортного средства, поддержкой локального производства и конкурентоспособностью.

В рамках такого расчёта сумма утилизационного сбора не может превышать установленную разницу между импортной ценой и целевой рентабельной ценой локального производителя, что ограничивает избыточный протекционизм и снижает вероятность формирования завышенных цен.

В случае, если себестоимость локального транспортного средства превышает цену импортного аналога, указанная формула начинает функционировать в режиме экономической неустойчивости, переходя из инструмента поддержки отечественного производителя в индикатор системного дисбаланса, отражая наличие проблемы локализации.

2) Обоснована необходимость введения механизма «промышленного фильтра» для товаров, ввозимых по параллельному импорту в целях селективного регулирования ввоза товаров по процедуре параллельного импорта для защиты и развития отечественного производства автомобильной отрасли.

«Промышленный фильтр» призван обеспечить баланс между поддержанием доступности импорта и усилением промышленной и технологической безопасности страны.

В условиях отсутствия заметного развития и прогресса локализации производства транспортных средств регулирование параллельного импорта требует корректировки в сторону усиления фискальных мер внешней торговли, направленной на выравнивание конкурентной среды между импортом и отечественным производством.

Предлагается дифференцировать импорт по функциональному признаку: на «полезный импорт» (автокомплектующие), способствующий росту производительности и повышению конкурентоспособности отраслей, и «вредный импорт» (готовые транспортные средства), усугубляющий технологическую зависимость и подавляющий внутренние инвестиции.

Для «полезного импорта» вводится льготный налогово-тарифный режим (сниженные ставки пошлин), ориентированный на стимулирование импортных потоков с поддерживающей и инвестиционной функциями для промышленного сектора. Для «вредного импорта» вводится комплекс экономических (повышение пошлин, налогов) и административных (нетарифные барьеры) мер, которые направлены в целях изменения относительной цены импортного товара и ограничения его конкурентного давления на отечественном рынке.

Основным направлением является введение фискальных стимулов для «полезного импорта» и фискальных барьеров для «вредного импорта», которое позволяет государству формировать управляемую конкуренцию на национальном рынке, в рамках которой параллельный импорт смягчает дефицит зарубежных товаров и ценовое давление, но при этом не превращается инструментом вытеснения отечественной продукции.

Одновременно предполагается использовать селективное регулирование по отраслям и регионам, при котором стимулы и барьеры формируются с учётом уровня локализации производства транспортных средств, доли импортозамещения на национальном рынке и интенсивности конкуренции на рынке. В отраслях с высокой долей внутреннего производства и развитой производственной базой режим ужесточается за счёт усиления фискальных и административных

ограничений на импорт, чтобы снизить риск вытеснения отечественных производителей.

В то же время в сегментах с высокой технологической зависимостью и низким уровнем добавленной стоимости сохраняется более мягкий, но контролируемый доступ к импорту, ориентированный на поддержание стабильности производственных цепочек, предотвращение дефицита и постепенное наращивание внутреннего производства.

3) Аргументирована разработка системы мониторинга промышленной безопасности с использованием таможенной статистики ФТС России, которая подразумевает под собой применение данных ФТС России в качестве раннего предупреждения рисков для Минпромторга России и других органов экономического регулирования.

Система анализирует статистические данные, формируемые ФТС России по приоритетным отраслевым номенклатурам, и в случае выявления аномального роста импорта конкретной позиции сигнализирует о слабом локальном производстве, что впоследствии позволяет оперативно корректировать промышленную политику Минпромторгу России.

Алгоритмы анализируют временные ряды по определенным кодам товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза, выявляют отклонения от предыдущих трендов, например, увеличение импорта конкретной позиции на 20-50%, и формируют сигналы раннего предупреждения, что может служить основанием для выработки конкретных мер промышленной политики.

С точки зрения долгосрочной перспективы, такая система мониторинга повышает устойчивость внутреннего рынка к внешним угрозам, поскольку может заранее выявить риски дефицита и своевременно их предотвращать.

Предложенная автором система даёт возможность заранее выявлять рост зависимости от импортной продукции по определенным товарным позициям, что позволяет также предотвращать возникновение критического дефицита группы товаров. Алгоритмы позволяют в том числе выявить направления, где импорт

товаров поступает преимущественно из тех стран, с которыми возможны резкие ограничительные меры, что дает основание для принятия профилактических мер.

4) Продемонстрированы ключевые сценарные прогнозы развития автомобильной отрасли, каждый из которых отражает различную степень результативности государственного регулирования. Ключевые сценарии – инерционный, мобилизационный и целевой, основанный на сбалансированном регулировании.

Инерционный сценарий характеризуется сохранением слабого контроля над параллельным импортом и отсутствием целенаправленных мер поддержки отечественных производителей со стороны государства. При таком сценарии автомобильная промышленность постепенно утрачивает свой промышленный потенциал, в связи с чем сокращается развитие и вклад внутреннего производства, а импорт зарубежной продукции является основным источником поступления таких товаров.

Мобилизационный сценарий, в отличие от инерционного сценария, предполагает усиление внешнеторговых ограничений, которые также могут выражаться вплоть до фактического закрытия границ, из-за чего такие меры могут вызвать дефицит определенных групп товаров. В такой ситуации предложение на внутреннем рынке заметно сокращается, а предприятия начинают испытывать дефицит ключевых комплектующих, технологий и оборудования, что, как следствие, нарушает сложившиеся производственные цепочки, повышает риски и в конечном счёте приводит к сокращению выпуска транспортных средств в автомобильной промышленности.

В рамках реализации сценария сбалансированного регулирования государством применяются селективные инструменты управления импортом, сочетая в себе защитные и стимулирующие инструменты для развития автомобильной отрасли и промышленности в целом. При таком сценарии государство использует «промышленный фильтр», а также таможенную статистику ФТС России, позволяющие анализировать структуру и динамику поставок импортной продукции, зависимость автомобильной отрасли

от иностранных автокомплектующих, зависимость от продукции по отдельным странам и изменения в объемах внутреннего производства.

Диссертационное исследование соответствует паспорту научной специальности 5.2.3 «Региональная и отраслевая экономика» по следующим основаниям: в исследовании разработана концептуальная модель сбалансированного развития автомобильной промышленности на основе инструментов таможенно-тарифного регулирования, что соответствует пункту 2.1 паспорта специальности; анализ влияния параллельного импорта на цепочки добавленной стоимости, включая издержки, сроки поставки, доступность компонентов и конечную стоимость продукции для потребителя, относится к пункту 2.6 паспорта специальности; предложенные автором селективные инструменты управления импортом соответствуют пункту 2.11 паспорта специальности.

Теоретическая значимость диссертационного исследования заключается в разработке новой концептуальной модели целенаправленного и селективного регулирования параллельного импорта в автомобильной промышленности через инструменты таможенно-тарифной политики, а не через общее администрирование.

Практическая значимость диссертационного исследования состоит в том, что рекомендации и выводы могут быть использованы Правительством Российской Федерации, в частности Минпромторгом России, в целях сбалансированного развития автомобильной промышленности Российской Федерации через инструменты таможенно-тарифного регулирования, которые позволят целенаправленно формировать структуру импорта и защищать интересы отечественного производства при сохранении доступности ключевых компонентов.

Апробация результатов исследования. Основные теоретические положения, выводы и рекомендации диссертационного исследования отражены в трёх научных статьях, которые опубликованы в рецензируемых научных журналах, рекомендованных Высшей аттестационной комиссии при Министерстве

науки и высшего образования в Российской Федерации для опубликования результатов исследований на соискание учёной степени кандидата наук: «Параллельный импорт и контрафактная продукция: понятия, сущность и основные отличия» (Естественно-гуманитарные исследования, 2023); «Влияние параллельного импорта на экономику Российской Федерации» (Вестник академии знаний, 2023); «Логистика параллельного импорта в условиях экономических санкций» (Вестник Института экономики Российской академии наук, 2023), в том числе ключевые теоретико-методические положения и научно-практические рекомендации, разработанные в диссертационном исследовании, докладывались и обсуждались на международных и всероссийских научно-практических конференциях и монографии в 2023-2025 гг.: Всероссийской ежегодной декабрьской научно-практической студенческой конференции, Москва, 2023 г.; XXIV Международной научной конференции «Цивилизация знаний», Москва, 2023 г.; Всероссийской научно-практической конференции «Актуальные тренды в экономике и финансах», Омск, 2023 г.; Всероссийской ежегодной декабрьской научно-практической студенческой конференции, Москва, 2024 г.; XXVI Международной научной конференции «Цивилизация знаний», Москва, 2025 г.; XIV Международной научно-практической конференции «Современные исследования: теория, практика, результаты», Москва, 2025 г.; монографии «От экономического роста к устойчивому развитию России: гипотезы, концепции, практики», Самара, 2024 г.

Результаты исследования апробированы в деятельности органов исполнительной власти и отдельных организациях: материалы и результаты диссертационного исследования внедрены в учебный процесс АНО ВО «Российский новый университет» (Акт о внедрении от 07.09.2026); применение таможенной статистики ФТС России в качестве раннего предупреждения рисков внедрено в деятельность Центральной акцизной таможни (Акт о внедрении от 23.09.2026); методика расчёта суммы утилизационного сбора в отношении транспортных средств, произведённых на территории Российской Федерации, внедрена в деятельность ООО «Грейт Волл Мотор Рус».

Публикации результатов исследования. Основные положения диссертационного исследования опубликованы в 10 научных работах, общим объёмом 4,29 п. л., среди которых 3 статьи в рецензируемых научных журналах, рекомендованных Высшей аттестационной комиссии при Министерстве науки и высшего образования в Российской Федерации.

Структура диссертационного исследования состоит из введения, трёх глав, разделённых на десять параграфов, заключения, списка использованных источников и приложения. Объём диссертации составляет 191 страниц. Работа содержит 3 рисунка, 17 таблиц, 3 приложения и библиографический список из 152 источников.

ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ РАЗВИТИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ В УСЛОВИЯХ ТРАНСФОРМАЦИИ ВНЕШНЕТОРГОВЫХ РЕЖИМОВ

1.1 Эволюция теорий импортозамещения и протекционизма в современной экономической науке

Согласно теории сравнительных преимуществ, разработанных Д. Рикардо и представленных в книге «Начала политической экономии и налогового обложения» (1817 г.) [25], экономика любой страны зависит не только от экспорта, но и от импорта, обеспечивающего доступ к ресурсам и товарам с более низкими альтернативными издержками.

Исходя из концепции Ф. Листа, сформулированной в работе «Национальная система политической экономии» (1841 г.) [21], развитые экономики на стадии индустриального становления прибегали к протекционистским инструментам, таким как тарифы, квоты, субсидии, в целях временной защиты зарождающих отраслей от внешней конкуренции, что позволяло нарастить внутренние мощности.

Одной из приоритетных функций государства в смешанной экономике является формирование благоприятной институциональной среды для роста, включая стратегии импортозамещения. Такая политика направлена на диверсификацию производства, снижение зависимости от внешних факторов и повышение конкурентоспособности за счёт локализации цепочек поставок.

В мировой практике выделяют множество моделей экономического роста, включая экспортно-ориентированную, основанную на внешнем спросе через специализацию по сравнительным преимуществам, и импортозамещающую, направленную на снижение внешней зависимости посредством политики протекционизма и локализации производства.

Вторая модель преимущественно применяется как развивающимися, так и развитыми экономиками на ранних стадиях для обеспечения экономической безопасности, и кумулятивного роста производительных сил, с последующей интеграцией в мировую экономику.

История политики импортозамещения уходит корнями в XIX век, однако в экономической литературе сохраняется отсутствие консенсуса о целесообразности её применения, эффективности, а также о преимуществах и недостатках.

Глобальный процесс развития политики импортозамещения начали такие страны, как США, Германия и Япония в XIX веке. Позже, в XX веке, эту политику стали развивать в Латинской Америке, Африке и Азии. И только в XXI веке импортозамещение стало развиваться в России и некоторых странах СНГ.

Г.А. Федосеева отмечает, что «к числу ключевых направлений развития экономики страны реализацию импортозамещения в сфере промышленности относили в середине XX века известнейшие представители неокейнсианской школы, такие как Х. Чинери, М. Бруно, А. Страуг, Н. Картер [91]».

Экономисты различают в мировой практике понятия «импортозамещение» как процесс замещения импорта отечественным производством, «политику импортозамещения» как комплекс протекционистских инструментов и «стратегию импортозамещения» как долгосрочную программу с последующей либерализацией.

Термин «импортозамещение» появился в середине XX века и неразрывно связан с политикой протекционизма, направленной на защиту от конкуренции со стороны импортеров, корни которой лежат в экономической теории меркантилизма.

Главным основоположником идеи и концепции стратегии импортозамещения считается аргентинский экономист Р. Пребиш, который сыграл значимую роль в популяризации данной стратегии во второй половине XX веке.

Ю.Н. Гладкий, С.Ю. Корнекова считают, что «главный рецепт Пребиша – осуществление индустриализации слаборазвитыми странами на основе импортозамещения и родственная ей концепция «опоры на собственные силы» (или «коллективной самообеспеченности») [38]».

Для комплексного и детального анализа импортозамещения в России взгляды отечественных исследователей на сущность «импортозамещения» позволяют идентифицировать ключевые научные подходы к её концептуализации (таблица 1.1).

Таблица 1.1 – Подходы к определению понятия «импортозамещение»

Авторы	Определение
В.А. Семыкин, В.В. Сафронов, В.П. Терехов	«…под импортозамещением следует понимать процесс оптимизации структуры экономики страны и региона путем создания дополнительных производств и отраслей, способных заменять импорт, позволяющих делать экономику независимой от внешних рисков, внешнеэкономических связей, внешних сговоров монополий и группировок стран, способных наносить ущерб странам-импортерам путем подрыва их стабильности и устойчивости, удорожания поставок комплектующих товаров, сырья, продовольствия [82]».
В.А. Шумаев, Д. Е. Морковкин	«Импортозамещение представляет собой тип экономической стратегии государства, которая направлена на обеспечение внутреннего рынка на основе замещения импортных товаров продукцией национального производства [98]».
А.Н. Макаров	«…под импортозамещением традиционно понимается рассчитанная на перспективу система мер, обеспечивающая достижение намеченных регионом целей по объемам и структуре производства отечественной продукции при одновременном снижении потребления импортных товаров [61]».
О.В. Титова, Н.А. Восканян	«Импортозамещение – процесс экономических изменений качественного характера на государственном уровне, который нацелен на расширение производства продукции, аналогичной той, которая импортируется из-за границы, который тесно связан с обеспечением роста конкурентоспособности производимых товаров, внутренних производителей и национальной экономики в целом для реализации инновационного развития [88]».
П.А. Ершов	«Политика импортозамещения – это целенаправленное воздействие государства на национальную экономику и создание таких институциональных условий, при которых обеспечивается возможность создания и развития производства внутри страны товаров, более конкурентоспособных на внутреннем рынке по сравнению с импортируемыми [45]».
A.N. Mustafin, S.N. Kotenkova, I.K. Vozarova, R. Kotulic	«Политика импортозамещения – это комплекс мер, направленных на стимулирование производства и повышение конкурентоспособности отечественных товаров для увеличения внутреннего спроса и оптимизации спроса на импортные товары [69]».

Продолжение таблицы 1.1

Авторы	Определение
А. М. Выжитович, П. А. Ершов	«Политика импортозамещения – это целенаправленные действия правительства, направленные на создание, поддержку и развитие производства тех товаров, которые, будучи произведенными внутри страны, по объективным причинам могут обладать конкурентными преимуществами по отношению к аналогичным импортируемым товарам [37]».
Е.В. Волкодавова	«Стратегия импортозамещения – это рассчитанная на перспективу система мер, обеспечивающая достижение намеченных предприятием целей по объемам и структуре импортозамещения для повышения эффективности его деятельности» [35].

Источник: составлено автором

Анализ представленных определений, неразрывно связанных с импортозамещением, выявляет консенсус в понимании его как стратегической экономической политики государства.

В рассматриваемом контексте ряд авторов определяет импортозамещение как целенаправленную систему государственных мер по субституции импортных товаров и услуг продукцией внутреннего производства, ориентированную на реструктуризацию экономической структуры и диверсификацию от внешней зависимости.

Основные стратегические ориентиры импортозамещения включают достижение технологического суверенитета, минимизацию экзогенных рисков и стимуляцию инновационного потенциала через локализацию производственных цепочек. Также отмечается долгосрочный горизонт стратегии, фокусирующийся на индуцированных структурных трансформациях в экономике, диверсификации производственного аппарата и наращивании экспортного потенциала высококонкурентоспособной номенклатуры.

Учитывая изложенное, можно сделать вывод, что импортозамещение представляет собой долгосрочную комплексную протекционистскую стратегию, сочетающую институциональную защиту внутреннего рынка с активной промышленной политикой для замещения импорта, что обеспечивает

макроэкономическую устойчивость, но требует баланса во избежание снижения динамической эффективности от глобальной конкуренции.

Х.Р. Шарипова, Д.Ш. Амрохонзода предполагают, что «импортозамещение может выступить как фактор конкурентоспособности, если целенаправленно внедрять и импортировать недостающие производственные мощности и основная часть импорта будет направлена на обеспечения инновационных технологии и оборудования для производства промышленных товаров [95]».

В СССР импортозамещающая индустриализация активизировалась лишь в середине XX века, хотя сталинская индустриализация 1930-х гг. заложила ресурсную базу для последующего повышения эффективности национальных предприятий и снижения технологической зависимости.

В.Е. Наружный, В.А. Титов, Ю.А. Оболенская отмечают, что «…была сформирована система научно-исследовательской и опытно-конструкторской поддержки промышленности, благодаря чему советская экономика смогла за счет собственных сил регулярно осуществлять техническое перевооружение промышленности [70]».

Ближе к концу XX века, СССР пришел к отсталой и малоразвитой промышленности, не соответствующей необходимым требованиям из-за неразвитости и отсутствием компьютерных технологий, которые привели к тому, что эффективность промышленных предприятий стала намного ниже, чем на Западе. Анализируя оценки ряда экономистов, В.В. Моисеев, А.П. Кошкин резюмируют, что «…рост ВВП и промышленного производства в России, произошедший в 1999 г., на 25 % был обязан процессу импортозамещения [68]».

Новый импульс импортозамещающей индустриализации в Российской Федерации, актуальной по сей день, дала эскалация геоэкономических санкций 2014 года. В стратегических отраслях промышленности импортозависимость достигала до 80 % (2012-2014 гг.), создавая системные риски для экономической безопасности и конкурентоспособности.

Нормативно-правовая база промышленной политики в сфере импортозамещения претерпела существенную трансформацию. Так, в 2014 году

вышел указ Президента Российской Федерации от 06.08.2014 № 560 [3], в рамках которого стратегия импортозамещения была утверждена постановлением Правительства Российской Федерации от 07.08.2014 № 778 [10]. Данное постановление вводит эмбарго на импорт сельскохозяйственной продукции, продовольствия и сырья из западных стран, стимулируя замещение импорта отечественным производством и реориентацию потребительского спроса.

Немаловажным законодательным актом являлось распоряжение Правительства Российской Федерации от 02.10.2014 № 1948-р [5], которое утвердило План мероприятий, направленный на содействие развития импортозамещения в сельском хозяйстве за 2014-2015 гг. через целевые инвестиции, субсидии и локализацию производства.

Анализ реализации ключевых нормативных актов выявил, что указ Президента Российской Федерации от 06.08.2014 № 560 и постановление Правительства от 07.08.2014 № 778 определили приоритетные отрасли с импортозависимостью свыше 50 %, запустив импульс замещения импорта, в частности в агропромышленном комплексе. Это привело к росту производства мяса и молока в период 2014-2016 гг. при снижении доли импорта с 35 % до 15 %.

Реализация распоряжения Правительства Российской Федерации от 02.10.2014 № 1948-р обеспечила приток инвестиций в 464 проекта агропромышленного комплекса, стимулируя локализацию производства семян и кормовых культур. Итогом стало достижение продовольственной независимости (самообеспеченность 85 % к 2020 году), хотя с временным инфляционным пиком до 15 % в 2015 году вследствие неполного замещения импорта.

В итоге достигнуты диверсификация агропромышленного комплекса, кумулятивный рост производительности труда в сельском хозяйстве и реориентация внешнеторговых потоков на Евразийский экономический союз и Китай. Одновременно наблюдается провал в высокотехнологичных отраслях (машиностроение сохраняет импортозависимость свыше 70 %), снижение эффективности из-за рентного поведения предприятий и рост производственных

затрат на 10-15 %. В свою очередь секторная динамика демонстрирует успех агропромышленного комплекса (самообеспеченность зерном и мясом более 85 %) при смешанных результатах в промышленности.

Т.А. Оруч отмечает, что «начиная с 2014 года и по настоящее время в рамках реализации Государственной программы «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности» было реализовано более полутора тысяч проектов, направленных на импортозамещение в различных отраслях промышленности [72]».

В 2020 году пандемия COVID-19 спровоцировала глобальный экономический шок с рецессией как в отдельных странах, так и в мировой экономике в целом. В Российской Федерации политика импортозамещения реализовывалась еще до пандемии, однако геоэкономические санкции, введённые западными странами в 2022 году, обеспечили её институциональное усиление. Импортозамещение, опирающееся на принципы раннего и позднего меркантилизма, получило импульс от внешних рисков и потребности в повышении глобальной конкурентоспособности при переходе к шестому технологическому укладу.

В связи с акцентом внимания на экономические санкции, целесообразно добавить точку зрения С.А. Афонцева считает, что «традиционно экономические санкции рассматриваются как один из стандартных инструментов мировой политики, предусматривающий применение странами-инициаторами санкций негативных экономических стимулов для достижения желаемых изменений в политике страны-адресата [27]».

А.М. Чернышева, А.М. Зобов обращают внимание, что «политика импортозамещения, реализуемая в России, базируется, с одной стороны, на условиях масштабных санкций и ограничений, а с другой стороны, ставит своей целью формирование национальных производств, конкурентоспособных в том числе и на внешних рынках [93]».

Множество транснациональных корпораций приостановили или прекратили свою деятельность на российском рынке, что вызвало негативное влияние

на экономику в целом, учитывая высокую импортозависимость ключевых секторов. В условиях геоэкономической и геополитической нестабильности обострились вызовы экономической безопасности, стимулируя ускоренное развитие импортозамещающих мощностей.

Невозможно не согласиться с А.С. Толмачевой, А.Д. Гудковой, которые отмечают, что «курс на импортозамещение определен необходимостью укрепления экономического и политического суверенитета в условиях геополитического давления [89]».

В ответ на экономические санкции Правительство Российской Федерации институционализировало параллельный импорт как инструмент смягчения ограничений, обеспечивающий непрерывность поставок критически важных товаров без прямых контрактов с первичными правообладателями.

29 марта 2022 года постановлением Правительства Российской Федерации от 29.03.2022 № 506 [13] параллельный импорт был легализован на законодательном уровне, а приказом Минпромторга России от 19.04.2022 № 1532 [17] утверждён перечень разрешенных товаров по процедуре параллельного импорта для обеспечения непрерывности поставок в условиях санкционного давления.

На текущем этапе импортозамещение должно стать приоритетной задачей стратегического развития национальной экономики, обеспечивая развитие отечественных отраслей для замещения импорта продукции внутренним производством. Е.А. Колотыриным отмечается, что «импортозамещение должно позволить в большей степени минимизировать отрицательный эффект от наложенных санкций, должно стать ключевым элементом промышленной политики России [55]».

П.В. Куренков, А.А. Сафронова, В.И. Варгунин и др. приходят к выводу, что «программа по импортозамещению должна носить комплексный, мобилизационный характер, где ключевыми параметрами будут время, поскольку сложившаяся ситуация требует оперативных решений, а также достоверность

информации, в первую очередь в отношении выявления потенциального спроса как на потребительском, так и на промышленно-логистическом рынке [58]».

В настоящее время стратегия импортозамещения выступила ключевым ответом на внешние ограничения, заложив основу для формирования протекционистской политики, включающей таможенные барьеры, субсидии отечественным производителям и приоритетное государственное финансирование стратегических отраслей для снижения импортозависимости и повышения конкурентоспособности внутреннего производства.

М.А. Евтихов, М.Ю. Маковецкий считают, что «протекционизм – это политика, направленная на защиту национального хозяйства от иностранной конкуренции [44]», которая достигалась посредством ограничения импорта за счёт повышения таможенных пошлин и нетарифных барьеров. В результате чего цены на импортные товары росли, а торговые партнеры вводили ответные меры, негативно сказывавшиеся на экспорте.

Также целесообразно добавить, что политика протекционизма Н.А. Коломийцевым, А.А. Лебедевым, М.Ю. Маковецким рассматривалась «…как экономическая политика, направленная на защиту отечественных производителей от иностранной конкуренции путем введения различных ограничений на импорт товаров и услуг [54]».

С учётом современных реалий, усиление протекционистских мер со стороны государства рассматривается не как сугубо политическое решение, а как инструмент экономической и промышленной политик, который направлен на защиту и развитие локального производства в условиях усиливающейся международной конкуренции, что позволяет поддерживать внутренний рынок, создавать стимулы для локализации производства и внедрения инноваций, а также снижать риски, связанные с экономической безопасностью.

По сути, такая политика является экономическим механизмом, благодаря которому внутренний рынок ограничивается от чрезмерного проникновения зарубежной продукции и технологий, а также иностранного капитала. В результате чего создаются благоприятные условия для развития национального производства,

укрепления экономической устойчивости страны и защиты стратегических интересов.

Одним из первых ранних исторических проявлений протекционистской политики стал меркантилизм как экономическая доктрина, которая на протяжении почти двух столетий доминировала в большинстве европейских стран.

Однако со временем ее позиции ослабли под влиянием идей Адама Смита, сформулировавшего теорию абсолютного преимущества, согласно которой странам целесообразно специализироваться на тех товарах, производство которых осуществляется с наименьшими издержками, а международная торговля позволяет эффективнее использовать ресурсы и повышать общественное благосостояние за счет доступа к более дешевым импортным товарам.

Протекционизм рассматривается как одна из фундаментальных стратегий торговой политики государства, с помощью которой создаются определенные условия для защиты и развития национального производства от внешней конкуренции через систему тарифных и нетарифных барьеров.

В работе М. Портера «Конкуренция» (2005 г.) [23] изложены ключевые концепции к анализу национальной конкурентоспособности, в частности, предложены модель ромба (детерминанты национальной конкурентоспособности), а также идея избирательного протекционизма как более гибкого инструмента государственной политики в условиях глобализации.

Теория «умного протекционизма» М. Портера предполагает целесообразность поддержки государства тех отраслей, которые имеют высокий потенциал для динамических конкурентных преимуществ для укрепления международной конкурентоспособности. В таком ключе протекционистская политика целесообразна не в качестве долгосрочной стратегии, а лишь как начальная помощь отраслям производства, позволяя в дальнейшем выйти на более высокую производительность и экспортные рынки. Без таких условий вмешательство со стороны государства приводит к стагнации, ростом зависимости от субсидий и падением уровня жизни населения.

По модели ромба М. Портера эффективность протекционистской поддержки достигается за счёт взаимосвязи четырех основных факторов: условия производства, особенности внутреннего спроса, развитие смежных отраслей производства и развитие стратегий фирм и уровня внутренней конкуренции.

Государство обязано стимулировать динамичное рыночное соперничество, исключая рентные субсидии и обеспечивая формирование сравнительных преимуществ посредством инновационного развития.

Анализируя детерминанты национальной конкурентоспособности на глобальных рынках, М. Портер пришел к выводу, что государственная поддержка отечественных производителей целесообразна только при наличии динамичной внутренней конкуренции, благоприятных условий спроса, способствующих формированию устойчивых конкурентных преимуществ, и временных ограничений на такую интервенцию.

Сущность протекционизма заключается в активном применении государственными властями арсенала инструментов торговой политики во внешнеэкономических взаимодействиях с целью институциональной защиты внутреннего рынка от импорта и стратегического давления на правительства других стран для расширения рыночного доступа отечественных экспортёров.

Однако эффективность протекционистских мер в каждом историческом случае определяется спецификой экономической структуры страны, уровнем развития инфраструктуры, политической конъюнктурой и иными экзогенными факторами, влияющими на общую эффективность таких подходов.

Вопросы протекционистской торговой политики приобретают особую актуальность в современной российской экономике в условиях фрагментации глобальной торговой системы и санкционных мер, направленных против страны.

В.С. Соколов считает, что «развитие производства отечественных товаров, решение задач импортозамещения и отечественного производителя являются проявлением политики протекционизма, направленной на защиту интересов отечественных производителей [85]».

На фоне ускоренного развития мануфактурного производства в России политика меркантилизма активно начала свое развитие во второй половине XVII века. Такое развитие имело два стратегически важных направления: разрушить доминирующее положение иностранных купцов во внешней торговле и оказать поддержку отечественному предпринимателю и стимулировать рост производства внутри страны.

Одним из главных реформаторов и реализаторов меркантильных идей считается Петр I, реформы которого внесли огромный вклад в экономическое развитие России.

В 1724 г. был принят таможенный тариф, который имел протекционистский характер и был ориентирован на институциональную защиту отечественного производства от внешней конкуренции через дифференцированные импортные пошлины, что стимулировало динамику роста внутренней промышленности.

В последующий период эта торговая политика набирала институциональную силу, отражая тенденцию к усилению мер торговой защиты в национальной экономике. Ключевым шагом институциональной интеграции стало решение в 1754 г. об отмене внутренних таможенных барьеров, что оптимизировало межрегиональные товарные потоки, активизировало внутренний рынок и повысило эффективность распределения ресурсов на всей территории империи.

В эпоху Екатерины II таможенная политика достигла пика протекционистской интенсивности: тарифы устанавливали дифференцированно высокие импортные пошлины на иностранные товары при наличии отечественной субституции, полностью запрещая ввоз конкурирующей продукции для институциональной изоляции внутреннего производства, при беспошлинном импорте сырья и факторов производства, что минимизировало издержки и повышало конкурентоспособность национальной промышленности.

До 1860-х годов в Российской империи наблюдался устойчивый экономический подъём, характеризующийся динамичным ростом промышленного производства и экспансией товарооборота. Однако, после введения реформ Александра II, начался переход от протекционистской политики, которая ранее

обеспечивала институциональную защиту отечественных производителей от внешней конкуренции, к более либеральным подходам в экономике страны.

Значительную роль в возрождении протекционистской торговой политики сыграл в том числе и Д.И. Менделеев, который выступал за национализацию ключевых отраслей промышленности с целью обеспечения государственного контроля над их стратегическим развитием и защиты их от внешних угроз.

Помимо этого, он аргументировал необходимость заметного повышения таможенных пошлин, рассматривая их как институциональный механизм поддержки отечественного производства и стимулирования политики импортозамещения.

В «Толковом тарифе» Д.И. Менделеев [22] проводил экономический анализ важнейших производственных секторов России (текстильный, металлургический, химический), логически обосновывая ставки импортных пошлин по каждой товарной номенклатуре, оценивая динамику внешнеторговых потоков и потенциал импортозамещения, а также прогнозируя прирост производительности при институциональной протекционистской поддержке.

Рассматривая также работу Д.И. Менделеева, Т.В. Шлевкова указывает следующее: «В «Толковом тарифе» Д.И. Менделеев подчеркивал, что избежать таможенного обложения готовой продукции можно только в тех случаях, когда производство внутри страны достигло высокого уровня, позволяющего экспортировать [97]».

Таможенный тариф 1891 г., научно обоснованный Д.И. Менделеевым в «Толковом тарифе», обеспечил динамичный прирост фискальных доходов при институциональной защите промышленности без сокращения импортных потоков. Фискальный эффект проявился в повышении средних ставок пошлин с 28,5 % до 31 % от стоимости товаров, что увеличило таможенные поступления при стабильных объемах ввоза.

Особо стоит выделить роль С.Ю. Витте – ключевого государственного деятеля России на рубеже XIX-XX веков, который определял протекционизм как совокупность институциональных мер торговой политики, направленных

на стимулирование отечественного производства и его институциональную защиту от интенсивной внешней конкуренции.

О.И. Солодухина указывает на то, что «Витте учитывал негативные последствия протекционизма, выражавшиеся в доминировании на рынке отечественной продукции более высокой стоимости и худшего качества по сравнению с импортными аналогами [86]».

Ключевым элементом протекционистской стратегии С.Ю. Витте стало целенаправленное стимулирование частного предпринимательства посредством институциональной поддержки приоритетных промышленных секторов и отдельных крупных производств, что обеспечило динамичный рост металлургии, угледобычи, машиностроения и транспортной инфраструктуры.

В качестве министра финансов Российской империи С.Ю. Витте реализовал комплекс институциональных реформ, направленных на ускоренную индустриализацию и модернизацию национальной экономики, среди которых стоит отметить следующие:

– денежная реформа 1897 г. – реформа, которая ввела золотой стандарт рубля в Российской империи, сделав деньги стабильными и конвертируемыми;

– винная монополия 1894-1895 гг. – реформа по введению государственной монополии на продажу спиртных напитков в Российской империи, став ключевым источником финансирования индустриализации;

– протекционистские таможенные тарифы – торговая политика С.Ю. Витте (1892-1903 гг.), основанная на высоких импортных пошлинах для защиты отечественной промышленности;

– железнодорожная реформа – масштабное развитие транспортной инфраструктуры, включая Транссибирскую магистраль (1891-1916 гг.).

С.Ю. Витте одним из ключевых ограничений экономического развития считал слабую развитость транспортной инфраструктуры, которая тормозила экономическое развитие страны. Именно поэтому в стратегии особое внимание уделялось расширению железнодорожной сети как условию модернизации: строительство новых линий, включая Транссибирскую магистраль, способствовало

объединению отдаленных территорий, расширило внутренний рынок и сформировала предпосылки создания стимулов для привлечения капитала.

В советской экономике протекционистский курс получил дальнейшее развитие, но уже в форме внешнеторговой изоляции от иностранных товаров. Зарубежный импорт был существенно ограничен или полностью запрещён, а приоритет был отдан развитию отечественных производств посредством защиты внутреннего рынка и направленного государственного финансирования. Расширение перечня запрещённых к ввозу товаров лишь усиливало институциональные барьеры для внешней конкуренции и тем самым поддерживало рост внутреннего производства. Такая модель действительно способствовала быстрому индустриальному развитию, однако одновременно приводила к закрытости экономики и её слабой вовлеченности в мировую конкуренцию.

После распада СССР протекционистская политика в России существенно либерализовалась, хотя и сохранила умеренные элементы. Рынок резко открылся для импорта, спровоцировав экспоненциальный рост ввоза иностранных товаров, что обеспечило дезинфляционные эффекты, диверсификацию потребления и рост благосостояния, но вызвало структурный шок для отечественных производителей из-за утраты конкурентных преимуществ.

В ответ на санкции 2014 года произошёл возврат к жесткому протекционизму через тарифные барьеры, нетарифные ограничения (квоты) и программу импортозамещения, формируя гибридную модель с балансом между либерализацией и институциональной защитой внутреннего рынка.

С.С. Репин, Л.В. Гоголина приходят к выводу, что «…к пользе применения политики протекционизма можно отнести то, что, ограничивая ввоз товаров в страну, Правительство поддерживает национального производителя, а местные компании временно получают более высокую прибыль, таким образом обеспечивая социальную и экономическую стабильность населения страны и государства в целом [76]».

Стремление к максимизации прибыли и усилению международной конкурентоспособности мотивировало транснациональные корпорации к формированию глобальных цепочек стоимости (GVC).

Глобальные цепочки стоимости представляют собой фрагментированные производственные последовательности, географически распределённые между странами, где каждая стадия добавляет ценность к промежуточным продуктам через международную кооперацию, координируемую преимущественно транснациональными корпорациями.

На рубеже XX-XXI веков теория глобальных цепочек стоимости начала активно развиваться благодаря:

– работе М. Портера «Конкурентное преимущество» [24], в которой предложена концепция цепочек стоимости в 1985 г.;

– работе Г. Джереффи «Управление глобальными производственно-сбытовыми цепочками» [19], в которой предложена типология пяти форм управления цепочками: market, modular, relational, captive и hierarchy;

– работе Р. Каплински «Руководство по исследованию цепочки создания стоимости» [20], в которой разработана методология анализа цепочек добавленной стоимости для развивающихся стран;

– П. Кругману (новая теория международной торговли).

К примеру, М. Портер и П. Кругман в своих трудах рассматривали формирование GVC как важный фактор конкурентоспособности. М. Портер предложил модель цепочки стоимости, в которой деятельность компании разделяется на взаимосвязанные этапы с учетом технологических и экономических характеристик, где каждый этап формирует добавленную стоимость. П. Кругман, в свою очередь, акцентировал внимание на том, что международная торговля строится на многоуровневых производственных цепочках, где конечный товар создаётся на разных стадиях производства, расположенных в разных странах, и включает компоненты и субкомпоненты иностранного происхождения.

Г. Джереффи рассматривал GVC как внутрифирменные сети, которые организуют производство определенных групп товаров и связываются между собой домохозяйства, предприятия и государства в мировой экономике. Преимущества компании в таких цепочках определяется способностью управления другими участниками. Г. Джереффи выделял два вида глобальных цепочек стоимости в зависимости от того, кто координирует взаимодействие: цепочки, где главная роль принадлежит производителям, и цепочки, где главная роль принадлежит покупателям.

Р. Каплински акцентировал внимание на важности анализа глобальных цепочек стоимости в целях развития и совершенствования транснациональных корпораций, стимулирования инновационного развития, а также перестройки процессов создания ценности товара, что, в свою очередь, позволит увеличить прибыль от производства, активнее развивать инновации и укрепить позиции государства в мировой экономике.

В рамках такой концепции, он предлагал стратегию постепенного перехода компаний от простых операций, связанных с низкой добавленной стоимостью, к более сложным и прибыльным видам деятельности, которые могут включать в себя, к примеру, сопутствующие услуги, технологии и управление ключевыми этапами создания стоимости. В рамках реализации такой стратегии транснациональные корпорации могут занять более прибыльные и выгодные места в международной торговле.

Стоит также отметить, что Г.К. Хафбауэр и У. Дадуш также внесли свой определённый вклад в эмпирическое изучение GVC, однако их роль вторична по сравнению с ключевыми концепциями, разработанными М. Портером, П. Кругманом и Г. Джереффи.

Так, например, Г.К. Хафбауэр при изучении развития мировой торговли обращал внимание на распространение производственных цепочек за пределы одной страны. Он считал, что снижение таможенных пошлин, налогов способствует увеличению роста поставок промежуточной продукции и формированию связей между добывающими и конечными производственными

этапами внутри отрасли. Он предполагал, что либерализация торговли усиливает внутриотраслевой обмен компонентами, где за счёт сокращения транзакционных издержек увеличивается общий объём глобального товарооборота.

У. Дадуш отмечал, что расширение глобальных цепочек стоимости влияет на экономику в нескольких аспектах. Во-первых, показатели торгового баланса страны не отражают, а иногда даже искажают реальный вклад государства в торговле, игнорируя распределение стоимости по этапам цепочки. Во-вторых, экспорт товаров переоценён как индикатор развития: импорт производственного сырья чаще сигнализирует о более высоком технологическом развитии страны, нежели чем экспорт таких товаров. В-третьих, глобальные цепочки стоимости делают внешнюю торговлю более волатильной из-за колебаний спроса на товары длительного пользования, что повышает уязвимость к внешним воздействиям. Вместе с тем, они одновременно минимизируют трансакционные издержки и облегчают внедрение национальных экономик в международное разделение труда.

И.Г. Романов указывает, что «глобальные цепочки создания стоимости – феномен, представляющий новую реальность международного производства, охвативший мир в последние десятилетия XX в. [79]».

Глобальные цепочки стоимости охватывают последовательность взаимосвязанных этапов: от добычи сырья и НИОКР до производства, логистики и маркетинга, размещённых в разных странах в соответствии с их сравнительными преимуществами. На каждом этапе создается добавленная стоимость, а координация между участниками обеспечивается за счёт информационных технологий и контрактов.

В настоящее время глобальные цепочки стоимости представляют собой распределённые международные сети бизнес-процессов, которые охватывают этапы от разработки продукта до его реализации. Управление и координация такими цепочками осуществляется транснациональными корпорациями, которые стремятся снизить издержки и увеличить добавленную стоимость на каждом этапе. Они стали развиваться под влиянием цифровизации,

геополитических шоков и требований устойчивого развития, что смещает фокус в сторону устойчивости глобальных цепочек стоимости.

Экономический эффект глобальных цепочек создания стоимости проявляется в эффективном распределении ресурсов мировой экономики за счёт углубления специализации, что приводит к росту производительности труда внутри интегрированных структур, расширению и увеличению доли внутриотраслевой торговли промежуточной продукцией до 50 % от общего экспорта товаров, а также к снижению транзакционных издержек и ускорению внедрения инноваций. Однако одновременно усиливается уязвимость экономики к внешним рискам, таким как пандемия или санкционное давление, что провоцирует волатильность ВВП и может вызывать потери при разрывах цепочек поставок.

В 2026 году внедрение российского автомобилестроение в глобальные цепочки стоимости остаётся ограниченным ввиду введения санкций западными странами, а также курсом на развитие импортозамещения в стране, что повышает роль локализации транспортных средств и поддержки со стороны государства.

В условиях санкционного давления GVC в автомобилестроении претерпели значительную деструктуризацию связей с западными партнерами, однако адаптировались за счет переориентации на азиатские рынки (Китай, Индия, Турция) и частичного замещения импорта зарубежной продукции отечественными аналогами, сохранив позиции в сырьевых сегментах за счёт введения параллельного импорта и росту экспорта, несмотря на увеличение логистических издержек на 50-60 % и стимулы для локализации производства.

В рамках GVC автомобильной отрасли Россия занимает преимущественно низко- и среднетехнологичные звенья: финальная сборка и частичная локализация автомобильных комплектующих, где локализация по СПИК составляет порядка 20-30 %, демонстрируя слабое представление в высокотехнологичных этапах, таких как НИОКР.

В настоящее время Китай укрепляет доминирующие позиции как поставщик промежуточной (автокомплектующие) и конечной продукции (готовые

транспортные средства), обеспечивая более 60 % объема импорта таких товаров. Параллельный импорт сократился на 40 % в 2025 г., а в начале 2026 г. экспорт новых легковых автомобилей из КНР в Россию фактически прекратился ввиду введения ограничений со стороны Китая, что усиливает фрагментацию цепочек поставок и транзакционные издержки.

С декабря 2025 г., а также в начале 2026 г., индексация утилизационного сбора повысила фискальную нагрузку на массовый сегмент автомобилестроения, спровоцировав инфляцию цен для бюджетных моделей и сократив объёмы импорта и продаж за счёт роста импортных издержек. Такой протекционистский барьер функционирует как нетарифное ограничение, снижая эластичность спроса на импортные бюджетные автомобили и стимулируя локализацию, но одновременно усиливая инфляционное давление и тормозя динамику розничного сбыта в массовом сегменте.

Государство предусматривает поддержку автомобилестроения, выделяя 37 млрд. руб. на 2026 г. [152], направленную на стимулирование локализации производства до уровня 70 %, в соответствии со Стратегией развития отрасли до 2035 года, ориентированной на технологический суверенитет в ключевых компонентах (дизельные двигатели, АКПП, системы ABS/ESP и подушки безопасности).

Заводы в Санкт-Петербурге, Калуге и Тольятти обеспечивают институциональную интеграцию в азиатские GVC, минимизируя системные риски через диверсификацию поставок и снижение транзакционных издержек. Китайские компании, такие как GAC, Chery и Haval, укрепляют свои позиции на российском рынке, рассматривая Россию как относительно недорогую производственную базу в рамках своих вертикально интегрированных цепочек поставок. Это позволяет им сокращать логистические издержки и одновременно уменьшать фискальную нагрузку, в том числе связанную с уплатой утилизационного сбора.

Таким образом, импортозамещение в современной России представляет собой эволюционирующую протекционистскую стратегию государства,

трансформировавшуюся из реакции на санкционную политику западных стран 2014 и 2022 гг. в системный инструмент обеспечения технологического суверенитета и макроэкономической устойчивости. Исторический анализ подтверждает, что данная политика, теоретически обоснованная ещё Ф. Листом и развитая в работах Р. Пребиша, демонстрирует неоднородную эффективность. В автомобильной отрасли, являющейся ключевым объектом исследования, наблюдается переход от интеграции в глобальные цепочки стоимости (GVC) к формированию азиатско-ориентированных связей с доминированием китайских поставщиков. Ключевым механизмом стимулирования отечественного производства выступает дифференциация утилизационного сбора, выполняющая функцию защитного барьера для массового сегмента, несмотря на сопутствующие инфляционные риски и рост потребительских цен.

1.2. Институциональная природа параллельного импорта и его влияние на структуру промышленных рынков

В настоящее время параллельный импорт как институциональный система выступает правовым и регуляторным механизмом нетарифной либерализации, с помощью которого легализован ввоз оригинальной продукции без согласия правообладателя товарного знака, контролируемый Минпромторгом России посредством введения нормативно-правовых актов или внесения изменения в действующее законодательство, что частично поддерживает устойчивость глобальных цепочек стоимости.

В марте 2022 г. параллельный импорт официально утверждён на законодательном уровне постановлением Правительства Российской Федерации от 29.03.2022 № 506. Одновременно приказом Минпромторга России от 19.04.2022 № 1532 утверждён перечень разрешённых товаров по параллельному импорту для обеспечения непрерывности поставок в условиях санкционного давления.

Ряд таких законодательных актов институционализировал параллельный импорт, что позволило обеспечит насыщение национального рынка импортными товарами и сдержать инфляционные скачки после ухода ряда западных брендов, которые прекратили или полностью приостановили свою деятельность на территории России. Объёмы параллельного импорта исчисляются десятками миллиардов долларов, что поддержало совокупный спрос, дало мультипликативный эффект для ВВП и способствовало восстановлению логистических звеньев цепочек стоимости в условиях санкционного давления.

Перечень товаров, разрешённых к ввозу по процедуре параллельного импорта, охватывает свыше 50 товарных групп и более 200 брендов, включая автомобили с комплектующими, оборудование (смартфоны, компьютеры), текстиль, кожу, одежду, меховые изделия, парфюмерию и другие виды категорий товаров. Данный перечень постоянно корректируется Правительством в зависимости от стратегических решений иностранных компаний о деятельности на российском рынке и работает как адаптивный инструмент нетарифного регулирования, поддерживая спрос и снижая риски дефицита в случае изменения геополитической конъюнктуры.

В приоритетных отраслях экономики (машиностроение, электроника) импортозависимость значительно снизилась, внешняя торговля реструктурировалась с переориентацией на азиатские рынки (Китай, Турция, ОАЭ) и диверсификацией источников промежуточной продукции.

Доля отечественного производства выросла благодаря импортозамещению, однако параллельный импорт замедлил глубокую структурную трансформацию: технологическая зависимость от импортных комплектующих сохранилась, а возможности модернизации производств оказались ограничены. Торговый баланс показал положительную динамику, но для Евразийского экономического союза усилились институциональные риски из-за перетока товаров в страны-участницы.

Российские импортеры активизировали диверсификацию источников поставок, сократив логистические разрывы и обеспечив непрерывной такой деятельности. Производственные предприятия получили доступ к импортным

комплектующим, сохранив при этом уровень занятости и производственные мощности, однако столкнулись с недобросовестной конкуренцией со стороны предпринимателей, реализующих продукцию на национальном рынке, ввезенную по параллельному импорту. Как следствие, такая ситуация сократила инвестиции в локализацию производства транспортных средств и замедлила структурную перестройку производственных мощностей.

В условиях санкций весной 2022 г. параллельный импорт трансформировался в одну из наиболее эффективных форм внешнеторговой адаптации. До 2002 г. параллельный импорт функционировал в России как допустимая практика международной торговли, обеспечивая ввоз оригинальных товаров через альтернативные каналы без регуляторных барьеров.

В конце 2002 г. произошла институционализация национального принципа исчерпания прав интеллектуальной собственности, закрепившая контроль правообладателей над параллельными потоками и повысившая транзакционные издержки импорта.

На международном уровне отсутствует унифицированный нормативно-правовой акт, определяющий понятие параллельного импорта. Тем не менее, Международная ассоциация товарных знаков (INTA) – глобальный институт по защите интересов правообладателей интеллектуальной собственности – формулирует его как трансграничный ввоз товаров, маркированных товарным знаком, на территорию определенной страны без согласия правообладателя.

Данное определение отражает институциональный конфликт между монопольными правами транснациональных корпораций и принципами международного исчерпания прав, стимулируя параллельные каналы торговли и усиливая ценовую конкуренцию в условиях территориального фрагментирования рынков.

Анализ взглядов не только отечественных, но и зарубежных исследователей позволяет систематизировать ключевые основы концептуализации параллельного импорта как механизма нетарифной торговли, балансирующего между

монопольными правами транснациональных корпораций и принципами рыночной конкуренции в условиях санкционной политики (таблица 1.2).

Таблица 1.2 – Подходы к определению понятия «параллельный импорт»

Авторы	Определение
А.Б. Бабанов, П.А. Бохан, А.А. Шетов	«…под параллельным импортом понимается легализованный ввоз произведенного за рубежом товара при наличии товарного знака производителя [29]».
О.Э. Кошелева, М.Д. Воробьева	«параллельный импорт представляет собой ввоз оригинальных товаров с нанесенным на них товарным знаком правообладателя на территорию другого государства лицами, не имеющими специального разрешения на это от правообладателя [56]».
В.А. Карданов	«под параллельным импортом, как правило, понимают международный принцип исчерпания прав, который заключается в том, что ввоз товара под зарегистрированной товарной маркой возможен в страну любыми участниками рынка, а не только теми, кто получил согласие правообладателя [50]».
М.С. Нургалеев, Е.Н. Петров	«параллельный импорт представляет собой ввоз в страну оригинальных товаров, имеющих маркировку товарным знаком с разрешения правообладателя, лицами, которые не имеют официального согласия правообладателя на такой импорт, осуществляемый с использованием параллельных, альтернативных каналов поставок, а не через контракты и договора с аккредитованными дистрибьюторами [71]».
M. Ganslandt, K.E. Maskus	«параллельный импорт – это товары законного производства, ввозимые в страну на законных основаниях без разрешения владельца товарного знака, авторского права или патента [39]».
J. Ishikawa, H. Morita, H. Mukunoki	«товары параллельного импорта не являются контрафактными товарами - это подлинные товары, приобретенные у официальных дистрибьюторов в странах происхождения и доставленные в страны назначения без согласия владельцев собственности [48]».

Источник: составлено автором

Анализ приведённых определений выявляет их концептуальную унификацию, сосредоточенную на оригинальности товаров и отсутствии разрешения правообладателя, с вариациями в институциональной перспективе. Кроме того, исследователи однозначно исключают какую-либо корреляцию с категорией контрафакта, позиционируя параллельный импорт как легитимный механизм нетарифной торговли.

Параллельный импорт концептуализируется как институциональный механизм нетарифной торговли, балансирующий монопольные права транснациональных корпораций и рыночную конкуренцию через принцип исчерпания прав. Суть параллельного импорта заключается в том, что это ввоз

оригинальных товаров по альтернативным каналам без согласия правообладателя после первой легальной продажи.

В отличие от вертикально интегрированных прямых поставок, где производители реализуют продукцию аккредитованным дистрибьюторам с последующей передачей ритейлерам и конечным потребителям, параллельный импорт предполагает приобретение товаров ритейлерами у зарубежных посредников, получивших продукцию от производителя для перепродажи. Товары могут поступать как из страны происхождения, так и через третьи страны, что удлиняет цепочку посредников и повышает транзакционные издержки на логистику (рост на 20-50 %), таможенные процедуры и альтернативные маршруты.

Параллельный импорт оказывает институциональное воздействие на политическую, экономическую и правовую сферы внешнеторговой системы. Г.П. Ивлиев, Б.А. Шахназаров отмечают, что «параллельный импорт с точки зрения подходов, закрепленных непосредственно в праве интеллектуальной собственности, выражается в институте исчерпания прав [47]».

При этом, как справедливо отмечает В.В. Веревкина, «принцип исчерпания прав является одним из ограничений сферы действия исключительного права на товарный знак и определяет условия импорта оригинальных товаров правообладателя в части возможности наложения им запрета на распространение [34]».

В соответствии со статьей 6 Соглашения по торговым аспектам прав интеллектуальной собственности страны имеют право выбирать принципы исчерпания исключительных прав.

Выделяются три институциональных принципа: национальный (контроль правообладателя ограничивается первой продажей внутри страны), региональный (исчерпание в пределах интеграционного объединения, например, Евразийский экономический союз) и международный (после первой продажи товара где-либо утрачиваются права на распространение).

Ю.В. Метелицкая считает, что «при национальном принципе легально на территории какого-либо государства в гражданский оборот могут быть введены только те товары, на реализацию которых в данном государстве имеется официальное согласие правообладателя [63]».

Понятие «параллельного импорта» концептуализируется через международный принцип исчерпания прав, подразумевающий введение в гражданский оборот товаров с товарным знаком посредством трансграничного импорта в страну, отличную от предназначенной для дистрибуции, без согласования с правообладателем.

Целесообразно также добавить точку зрения В.А. Карданова, Н.Н. Чеканова, В.В. Вульшонка, которые считают, что «в Российской Федерации с 2002 года действует национальный (территориальный) принцип, закрепленный в статье 1487 Гражданского кодекса Российской Федерации, согласно которому исключительные права на товарный знак могут быть исчерпаны лишь тогда, когда товар введен в оборот внутри этого государства [51]».

Легализация параллельного импорта преследует цель устранения дефицита импортных товаров, отсутствующих в отечественном производстве и поставках, для удовлетворения внутреннего рыночного спроса. Это обеспечивает стабильность предложения на внутреннем рынке и предотвращает товарный дефицит, вызванный выходом большинства иностранных компаний и брендов.

Параллельный импорт выступает в том числе вынужденной антикризисной мерой, обусловленной текущей макроэкономической конъюнктурой. По оценкам Минпромторга России, данный механизм не способен полностью замещать официальные импортные поставки.

Как отмечают Н.В. Кидяев, А.А. Захарова, К.Р. Татарченко, Р.Р. Ахмедзянов «особенность параллельного импорта заключается в том, что до введения данного инструмента, зарубежные производители контролировали все поставки в Российскую Федерацию [28]».

До введения параллельного импорта несанкционированный ввоз товаров отечественными компаниями без согласия правообладателя бренда влечёт

обязанность выплаты компенсации. Легализация параллельного импорта исключает такую экономическую ответственность. Механизм параллельного импорта сохраняет прежнюю логистическую схему, но с заменой прямых закупок у бренда на приобретение у посредников из третьих стран, которые осуществляют покупки непосредственно у производителей.

Стоит добавить точку зрения В.А. Дегтерева, О.Н. Макаровой, Е.С. Кузенковой, О.В. Мартыненко, которые приходят к выводу, что «разрешение на параллельный импорт товаров в Россию – мера вынужденная и связана с ограничениями недружественных стран на поставку продукции собственных производителей из-за проведения СВО [42]».

Анализируя параллельный импорт как инструмент государственного регулирования в условиях санкций и логистических разрывов, вышеуказанные авторы позиционируют параллельный импорт как антикризисный механизм, оптимизирующий товарные потоки и выступающий стабилизатором дефицита на внутреннем рынке, который также стимулирует экономический рост, выступая дополнительным импульсом для производства и логистики.

А.М. Мироненко также отмечает, что «появление альтернативных каналов поставок импортных товаров способствовало снижению монополизации региональных рынков и формированию более конкурентной среды, что оказало положительное влияние на ценовую динамику и качество предоставляемых товаров и услуг [64]».

Нельзя не согласиться с обозначенным мнением, однако стоит отметить, что параллельный импорт сопряжен с рисками, включая повышенные транзакционные издержки. Эти издержки возникают из-за неопределенности контрактов с посредниками, контроля качества импортных партий и координации логистики в обход официальных каналов.

В ходе анализа механизма параллельного импорта, ряд авторов отмечают, что его использование влечет за собой целый спектр издержек, проявляющихся в различных экономических аспектах (таблица 1.3).

Таблица 1.3 – Издержки функционирования механизма параллельного импорта

Авторы	Риски параллельного импорта, идентифицированные авторами в ходе исследования
О.А. Репушевская [77]	*Сервисные риски*: товары ввезённые на территорию России с помощью параллельного импорта сложно обслуживать. *Финансовые потери дистрибьюторов*: лицензированные импортеры работают в убыток из-за низкой рентабельности. *Проблемы с товарными знаками*: распознавание брендов достаточно затруднено при продаже импортных товаров.
А.Р. Абулеева, В.Н. Шитов [26]	*Замедление развития отечественного производства*: снижение инвестиций из-за доступности импортных товаров, усиление зависимости от иностранных поставок и технологий, ухудшение конкурентоспособности местных производителей. *Технологическое отставание*: замедление инноваций из-за ориентации на импорт; риск использования устаревших моделей, тормозящих модернизацию. *Институциональные и правовые риски*: размывание прав интеллектуальной собственности; уклонение от налогов, а также появление коррупции, что снижает доверие к государству; риск ввоза некачественной/опасной продукции. *Макроэкономические риски*: ухудшение торгового баланса и ослабление валюты из-за импортозависимости; волатильность курса и инфляционные риски. *Риски для потребителей*: отсутствие гарантии и сервисного обслуживания; риск ввоза некачественного товара при непрозрачных каналах поставок. *Системные риски*: геополитическая зависимость; искажение рынка; снижение инвестиций.
А. В. Дегоян [41]	*Транспортные и транзакционные издержки*: рост цен на запчасти и комплектующие для автомобилей из-за мелкопартийной транспортировки через посредников

Источник: составлено автором

Анализ издержек, обозначенных авторами, выявляет совокупность общих критериев, включающих финансовые риски, логистические проблемы, юридические риски и репутационные потери.

Финансовые издержки. Параллельный импорт предполагает усложнённые цепочки поставок через посредников, что существенно увеличивает логистические издержки и себестоимость продукции. Логистические затраты возрастают на 5-50% ввиду нестандартных маршрутов через третьи страны за счет морских и наземных перевозок. Удлинённые цепочки замедляют оборот и дополнительно генерируют расходы на логистику и таможенные процедуры в промежуточных странах.

Логистические проблемы. Многоуровневые цепочки посредников удлиняют сроки поставок за счёт таможенных процедур и верификации документов, провоцируя задержки на границах, повреждения грузов и ошибки оформления с рисками штрафов, конфискации или возврата партий. Длинные транспортные цепочки увеличивают себестоимость, усложняют мониторинг качества и провоцируют перебои в поставках из-за мелких партий по неэффективным логистическим маршрутам.

Юридические риски. При параллельном импорте поставщики обязаны предоставлять полный пакет документов, в том числе сертификаты соответствия оригинальности продукции, чтобы снизить риски сбыта контрафактной или фальсифицированной продукции. Этот подход, хотя и уменьшает шансы на подделки, но значительно увеличивает общие расходы бизнеса из-за трат на проверку и подготовку бумаг.

Репутационные риски. Покупатели скептически относятся к товарам от неофициальных импортёров из-за угрозы подделок и несоблюдения качества. Параллельный импорт усиливает противоречия между владельцами авторских прав и авторизованными дилерами, создавая нежелательную конкуренцию на рынке. Для бизнеса такие схемы грозят претензиями от владельцев прав, волнами негативных отзывов и потерей репутации, особенно если цепочка поставок ненадежна.

Авторы С.М. Смагулова, Е.С. Сероштан считают, что «…частичная легализация параллельного импорта помогает избежать острого дефицита товаров, однако не позволяет полностью заместить необходимый их объем, а цены на них будут расти, прежде всего, из-за увеличенных транзакционных издержек, особенно логистических [83]».

С позицией авторов относительно роста транзакционных издержек при параллельном импорте трудно не согласиться, цены на товары действительно повышаются при удлинении цепочек среди посредников, однако на это ещё также влияет и усложнение логистики ввиду ввоза товаров через дружественные страны.

Повышенные транзакционные издержки делают параллельный импорт экономически нецелесообразным ввиду того, что вместо снижения цен происходит их рост, а также появляется временный дефицит определенной группы товаров.

Кроме того, такие издержки вызывают инфляционное давление на рынке: цены на импортные товары и их аналоги, ввозимые по параллельному импорту, повышаются, что компенсирует всю выгоду как механизма при использовании обхода санкционных ограничений. Вследствие чего, логистические издержки значительно увеличиваются, вынуждая импортёров к сокращению поставок товаров либо повышению цен на них, что провоцирует замедление товарооборота и временный дефицит товаров.

Стоит также отметить, что параллельный импорт оказывает двойственное влияние на промышленные предприятия в России. Так, например, с одной стороны, за счёт использования параллельного импорта появляется доступ к зарубежным товарам в условиях санкций. С другой стороны, такой механизм ограничивает контроль над ценообразованием и качеством товаров.

Кроме того, в условиях действия параллельного импорта предприятия анализируют всевозможные риски, связанные с реализацией товаров, ввозимых по такой процедуре. Для российских предприятий такой механизм является одним из ключевых направлений обхода внешнеторговых ограничений и обеспечивает доступ к импортному оборудованию и комплектующим к ним.

В результате инвестиционная стратегия предприятий значительно трансформируется и адаптируется к новым логистическим цепочкам и экономическим условиям, одновременно снижая риски, связанные непосредственно с долгосрочным вложением, и способствуя улучшению инвестиционного климата в целом. Российские компании все чаще выстраивают логистические цепочки, используя звенья в дружественных странах и приобретая оригинальную продукцию не у официальных дистрибьюторов, а через сторонних посредников, а также уделяют значительное внимание правовой защите в случае ввоза контрафактной продукции для снижения репутационных рисков, а также изъятия таких товаров на границе.

Параллельный импорт, с одной стороны, сыграл очень важную роль как регулятор дефицита транспортных средств и запчастей к ним после ухода зарубежных компаний с национального рынка. Однако, с другой стороны, он оказал значительное влияние на отечественных производителей. По сути, он обеспечил ввоз оригинальной продукции без разрешения правообладателя, что помогло стабилизировать рынок в краткосрочном периоде, однако это ослабило стимулы к развитию локального производства и политики импортозамещения.

Кроме того, параллельный импорт поддерживает конкурентную динамику рынка, особенно в сегменте инновационных моделей ушедших брендов, и ускоряет адаптацию отрасли к санкционным воздействиям посредством диверсифицированных каналов поставок.

В период январь-апрель 2025 года среднемесячный объем параллельного импорта составил около 2,5 млрд. долл., что втрое уступает пиковым показателям 2022 года (свыше 7,5 млрд. долл.) [118]. Годовой импорт по параллельному импорту в 2025 году сократился до 23,1 млрд. долл. (среднемесячный уровень 1,9 млрд. долл.), а в январе 2026 года достиг рекордно низкого значения в 1 млрд. долл. – практически вдвое ниже среднего за предшествующий год [119]. Данная динамика сигнализирует об адаптивных сдвигах в поведении фирм: расширении внутренних производственных мощностей и реориентации логистических цепочек на поставщиков из стран с дружественными режимами.

Предприятия реагируют на снижение параллельного импорта развитием локального производства и альтернативных цепочек поставок, что минимизирует зависимость от неофициальных каналов. В автомобильной отрасли февраль 2025 г. показал минимум продаж по параллельному импорту, стимулируя официальные дилеры и отечественные сборки.

В.В. Попов, А.В. Циренщикова, М.А. Губина отмечают, что «…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 [75, с. 58]».

Параллельный импорт также выступает как экзогенный фактор, трансформирующий модель ценовой дискриминации производителей и возводящий новые барьеры для технологической эволюции отрасли.

В условиях традиционной модели ценовая дискриминация предполагает установление производителей различных цен на идентичную продукцию в разных географических рынках с учетом платежеспособности потребителей и локальных издержек. Параллельный импорт разрушает эту стратегию, поскольку позволяет ввозить товары из регионов с низкими ценами в рынки с высокими, минуя официальные каналы и согласия правообладателей.

В результате возникает арбитражный эффект: цены выравниваются, маржа производителей снижается из-за утраты контроля над распределением, а потребители получают доступ к продукции по ценам ниже монопольных. Для российских предприятий это означает краткосрочное снижение затрат на комплектующие, но долгосрочное ослабление рыночных позиций за счёт наплыва дешёвой импортной конкуренции, что вынуждает корректировать собственные ценовые стратегии в сторону большей гибкости.

Параллельный импорт также создаёт системные препятствия для инновационного развития автомобильной отрасли, подменяя стимулы к самостоятельным технологическим инвестициям доступом к готовым импортным решениям. Отсутствие официальных поставок лишает предприятия гарантийного обслуживания, сервисных обновлений и передачи ноу-хау, повышая риски эксплуатационных сбоев и ограничивая возможности для локальной адаптации технологий.

Более того, неопределённость правового статуса ввозимых товаров усиливает технологические разрывы: фирмы откладывают капиталовложения в собственные разработки, полагаясь на временные импортные потоки, что тормозит формирование национальных инновационных цепочек. В итоге возникает ловушка зависимости, где краткосрочная выживаемость подменяет

стратегическое развитие, снижая общую производительность отрасли и усиливая уязвимость перед будущими внешними ограничениями.

В автомобильной промышленности параллельный импорт и политика импортозамещения находятся в заметном противоречии. Первый механизм обеспечивает краткосрочное поступление зарубежной продукции и автокомплектующих без разрешения правообладателя товарного знака, что ослабляет стимулы к локализации производства, тогда как второй направлен на формирование долгосрочной технологической независимости за счёт развития отечественных аналогов импортной продукции, инвестиций в НИОКР и укрепления производственных цепочек.

Кроме того, параллельный импорт усиливает ценовое давление на локальных производителей, снижая их рентабельность из-за конкуренции с неофициальными поставками. Это может приводить к сокращению выпуска и замедлять развитие импортозамещения в сложных технологических сегментах, прежде всего в производстве двигателей и электронной компонентной базы. Ответными мерами государство, как правило, ужесточает регулирование, в частности через повышение подлежащей уплате суммы утилизационного сбора. Такой подход делает импорт менее выгодным и поддерживает развитие локального производства внутри страны, однако в переходный период может обострять дефицит комплектующих и повышать издержки предприятий.

Рассматривая с точки зрения глобальных цепочек стоимости параллельный импорт в автомобильной промышленности выступает как двойственный фактор, стабилизируя поставки критических компонентов, но создавая системные риски для отечественной локализации.

Неконтролируемый параллельный импорт готовой продукции снижает инвестиционную привлекательность локализации производства в стране, поскольку ценовое давление со стороны импортных товаров ухудшает ожидаемую доходность от инвестирования, что как следствие, сдерживает приток прямых иностранных инвестиций в капиталоемкие активы из-за чего замедляется

технологический трансфер и усиливается отставание от мировых лидеров в автомобильной промышленности.

В условиях санкционного давления и фрагментации глобальных цепочек стоимости российская автомобильная промышленность столкнулась с системной импортозависимостью в высокотехнологичных сегментах. Критическая зависимость от импорта в таких сегментах, как компоненты двигателей внутреннего сгорания, автоматические коробки передач, передовая автомобильная электроника (ЭБУ, микроконтроллеры) и системы активной безопасности (датчики ABS/ESP), создавала серьёзные риски для бесперебойного функционирования всей отечественной автомобильной промышленности. Отсутствие собственных производственных мощностей и компетенций в этих областях не только ограничивало возможности по разработке новых моделей автомобилей, но и ставило под угрозу выпуск уже существующих.

Правительство Российской Федерации последовательно разрабатывает и реализует дорожные карты импортозамещения, предоставляя системные меры государственной поддержки – налоговые льготы, субсидии на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы, а также льготное кредитование – для предприятий, инвестирующих в локализацию производства автокомпонентов, с целью снижения системной импортозависимости и подъема по ценностной лестнице глобальных цепочек стоимости.

Ключевыми механизмами выступают федеральные целевые программы, предлагающие возмещение до 50% капитальных затрат на создание производственных мощностей для критических узлов, что повышает внутреннюю норму доходности проектов на 10-15% и ускоряет окупаемость вложений. Кроме того, используются специальные инвестиционные контракты, обеспечивающие стабильный спрос за счет государственных закупок, а также защитные меры, ограничивающие проникновение демпингового импорта.

В условиях глобальных производственных цепочек и санкционного воздействия российскому автопрому необходима более гибкая промышленная

политика, которая одновременно поддерживает текущую устойчивость отрасли и создаёт основу для долгосрочного технологического развития.

С учетом изложенного, целесообразно деление товаров на две основные категории: критические, к которым могут относиться высокотехнологичная электроника или сложные агрегаты с уровнем локализации менее 50 %, и конкурирующие, к которым могут относиться готовые транспортные средства. В рамках первой категории товаров параллельный импорт рассматривается как временный инструмент для обеспечения необходимых поставок товаров и снижения издержек производства, тогда как для второй категории товаров он снижает стимулы к локализации производства, ухудшает инвестиционную привлекательность проектов и уменьшает их чистую приведенную стоимость, что противоречит целям и задачам стратегии импортозамещения в Российской Федерации.

В отношении критических компонентов (электронные блоки управления, датчики систем активной безопасности) параллельный импорт компенсирует дефицит товаров в рамках реализации политики импортозамещения, поддерживая непрерывность производства до внедрения отечественных аналогов, без значимого негативного влияния на рентабельность сборочных линий.

В сегменте готовых автомобилей параллельный импорт, напротив, провоцирует ценовой демпинг, искажает рыночные сигналы и отпугивает инвестиции в такие процессы, как сварка, окраска и производство, тем самым препятствуя переходу к более доходным этапам производственной цепочки. Для критических компонентов (ЭБУ, датчики ABS/ESP, микроконтроллеры) параллельный импорт сокращает транзакционные издержки и дефицит на 10-15 %, обеспечивая стабильность производства до запуска российских аналогов и тем самым ускоряя трансфер технологий.

Таким образом, параллельный импорт стал инструментом либерализации внешнеэкономической деятельности, допускающий ввоз оригинальной продукции без разрешения правообладателя. В автомобильной отрасли он смягчает дефицит транспортных средств и комплектующих, возникший после ухода иностранных

брендов, тем самым поддерживая стабильность глобальных цепочек создания стоимости. Однако порождает комплекс логистических, правовых, экономических и репутационных рисков, которые могут снижать стимулы к импортозамещению и локализации производства. В краткосрочной перспективе механизм обеспечивает бесперебойность поставок компонентов и косвенно стимулирует выпуск локализованных моделей, однако в контексте GVC его влияние двойственно: поддерживая текущие цепочки поставок, параллельный импорт одновременно подрывает глубокую локализацию.

1.3. Мировой опыт использования тарифных и нетарифных ограничений для стимулирования промышленного роста

Политика импортозамещения как инструмент структурной трансформации экономики имеет более, чем полуторавековую историю, однако среди экономистов до сих пор ведутся дискуссии о целесообразности и эффективности её применения в различных институциональных условиях.

Впервые системно проводить политику импортозамещения в XIX веке начали США, Германия и Япония, где для ускорения индустриализации активно использовались протекционистские тарифы и целевые субсидии. Такой подход позволял удерживать внутри страны большую часть добавленной стоимости в высокотехнологичных секторах и постепенно продвигаться вверх по глобальным цепочкам стоимости.

За счёт падения спроса на сырьевые товары во время Великой депрессии политика импортозамещения стала развиваться в странах Латинской Америке в начале XX века, что показало уязвимость экономик стран, которые были ориентированы в основном на экспорт товаров.

Политика импортозамещения подразумевала под собой поддержку экономически важных отраслей с низким уровнем их развития и значительным

потенциалом формирования добавленной стоимости за счет активного участия со стороны государства посредством инвестирования и финансирования НИОКР.

Внутреннее производство росло благодаря временному повышению таможенных пошлин и налогов, что улучшало конкурентные условия для национальных компаний, при этом импорт отдельных категорий иностранных товаров сохранялся. Такая политика снижала влияние от внешних рисков и создавала базу для технологического развития отраслей в целом, необходимого для будущей интеграции в глобальные цепочки добавленной стоимости.

Основными инструментами протекционистской промышленной политики являются субсидии и налоговые льготы, которые используются во многих странах для корректировки или исправления рыночных провалов, а также стимулирования инвестиций в приоритетные отрасли экономики.

В Латинской Америке дополнительно были созданы государственные банки развития, которые предоставляли целевое кредитование на более выгодных условиях, чем рыночные (пониженные ставки, длительные сроки), что непосредственно снижает стоимость привлекаемого капитала для национальных производителей товаров и ускоряет наращивание производственных мощностей в ситуации, когда доступ к финансированию через частные коммерческие банки ограничен.

Так, к примеру, в XX веке Аргентина перешла от экспортно-ориентированной модели к стратегии развития импортозамещения. При этом стоит отметить, что продукция аграрных секторов направлялась на экспорт, а импорт капитальных товаров использовался для обеспечения потребностей развивающейся промышленности. Экспорт генерировал поступления в бюджет, импорт насыщал внутренний спрос на потребительские товары. Однако промышленность оставалась слаборазвитой с низкой конкурентоспособностью. Великая депрессия обрушила мировой спрос на экспорт агропродукции, сократив финансовые поступления.

В середине XX века стратегия импортозамещения акцентировала развитие трудоёмких отраслей легкой промышленности для насыщения внутреннего

потребительского спроса. Государство стремилось повысить устойчивость экономики к внешним шокам и волатильности мировых рынков.

В Аргентине базовые промышленные отрасли (металлургия, химическая промышленность, станко- и машиностроение) оставались слаборазвитыми, отсутствовали капиталоемкие сектора автопрома, судостроения и авиастроения.

Второй этап импортозамещения фокусировался на капиталоемких секторах: металлургии, машиностроении, химии, нефтехимии и энергетике, что стимулировало выпуск сельхозтехники, оборудования для легкой промышленности и фармацевтики. Протекционизм (тарифы, субсидии) обеспечил локальный рост, но обусловил конкурентное отставание от индустриальных лидеров в условиях глобальной либерализации.

В период импортозамещения во втором этапе аргентинское правительство поддерживало автомобильную промышленность высокими импортными пошлинами на полностью собранные автомобили (от 100 до 200 %), обязательной локализацией производства комплектующих (до 60-70 % к 1970 году), налоговыми льготами и субсидиями на инвестиции в сборочные заводы, а также льготным кредитованием и госзаказами для иностранных фирм с передачей технологий. Эти меры стимулировали рост выпуска с десятков тысяч единиц в 1950-х до 200-300 тыс. ежегодно к 1970 году, но ограничивали конкуренцию и экспорт из-за завышенных издержек.

Одной из стран, которая смогла достичь успеха с помощью политики импортозамещения является Бразилия, достигнув структурного подъема автомобильной отрасли за счет принудительной локализации, что позволило захватить значительную долю добавленной стоимости в глобальных цепочках производства.

Государство акцентировало усилия на автомобилестроении, тяжелом машиностроении и химической промышленности как ключевых секторах импортозамещения, обеспечивая положительную динамику производства и занятости. Как справедливо отмечают Е.Э. Красильникова, И.А. Красильников «…к 70-м годам XX века, производство в таких отраслях, как машиностроение,

металлургия, нефтеперерабатывающая и строительные отрасли, достигло своих «пиковых» значений [57]».

Для обуздания роста импорта и стимулирования местного производства возникла необходимость в принятии новой промышленной политики для автомобильного сектора.

В качестве предварительной меры, был повышен на 25 % налог на промышленную продукцию (IPI) для всех легких автомобилей, не имеющих 65 % местной составляющей в их стоимости. Такой налог являлся федеральным налогом на промышленные изделия в Бразилии, введенный в 1964 г. как ключевой инструмент протекционистской политики.

В автомобильной отрасли IPI стал механизмом принудительной локализации: для импортных автомобилей применялись ставки 25-30 %, тогда как продукция с уровнем локализации свыше 65 % могла претендовать на льготы, что подталкивало транснациональные компании к вложениям в сварку, окраску и НИОКР. Такие меры замедлили темпы роста импорта, однако значительная часть импортеров компенсировала дополнительное налоговое бремя за счет девальвации национальной валюты.

Несмотря на положительное влияние налога IPI, его применение сопровождается рядом негативных последствий. В частности, высокие ставки создают инфляционное давление, что приводит к удорожанию автомобилей и сокращает ценовую доступность продукции на рынке. Дополнительно сохраняется зависимость от импорта высокотехнологичного оборудования, что ограничивает развитие локализации в стране.

Таким образом, налог IPI стал механизмом принудительного стимулирования развития локализации производства в автомобильной промышленности в Бразилии, что привело к ее заметным изменениям в структуре. К 2010 г. доля отечественного производства выросла с 40 % до 70 %, в то время как годовой выпуск транспортных средств достиг более 2,5 млн. единиц, благодаря чему усилился приток иностранных инвестиций в производство.

Ближе к концу XX века в Бразилии наблюдался промышленный рост в автомобильной промышленности, который был обусловлен значительным инвестированием со стороны государства.

Автомобильная промышленность поднялась вверх по глобальной цепочке стоимости – от мелкоузловой сборки к разработке R&D и производству высокотехнологичных товаров, повысив при этом доходность со стороны локализованных проектов за счет масштабирования внутреннего рынка и предоставления льгот и преференций от государства.

Такое развитие промышленности стимулировало спрос на сельскохозяйственный транспорт и модернизацию аграрного сектора, увеличив производительность сельского хозяйства и экспортный потенциал товаров за счет снижения логистических издержек. Инвестиции со стороны государства смогли создать мультипликативный эффект, при котором усилилось взаимодействие между автомобильной промышленностью и аграрным сектором, хотя и просматривалась зависимость от зарубежных комплектующих.

В 2013 г. в Бразилии была утверждена государственная программа промышленной политики «Inovar-Auto», которая была направлена на развитие автомобильной промышленности за счет налоговых преференций и принудительной локализации.

Данная программа подразумевала под собой механизм промышленный политики, создающий трансфер технологий и капитала за счёт предоставления дифференциации фискальных нагрузок. В целях предоставления налоговых преференций такой механизм обязывал производителей в течении трёх лет направлять не менее 0,3 % годовой выручки на НИОКР и обеспечивать локализацию производства не менее 60 % в рамках экономического соглашения «Mercosur».

Данная программа обеспечила значительный экономический эффект для бразильского автопрома, превысив плановые инвестиции на 146 % и повысив локализацию производства с 55 % до 68 % за счёт принудительного трансфера технологий и капитала от транснациональных корпораций.

Ключевыми результатами реализации данной программы стали приток прямых иностранных инвестиций, строительство и развитие 11 заводов по сварке, окраске и производству, а также рост производства автомобилей с последующим увеличением экспорта на 15 %.

Однако, программа «Inovar-Auto» была отменена в 2017 г. по решению ВТО, которая признала ее дискриминационной по отношению к иностранным поставщикам.

Таким образом, можно сделать вывод, что Бразилия в рассматриваемом случае демонстрирует успешный опыт реализации политики импортозамещения государства в автомобильной отрасли, где налог IPI и программа «Inovar-Auto» обеспечили структурный переход от крупноузловой сборки к глубокой локализации, приток инвестиций и ежегодный рост производства автомобилей.

Данный опыт реализации политики импортозамещения только подтверждает необходимости селективного протекционизма отечественных производителей при последовательной институционализации, но требует поэтапного ужесточения мер, сочетая параллельный импорт критических компонентов с тарифными и нетарифными барьерами для готовой продукции.

Рассматриваемая бразильская модель локализации производства носит долгосрочный характер и основана на селективном протекционизме отечественных производителей с региональной и инновационной ориентацией, в рамках которой государство последовательно и поэтапно смещает акценты с прямых производственных связей (развитие переработки сырья) на обратные технологические цепочки (трансфер знаний, наращивание добавленной стоимости в ресурсных поставках, рост долевого участия в собственности транснациональных корпораций).

В условиях глобальной интеграции и роста развивающихся рынков транснациональные компании сталкиваются с высокой конкуренцией, поэтому стратегия локализации производства становится ключевой задачей государства. Локализованное управление помогает транснациональным корпорациям оптимизировать распределение ресурсов и усиливать конкурентные позиции.

Для максимизации экономической выгоды необходимо соблюдать национальное законодательство и международные стандарты, гибко адаптироваться к локальным условиям, внедрять дифференцированные стратегии рыночной экспансии и укреплять рыночные позиции как на внутреннем, так и на внешних рынках.

В условиях постоянного повышения курса юаня и давления торговых барьеров, таких как тарифы и сертификация импортных автомобилей, локализованное производство стало для китайских автомобильных компаний одним из основных способов получения прибыли за рубежом. Как справедливо отмечает Ф. Ван «при реализации стратегий локализации многонациональным компаниям следует учитывать не только факторы затрат, но и размер местного рынка и его характеристики [33]».

Стратегия «инкрементальной локализации» в Китае в автомобильной промышленности началась в конце 1970-х – начале 1980-х гг., с открытием первых совместных предприятий (иностранная фирма и китайский партнер).

В Китае «инкрементальная локализация» представляла собой поэтапную и регулируемую государством модель развития автомобильной промышленности, основанную на постепенном трансфере технологий от международных корпораций к китайским партнерам в рамках совместных предприятий.

Ключевым элементом этой модели выступало правило 50:50 для совместных предприятий, при котором иностранные компании получали доступ к внутреннему рынку в обмен на последовательную передачу технологий, компетенций и части производственных функций местным участникам.

Формально такая политика завершилась в 2018-2022 гг., когда государство постепенно свернуло основные протекционистские ограничения, разрешив иностранным компаниям переходить к полной структуре владения и фактически отказавшись от практики технологического обмена через совместные предприятия. Фактически стратегия исчерпала себя к середине 2010-х, когда локализация достигла 90-100 %, а китайские производители смогли выйти на экспорт.

Такая локализация стала одним из ключевых факторов, способствовавших трансформации автомобильной отрасли в Китае, благодаря которой произошел

переход от технологической зависимости от импортной продукции к мировым позициям на внешних рынках.

При первоначальном этапе локализация способствовала улучшению валютного баланса в стране за счёт сокращения импортных товаров, в частности готовые автомобили и автокомпоненты, и последовательному развитию локализации производства, что значительно укрепило платежный баланс. Благодаря этому отрасль смогла продемонстрировать стремительный рост, увеличив выпуск транспортных средств с 5 тыс. единиц в 1985 г. до 30 млн. единиц к 2020 г., достигнув пиковых значений, что позволило создать новые рабочие места в цепочках производства и снизить уровень безработицы.

Локализация помогла транснациональным корпорациям внедрить цепочки добавленной стоимости в китайскую экономику: она снижала издержки и ускоряла передачу технологий при одновременном соблюдении жестких требований регулирования, включая высокий уровень локализации. Через совместные предприятия с Volkswagen, Toyota и другими зарубежными компаниями китайские фирмы получали доступ к передовым технологиям, постепенно формируя собственные конкурентоспособные бренды, такие как Geely, Chery и Great Wall.

В середине XX века Иран, стремясь к экономической независимости и модернизации в условиях нефтяного бума и растущего внутреннего спроса на транспорт, начал развивать собственную автомобильную промышленность.

Иранская автомобильная промышленность зародилась в 1960-х гг. как инструмент импортозамещения в рамках протекционистской индустриальной политики, ориентированной на сборку из машинокомплектов западных моделей для оптимизации платежного баланса и технологического трансфера.

К 1979 г. отрасль достигла пика предсанкционного развития с выпуском 140-190 тыс. единиц в год и локализацией 24 % компонентов (штамповка, базовые узлы), преимущественно через производителей Iran Khodro (1962 г.) и SAIPA (1966 г.). В 1980 г. из-за санкций со стороны США производство автомобилей упало до 24 тыс. в год, ограничившись моделью «Paykan», что инициировало

вынужденную автономию и реструктуризацию цепочек поставок под полную изоляцию.

А.Ю. Чикин отмечает, что «на Iran Khodro и Saipa была возложена задача по формированию организационного потенциала развития, созданию базы для проведения НИОКР, развитию производственных мощностей, освоению передовых мировых технологий с целью совершенствования локальных технических компетенций [94]».

В конце XX века в Иране учредили Комитет автомобилестроения для координации с государственными органами и Ассоциацию производителей комплектующих, одновременно введя импортные пошлины на легковые автомобили до 200 %, что способствовало стимулированию локализации производства.

После завершения ирано-иракской войны финансирование целевых программ поддержки автомобильной промышленности осуществлялось государством через Организацию промышленного развития и реконструкции (IDRO) и распределялось между Iran Khodro и Saipa. Такие меры поддержки были выражены в виде предоставления субсидий на проекты и льгот поставщикам автомобильных компонентов.

Так, предприятия по производству транспортных средств наращивали производственные мощности и внедряли передовые технологии в своё производство, полагаясь на отечественные комплектующие. Ключевым достижением стал выпуск модели Samand от Iran Khodro на платформе Peugeot с высоким уровнем локализации и оперативным выходом на рынок.

С 2017 г. импорт автомобилей запрещен для предотвращения дефицита торгового баланса, однако сейчас власти поэтапно либерализуют политику, допуская вход иностранных брендов на рынок. Из-за чрезмерной государственной поддержки и низкой конкуренции производители лишены стимулов для инвестиций в НИОКР. В итоге недостаток капиталовложений в R&D и расширение модельного ряда подрывает международную конкурентоспособность иранского автопрома.

К 2022 г. Иран вошел в топ-20 глобальных автопроизводителей, Iran Khodro и Saipa доминируют на рынке, обеспечивая около 90 % отечественного выпуска легковых автомобилей. А.Е. Варшавский, В.В. Дубинина отмечают, что «несмотря на ограничения, в период 2019-2022 гг. наблюдался рост производства отечественных автомобилей (темпы прироста составили 29,6% в этот период), что связано с высокой степенью локализации важных узлов и агрегатов [32]».

А.С. Козырев, анализируя данным Международной организации производителей автомобилей, резюмирует, что «в 2023 г. в Иране произведено 1,19 млн. автомобилей, что ставит эту страну на 16-е место в мире по объемам выпуска [52]».

Иранский опыт протекционистской политики в автомобильной отрасли иллюстрирует двойственные макроэкономические эффекты: краткосрочный импульс к росту внутреннего производства за счёт нетарифных и тарифных барьеров, но долгосрочную структурную стагнацию вследствие подавления конкурентных механизмов.

Протекционистские меры (импортные пошлины до 200 %, запреты с 2017 г., субсидии через IDRO) обеспечили локализацию до 80-90 % комплектующих и вход Ирана в топ-20 автопроизводителей к 2022 г.

Однако, чрезмерная господдержка создала монополию, подавив стимулы для НИОКР, что привело к технологическому отставанию, низкому качеству и нулевому экспортному потенциалу. Изоляция усилила зависимость от Китая через серые схемы, а не инновации.

Таким образом, политика импортозамещения в автомобильной промышленности демонстрирует двойственный эффект: селективный протекционизм (тарифы, налоговые преференции, принудительная локализация) обеспечивает краткосрочный рост внутреннего производства, трансфер технологий и структурную модернизацию отрасли, однако при отсутствии поэтапной либерализации и конкурентного давления ведет к технологическому отставанию и потере экспортной конкурентоспособности. Успешное использование политики импортозамещения (Бразилия, Китай) характеризуется сочетанием жёстких

требований к локализации с последовательным переходом от сборки к глубокой интеграции в глобальные цепочки добавленной стоимости, тогда как избыточная господдержка (Иран, Аргентина) формирует монополистические структуры, подавляет стимулы к НИОКР и ограничивает отрасль внутренним рынком.

Выводы к главе 1

1. Импортозамещение как экономическая стратегия возникло в середине XX века в рамках протекционизма для защиты внутреннего рынка, корни которого уходят в меркантилизм. Р. Пребиш считается основоположником стратегии импортозамещения, популяризировав ее во второй половине XX века для индустриализации периферийных экономик.

В СССР протекционизм эволюционировал в модель полной рыночной автономии с тотальным эмбарго на импорт, принудительной ориентацией на внутренние мощности и целевыми инвестициями, ускорив индустриализацию, но блокировав технологический трансфер и экспортную конкурентоспособность.

С 2014 г. санкции спровоцировали возврат к жесткому протекционизму: тарифы, квоты и импортозамещение сформировали гибридную модель, балансирующую изоляцию с контролируемой открытостью. Пандемия COVID-19 в 2020 г. вызвала глобальную рецессию, усилив предшествующую в России политику импортозамещения, которую санкции 2022 г. институционально усилили.

В 2026 г. участие российского автомобилестроения в GVC остается ограниченным из-за санкций и стратегии импортозамещения, что усиливает ориентацию на локализацию производственных процессов. Под санкционным давлением GVC в России претерпели частичную деструктуризацию связей, но адаптировались посредством реориентации на азиатские хабы.

2. Параллельный импорт представляет собой механизм условной либерализации, позволяющий ввоз оригинальных товаров без согласия правообладателя. Он стабилизирует GVC, устраняя дефицит импортных товаров в связи с уходом иностранных брендов с внутреннего рынка страны.

В автомобильной отрасли параллельный импорт компенсирует дефицит автозапчастей и транспортных средств, поддерживая рыночную устойчивость. Однако использование параллельного импорта создает ряд рисков, таких как логические, юридические, экономические и репутационные, которые ослабляют стимулы к развитию импортозамещения и локализации производства.

С экономической точки зрения параллельный импорт ограничивает ценовую дискриминацию производителей: товары, закупленные в низкоценовых регионах, поступают на более дорогие рынки стран, что снижает степень сегментации рынков и усложняет реализацию стратегий технологического обновления автомобильной отрасли.

В краткосрочной перспективе параллельный импорт стабилизирует поставки компонентов для автомобильной промышленности и стимулирует импортозамещение за счёт локализованных моделей транспортных средств. Однако в рамках GVC его эффект двойственен: с одной стороны, он поддерживает цепочки поставок, однако с другой стороны он подрывает глубокую локализацию (сварка, окраска) демпингом, снижая рентабельность проектов на 15-25 %, отпугивая иностранные инвестиции и капитал.

3. Политика импортозамещения как инструмент структурной трансформации экономики имеет более чем полуторавековую историю, но ее эффективность остается предметом дискуссий в зависимости от институционального контекста.

В XIX веке США, Германия и Япония применили протекционистские тарифы и субсидии для индустриализации и подъема по GVC. В Латинской Америке (1930-е гг.) импортозамещение, спровоцированное Великой депрессией, фокусировалось на высокодоходных отраслях через тарифы, НИОКР и государственные банки развития с льготным кредитованием.

К примеру, Аргентина, Бразилия, Китай и Иран использовали политику импортозамещение как инструмент развития автомобильной отрасли, однако пришли к разным результатам.

Так, в Аргентине благодаря импортозамещению выпуск транспортных средств увеличился до 200-300 тыс. единиц в год к 1970 г., в то время как в Бразилии к 2013 г. увеличилась локализация с 55 % до 68 % и выпуск автомобилей до 2,5 млн. единиц в год.

Китай реализовал поэтапную локализацию производства (1970-2010-е гг.) посредством совместных предприятий, увеличив выпуск автомобилей с 5 тыс. единиц (1985 г.) до 30 млн. единиц ежегодно (2020-е гг.), а Иран (с 1960-х гг.) достиг локализации 80-90 % и производства 1,2 млн. автомобилей в год (2023 г.).

Таким образом, политика импортозамещения и протекционизм демонстрируют эффективность при поэтапной реализации, ориентации на подъём по GVC и поддержке экспорта, обеспечивая структурные сдвиги и накопление технологических компетенций. Ключевые риски связаны с долгосрочной стагнацией производства из-за отсутствия конкурентного давления и инновационного импульса.

ГЛАВА 2. АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ И ТЕНДЕНЦИЙ РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ПОД ВОЗДЕЙСТВИЕМ ФАКТОРОВ ВНЕШНЕЙ СРЕДЫ

2.1. Оценка эффективности реализации программ локализации и импортозамещения в автомобильном секторе (2015-2025 гг.)

Машиностроение выступает стратегической отраслью экономики, формирующей промышленный потенциал и технологическую независимость государства. Ключевым фактором импортозамещения в автомобилестроении выступает стремление к экономической независимости. Снижение зависимости от импорта автомобильных компонентов и готовых транспортных средств минимизирует внешнеторговые риски, связанные с волатильностью глобальных рынков и колебаниями валютных курсов

В советский период автомобильная отрасль выступала ключевым сектором политики импортозамещения в СССР. В 1990-е годы, на фоне посткризисной стабилизации российской экономики после распада СССР, государственная промышленная политика была направлена на реиндустриализацию, с акцентом на привлечение прямых иностранных инвестиций, формирование совместных предприятий с глобальными автоконцернами и повышение степени локализации производства.

После введения санкций 2014 г. меры импортозамещения в автомобильной отрасли России приобрели ускоренную динамику. Государственная поддержка национальных производителей была значительно усилена за счет запуска национальных проектов, ориентированных на достижение промышленной самодостаточности, расширение НИОКР, а также развитие производства электромобилей и технологий автономного вождения.

Значимым механизмом стимулирования выступила программа СПИК (специальных инвестиционных контрактов), инициированная в 2014 г. Минпромторгом России, направленная на трансфер технологий и импортозамещение в производстве посредством предоставления налоговых преференций и субсидий транснациональным компаниям, реализующим инвестиционные проекты на территории России.

Данная программа была утверждена Федеральным законом от 31.12.2014 № 488-ФЗ [2], регламентирующим механизм реализации инвестиционных контрактов. СПИК представляет собой инструмент государственной промышленной политики, ориентированный на долгосрочное стимулирование капиталовложений в промышленное производство с целью создания и модернизации высокотехнологичных производственных мощностей. Такие контракты стимулируют рост стратегических отраслей, ускоряют внедрение новых технологий и укрепляют конкурентоспособность российской продукции как на внутреннем, так и на внешнем рынках.

Целесообразно добавить точку зрения Т.Н. Тополевой, которая считает, что «в связи с изменением геополитической обстановки и усилением санкционного режима приоритетами для российской экономики становятся локализация национальных производственных цепочек полного цикла, формирование ключевых компетенций для достижения технологической независимости, обеспечение высокого уровня конкурентоспособности конечной продукции и переориентация на новые рынки [90]».

Локализация цепочек добавленной стоимости (ЦДС) представляет собой последовательное размещение на национальной территории стадий создания продукта, где на каждом этапе формируется приращение стоимости продукции: от добычи сырья и производства материалов (10-15 % от общей ЦДС) через выпуск комплектующих и узлов (30-40 %) и финальную сборку (20-25 %) до НИОКР, маркетинга и послепродажного обслуживания (25-35 %). В условиях санкций и глобальной нестабильности это обеспечивает технологический суверенитет, снижает импортозависимость и повышает вклад машиностроения в ВВП.

ЦДС подразумевает стратегический перенос этих высокодоходных звеньев на территорию Российской Федерации посредством СПИК, включения в реестр российской промышленной продукции и создания инфраструктуры в особых экономических зонах, что обеспечивает диверсификацию цепочек поставок, минимизацию импортозависимости и повышение вклада в национальный ВВП.

Основная цель – максимизация доли отечественной добавленной стоимости в производстве, стимулирование экономического роста ВВП, создание новых рабочих мест, достижение технологического суверенитета и минимизация валютных рисков. В автомобилестроении это усиливает конкурентоспособность отрасли посредством СПИК и балльной системы постановления Правительства Российской Федерации от 17.07.2015 № 719 [11], побуждая к переходу от крупноузловой сборки к полному производственному циклу, включая сварку кузовов и выпуск двигателей.

В 2015 г. постановлением Правительства Российской Федерации от 17.07.2015 № 719 установлены критерии и процедура подтверждения локализации производства российской промышленной продукции на территории России, а постановлением Правительства Российской Федерации от 25.05.2019 № 661 [12] введена балльная система оценки локализации в автомобильной промышленности для доступа к государственной поддержке. Правительством определяется механизм признания продукции отечественной через СПИК, акты оценки Торгово-промышленной палаты Российской Федерации либо иные подтверждения соответствия ключевым производственным операциям и технологическим условиям.

Кроме того, утвержден реестр российской промышленной продукции, формируемый и поддерживаемый Минпромторгом России с 01.07.2024 года. Внесение сведений в реестр осуществляется исключительно на основе официальных заключений Торгово-промышленной палаты Российской Федерации о соответствии критериям производства, а также документов по СПИК.

О.А. Родин отмечает, что «в настоящее время на территории Российской Федерации имеется несколько основных крупных отечественных производств

(«ГАЗ», «АвтоВАЗ», «УАЗ», «КАМАЗ», «Автомобильный завод УРАЛ», «Павловский завод», «КАВЗ», «ЛИАЗ»), где выпускают легковые и грузовые автомобили, а также автобусы [78]».

Для оценки уровня локализации производства легковых автомобилей на территории Российской Федерации автором выполнен анализ деятельности распространенных и ведущих организаций, осуществляющих сборку транспортных средств в России (таблица 2.1).

Таблица 2.1 – Реестр российской промышленной продукции, утверждённый постановлением Правительства от 17.07.2015 № 719

Предприятие	Модель транспортного средства	Баллы локализации (тыс.)	Пороговое значение в баллах (тыс.)	Признак соответствия пороговому значению
АО «Автоваз»	Lada Vesta	от 4 до 5,2 баллов	3,2 баллов	Соответствует
ООО «Лада Спорт»	Lada Granta Sport	4,4 баллов	3,2 баллов	Соответствует
ООО «Ульяновский автомобильный завод»	УАЗ-2924	от 3,2 до 3,7 баллов	3,2 баллов	Соответствует
ООО «Хавейл Мотор Мануфэкчуринг Рус»	Haval Jolion	от 1,6 до 1,8 баллов	3,2 баллов	Не соответствует
АО «Московский автомобильный завод «Москвич»	Москвич 3	от 1,3 до 2,6 баллов	3,2 баллов	Не соответствует
ООО «Автомобильный завод Агр»	Solaris HS	от 2 до 3,1 баллов	3,2 баллов	Не соответствует
ООО «Соллерс Алабуга»	Jac RF8	2,9 баллов	3,2 баллов	Не соответствует

Источник: составлено автором основе данных [134]

Баллы локализации в автомобилестроении начисляются за реализацию ключевых технологических операций и применение отечественных комплектующих на территории России. Достижение необходимого уровня баллов обеспечивает автопроизводителям доступ к государственным закупкам транспортных средств и программам господдержки, включая промышленные субсидии и освобождение от уплаты утилизационного сбора.

Так, например, при использовании российского металла в объёме не менее 70 % от общей массы кузова легких коммерческих автомобилей с технически допустимой максимальной массой до 3,5 т. начисляется 200 баллов локализации,

тогда как выполнение операций по сварке и окраске кузова (кабины) легкового автомобиля оценивается в 400 и 500 баллов соответственно.

По мнению Ф.А. Колдина, А.В. Силакова, А.В. Генераловой, Б.А. Тхорикова «чтобы претендовать на государственную поддержку, изготовители транспортных средств обязаны набирать определенное количество баллов за технологические процессы, соответствующие обязательствам, оговоренным в специальных инвестиционных контрактах [53]».

Максимальный уровень локализации в автомобилестроении оценивается в 7 тыс. баллов. Для допуска к государственным закупкам производителям легковых и легких коммерческих автомобилей в 2026 году требуется не менее 3,2 тыс. баллов, что соответствует пороговому значению [120].

Анализ представленной таблицы 2.1 показывает значительный разрыв в уровнях локализации производства между автомобильными производителями в России. Так, например, марки автомобилей Lada Vesta и УАЗ-2924, производимые предприятиями вроде АО «Автоваз» и ООО «Ульяновский автомобильный завод» (более 5,2 и 3,7 тыс. баллов соответственно), полностью соответствуют требованиям государственных закупок (более 3,2 тыс. баллов), благодаря глубокому освоению ключевых операций (сварка, окраска, двигатели), включая производство собственных силовых агрегатов и высокую долю отечественных материалов.

Однако такие марки транспортных средств, как Haval Jolion и Москвич 3, производимые предприятиями ООО «Хавейл Мотор Мануфэкчуринг Рус» и АО «Московский автомобильный завод «Москвич», на 2026 г. не соответствуют требованиям государственных закупок в связи с тем, что их баллы локализации (менее 1,8 и 2,6 тыс. баллов соответственно) ниже установленного порога, обусловленного преимущественно крупноузловой сборки без локализации ключевых узлов (двигатели, электроника) и невыполнением полного цикла технологических операций на территории России.

Большинство автомобильных производственных предприятий в России не достигают установленного порога локализации, что обусловлено

недостаточным освоением полного производственного цикла и низкой технологической автономией.

Основной фактор – значительная зависимость от импорта комплектующих при доле отечественных материалов менее 50 %, отсутствие обязательных НИОКР и полноценных СПИК-обязательств по локализации смежных цепочек поставок. Кроме того, при загрузке мощностей 60-80 % приоритет отдается крупноузловой сборке для оперативного выхода на рынок вместо долгосрочных инвестиций в отечественную производственную инфраструктуру, что существенно замедляет формирование конкурентоспособных уровней локализации.

Согласно данным, представленным аналитиком из НАМИ, среди отечественных легковых автомобилей наивысший уровень локализации демонстрирует модель Lada Granta, однако даже этот показатель не превышает 50 % и составляет 45,7 % [122]. В тоже время, статистические данные существенно расходятся с ранее озвученными АО «Автоваз» показателями, согласно которым средний уровень локализации автомобилей Lada достигает 90 %, а для внедорожников Lada Niva Legend и Niva Travel – 99,8 % и 99,5 % соответственно [101].

Нельзя не согласиться с мнением М.Р. Хамидуллиной, которая считает, что «зависимость от импортных автокомпонентов ведет как к увеличению ценового предложения отечественных автомобилей, так и повышает риски для автомобильной отрасли из-за перебоев в поставках [92]».

А.Р. Загидуллин отмечает, что «из иностранных комплектующих в России собираются китайские бренды Haval, Chery, Geely, Exeed, Omoda и Jaecoo, которые используют крупноузловую сборку на российских заводах, а уровень локализации у них пока не превышает 40-50 % [46]».

Крупноузловая сборка автомобилей представляет собой производственную технологию, при которой транспортное средство импортируется на завод в форме крупных готовых модулей (SKD), подлежащих финальному соединению посредством болтов, заклёпок и простых инструментов без применения сварки или литья. Данный подход обеспечивает низкий порог входа на рынок за счёт

минимизации капитальных затрат на оборудование и квалификацию рабочей силы, что делает его оптимальным для диверсификации производства в экономиках с недостаточно развитой автомобильной промышленностью.

Как справедливо замечает А.Ш. Ширинов в ходе анализа крупноузловой сборки автомобилей «соответствующие предприятия зарабатывают за счет разницы в таможенных пошлинах на ввоз машинокомплектов и готовой продукции, а также используют возможности государственной поддержки, в том числе в части поддержки экспорта готовой продукции [96]».

Крупноузловая (отвёрточная) сборка в российском автомобилестроении продемонстрировала коммерческую эффективность как инструмент быстрого выхода на автомобильный рынок и удержания его доли, однако в стратегическом плане оказалась недостаточно результативной. Ввиду значительного присутствия таких проектов на рынке это не обеспечило глубокую локализацию, полноценный трансфера технологий и устойчивое развитие производственной кооперации, вследствие чего их вклад в достижение технологического суверенитета остался ограниченным.

После ухода западных автопроизводителей с российского рынка китайские компании воспользовались освободившимися мощностями и организовали выпуск своих моделей на существующих заводах в партнерстве с отечественными предприятиями. Такой формат позволяет быстро запустить производство и адаптировать его к структуре спроса на внутреннем рынке за счёт крупноузловой сборки.

К декабрю 2025 г. доля автомобилей китайских брендов, собранных на локальных площадках, в общем объёме продаж достигла около 45 % [139]. Использование крупноузловой сборки позволяет китайским компаниям претендовать на государственные меры поддержки, включая субсидии, преференции по утилизационному сбору и доступ к участию в государственных закупках. При этом компоненты крупноузловой сборки, в том числе кузова и силовые агрегаты, ввозятся по более низким таможенным ставкам, чем готовые автомобили.

Основными преимуществами крупноузловой сборки транспортных средств являются быстрый запуск производства и выпуска автомобилей, относительно низкие потребности в инвестициях и вложениях от китайской стороны, что даёт возможность оперативно занять рыночные ниши национального рынка, которые освободились после ухода ряда западных брендов.

Однако большая доля на национальном рынке сама по себе не означает успешное проведение политики импортозамещения, поскольку она может отражать усиление технологической и экономической зависимости. Реальная добавленная стоимость не превышает 10-15 %, так как российское производство в основном занимается финальной сборкой импортных узлов без освоения критически важных технологий, включая штамповку кузовов и выпуск электронных компонентов.

В результате чего крупноузловая сборка обеспечивает китайским предпринимателям краткосрочную прибыль за счёт выхода на национальный рынок с минимальными рисками, однако, рассматривая с точки зрения российской экономики, это создаёт эффект колонизации из-за которого усиливается технологическое отставание по базовым направлениям и повышаются риски разрыва логистических цепочек поставок.

С 2000-х годов в России крупноузловая сборка рассматривалась как временный шаг на пути к импортозамещению, однако к 2026 г. стало очевидно, что эта модель не сработала: она не привела ни к технологической самостоятельности, ни к устойчивой экономической отдаче и рентабельности.

Одной из причин провала крупноузловой сборки выступает низкий коэффициент локализации по критериям, установленным постановлением Правительства Российской Федерации от 17.07.2015 № 719, что приводит к несоответствию требованиям СПИК, лишая производителей преференций и льготного кредитования, в результате чего проект становится экономически неоправданным, что и тормозит импортозамещение в автомобильной промышленности.

Санкции, введенные западными странами, привели к усилению импортной зависимости автомобильной промышленности по ключевым компонентам, которые вызвали системный кризис: собственное производство двигателей и автоматических коробок передач покрывает лишь 10-20 % внутреннего спроса, а уход иностранных инвесторов прошел без трансфера технологий.

Высокие издержки крупноузловой сборки (стоимость китайских и иных импортных компонентов, логистические издержки, утилизационный сбор, НДС) напрямую влияют на конечную цену автомобилей, которая оказывается завышенной относительно их реальной потребительской ценности. При этом качество продукции и репутация брендов не дотягивают до уровня прежних западных производителей, что сдерживает платёжеспособный спрос и снижает рентабельность таких проектов.

Низкая рыночная привлекательность брендов, представленных на российском рынке через локальную сборку на базе прежних мощностей зарубежных производителей (к примеру, бывшие заводы Renault и Hyundai), проявляется в слабом уровне доверия потребителей к надежности и долгосрочной доступности сервисного обслуживания. Покупатели не уверены в надежности таких автомобилей, в долгосрочной доступности сервиса, стабильных поставках оригинальных запчастей и выполнении гарантийных обязательств, что снижает эластичность спроса в их пользу.

Стоит также отметить, что технология крупноузловой сборки обеспечивает высокую экономическую эффективность лишь в краткосрочной перспективе: минимизирует капитальные затраты на создание производственных мощностей, ускоряет выход на рынок, снижает операционные риски и максимизирует маржу прибыли за счёт льготных импортных пошлин на крупные агрегаты при сохранении контроля над ключевыми компонентами цепочки создания стоимости.

Тем не менее, для государства, ориентированного на достижение стратегической цели технологического суверенитета, данная модель экономически неэффективна. Она не стимулирует трансфер ноу-хау, капиталоемкие инвестиции

в инфраструктуру, формирование высококвалифицированных инженерных ресурсов и выстраивание устойчивых конкурентных преимуществ, что в долгосрочной перспективе усиливает внешнюю зависимость и повышает восприимчивость к геополитическим рискам.

Следует также подчеркнуть, что, в отличие от глубокой локализации, крупноузловая сборка, как правило, не предполагает значительного развития собственного инженерно-технического потенциала и не стимулирует масштабное использование отечественных ресурсов, вследствие чего не формируется полноценная цепочка добавленной стоимости внутри национальной экономики.

В результате такой формат не генерирует значимый объём высокопроизводительных рабочих мест, не способствует развитию смежных секторов (металлообработка, машиностроение) и не укрепляет технологическую суверенность региона и отрасли в целом. В итоге экономический эффект оказывается ограниченным, поскольку основная часть добавленной стоимости формируется за пределами страны, а внутри сохраняется высокая зависимость от импорта зарубежных компонентов и иностранной технологической базы.

Таким образом, можно сказать, что крупноузловая сборка автомобилей в Российской Федерации оказалась экономически неустойчивой моделью развития отрасли, поскольку сочетает высокую себестоимость продукции и слабо сформированную брендовую ценность с низким уровнем локализации, что делает данный формат неустойчивым и не конкурентоспособным как по сравнению с глубоко локализованным производством, так и с прямыми импортными поставками автомобилей.

На текущий момент (2025-2026 гг.) объём производства стабилизировался на уровне 1 млн. единиц легковых автомобилей в год, с преобладанием китайских партнеров в формате крупноузловой сборки, но без создания глубоких производственных компетенций и устойчивой локализации критических компонентов.

По мнению И.К. Мищенко, В.В. Мищенко «в настоящее время не существует единого подхода к оценке эффективности реализации

программ импортозамещения, как на уровне Федерации в целом, так и в регионах [67]».

С экономической точки зрения, эффективность реализации программ локализации и импортозамещения в автомобильном секторе может быть определена как способность данных мер при фиксированном или минимально возможном объёме ресурсных затрат обеспечивать максимальный уровень целевых результатов, включая рост доли локального производства, снижение зависимости от импорта, повышение добавленной стоимости и уровня занятости.

Как справедливо отмечает Е.В. Волкодавова «оценка эффективности мер импортозамещения на основе локализации требует комплексного подхода, учитывающего многофакторное воздействие экономических, социальных и технологических параметров [36].

Чтобы оценить эффективность инвестиционных вложений в автомобильную отрасль, для анализа автором применен показатель ROI. Данный показатель позволит количественно измерить отдачу от вложений в автомобильную отрасль в 2025 г., учитывая динамику производства, продаж и финансовые результаты. [74]

$$\mathrm{ROI} = \frac{\text{Чистая прибыль}}{\text{Инвестиции}} * 100\% \qquad (2.1)$$

На основе доступных данных о динамике инвестиций в производство компонентов и в НИОКР по компонентам автомобильной промышленности в 2022-2024 гг. автором проведен анализ, что позволило построить условный прогноз на 2025 г., основанный на фактической траектории роста инвестиций, с учётом постепенного снижения темпов прироста и сохранения структурной доли затрат на НИОКР на уровне порядка 20 % в общей инвестиционной сумме (таблица 2.2).

Таблица 2.2 – Инвестиции в автомобильную промышленность в России за 2023-2025 гг. (оценочные показатели)

Год	Инвестиции в производство компонентов (млрд. руб.)	Инвестиции в НИОКР по компонентам (млрд. руб.)	Общая сумма инвестиций (млрд. руб.)
2022	24	10	34
2023	77	14	91
2024	105	26	131
2025	≈ 131	≈ 33	≈ 164

Источник: составлено автором на основе данных [114]

Доналоговая прибыль предприятий российской автомобильной промышленности, находящихся в условиях структурного кризиса, сопровождающегося сокращением объемов производства и реализации продукции, снизилась втрое и составила порядка 48,3 млрд. руб. за девять месяцев 2025 г. [107].

Чтобы приблизить к уровню за 2025 год, необходимо выполнить линейную экстраполяцию:

$$\text{Предполагаемая прибыль} = 48{,}3 \text{ млрд. руб.} * \frac{12}{9} = 64{,}4 \text{ млрд. руб.}$$

Таким образом, с учётом проведенных расчетов эффективность инвестиционных вложений в автомобильную отрасль в 2025 году характеризуется следующим образом:

$$\text{ROI} = \frac{64{,}4 \text{ млрд. руб.}}{164 \text{ млрд. руб.}} * 100\% = 39{,}2\%$$

Рассчитанный ROI на уровне около 39,2% свидетельствует о высокой эффективности инвестиционных вложений в автомобильную промышленность Российской Федерации в 2025 г. и означает, что каждый вложенный рубль в отрасль приносит примерно 0,39 руб. чистой прибыли, что для промышленной отрасли является весьма привлекательным уровнем отдачи.

Можно сделать вывод о том, что темпы прироста инвестиций превышают относительный рост чистой прибыли, однако отрасль сохраняет высокую маржинальность, что характерно для этапа, на котором капиталовложения уже начали реализовываться в производственную деятельность, но еще не достигли полной эффективности.

Такой уровень показателя указывает на потенциально привлекательный инвестиционный проект для государства и бизнеса: при прочих равных условиях дальнейшее целенаправленное инвестирование в компоненты, НИОКР и производственные мощности позволяло бы поддерживать отрасль в режиме высокой капиталоотдачи, а также стимулировать технологическую модернизацию и локализацию цепочки поставок.

Как отмечает В.В. Дремов «на сегодняшний день предприятиям, работающим в областях, где присутствует высокий уровень в импортозамещающих товарах, на федеральном уровне предлагают существенные меры поддержки: гарантии на реализацию инвестпроектов, на обеспечение кредитов и финансирование; субсидии на уплату процентов по кредитам, на возмещение части затрат на выпуск и реализацию товаров; специальные гранты на производство импортозамещения и реализацию произведенных товаров; софинансирование исследований и разработок [43]».

Стоит также отметить, что в 2018 г. распоряжением Правительства Российской Федерации от 28.04.2018 № 831-р [6] утверждена Стратегия развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2025 г., направленная на формирование условий для повышения конкурентоспособности отечественного автомобильного сектора на внутреннем и внешних рынках.

Стратегия ориентирована на достижение технологического суверенитета, снижение зависимости от импортных поставок комплектующих, развитие экспортного потенциала продукции и модернизацию автопарка за счёт создания современной сервисной и зарядной инфраструктуры.

После введения санкций в 2022 г. Правительство России сформировало системную политику импортозамещения в автомобилестроении, ориентированную

на поэтапное замещение импортных комплектующих отечественными аналогами с целью обеспечения технологического суверенитета и усиления конкурентных позиций отрасли.

В рамках этой стратегии реализованы меры по либерализации ввоза транспортных средств и компонентов через параллельный импорт, а также предоставление льготного финансирования, что позволило частично восстановить производственные мощности и повысить средний уровень локализации (до 32-60 % к 2025 г.), способствуя макроэкономической устойчивости сектора в условиях внешнего давления.

В рамках реализации политики импортозамещения в автомобильной промышленности распоряжением Правительства Российской Федерации от 28.12.2022 № 4261-р [7] утверждена Стратегия развития автомобильной промышленности Российской Федерации до 2035 г.

Стратегия развития автомобильной промышленности России до 2035 г. ставит перед собой задачи удовлетворения потребностей внутреннего рынка в высоко локализованной продукции, обеспечения технологического суверенитета и конкурентоспособности на мировом рынке с возможностью экспорта современных технологий.

Проводя сравнительный анализ Стратегий развития автомобильной промышленности до 2025 и 2035 гг., можно выделить следующие ключевые результаты (Таблица 2.3).

Таблица 2.3 – Показатели объёма производства транспортных средств за 2022-2025 г., тыс. шт.

Стратегия	Сегмент	2022	2023	2024	2025
До 2025 года	легковых автомобилей	1 830,00	1 950,00	2 080,00	2 210,00
	грузовых автомобилей	93,58	98,73	104,48	110,88
	автобусов	16,62	17,43	18,37	19,30
До 2035 года	легковых автомобилей	322,00	438,00	577,00	732,00
	грузовых автомобилей	65,00	71,00	77,00	84,00
	автобусов	14,00	14,00	14,00	14,00

Источник: составлено автором на основе данных [84; 85]

В рамках Стратегии до 2025 г. начиная с 2022 г. наблюдается устойчивый рост объемов производства легковых и грузовых автомобилей, а также автобусов.

Ежегодный прирост производства в этих сегментах составлял примерно 5-7 %, что отражает государственную поддержку автомобильного сектора и направлено на развитие отечественного производства в рамках политики импортозамещения.

Следует отметить, что целевые показатели по производству легковых автомобилей в России были существенно снижены. В первоначальной Стратегии до 2025 г. планировалось выпускать более 2 млн. легковых автомобилей в год. Однако с учетом текущих реалий в обновленной версии Стратегии до 2035 г. этот показатель снижен до 732 тыс. автомобилей в год.

Аналогичная тенденция наблюдается и в сегменте грузовых автомобилей и автобусов: первоначально планировалось производить более 110 тыс. грузовиков и 19 тыс. автобусов к 2025 г., но в новой Стратегии до 2035 г. эти цифры скорректированы до 84 тыс. грузовиков и 14 тыс. автобусов соответственно, что составляет снижение примерно на 24 %.

В то же время анализ Стратегии до 2035 г. свидетельствует о замедлении темпов прироста производства легковых автомобилей в процентном выражении на 4 % ежегодно в период 2022-2025 гг. при росте физических объемов, что отражает ослабление динамики расширения выпуска.

В сегменте грузовых автомобилей ожидается среднегодовой рост на уровне 8-9 %, что способствует развитию логистической системы и транспортной инфраструктуры, в то время как производство автобусов остаётся неизменным ввиду отраслевых ограничений и недостаточного инвестиционного спроса.

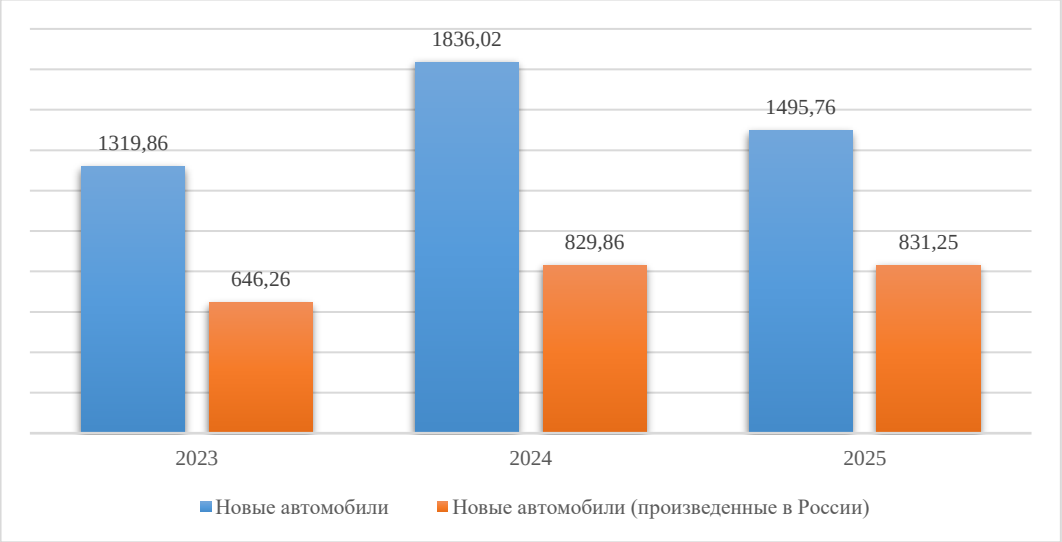
Реализация Стратегии осуществляется поэтапно и включает краткосрочный период 2022-2025 гг., среднесрочный период 2026-2030 гг., а также долгосрочный период 2031-2035 гг. Основными ориентирами выступают достижение технологического суверенитета, углубление локализации производства, включая доведение её уровня по отдельным легковым автомобилям до 80 %,

а также увеличение доли отечественных производителей на внутреннем рынке до 60-80 %.

При этом Стратегия смещает акцент в сторону развития производства критически значимых автокомпонентов и расширения экспортного потенциала автомобильной отрасли за счёт государственных и инвестиционных программ.

Таким образом, Стратегия до 2035 г. задает более системную и долгосрочную рамку развития, направленную на укрепление технологической независимости, углубление локализации производства и структурную трансформацию автомобильной промышленности в целом, что, в свою очередь, определяет траекторию изменений в производственной динамике отдельных сегментов и оказывает влияние на перераспределение ресурсов между ними.

В целях анализа выполнения показателей рассматриваемых Стратегий автором проведен анализ динамики рынка транспортных средств категорий M (пассажирские) и N (грузовые) на рисунке 2.1.



Источник: составлено автором на основе данных Минпромторга России [126; 127]

Рисунок 2.1 – Рынок транспортных средств Российской Федерации категорий M и N в 2023-2025 гг., тыс.

Вследствие резкого структурного сдвига в импортных поставках и ухода ряда крупных западных автопроизводителей, в 2023 г. доля автомобилей, собранных на российских производственных мощностях, существенно

увеличилась. При этом рынок по итогам года оставался в условиях избыточного предложения, обусловленного непроданными остатками прошлогодней продукции, что свидетельствовало о перепроизводстве и деформированной структуре спроса.

К примеру, в 2024 г. объём реализации новых автомобилей в Российской Федерации превысил 1,8 млн. единиц, увеличившись на 39 % по сравнению с 2023 годом, когда было реализовано более 1,32 млн. единиц, что указывает на восстановление активности и спроса среди покупателей. При этом рынок новых легковых автомобилей в 2024 г. в России составлял более 829 тыс. единиц, увеличившись на 28 % по сравнению с 2023 г.

В 2025 году объём рынка новых легковых автомобилей в России составил около 1,5 млн. единиц, сократившись на 19 % по сравнению с 2024 г., что свидетельствует о небольшом сокращении спроса среди покупателей и возможной переориентации структуры рынка. В этих условиях объём продаж новых автомобилей, произведённых в Российской Федерации, составил порядка 831 тыс. единиц, сохранившись почти на уровне 2024 г. с ростом всего на 0,2 % по сравнению с предыдущим годом.

В 2025 г. около четверти (24,9 %) от общего объёма продаж новых легковых автомобилей пришлось на отечественную марку LADA, объём реализации которой составил более 329,8 тыс. единиц, тогда как годом ранее её доля находилась на уровне порядка 28 % [135]. Наиболее востребованным иностранным брендом остался Haval (более 173,3 тыс. единиц). Следующие позиции занимают китайские бренды Chery и Geely (99,8 тыс. единиц и 94 тыс. единиц транспортных средств соответственно), а также белорусский Belgee с объёмом продаж около 68 тыс. единиц.

Таким образом, за период 2023-2025 гг. произошел переход от рыночной структуры с доминирующей импортной составляющей к преобладанию автомобилей, собранных на российских мощностях. При этом рост доли локально производимых моделей осуществлялся на фоне общего сокращения объёма спроса, что свидетельствует о расширении локализованного производства.

В качестве примера инвестиционного проекта в автомобильной отрасли можно рассмотреть запуск производства автомобилей марки Tenet. На основе открытых данных о параметрах выпуска и рыночных характеристиках проекта был выполнен сценарный расчет его чистой приведенной стоимости (NPV) и бюджетной эффективности.

Для целей расчета принимается сценарий поэтапного наращивания производственных мощностей, предусматривающий увеличение выпуска транспортных средств с 50 тыс. шт. в 2025 году до 200 тыс. шт. к 2030 году [110; 124].

В рамках расчётной модели приняты следующие исходные параметры: объём первоначальных капитальных вложений составляет 37,1 млрд. руб. [108]; период планирования – 6 лет; ставка дисконтирования – 15 %; средняя цена реализации одного автомобиля – 2,55 млн. руб.; переменные издержки – 2,15 млн. руб. за единицу продукции; годовые постоянные издержки – 5 млрд. руб.

Указанные параметры имеют сценарный характер и формируют расчетную основу для оценки экономической эффективности выбранного проекта. Расчет чистой приведенной стоимости происходит по следующей формуле [73]:

$$NPV = \sum_{t=1}^{6} \frac{CF_t}{(1+r)^t} - IC, \quad (2.2)$$

где:

CF_t – денежный поток;

r – ставка дисконтирования;

IC – объём первоначальных капитальных вложений.

Для анализа NPV необходимо первоначально рассчитать денежный поток по следующей формуле [145]:

$$CF_t = (P - VC) * Q_t - FC, \quad (2.3)$$

где:

P – цена автомобиля;

VC – переменные затраты на единицу;

Q_t – объём выпуска;

FC – постоянные затраты.

Таблица 2.4 – Расчёт показателей чистой приведенной стоимости за 2025-2030 гг.

Год	Выпуск транспортных средств, тыс. шт.	CF_t	$(1+r)^t$	$\frac{CF_t}{(1+r)^t}$
2025	50	15 млрд. руб.	1,15	13,04 млрд. руб.
2026	80	27 млрд. руб.	1,32	20,4 млрд. руб.
2027	120	43 млрд. руб.	1,52	28,2 млрд. руб.
2028	150	55 млрд. руб.	1,74	31,6 млрд. руб.
2029	180	67 млрд. руб.	2,01	33,3 млрд. руб.
2030	200	75 млрд. руб.	2,31	32,4 млрд. руб.

Источник: составлено автором с учетом данных [110; 124]

С учётом указанных данных чистая приведенная стоимость инвестиционного проекта равна:

$$NPV = 158{,}94 - 37{,}1 = 121{,}84 \text{ млрд. руб.}$$

Таким образом, при таком сценарии рассматриваемый инвестиционный проект выглядит экономически целесообразный и финансово привлекательным, потому что NPV положителен и достаточно высок.

Это означает, что дисконтированные денежные поступления, формируемые в ходе реализации проекта, превышают объём первоначальных капитальных вложений. При достижении заявленных показателей выпуска и продаж проект демонстрирует способность генерировать устойчивый положительный денежный поток, достаточный для компенсации стартовых инвестиций.

С учетом первоначальных инвестиций в размере 37,1 млрд. руб. в проект, срок окупаемости составляет около 1,82 года, что свидетельствует о достижении точки безубыточности во втором году реализации проекта.

Таким образом, данный инвестиционный проект демонстрирует положительный потенциал чистой приведенной стоимости вплоть до 2030 г.

при условии выхода производства транспортных средств на полный цикл и постепенного увеличения объёмов производства до 200 тыс. автомобилей в год.

Оценка эффективности программ локализации и импортозамещения в автомобильном секторе за 2015-2025 гг. выявляет значительный разрыв между формальными показателями и фактической глубиной локализации: с одной стороны, фиксируется рост доли автомобилей, собираемых на территории России, а с другой – реальный уровень локализации ниже целевых ориентиров.

Начиная с 2015 г. автомобильная отрасль получала государственную поддержку в форме льготного кредитования, лизинговых программ, мер по обновлению автопарка и утилизационного сбора, что стимулировало расширение локальных сборочных мощностей и повышение доли автомобилей, выпускаемых на территории России.

По итогам 2025 г. объём продаж автомобилей, собранных в России, в сегменте новых легковых автомобилей превысил 830 тыс. единиц, тогда как в 2023 г. он составлял около 646 тыс. единиц, что свидетельствует о значительном росте объёма и рыночной значимости локализованного производства.

В настоящий момент значительная часть локализации в автомобильной отрасли носит преимущественно сборочный характер: продукт поступает в виде SKD-комплектов, вследствие чего в российской экономике формируется ограниченный объём добавленной стоимости, тогда как показатели локализации формально выполняются, а реальная импортозависимость сохраняется на высоком уровне.

Недостаточная производственная мощность и низкий технологический уровень ряда отечественных предприятий, а также сложности, связанные с процедурами сертификации и развитием параллельного импорта, снижают эффективность программ импортозамещения, сдерживают развитие собственной компонентной базы и ограничивают формирование цепочек добавленной стоимости внутри национальной экономики.

В этих условиях рост утилизационного сбора и изменение режима усиливают издержки автопроизводителей, что вынуждает Минпромторг России

рассматривать смягчение требований к уровню локализации как инструмент поддержания стабильного уровня маржинальности, снижения избыточного давления издержек и обеспечения устойчивости производственных цепочек автомобильной отрасли.

Таким образом, анализ динамики и структуры автомобильной промышленности России свидетельствует о наличии системного дисбаланса: несмотря на рост доли автомобилей, собранных на территории Российской Федерации, и расширение господдержки через механизмы СПИК и балльную систему, преобладание крупноузловой (SKD) сборки ограничивает формирование локализации цепочек добавленной стоимости и технологического суверенитета. Высокая зависимость от импорта критических компонентов, низкий уровень освоения полного производственного цикла и недостаточная инвестиционная активность в НИОКР и смежные цепочки поставок приводят к тому, что реальная локализация по ряду моделей не превышает 40 %, в связи с чем действующая политика импортозамещения требует пересмотра текущих подходов в сторону углубления локализации, стимулирования производства критических автокомпонентов и интеграции российских производителей в глобальные цепочки добавленной стоимости на условиях технологической независимости.

2.2. Исследование структуры и динамики потоков параллельного импорта автомобилей и компонентов

Легализация параллельного импорта с 2022 года обеспечивает ввоз оригинальной продукции без разрешения правообладателя, что диверсифицирует рыночное предложение, повышает его эластичность по отношению к спросу, способствует насыщению рынка и снижению цен. В то же время механизм обостряет ценовую конкуренцию, порождая для российских производителей структурные вызовы.

Как уже ранее отмечалось, «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 [62]».

В последние годы параллельный импорт автомобилей и автокомпонентов стал ключевым механизмом замещения импортных поставок на российском рынке в условиях западных санкций. Это обеспечило диверсификацию ассортимента, минимизацию дефицита и стабилизацию спроса, с резким ростом его доли в регистрациях с 2022 г.

По данным «Открытие Авто» и «Автомаркетолога», в 2023 г. регистрации транспортных средств в Российской Федерации превысили 1 млн. единиц, из них 13 % ввезенных по процедуре параллельного импорта [111].

Наибольшая доля транспортных средств, ввезенных по параллельному импорту, приходилась на автомобили японских брендов – около 30 %, с доминированием марки Toyota. Второе место заняли корейские бренды с долей порядка 25 %, где лидировали марки Hyundai и Kia. На третьем месте – транспортные средства, произведенные немецким автопромом – около 19 %, особой популярностью среди которых являлась марка автомобилей BMW.

В 2023 г. параллельный импорт реализовал функцию замещения официальных поставок, достигнув пика эластичности спроса к фискальным и рыночным условиям: импорт новых легковых авто составил рекордные 225,5 тыс. единиц. Однако последующая стагнация и сокращение объемов вызваны регуляторными мерами, включая индексацию утилизационного сбора с учетом вступления в законную силу новой редакции постановления Правительства Российской Федерации от 26.12.2013 № 1291 [9].

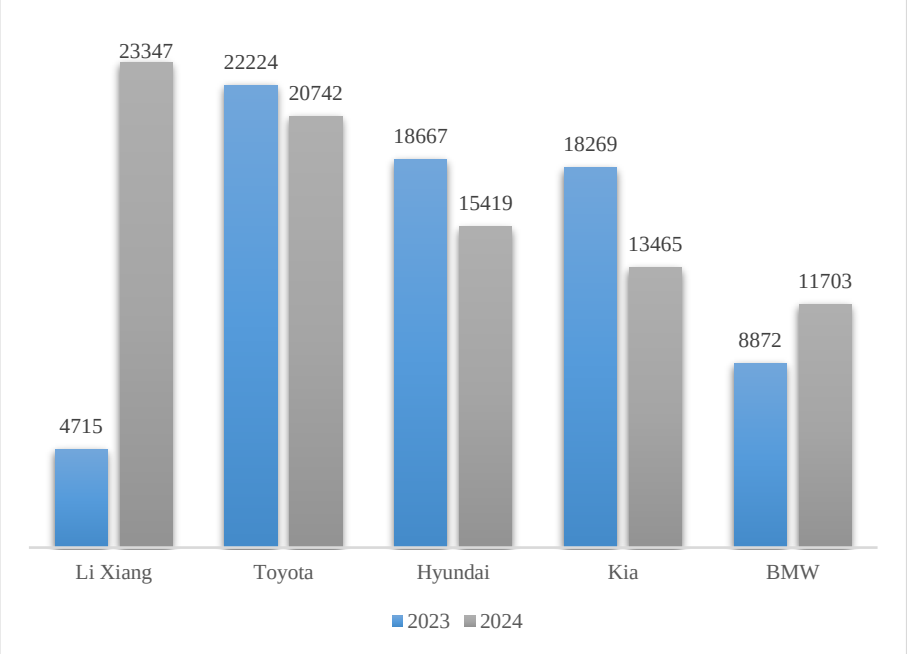
В 2024 г. ввоз транспортных средств в Россию составил значительные объемы, где параллельный импорт сыграл ключевую роль из-за санкций и ухода официальных дилеров. Общий импорт легковых автомобилей превысил 1,2 млн. единиц транспортных средств, а в рамках параллельного импорта физические лица ввезли около 550 тыс. единиц транспортных средств,

включая 150 тыс. единиц новых (менее 3 лет) и 400 тыс. единиц подержанных (более 3 лет) [131].

Кроме того, по данным «Автостат Инфо», в 2024 г. в России наблюдался рост числа регистраций автомобилей, ввезенных по параллельному импорту, почти на 18 % по сравнению с 2023 г. Как отмечает К.К. Лебедев, «как только западные автоконцерны остановили заводы и ушли с российского рынка, опустевшие ниши начали заполнять китайские автомобилестроители [59]».

На первом месте среди моделей, поступивших на российский авторынок по параллельному импорту, оказался китайский бренд Li Xiang. Так, в 2024 г. зарегистрировано свыше 23 тыс. единиц транспортных средств, что на 395 % больше по сравнению с 2023 г.

Вторую позицию заняла Toyota с показателем около 21 тыс. единиц транспортных средств, зарегистрированных в 2024 г. (на 7 % меньше по сравнению с 2023 г.). Третье место занимает марка Hyundai – в 2024 г. зарегистрировано почти 15,5 тыс. единиц транспортных средств, что на 17 % меньше по сравнению с 2023 г. Детализированный анализ представленных данных проиллюстрирован на рисунке 2.2.



Источник: составлено автором на основе данных «Автостат Инфо» [109]

Рисунок 2.2 – Регистрация транспортных средств, ввезенных по процедуре параллельного импорта в 2023-2024 гг.

После легализации параллельного импорта на российском автомобильном рынке сформировался значительный приток транспортных средств китайских брендов, обеспечивших частичную субституцию продукции поставщиков из недружественных стран. Объем поставок легковых автомобилей из Китая за 9 месяцев 2024 г. достиг более 10,9 млрд. долл. с приростом 34,6 %, тогда как импорт грузовиков сократился на 4,4 % до 2,3 млрд. долл. [146].

В сентябре 2024 г. было ввезено порядка 104,2 тыс. единиц новых автомобилей, из которых около 80 % пришлось на Китай. За 9 месяцев их импорт составил 683 тыс. шт., увеличившись на 49 % по сравнению с предыдущем годом. Также за первые 10 месяцев 2024 г. через дальневосточную границу проследовало 482 тыс. грузовых транспортных средств, что на 54,3 % превышает аналогичный период 2023 г. [102].

Таким образом, в 2024 г. ввоз транспортных средств в Россию, особенно по параллельному импорту, показал снижение по сравнению с 2023 г., но остался значимым каналом поставок. Общий объём новых легковых автомобилей по параллельному импорту составил около 181 тыс. единиц, что на 20 % меньше пикового значения предыдущего года (около 225,5 тыс. единиц) [132].

В начале 2024 г. ввоз транспортных средств по параллельному импорту оставался на высоком уровне за счет регуляторных послаблений, однако с апреля введены жесткие меры постановлением Правительства Российской Федерации от 13.02.2024 № 152 [14] – уплата утилизационного сбора происходит по формуле, утвержденной Минпромторгом России, с учетом уплаты таможенных платежей в случае выпуска транспортных средств для внутреннего потребления и выпущенного таможенными органами на территории Евразийского экономического союза.

К концу года в сфере параллельного импорта транспортных средств в Россию прослеживается заметное ускорение темпов снижения объёмов поставок, что обусловлено комплексом макроэкономических и отраслевых факторов.

Инфляционная экспансия спровоцировала существенный рост закупочных и розничных ценовых индикаторов на автотранспорт, что коррелирует с эрозией платежеспособного спроса и общим ухудшением рыночной конъюнктуры.

Кроме того, с октября 2024 года постановлением Правительства Российской Федерации от 13.09.2024 № 1255 [15] введена долгосрочная шкала индексации утилизационного сбора на транспортные средства, что также усилило фискальное давление на параллельный импорт, что способствовало дальнейшему снижению объемов ввоза. В то же время параллельный импорт, несмотря на наблюдаемую нисходящую динамику физических объёмов, успешно консолидировался в качестве устойчивой и структурно значимой рыночной модели, адаптировавшейся к новым реалиям.

К.Л. Свечников, А.Р. Замалиев отмечают, что «дополнительное давление на рынок оказывают фискальные меры – рост утилизационного сбора, изменение его методики и налоговые издержки, что повышает барьеры для потребителей и производителей и снижает доступность автомобилей [80]».

В 2025 г. параллельный импорт транспортных средств в Россию продолжил сокращаться, но сохранил значимость на фоне общего спада рынка. Так, например, общий импорт легковых автомобилей в Россию составил около 890 тыс. единиц транспортных средств, что на 32,5 % меньше уровня 2024 г. [147].

По данным ФТС России, за январь-ноябрь 2025 г. стоимостной объём параллельного импорта сократился до 20,9 млрд. долл., продемонстрировав снижение на 45 % по сравнению с аналогичным периодом 2024 г. По оценкам Минпромторга России, в 2025 г. объём параллельного импорта в среднем снизился до 2 млрд. долл. в месяц против 4 млрд. долл. в начале действия механизма. В связи с устойчивым снижением поставок без согласования с правообладателями ведомство скорректировало прогноз на 2025 г., признав изначальный ориентир в 25 млрд. долл. неактуальным [121].

По итогам 2025 г. стоимостной объём параллельного импорта превысил 23,1 млрд. долл., эквивалентно среднемесячному показателю около 1,9 млрд. долл. Снижение динамики обусловлено развитием отечественных производственных

мощностей и успешной стратегией импортозамещения, где товары из недружественных государств замещаются аналогами из дружественных стран [129].

По данным аналитиков автомобильного рынка, параллельный импорт новых легковых автомобилей в Россию в 2025 г. сократился, но определенные бренды продемонстрировали устойчивый спрос и рост регистраций. Детализированная разбивка по маркам транспортных средств, ввезенных по параллельному импорту и зарегистрированных в 2025 году, приведена в таблице 2.5.

Таблица 2.5 – Марки транспортных средств, ввезенных по параллельному импорту и зарегистрированных в 2025 году, ед.

№ п/п	Марка	Количество	Динамика
1.	Toyota	29 144	+ 40%
2.	BMW	16 742	+ 42%
3.	Kia	10 181	- 39%
4.	Mercedes-Benz	9 430	+ 45%
5.	Hyundai	8 745	- 41%
6.	Volkswagen	7 812	- 15%
7.	Mazda	6 907	+ 12%
8.	Skoda	5 951	- 22%
9.	Lexus	4 875	+ 28%
10.	Audi	4 556	+ 18%

Источник: составлено автором на основе данных [144]

В 2025 г. лидером параллельного импорта новых легковых автомобилей в Россию стала Toyota с 29 144 ед. и приростом 40 % по сравнению с 2024 г., что отражает устойчивый спрос на японские бренды в условиях ценовой доступности. Объём ввоза транспортных средств BMW составил 16 742 ед., что на 42 % превышает показатель предыдущего периода, тогда как объём ввоза транспортных средств Kia снизился на 39 % и составил 10 181 ед. Mercedes-Benz продемонстрировал рост объема поставок на 35 % (9 430 ед.), тогда как ввоз Hyundai сократился на 41 % и составил 8 745 ед.

Ввоз транспортных средств Volkswagen составил 7 812 ед., что соответствует снижению на 15 % по сравнению с предыдущим годом. Mazda заняла следующую позицию с 6 907 ед. при росте на 12 %, что отражает относительно устойчивый спрос на корейские кроссоверы и седаны. Skoda ввезено 5 951 ед., однако результат

оказался на 22 % ниже предыдущего года, что свидетельствует о заметной коррекции спроса на марку в параллельном сегменте.

Люксовый сегмент представили Lexus и Audi: в 2025 г. ввезено порядка 4 875 ед. транспортных средства Lexus с ростом примерно на 28 % по сравнению с предыдущем годом, что указывает на сохранение высокой востребованности японских премиальных транспортных средств среди покупателей. Объём ввоза транспортных средств Audi составил 4 556 ед. при росте около 18 %, подтверждая устойчивый интерес к европейским премиальным моделям, ввозимым по параллельному импорту.

В условиях эволюции внешнеторговой конъюнктуры России объём параллельного импорта, служащего основным инструментом обхода санкций, в январе 2026 г. сократился до исторического минимума – около 1 млрд. долл., что иллюстрирует фундаментальные сдвиги в структуре внешних поставок и трансформацию внешней торговли [130]. По сравнению со среднемесячным показателем 2025 г. динамика отражает почти двукратное снижение, сигнализируя о переходе от импортозависимости к диверсификации каналов и развитию устойчивых форм взаимодействия с партнерами из дружественных стран.

По данным «Автостата», доля новых легковых автомобилей, ввезенных в Россию по параллельному импорту за январь-февраль 2026 г., увеличилась до 53 % (против 46 % в среднем за 2025 г.). За этот период импорт новых легковых машин составил 44,8 тыс. единиц (-7 % к аналогичному периоду 2025 г.), с сокращением поставок из Китая (-23 %) и Белоруссии (-11 %), но ростом из Киргизии (в 4,1 раза), Южной Кореи (в 2,8 раза) и Японии (в 2,9 раза) [103].

Импорт подержанных легковых автомобилей снизился на 20% до 25,9 тыс. единиц, где лидером осталась Toyota. В структуре новых автомобилей доминирует Китай (67,2 %), за ним Киргизия (20,5 %) и Белоруссия (3,9 %), а среди подержанных транспортных средств – Япония (60,2 %), Китай (21,2 %) и Южная Корея (7,7 %) [104].

С 2022 года ФТС России прекратила публикацию детализированной статистики по внешней и взаимной торговле, что существенно затруднило

проведение количественного анализа объёмов товарооборота в разрезе отдельных товарных категорий, в частности, в сегменте автомобильных комплектующих.

В целях детального изучения динамики импорта автокомплектующих автором был проведен сравнительный анализ импорта таких товаров с учетом открытых данных из дружественных стран, а также государств-членов Евразийского экономического союза (таблица 2.6).

Таблица 2.6 – Импорт автомобильных комплектующих из ключевых дружественных стран в 2022-2025 гг., в млрд. долл.

Год	Китай	Турция	Объединенные Арабские Эмираты
2022	1,2 (за 10 месяцев)	0,034	≈0,040
2023	2	-	≈0,054
2024	2,65	-	≈0,042
2025	1,8 (за 11 месяцев)	0,017 (за 8 месяцев)	≈0,05

Источник: составлено автором на основе данных [112; 113; 125; 121; 138; 143]

С введением параллельного импорта Китай закрепился в качестве основного поставщика автокомплектующих. Уже с 2023 г. объём импорта из Китая превысил 2 млрд. долл., а в 2024 г. достиг 2,65 млрд. долл., увеличившись на 32 % по сравнению с предыдущим годом.

Вместе с тем, к концу 2025 г. наблюдалось некоторое сокращение поставок, что может свидетельствовать о постепенной перестройке структуры рынка. Такая динамика отражает усиление позиций отечественных производителей автокомплектующих и частичную замену импортной продукции товарами российского происхождения.

Объединённые Арабские Эмираты занимают второе место, однако их значения остаются существенно ниже и колеблются в относительно узком диапазоне – около 0,05 млрд. долл., что говорит о стабильности, но ограниченном масштабе. Турция, напротив, демонстрирует минимальные значения и неустойчивую динамику. Например, в 2022 г. объём импорта составлял 0,034 млрд. долл., однако к 2025 г. он заметно сократился и за 8 месяцев достиг лишь 0,017 млрд. долл., что указывает на существенное снижение импортной активности по данному направлению.

В 2025 году Евразийская экономическая комиссия утвердила Программу промышленной кооперации и импортозамещения государств Евразийского экономического союза на 2025-2030 гг., которая координирует усилия России, Беларуси, Казахстана, Армении и Киргизии по снижению зависимости от внешних поставок по критически важным товарам и технологиям.

Данная программа направлена на укрепление внутрисоюзных производственных цепочек, повышение технологической самостоятельности и снижение уязвимости к внешним шокам. Отдельное внимание уделяется технологическому прогнозированию и внедрению инноваций в промышленность.

Также значимым является и расширение рынков сбыта за пределы стран-участниц. Для новых и уже действующих производств это создает более масштабную экономическую базу, повышает окупаемость инвестиций и делает кооперационные проекты более привлекательными. В рассматриваемом ключе программа выступает не только как инструмент снижения зависимости от импортной продукции, но и как механизм промышленного роста и повышения конкурентоспособности.

Анализируя открытые источники данных, то в импорте автомобилей и автокомпонентов в рамках Евразийского экономического союза ключевую роль играют Беларусь и Казахстан. К примеру, за 8 месяцев 2022 г. в Россию из Казахстана ввезено более 6,5 тыс. автомобилей, что в 15 раз превышает показатель за аналогичный период предыдущего года, а в 2023 г. в структуре импорта из Казахстана на легковые автомобили приходилось более 5 % [106], что свидетельствует о заметной роли автомобильного сегмента во внешней торговле страны.

За последние несколько лет общий товарооборот России и Белоруссии вырос в 1,8 раза. В рамках политики импортозамещения за девять месяцев 2022 г. объёмы российского импорта из Белоруссии выросли на 14,6 %, а товарооборот России с Белоруссией вырос на 9 %, достигнув 30,5 млрд. долл. [142]. По итогам 2024 г. взаимный товарооборот побил очередной рекорд и достиг 4,6 трлн. руб., а по итогам 2025 г. составил 54 млрд. долл. [138].

Для эмпирического анализа взаимосвязи между объёмом параллельного импорта автомобилей и уровнем локализации производства автором применен коэффициент корреляции Пирсона, позволяющий количественно оценить степень и направленность их линейной зависимости по формуле:

$$r = \frac{\sum(x_i - \bar{x})(y_i - \bar{y})}{\sqrt{\sum(x_i - \bar{x})^2 (y_i - \bar{y})^2}} \quad (2.4)$$

где:

x_i – объём ввоза транспортных средств по параллельному импорту;

y_i – доля локализации производства транспортных средств в России.

Таблица 2.7 – Показатели объема ввоза транспортных средств по параллельному импорту, а также доля локализации производства за 2022-2025 гг.

Год	Объём ввоза по параллельному импорту, тыс. ед.	Доля локализации производства, %
2022	100	35
2023	225,5	28
2024	181	32,8
2025	144 (11 мес.)	33

Источник: составлено автором на основе данных [117; 123; 136]

Таблица 2.8 – Расчет показателей для коэффициента корреляции Пирсона за 2022-2025 гг.

Год	$x_i - \bar{x}$	$y_i - \bar{y}$	$(x_i - \bar{x})(y_i - \bar{y})$	$(x_i - \bar{x})^2$	$(y_i - \bar{y})^2$
2022	-62,625	2,8	-175,55	3929,89	7,84
2023	62,875	-4,2	-264,275	3955,48	17,64
2024	18,375	0,6	11,025	337,39	0,36
2025	18,625	0,8	-14,9	347,02	0,64

Источник: составлено автором

С учетом указанных данных формула выглядит следующим образом:

$$r = \frac{-443,7}{\sqrt{8569,78 * 26,48}} = -0,82$$

Таким образом, коэффициент корреляции Пирсона r = -0,82 свидетельствует о сильной отрицательной линейной взаимосвязи между объемом параллельного импорта автомобилей и уровнем локализации производства в стране за период с 2022-2025 гг., что подтверждает наличие выраженного эффекта субституции импортных поставок в отношении отечественной производственной базы.

Полученная корреляция количественно подтверждает, что либерализованный параллельный импорт выступает фактором вытеснения отечественного производства, тормозя капиталоемкие проекты локализации на 70-80 % от потенциального уровня. Спад импорта в 2025-2026 гг. создает структурную нишу для восстановления локализации, однако без нетарифных мер регулирования эффект останется ограниченным.

В секторе автомобилестроения России параллельный импорт, легализованный с 2022 года, существенно трансформирует конкурентную среду внутреннего рынка, где импортные потоки начинают проявлять эффекты «каннибализации» в отношении продаж отечественных автопроизводителей, разрушая их рыночную долю за счёт замещения спроса на локальную продукцию более эластичными по цене или качественно дифференцированными импортными субститутами.

Параллельный импорт первоначально позиционировался Правительством как временная, антикризисная мера, направленная на компенсацию дефицита импортных товаров и поддержку импортозамещения в условиях санкционных ограничений. В ходе реализации этот инструмент эволюционировал в компонент устойчивой промышленной и торговой политики, предполагающий регулируемое и избирательное использование с учетом экономических приоритетов.

С экономической точки зрения, импорт можно разделить на две категории: «полезный» (способствующий реализации импортозамещающих программ, ускорению технологического развития отечественной промышленности и диверсификации производственных цепочек) и «вредный» (усиливающий внешнюю зависимость, подрывающий конкурентные позиции локальных

производителей и снижающий добавленную стоимость в национальной экономике).

«Полезный импорт» охватывает оборудование, дефицитные комплектующие, запасные части и иные товары, стимулирующие рост отечественного промышленного потенциала, ускорение импортозамещения, технологическую модернизацию предприятий и расширение производственных мощностей приоритетных секторов экономики.

«Вредный импорт» преимущественно представлен готовой конечной продукцией, выступающей в роли прямых субститутов локально выпускаемой продукции, например, автомобили, реализуемыми по механизму параллельного импорта.

В 2025 г. импорт стратегических важных компонентов и агрегатов для крупноузловой сборки сократился на 30-40 % относительно предшествующего периода, что может быть обусловлено накоплением производственных запасов на отечественных площадках, усилением таможенных барьеров и реструктуризацией логистических цепочек.

Данное сокращение импорта автокомплектующих негативно влияет на траекторию локализационных процессов в автомобилестроении, порождая структурные диспропорции в цепочках формирования добавленной стоимости и подрывая ключевые ориентиры политики импортозамещения.

Кроме того, оно усиливает макроэкономическую зависимость: большая часть цепочек стоимости контролируется внешними поставщиками, повышая восприимчивость к геополитическим сдвигам и волатильности сырьевых рынков, а в долгосрочной перспективе замедляя развитие конкурентных преимуществ, минимизируя вклад автопрома в промышленный прирост и формируя технологическое отставание.

В то же время, импорт готовых легковых автомобилей, включая новые и подержанные модели, не характеризуется систематическим ростом: совокупный объем новых легковых автомобилей в 2025 г. составил 890 тыс. единиц, что на 33 % меньше по сравнению с предыдущем годом.

Тем не менее, сохраняется значимая макроэкономическая зависимость от внешних поставок: импорт покрывает 55-60 % рыночного спроса, что обеспечивает диверсификацию предложения, но ограничивает стимулы для расширения отечественной сборки за счет замещения спроса и фискальных потерь.

В контексте развития конкурентной динамики российского автомобилестроения после легализации параллельного импорта наиболее остро проблема проявляется в сегментах легковых автомобилей среднего ценового уровня, где отечественные производители подвергаются интенсивному замещению спроса со стороны импортных аналогов.

Импортные поставки автомобилей европейских, китайских и японских брендов, осуществляемые по параллельным каналам при отсутствии или минимальном уровне уплаты таможенных пошлин и нетарифных барьеров, повышают ценовую эластичность спроса и снижают розничные цены на 15-30 % по сравнению с ценами официальных дистрибьюторов, что приводит к утрате рыночной доли локальными производителями.

В таких условиях отечественные производители вынуждены либо использовать ценовой демпинг с отрицательной маржой, либо сокращать объёмы выпуска, что обусловливает стагнацию текущих продаж и долгосрочных инвестиций в модернизацию производственных мощностей, поскольку неопределенность будущих рыночных долей снижает экономическую оправданность проектов локализации и повышает их инвестиционный риск, делая их экономически нецелесообразными.

Нерегулируемый параллельный импорт также ослабляет инвестиционную привлекательность сегмента: транснациональные компании воздерживаются от локализации производства из-за утраты эксклюзивного контроля над дистрибуцией, а отечественные инвесторы сталкиваются с асимметричной конкуренцией. Без нетарифных мер регулирования капиталовложения в заводы сдерживаются, что подтверждается снижением прямых иностранных инвестиций и демотивацией импортозамещения.

В автомобильной промышленности параллельный импорт коррелирует с падением инвестиционных проектов негативно: пик ввоза транспортных средств в 2022-2024 гг. сопровождался заморозкой развития локальных заводов, а спад импорта в 2025-2026 гг. усилил стагнацию капиталовложений.

После ухода западных брендов в 2022 г. это привело к простою мощностей: заводы в Москве и Калуге были закрыты, капиталовложения обесценены без окупаемости из-за параллельного импорта, подрывающего эксклюзивность. В тоже время китайские транснациональные корпорации нарастили локализацию производства, однако новые отечественные проекты существенно замедлились под давлением конкуренции с серыми поставками.

Параллельный импорт демонстрировал экспоненциальный рост с 2022 г. в качестве контрсанкционного механизма, однако с 2025 г. наблюдается его стагнация и последующий спад, коррелирующий с инвестиционной активностью. Локальные фирмы сталкиваются с демпингом контрафакта и параллельных поставок без гарантий качества, что создаёт барьеры для капиталовложений и тормозит импортозамещение.

Целесообразно добавить точку зрения Н.Ю. Ямпольской, Д.С. Алексеевой, Д.Н. Исаевой, которые при оценке экономического влияния параллельного импорта на экономику и экономическую безопасность России с помощью SWOT-анализа считают, что «низкая мотивация отечественных компаний к внедрению собственных разработок обусловлена высокой доступностью аналогичных импортных товаров [100]».

Нерегулируемый характер параллельного импорта создает системные барьеры для притока инвестиций в отечественное производство, усиливая неопределенность рыночных долей и повышая операционные риски для локальных производителей.

Параллельный импорт разрушает протекционные барьеры, допуская дистрибьюторам ввоз оригинальной продукции без разрешения правообладателей, что провоцирует ценовой демпинг и подрывает прогнозируемую доходность вложений в локальные производственные мощности.

В итоге иностранные инвесторы, в том числе потенциальные релоканты из Китая, воздерживаются от создания собственных производственных баз в России из-за неспособности гарантировать эксклюзивность сбыта продукции на внутреннем рынке, а угроза параллельного импорта аналогичных товаров через третьи страны усиливает риск ценовой конкуренции и снижает доходность инвестиционных проектов, делая их с экономической точки зрения не эффективными и уменьшая готовность к капиталовложениям в локализацию производства.

Для отечественных производителей данная ситуация усугубляется эффектом «каннибализации» спроса, при котором импортные аналоги, приобретаемые на 20-30 % дешевле за счёт обхода официальных дистрибьюторских цепочек, вытесняют национальные товары с рынка, снижая объем реализации. В результате проекты расширения производственных мощностей оказываются в зоне отрицательной рентабельности, поскольку рост издержек и неопределенность спроса не компенсируются соответствующим ростом выручки и доли рынка.

Таким образом, нерегулируемый параллельный импорт искажает конкурентную среду и системно тормозит инвестиционную активность, что требует перехода к модели управляемого импорта с протекционистскими мерами для восстановления инвестиционного цикла.

К аналогичному заключению приходят и А.В. Литвинова, М.В. Логинова, М.В. Парфенова, которые считают, что «…данная задача может быть выполнена только в том случае, если снижение объемов параллельного импорта и его доли в экономике сопровождается пропорциональным ростом объемов внутреннего производства санкционных товаров, прежде всего товаров высокой степени переработки, основанных на применении высоких технологий и инноваций [60]».

Таким образом, параллельный импорт, легализованный в 2022 г. как антикризисный инструмент, первоначально обеспечил диверсификацию предложения, снижение дефицита и стабилизацию спроса на автомобильном рынке

России, однако по мере ужесточения фискального регулирования его объёмы перешли к заметному снижению начиная с 2025 г. Несмотря на сохраняющуюся структурную значимость канала поставок, нерегулируемый параллельный импорт порождает негативные эффекты для отечественных производителей: «каннибализацию» спроса за счёт более дешевых импортных аналогов, демпинговое давление, снижение инвестиционной привлекательности локализации и замедление реализации новых производственных проектов, что в совокупности требует перехода к модели регулируемого импорта.

2.3. Выявление структурных диспропорций и институциональных барьеров технологического суверенитета отрасли

Технологический суверенитет автомобильной промышленности в Российской Федерации приобретает стратегическое значение в условиях экономических и политических вызовов, а также санкционного давления со стороны западных стран. Достижение автономии в ключевых технологиях отрасли сталкивается с глубокими структурными диспропорциями: высокой зависимостью от импорта высокотехнологичных компонентов, низким уровнем локализации и изменением цепочкой поставок.

Для усиления позиций как на внутреннем, так и на внешним рынках, начиная с 2015 г. Правительство не только инвестирует значительные финансовые ресурсы в развитие автомобильной промышленности, но и внедряет ряд мер, которые включают в себя предоставление субсидий и налоговых преференций и механизм СПИК, ориентированные на достижение максимальной доли уровня локализации в стране.

Введенные санкции в 2022 г. западными странами выступили мощным стимулом, благодаря которому усилился курс на развитие импортозамещения и локализации производства автомобильной промышленности в стране,

что непосредственно привело к росту внимания к проблемам данной отрасли со стороны государства и внедрению новых программ развития. Предприятия были вынуждены переориентировать закупочную политику в пользу российских поставщиков, что ускорило формирование локальных производственных цепочек и начался переход от высокой импортной зависимости к более устойчивой и автономной модели развития автомобильной отрасли.

Несмотря на масштабную государственную поддержку и применение регуляторных инструментов, фактический уровень локализации автомобильного производства в России по итогам 2024 г. сохранился на низком уровне и составил около 33 % [148], что заметно ниже целевых ориентиров, зафиксированных в Стратегиях развития автомобильной промышленности

Ограничивающим фактором для реализации политики импортозамещения выступает ценовое давление со стороны параллельного импорта. Оно ослабляет спрос на автомобили отечественного производства, ухудшает параметры инвестиционных вложений в локальные производственные мощности, и как следствие снижает инвестиционную привлекательность проектов локализации.

Несмотря на рост капитальных вложений и расширение мер государственной поддержки, технологическое отставание, слабая динамика внутреннего спроса и действующие внешние ограничения сохраняют высокий уровень структурных барьеров для развития автомобильной промышленности, что требует формирования сбалансированной долгосрочной стратегии, ориентированной на повышение технологической автономии и долгосрочной конкурентоспособности отрасли на внутреннем и внешних рынках.

По мнению И.Н. Бухтеревой, А.Б. Гребенкиной, «полностью перейти на российские машины в данный момент нет никакой возможности, так как главными препятствиями являются низкое качество продукции и недостаточные объемы производства [31]».

Одной из основных проблем развития локализации производства является технологическое отставание, отсутствие собственной высокотехнологичной компонентной базы и зависимость от импорта.

Даже в тех компонентах, которые формально локализованы на российской территории, значительная часть ключевых элементов по-прежнему импортная: в первую очередь это электронные компоненты, сложные системы управления, датчики, программное обеспечение и микроэлектронные блоки.

К примеру, по данным, обозначенным Минпромторгом России, из более чем 700 критических компонентов автомобильной номенклатуры в России обеспечивается производство чуть более половины [151].

Вместе с тем, доля действительно высокотехнологичных изделий (автоэлектроника, мультимедийные системы, катализаторы, агрегаты трансмиссии с высокой долей импортных деталей) остаётся существенно ниже. Как следствие, формальный показатель локализации не отражает реальной технологической автономии и не приводит к значимому снижению структурной импортной зависимости отрасли.

Целесообразно добавить точку зрения Ф.Ф. Юрлова, С.Н. Яшина, В.В. Титова, которые также отмечают, что «…локализовано, в основном компоненты, не требующие какой-либо квалификации в производстве: шины, стекла, штампованные пластиковые детали, крепеж; из операций: крупноузловая сборка, сварка и окраска [99]».

Немаловажной является проблема низкого уровня локализации, которая существенно ограничивает технологическую автономию и конкурентоспособность отрасли. Реальный уровень локализации автокомпонентов в автомобилях, производимых в России, в 2024-2025 гг. оценивается на уровне порядка 33 %, тогда как целевые показатели, закрепленные в Стратегии, предполагают достижение более 55 %. Это свидетельствует о том, что значительная доля добавленной стоимости машины по-прежнему формируется за счёт импортных комплектующих и технологий, а не за счёт развития собственного отечественного

компонентного сектора и его интеграции в глобальные цепочки создания стоимости.

Такой разрыв между фактическими и целевыми уровнями локализации подчеркивает слабую глубину модернизации производственных баз и ограниченный перенос высокотехнологичных компетенций в российские предприятия.

Низкий уровень локализации производства свидетельствует о том, что большая часть прибыли и добавленной стоимости уходит за пределы экономики страны, вместо того чтобы обратно вкладываться в отечественные производство и НИОКР, в результате чего автомобильная отрасль продолжает оставаться в зависимости от импортных комплектующих, что непосредственно ослабляет эффект от реализаций государственных мер поддержки и снижает в целом устойчивость данной отрасли к санкционному воздействию и внутренним рискам.

Как отмечают А.И. Соснило, М.С. Яркина «российская академия наук выявила, что такие отрасли отечественного производства как автомобилестроение и лесная промышленность испытывают технологическое отставание по сравнению с иностранными аналогами, что препятствует возможности конкуренции на мировом рынке [87]».

Также существует проблема, связанная с тем, что в настоящее время недостаточно развита отечественная база предприятий по производству автокомпонентов. Несмотря на значительные вложения со стороны государства в автомобильную промышленность, основная часть производства транспортных средств сосредоточена на крупноузловой сборке и отдельных приоритетных проектах, в то время как компонентное развитие отрасли остается на низком уровне.

Крупные автопроизводители по-прежнему чаще выбирают иностранных поставщиков, поскольку у них уже сформированы отлаженные технологии и устойчивые логистические цепочки. В то же время российские производители компонентов ограничены дефицитом финансовых ресурсов, низкой

рентабельностью и высокой административной нагрузкой, что замедляет их модернизацию и технологическое развитие.

Таким образом, локализация в основном концентрируется преимущественно на относительно простых и низкотехнологичных деталях. При этом в наиболее сложных и критически важных узлах сохраняется высокая зависимость от импортных комплектующих и зарубежных технологий, поскольку национальное производство не успевает адаптироваться к темпам технологического обновления, а также ограничено нехваткой инвестиций и недостаточным стабильным спросом со стороны автопроизводителей.

По мнению Н.В. Михайлина, «недостаточная защита интеллектуальной собственности снижает мотивацию к инновациям из-за отсутствия гарантий возврата инвестиций в НИОКР, приводя к финансовым потерям и снижению конкурентоспособности на международных рынках [66]».

Нельзя не согласиться с мнением Н.В. Михайлина, поскольку в условиях слабой защиты интеллектуальной собственности существенно повышается риск незаконной имитации технологий, копирования конструктивных решений, а также несанкционированного использования патентов и ноу-хау со стороны как иностранных, так и отечественных конкурентов.

Такие действия приводят к обесцениванию научно-технического капитала, в результате чего снижается готовность инвесторов и промышленных компаний к осуществлению капитальных затрат в НИОКР, а структура инновационных расходов смещается в сторону краткосрочных программ модернизации и адаптации уже существующих импортных технологий, а не создания собственных технологических платформ и продуктов. Это снижает долгосрочную конкурентоспособность отрасли на внутреннем и международных рынках и усиливает ее зависимость от внешних технологических источников.

Также следует отметить наличие структурных и рыночных ограничений, связанных с относительно небольшим и нестабильным объемом спроса на рынке легковых автомобилей в России. Отрасль сталкивается с высокой зависимостью от спроса на отдельные модели, а также отсутствием крупных унифицированных

платформ, которые обеспечили бы значительный эффект масштаба и сделали бы локализацию компонентов экономически целесообразной.

Дополнительным фактором сдерживания выступают высокие риски конъюнктурных спадов рынка, колебания спроса в условиях санкций и неопределенность регуляторной среды, в том числе изменения в режиме и условиях государственной поддержки (льготное кредитование, субсидии, требования по специальным инвестиционным контрактам, утилизационный сбор), что снижает предельную склонность к долгосрочным капиталовложениям в проекты локализации производства компонентов.

Как справедливо отмечают Е.Н. Смирнов, Е.С. Сероштан «в условиях высокого уровня достигнутой открытости мировых рынков и быстро меняющейся экономической ситуации важно найти оптимальное решение, которое будет способствовать развитию торговли и обеспечивать справедливую конкуренцию на рынке [84]».

Параллельный импорт влияет на конкуренцию в локализации автомобильной промышленности через ценовые и структурные эффекты, которые снижают предельный доход и рентабельность локализованных производств и смещают спрос в сторону импортных предложений.

Увеличение предложения параллельных поставок усиливает ценовую конкуренцию, сдерживает рост цен и снижает доходность проектов локализации, что ухудшает инвестиционную привлекательность собственных производственных цепочек и ослабляет экономические стимулы к развитию отечественной компонентной базы.

Дешевые поставки, особенно из Китая, формируют более низкий ценовой уровень предложения на отдельные модели, позволяя конечным потребителям существенно сократить издержки при покупке. В результате официальные дилеры и локализованные модели сталкиваются с ростом ценовой эластичности спроса и снижением их конкурентоспособности в сегменте массового рынка.

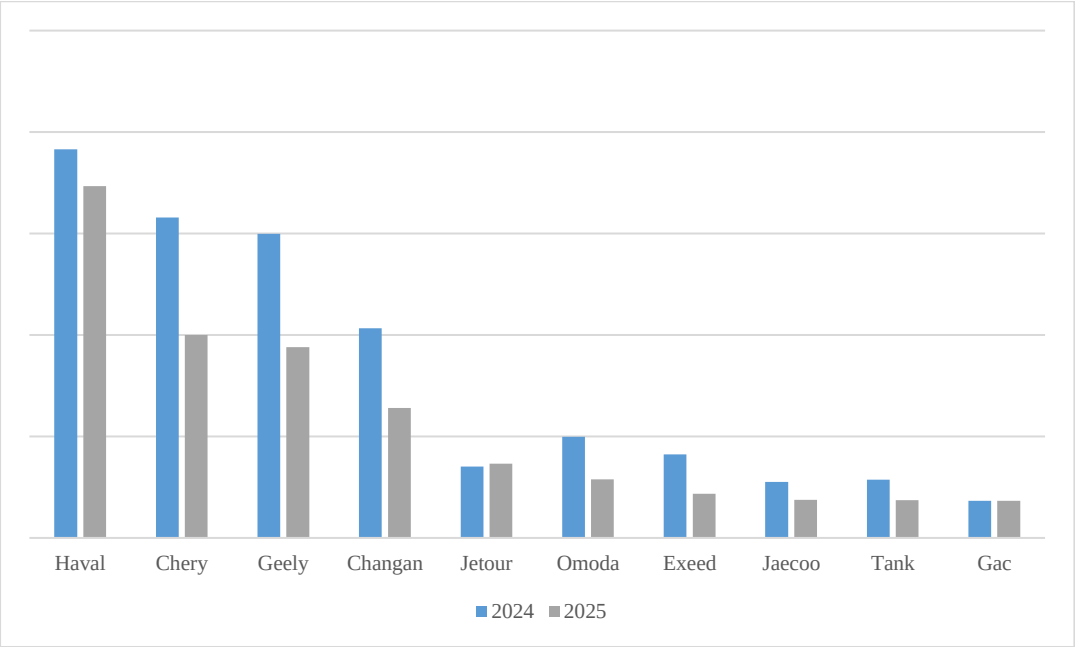
Это усиливает ценовую конкуренцию на рынке, повышая ценовую чувствительность потребительского спроса, в результате локализованные

автомобили вынуждены либо снижать рентабельность путем сокращения маржи, либо терять долю рынка перед более дешевыми конкурентными предложениями.

На автомобильном рынке России параллельный импорт, в первую очередь дешевые китайские автомобили, ввозимые через неофициальные каналы, занимает существенную долю в массовом и премиум-сегментах, что сокращает эффективный спрос на локализованные варианты отечественных и зарубежных брендов.

В.В. Попов, А.В. Циренщикова, М.А. Губина также обращают внимание, что «…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 [75, с. 52]».

Рост доли параллельного импорта снижает экономическую целесообразность локализации, поскольку компании фиксируют, что значительная часть рынка уже покрывается относительно дешевым импортом и не готова доплачивать за развитие внутренних производственных цепочек и формирование добавленной стоимости на национальной территории. Таким образом, автором выполнен анализ рынка новых транспортных средств, ввезенных из Китая в 2024-2025 гг., результаты которого отражены на рисунке 2.3.



Источник: составлено автором на основе данных «Автостат Инфо» [116]

Рисунок 2.3 – Рынок новых легковых автомобилей, ввезённых из Китая в 2024-2025 гг., ед.

В 2025 году объём спроса на новые китайские автомобили в России составил 672 431 единиц, что на 26 % ниже аналогичного показателя 2024 г. (905 949 единиц), однако доля китайских брендов на рынке новых легковых автомобилей достигла 51,5 % от общего объёма продаж.

Среди ключевых марок транспортных средств по объёму реализации остается Haval, который по итогам года реализовал 173 434 единиц, сократив годовой объём лишь на 9 %. При этом другие крупные марки продемонстрировали более выраженную коррекцию: ввоз транспортных средств Chery и Geely сократились на 37 % по сравнению с предыдущем годом (до 99 936 и 93 988 единиц соответственно), Changan снизился на 38 % до 64 032 единиц. Единственным крупным брендом, зафиксировавшим положительную динамику объема ввоза, стал Jetour, продажи которого выросли на 4 % и составили 36 511 единиц.

В условиях усиления ценовой конкуренции, формируемой параллельным импортом, экономическая целесообразность локализации производства транспортных средств становится особенно чувствительной к условиям

на целевом рыночном сегменте. Если стоимость локализованного автомобиля превышает цену аналогичной модели, поставленной по процедуре параллельного импорта, при сопоставимом уровне качества и оснащения, у инвесторов отсутствует мотивация к реализации проектов локализации, поскольку значительную часть потенциальной добавленной стоимости присваивают не национальная экономика, а посредники и импортеры.

Стоит также отметить, что параллельный импорт может ослаблять локальные цепочки поставок, поскольку поставщики автокомпонентов лишаются стабильного и долгосрочного заказа со стороны сборочных предприятий, ориентированных на локализацию. В результате произведение спроса переориентируется на импортные решения, которые не требуют значительных инвестиций в расширение и модернизацию отечественных производственных мощностей, что снижает экономический стимул к развитию и укреплению внутренних производственных и сбытовых цепочек.

Кроме того, ужесточение регуляторных мер против параллельного импорта может вызывать краткосрочный рост цен, однако не ведет к устойчивому перераспределению спроса в пользу локализованных продуктов, поскольку сохраняются структурные дисбалансы, связанные с ограниченным размером рынка, относительным уровнем качества и сервисного обслуживания по сравнению с импортными предложениями.

Так, например, одной из таких мер является очередное повышение утилизационного сбора в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 01.11.2025 № 1713 [16].

В рамках данного нормативно-правового акта Правительством установлены дифференцированные ставки утилизационного сбора, зависящие от рабочего объема и мощности двигателя (двигателей) транспортного средства, выраженных в киловаттах. Одновременно введено ограничение на ввоз автомобилей для личного пользования: максимальная установленная мощность такого транспортного средства не должна превышать 160 лошадиных сил.

С экономической точки зрения, это ограничение выступает как скрытый технологический и ценовой барьер: оно повышает относительную привлекательность автомобилей среднего и массового сегментов за счет фактического свертывания доступного множества более мощных и, как правило, более дорогих моделей. По прогнозам аналитиков, в первой половине 2026 года ожидается средний рост цен на новые автомобили на уровне около 10 %, при этом структурные различия в динамике стоимости будут существенными: отечественные модели предположительно подорожают на 5-10 %, автомобили китайских брендов, поставляемые легальными каналами, – на 15-20 %, а машины, ввозимые по схемам параллельного импорта – до 50 % [150].

С экономической точки зрения, подобная дифференциация ценовой нагрузки усиливает налоговую и регуляторную диспропорцию между различными сегментами рынка и повышает ценовую эластичность спроса в сторону более доступных и официально импортируемых моделей, в результате чего рост эффективных цен сопровождается сокращением спроса на новые автомобили.

Параллельный импорт усиливает ценовую конкуренцию на рынке, снижает розничные цены и повышает доступность импортных товаров для потребителей, но одновременно с этим ослабляет инвестиционные стимулы к локализации отечественного производства.

В результате спрос смещается в сторону сравнительно дешевого импорта, который не требует длительного наращивания и модернизации внутренних производственных мощностей, что снижает предельную доходность и экономическую целесообразность капиталовложений в развитие собственных цепочек производства автомобильных компонентов и сборочных площадок. В итоге формируется режим структурной зависимости от внешних источников поставок и снижается долгосрочная устойчивость и технологическая автономия отрасли.

Таким образом, в настоящее время достижение технологического суверенитета автомобильной промышленности России сталкивается с системными барьерами: несмотря на масштабную государственную поддержку и внедрение

инструментов СПИК, реальный уровень локализации остается низким, что существенно ниже целевых ориентиров Стратегии и свидетельствует о сохранении высокой зависимости от импорта критических высокотехнологичных компонентов. Ключевым сдерживающим фактором выступает ценовое давление параллельного импорта, которое усиливает ценовую эластичность спроса, снижает рентабельность локализованных проектов и ослабляет инвестиционные стимулы к развитию отечественной компонентной базы. В условиях технологического отставания автомобильная отрасль остается уязвимой к внешним воздействиям, что подрывает долгосрочную конкурентоспособность и технологическую автономию автомобильной промышленности.

Выводы к главе 2

1. В период 2015-2025 гг. программы локализации и импортозамещения в автомобильном секторе России показали формальный успех: рост доли автомобилей, собираемых на территории страны, и увеличение объема продаж локализованной продукции (с 646 тыс. единиц в 2023 г. до более, чем 830 тыс. единиц в 2025 г. в сегменте новых легковых авто). Однако одновременно наблюдается существенный разрыв между заявленными показателями локализации и ее фактической глубиной: доля использования отечественных автомобильных комплектующих значительно ниже плановых значений, а большая часть локализации сводится к крупноузловой сборке, в следствие чего в национальной экономике создается незначительный объём добавленной стоимости.

Стоит отметить, что меры поддержки со стороны государства способствовали расширению сборочных мощностей, однако не смогли обеспечить развитие полноценной компонентной базы. При условии повышения требований

к локализации, не развивая компонентное производство и технологии, это может привести к сокращению маржинальности, сокращению числа производителей и снижению конкурентоспособности отрасли в целом, что и вынуждает Минпромторг рассматривать смягчение требований к уровню локализации.

2. Параллельный импорт в автомобильной промышленности меняет конкурентную среду на внутреннем рынке, усиливая ценовую конкуренцию и одновременно ослабляя инвестиционную привлекательность локального производства транспортных средств. Посредством реализации по более низким ценам и дифференцированных по качеству импортных товаров продукция, ввезенная по параллельному импорту, формирует эффект «каннибализации» спроса в отношении отечественных автопроизводителей, что ведет к сокращению и потере их долей на национальном рынке, снижению маржи и переходу многих инвестиционных проектов развития в зону отрицательной рентабельности.

В условиях, когда большая часть зарубежных товаров реализуется посредством параллельных каналов поставок, отсутствие регулирования данного сегмента повышает неопределенность в распределении рыночных долей, увеличивает операционные и ценовые риски для локальных производителей транспортных средств и снижает ожидаемую доходность инвестиций в развитие отрасли и цепочки поставок компонентов.

Проведённый автором корреляционный анализ показывает обратную зависимость между объемом параллельного импорта и уровнем локализации производства: рост одного показателя связан со снижением другого. Нерегулируемый параллельный импорт сдерживает инвестиции в автомобильную отрасль, усиливает неопределённость и уменьшает привлекательность инвестиционных проектов по локализации транспортных средств.

В целях восстановления баланса и запуска устойчивого инвестиционного цикла автомобильной отрасли необходим переход к модели управляемого параллельного импорта, которая сочетает в себе протекционистские, тарифные

и нетарифные инструменты, а также меры, направленные на стимулирование локализации цепочек добавленной стоимости, что в будущем позволит повысить конкурентоспособность и технологическую самостоятельность, и независимость автомобильной отрасли в целом.

3. В условиях роста ценовой конкуренции, вызванной и формируемой параллельным импортом, экономическая целесообразность от локализации транспортных средств во многом определяется структурой и чувствительностью целевого рыночного сегмента.

Поддержка со стороны государства, реализуемая с 2014 г., а также после 2022 г., стимулировала обновление и модернизацию автомобильной отрасли, однако не позволила сформировать устойчивую базу отечественных автомобильных комплектующих и достичь полноценной технологической самостоятельности и независимости.

Ужесточение регулирования параллельного импорта способно в краткосрочной перспективе спровоцировать рост цен на транспортные средства. Вместе с тем, данное ужесточение не сформирует устойчивого сдвига спроса покупателей в пользу автомобилей отечественного производства.

В результате чего формируется устойчивая зависимость от внешних поставок: с одной стороны, параллельный импорт усиливает ценовую конкуренцию и формирует условия для доступности зарубежных товаров на потребительском уровне, с другой стороны, реализация товаров по процедуре параллельного импорта снижает потенциальную прибыль и делает менее привлекательными инвестиции в проекты по локализации транспортных средств. Как следствие, ухудшаются условия и предпосылки для долгосрочного развития и устойчивости автомобильной отрасли и её технологической независимости, а также мотивация к углубленной локализации.

ГЛАВА 3. ФОРМИРОВАНИЕ МЕХАНИЗМА СБАЛАНСИРОВАННОГО РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ НА ОСНОВЕ ИНСТРУМЕНТОВ ТАМОЖЕННО-ТАРИФНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ

3.1. Методология определения дифференцированной ставки утилизационного сбора как инструмента промышленного выравнивания

В современных условиях формирования экономически обоснованной и конкурентоспособной системы экологического регулирования особое значение приобретает разработка методик расчета утилизационного сбора, учитывающих как экологические издержки, так и интересы отечественных производителей.

В этой связи актуальной становится методика расчета ставки утилизационного сбора, базирующаяся на параметрах себестоимости и целевого уровня рентабельности локального производителя, которая позволяет сохранить баланс между интересами государства, бизнеса и импортных поставщиков конкурентоспособность отечественной промышленности на фоне импортной конкуренции, включая параллельный импорт

Как уже отмечалось ранее, одним из ключевых факторов ввоза транспортных средств по схеме параллельного импорта выступает увеличение коэффициентов, применяемых при расчете утилизационного сбора, подлежащего уплате за каждую единицу транспортного средства, ввозимого на территорию Российской Федерации в соответствии со статьей 24.1 Федерального закона от 24.06.1998 № 89-ФЗ [1].

В настоящее время постановлением Правительства Российской Федерации от 26.12.2013 № 1291 установлена ежегодная индексация коэффициентов, применяемых при расчете утилизационного сбора, с темпом роста 10-20 % в год вплоть до 2030 года включительно, что приводит к повышению совокупной налоговой нагрузки на импортеров и усугубляет их конкурентные риски, особенно в условиях параллельного импорта.

Сейчас, в случае ввоза транспортного средства, помещенного под таможенную процедуру выпуска для внутреннего потребления и выпущенного таможенными органами на территории Евразийского экономического союза, утилизационный сбор исчисляется по следующей формуле[14],:

$$УС = УС_{ед} + К_{тп} + К_{ндс} + К_{а} \quad (3.1)$$

где:

$УС_{ед}$ – сумма утилизационного сбора, рассчитанная в соответствии с постановлением Правительства от 26.12.2013 № 1291 (произведение базовой ставки на коэффициент утилизационного сбора);

$К_{тп}$ – сумма, равная разнице между таможенной пошлиной, рассчитанной исходя из средней стоимости транспортного средства, указанной в Перечне автомобилей, формируемый Минпромторгом России на основании информации о марке, модели и средней стоимости автомобилей, представленной Федеральной таможенной службой Российской Федерации, и публикуемом на официальном сайте Минпромторга России в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» не реже 1 раза в квартал, и таможенной пошлиной, указанной в декларации на товары, рассчитанной на дату подачи расчета утилизационного сбора, или равная разнице между таможенной пошлиной, рассчитанной исходя из объема двигателя, указанного в технических документах транспортного средства, и уплаченной таможенной пошлиной, указанной в декларации на товары, рассчитанной на дату подачи расчета утилизационного сбора;

$К_{ндс}$ – сумма, равная разнице между налогом на добавленную стоимость, рассчитанным исходя из средней стоимости, транспортного средства, указанной в Перечне автомобилей, и уплаченным налогом на добавленную стоимость, указанным в декларации на товары, рассчитанным на дату подачи расчета утилизационного сбора.

$К_{а}$ – сумма, равная разнице между суммой акциза, рассчитанного исходя из мощности двигателя, указанной в технических документах транспортного

средства, и уплаченной суммой акциза, указанной в декларации на товары, рассчитанной на дату подачи расчета утилизационного сбора.

Проведенный анализ данной формулы позволяет с уверенностью отметить, что ее сущность связана с системой дополнительных начислений и фискальных поступлений в бюджет, которые определяются исходя из средней стоимости автомобиля, публикуемого в перечне Минпромторга России. именно этот показатель является основой расчетной базы утилизационного сбора, от которой зависит конечная сумма.

Немаловажным является и тот факт, что действующий порядок уплаты утилизационного сбора с учетом применения данной формулы негативно влияет как на юридических, так и на физических лиц, увеличивая финансовую нагрузку, совокупные издержки и конечную стоимость приобретения автомобиля. Также такая формула отличается высокой сложностью и недостаточной прозрачностью, что также оказывает влияние и затрудняет ее фактическое использование плательщиками, у которых отсутствует опыт во внешнеэкономической деятельности.

В этой связи актуальным становится критический анализ и упрощенное разъяснение действующей формулы расчета, позволяющее оценить уровень налоговой нагрузки и выявить возможные направления для ее оптимизации.

В результате использования данного расчета суммы утилизационного сбора повышается риск некорректного определения суммы, подлежащей уплате, что может приводить к расчетным ошибкам, необходимости последующих доначислений и, как следствие, к дополнительным транзакционным издержкам и операционным неудобствам для плательщиков.

Существующая система утилизационного сбора в Российской Федерации в текущей конфигурации не способствует формированию эффективного рынка утилизационных услуг и ограничивает развитие соответствующего сегмента бизнеса, снижая общую экономическую эффективность данного инструмента и ослабляя его потенциал как дополнительного источника наполнения государственного бюджета.

Как справедливо отмечают С.Г. Белев, Е.О. Матвеев «…повышение утилизационного сбора и, как следствие, рост цен на автомобили приведут, во-первых, к сокращению продаж новых легковых автомобилей, а во-вторых, снизят благосостояние наименее защищенных групп населения – потребителей автомобилей нижнего ценового сегмента (производство автомобилей этого ценового сегмента - бизнес низкомаржинальный, так что перенос прироста утилизационного сбора в цены будет максимальным) [30]».

Стоит также отметить, что в 2025 г. Минпромторгом России планировалось ввести новую формулу расчета суммы утилизационного сбора, которая выглядит следующим образом [140],

$$УС = УС_{ед} + (Р_с - С_з) * 0{,}5 \quad (3.2)$$

где:

УСед – сумма утилизационного сбора в отношении транспортного средства, рассчитанная по действующим ставкам в соответствии с видом и категории транспортного средства;

Рс – средняя стоимость автомобиля из Перечня, формируемом Минпромторгом России, на основании информации о марке, модели, средней стоимости и возраста автомобилей, представленной ФТС России;

Сз – сумма документально подтвержденных плательщиком затрат на приобретение транспортного средства в стране вывоза;

0,5 – поправочный коэффициент.

В случае отсутствия в ввозимого на территорию Российской Федерации транспортного средства в Перечне, расчет суммы утилизационного сбора исчисляется по следующей формуле [140], :

$$УС = УС_{ед} * 3 (3.3)$$

где:

$УС_{ед}$ – сумма утилизационного сбора в отношении транспортного средства, рассчитанная по действующим ставкам в соответствии с видом и категории транспортного средства;

З – поправочный коэффициент.

Правительство изначально планировало внедрение новой формулы как комплексную экономическую меру, нацеленную на поддержку и стимулирование развития отечественной автомобильной промышленности, в том числе за счёт повышения её конкурентоспособности и инвестиционной привлекательности.

В то же время, введение новой формулы расчёта утилизационного сбора рассматривается в контексте выполнения фискальной функции государства, то есть обеспечения дополнительных доходов бюджета, которые могут быть направлены на финансирование социально-экономических программ и инфраструктурных проектов в рамках политики импортозамещения.

Фактический объём поступлений от утилизационного сбора в федеральный бюджет в 2025 г. составил 1,1 трлн. руб., что ниже уровня, заложенного Правительством в доходную часть бюджета (более 2 трлн. руб.). В результате возник дефицит доходов в размере 0,9 трлн. руб., который отражает недопоступление планируемых налоговых доходов и снижение эффективности данной фискальной меры.

Основными факторами, обусловившими снижение поступлений, выступают общее сокращение объёма рынка, вызванное высокими процентными ставками по автокредитам, а также сокращение объёма продаж импортных автомобилей [105]. Это свидетельствует о том, что рост величины утилизационного сбора, подлежащего уплате, приводит к сокращению объёма ввоза транспортных средств на территорию Российской Федерации, включая поставки в рамках параллельного импорта, что отражается в снижении базы налогообложения и, как следствие, в уменьшении фактических бюджетных поступлений.

Российская Федерация входит в число государств-участников Евразийского экономического союза, что определяет необходимость сопоставительного анализа

практики взимания утилизационного сбора и аналогичных платежей в странах Евразийского экономического союза. В ходе такого анализа выявляется ряд характерных экономико-правовых и регуляторных особенностей, связанных со структурой налоговой нагрузки, методиками расчета, ставками и механизмами перераспределения поступлений в бюджеты соответствующих государств.

В Республике Беларусь, как и в Российской Федерации, утилизационный сбор взимается с каждого ввезённого транспортного средства, а также с транспортных средств, произведённых внутри страны.

Для целей исчисления суммы утилизационного сбора, подлежащей уплате, применяется формула, в соответствии с которой базовая ставка умножается на коэффициент расчета размера утилизационного сбора [149]. Данный коэффициент расчета зависит от характеристик транспортного средства, таких как дата выпуска транспортного средства, назначение его ввоза, объем двигателя автомобиля, а также категория транспортного средства.

Таким образом, расчёт утилизационного сбора сводится к базовым характеристикам транспортного средства, в соответствии с которыми позволяет достаточно просто и прозрачно вычислить итоговую сумму платежа. Формула расчёта выглядит следующим образом:

$$УС = УС_{ст} * К[149], \quad (3.4)$$

где:

УСст – базовая ставка, утвержденная национальным законодательством Республики Беларусь;

К – коэффициент, который является налоговой базой утилизационного сбора в соответствии со статьей 303 Налогового кодекса Республики Беларусь и представляет собой единицу транспортного средства, который является объектом обложения утилизационным сбором.

В Республике Казахстан утилизационный сбор определяется исходя из базовой ставки, основой которой является минимальный расчётный показатель, и коэффициентов, которые зависят от категории транспортного средства и его технических характеристик. Базовой ставкой в рассматриваемом

случае является 50МРП, и формула расчёта утилизационного сбора выглядит следующим образом [137], :

$$УС = 50МРП * К \quad (3.5)$$

где:

МРП – минимальный расчетный показатель в Республике Казахстан, является базовой единицей измерения для расчёта налогов, штрафов, пособий, социальных выплат и других платежей;

К – коэффициент, устанавливаемый национальным законодательством Республики Казахстан.

В Армении и Киргизии отсутствует утилизационный сбор или аналогичный ему платеж, взимаемый при ввозе транспортных средств. Это выделяет эти страны среди других государств Евразийского экономического союза, где такой сбор существует и определяется по специальным формулам, учитывающим возраст автомобиля, мощность его двигателя и стоимость.

Проведя анализ системы взимания утилизационного сбора в Республике Беларусь и Казахстане, можно сделать вывод, что процесс уплаты данного сбора в этих странах характеризуется высокой степенью прозрачности и доступности для плательщиков. В частности, формулы, используемые для расчёта, отличаются простотой и логичностью, что значительно облегчает их понимание и применение в рамках внешнеэкономической деятельности.

В рамках экономической оптимизации фискальных инструментов воздействия на импортные потоки автор предлагает следующую методику расчёта утилизационного сбора для транспортных средств, ввозимых по процедуре параллельного импорта:

для легковых автомобилей

$$УС = МРОТ * К, \quad (3.6)$$

для грузовых транспортных средств

$$УС = 7{,}5 * МРОТ * К, \quad (3.7)$$

где:

МРОТ – минимальный размер оплаты труда в Российской Федерации, который индексируется ежегодно с 1 января;

К – коэффициент, установленный национальным законодательством Российской Федерации.

С точки зрения автора, использование предложенной методики расчёта обладает значительным потенциалом для существенного сокращения финансовых затрат, связанных с необходимостью уплаты утилизационного сбора в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 26.12.2013 № 1291.

Стоит отметить, что транспортные средства, которые ввозятся по параллельному импорту, являются оригинальными и имеют полный пакет документов, подтверждающий их подлинность и соответствие техническому регулированию. Такая документация может содержать как сертификаты происхождения, так и технические паспорта, а также иные документы, которые удостоверяют, что транспортное средство является подлинным.

В планах у Минпромторга России значительно сократить перечень товаров, разрешенных к ввозу по процедуре параллельного импорта ввиду развития отечественного производства и увеличения поставок товаров из дружественных стран. Это в свою очередь позволит снизить зависимость от товаров, поступающих по параллельному импорту и, как следствие, поможет таможенным органам контролировать такие товары более эффективно и продуктивнее бороться с контрафактной продукцией.

Предложенная автором методика предусматривает увеличение суммы утилизационного сбора, подлежащей уплате, на дополнительный процент за счет ежегодной индексации минимального размера оплаты труда от исходной, базовой величины данного сбора.

Следует отметить, что в результате такой индексации итоговая сумма утилизационного сбора, подлежащая уплате за ввозимое транспортное средство, превышает первоначальную базовую величину, что способствует более

сбалансированному распределению финансовой нагрузки на участников внешнеэкономической деятельности, осуществляющих уплату такого сбора.

В настоящее время автомобильная промышленность в России находится на недостаточно высоком уровне развития, что провоцирует значительную зависимость не только от импортных автомобилей, но и от зарубежных комплектующих к ним. Как уже ранее отмечалось, автором предлагается новая методика расчёта суммы утилизационного сбора, предназначенная в отношении транспортных средств, ввозимых на территорию Российской Федерации по процедуре параллельного импорта. Доля поставок рассматриваемой категории транспортных средств в рамках существующей структуры автомобильного рынка относительно низкая и составляет незначительную часть от общего объёма ввоза транспортных средств.

С экономической точки зрения, параллельный импорт охватывает сравнительно небольшой сегмент автомобильного рынка, поэтому он слабо влияет на общий спрос и ценовую динамику на национальном рынке. При этом он остается важным источником дополнительного предложения и создает конкуренцию для официальных поставщиков. Введение новых методик расчёта суммы утилизационного сбора даёт возможность регулировать именно этот сегмент: они не затрагивают основные каналы ввоза, но учитывают специфику товаров, поступающих по параллельному импорту.

С фискальной точки зрения, применение предложенной методики расчёта утилизационного сбора создает потенциал для расширения налогово-бюджетной базы за счет возможного роста поступлений в доходную часть бюджета при условии увеличения объемов ввоза транспортных средств по схеме параллельного импорта и, как следствие, соответствующем росте суммы уплачиваемого утилизационного сбора.

Для устойчивого развития отечественной автомобильной промышленности необходим комплекс мер, включающий локализацию производства компонентов, стимулирование инвестиций в промышленную базу, поддержку НИОКР и развитие внутреннего спроса.

Для демонстрации экономического эффекта, достигаемого при внедрении разработанной методики расчета утилизационного сбора, проведено прогнозирование поступлений утилизационного сбора по новым транспортным средствам категорий M и N в 2023-2026 гг. с использованием данных, опубликованных Минпромторга России.

Таблица 3.1 – Расчёт суммы утилизационного сбора в отношении новых транспортных средств в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 26.12.2013 № 1291

Год	Количество транспортных средств категории M, шт.	Количество транспортных средств категории N, шт.	Средняя сумма в соответствии с постановлением Правительства	
	Категория M	Категория N	Категория M	Категория N
2023	1 161 832	158 030	575,57 млрд. руб.	171,85 млрд. руб.
2024	1 693 800	142 107	1 544,74 млрд. руб.	262,82 млрд. руб.
2025	1 423 868	71 893	1 808,59 млрд. руб.	121,53 млрд. руб.
2026 (по сост. на 31.08.2026)	900 893	39 528	2 288,62 млрд. руб.	74,05 млрд. руб.

Источник: составлено автором на основании данных Минпромторга России [126; 127; 128]

Таблица 3.2 – Расчёт суммы утилизационного сбора в отношении новых транспортных средств в соответствии с методикой, предложенной автором

Год	Количество транспортных средств категории M, шт.	Количество транспортных средств категории N, шт.	Средняя сумма в соответствии с методикой, предложенной автором	
	Категория M	Категория N	Категория M	Категория N
2023	1 161 832	158 030	467,42 млрд. руб.	139,56 млрд. руб.
2024	1 693 800	142 107	1 486,19 млрд. руб.	252,86 млрд. руб.
2025	1 423 868	71 893	2 029,24 млрд. руб.	136,36 млрд. руб.
2026 (по сост. на 31.08.2026)	900 893	39 528	3 100,29 млрд. руб.	100,31 млрд. руб.

Источник: составлено автором на основании данных Минпромторга России [126; 127; 128]

Исходя из средних значений коэффициентов, действовавших в период за 2023-2026 гг., а также базовых ставок утилизационного сбора для новых транспортных средств категорий M и N, автором выполнен расчёт средней суммы

утилизационного сбора в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 26.12.2013 № 1291 и предложенной автором методикой.

В связи с установлением минимального размера оплаты труда в 2025 и 2026 годах в размере 22 440 руб. и 27 093 руб. соответственно применение новой методики расчёта утилизационного сбора в отношении транспортных средств категорий M и N привело бы к существенному увеличению его суммы по сравнению с суммой, рассчитанной в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 26.12.2013 № 1291.

Так, средняя сумма утилизационного сбора в отношении новых транспортных средств категории M в 2025 году составляет 1 808,59 млрд. руб. При применении предложенной автором методики такая сумма составила бы 2 029,24 млрд. руб., что на 12,2% больше.

Аналогичная ситуация наблюдается и в 2026 году (по состоянию на 31.08.2026). Сумма утилизационного сбора в отношении указанной категории транспортных средств составляет 2 288,62 млрд. руб., тогда как при применении предложенной методики она составила бы 3 100,29 млрд. руб., то есть была бы на 35,4 % больше.

Аналогичная тенденция прослеживается и в отношении транспортных средств категории N. В 2025 году сумма утилизационного сбора, рассчитанная в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 26.12.2013 № 1291, составляет 121,53 млрд. руб., тогда как по предложенной автором методике она составила бы 136,36 млрд. руб., что на 12,2 % больше.

В 2026 году сумма утилизационного сбора, рассчитанная в соответствии с действующим законодательством, составляет 74,05 млрд. руб., тогда как при применении предложенной автором методики она составила бы 100,31 млрд. руб., то есть была бы на 35,5% больше.

Таким образом, с учётом приведённых расчетов можно сделать вывод, что в 2026 году государство могло недополучить более 800 млрд. руб., которые могли бы быть направлены на развитие автомобильной отрасли.

На основании приведенных расчётов можно сделать вывод, что предложенная автором методика расчёта утилизационного сбора способна обеспечить более высокий объем поступлений в федеральный бюджет по сравнению с действующим порядком его уплаты.

Дополнительные бюджетные средства от индексации утилизационного сбора могут быть направлены на приоритетную поддержку отечественных автопроизводителей в рамках государственной политики импортозамещения. В частности, они могут быть использованы для финансирования НИОКР, модернизации производственного оборудования и формирования более устойчивых цепочек поставок, что при благоприятных условиях способно содействовать укреплению конкурентных позиций российской промышленности на внутреннем и внешних рынках.

Применение предложенной методики расчёта суммы утилизационного сбора может способствовать росту поставок на внутренний рынок автомобилей, официально разрешенных Минпромторгом России к ввозу в рамках процедуры параллельного импорта, что, в свою очередь, может расширить ассортимент, повысить доступность автомобилей для конечных потребителей и усилить ценовую конкуренцию на рынке.

Также стоит отметить, что за счёт фискального пополнения, полученные денежные средства целесообразно использовать как субсидии и дотации для выравнивания асимметрии между регионами России.

За счёт роста конкуренции на внутреннем рынке создаются дополнительные стимулы для развития отечественного производства и обновления автомобильного парка. В этих условиях российские автопроизводители заинтересованы в повышении качества продукции, совершенствовании производственных процессов и укреплении технологической базы, чтобы поддерживать свои позиции в условиях конкуренции с импортными аналогами.

Предлагаемая автором формула утилизационного сбора для автомобилей, ввозимых по процедуре параллельного импорта, рассматривается как элемент системного регулирования рынка, поскольку она ориентирована на формирование

устойчивых условий конкуренции и структурной адаптации автомобильного рынка. Она направлена на долгосрочное выравнивание условий конкуренции, предотвращение ценовых диспропорций и обеспечение баланса между импортом транспортных средств, локализацией и развитием внутреннего производства.

В случае сокращения или прекращения параллельного импорта предложенная методика не теряет смысла, поскольку работает как универсальный регулятор условий доступа транспортных средств на национальный рынок и может применяться к импортным поставкам в целом.

Стоит также отметить, что утилизационный сбор в соответствии с действующим законодательством уплачивается в отношении не только ввезенных транспортных средств, но и произведенных на территории Российской Федерации.

Для определения размера утилизационного сбора целесообразно использовать экономически ориентированный подход, основанный на анализе разницы между производственной себестоимости отечественного производителя с его уровнем рентабельности. При этом величина сбора должна оставаться на уровне, который не ослабляет конкурентоспособность по сравнению с импортом и не приводит к утрате рентабельности выпускаемой продукции.

Таким образом, автор предлагает новую методику расчёта суммы утилизационного сбора в отношении транспортных средств, произведенных на территории Российской Федерации, которая выглядит следующим образом:

$$\text{УС}_{\text{лок}} = P_{\text{им}} - P_{\text{лок}}(1 + R) * K, \quad (3.8)$$

где:

УСлок – сумма утилизационного сбора, подлежащего уплате в отношении транспортного средства, произведенного на территории Российской Федерации;

Рим – средняя стоимость автомобиля из Перечня, формируемом Минпромторгом России, на основании информации о марке, модели, средней стоимости и возраста автомобилей, представленной ФТС России;

$Р_{лок}$ – себестоимость транспортного средства, произведенного на территории Российской Федерации, с учетом совокупных издержек;

R – целевая рентабельность,

К – экологический коэффициент.

Экологические характеристики транспортных средств учитываются посредством использования повышающего (K>1) или понижающего (K<1) коэффициента, который определяется по экологическому классу, типу двигателя и уровню выбросов.

Так, например, для электромобилей и наиболее экологичных транспортных средств может применяться повышенный коэффициент, в то время как в отношении транспортных средств с низким экологическим классом может применяться пониженный коэффициент.

Методика расчёта утилизационного сбора для транспортных средств, произведенных внутри страны, основана на балансе между покрытием реальных затрат на утилизацию транспортного средства, поддержкой локального производства и конкурентоспособностью. Она учитывает среднюю стоимость аналогичного автомобиля, ввозимого на территорию Российской Федерации и издержки локального производства.

В рассматриваемой формуле утилизационного сбора коэффициент применяется к себестоимости транспортного средства в вычитаемом слагаемом, поэтому его увеличение приводит к снижению итоговой суммы, что также уменьшает утилизационный сбор и снижает финансовую нагрузку на производителей.

Для автомобилей с двигателем внутреннего сгорания низких экологических классов предусмотрен пониженный коэффициент, что увеличивает утилизационный сбор, одновременно создавая дополнительный экономический стимул к переходу на более экологичные технологии.

Таким образом, повышенный коэффициент в данном контексте является предпочтительным, поскольку он напрямую реализует цель политики –

стимулирование экологизации отечественного производства через снижение фискальной нагрузки.

В целях моделирования автором сформирован набор сценарных значений коэффициента, который может быть установлен Правительством дифференцированно по экологическому классу транспортного средства, типу двигателя и уровню выбросов.

Коэффициент варьируется в диапазоне от 0,4 до 2 с шагом 0,1, что обеспечивает возможность оценки чувствительности результатов к изменению уровня государственной поддержки в зависимости от экологических характеристик транспортного средства.

Максимальное значение коэффициента соответствует сценарию максимальной поддержки экологически чистых автомобилей, для которых фактическая уплата утилизационного сбора минимальна или отсутствует вследствие применения предельных льготных механизмов.

Минимальное значение коэффициента отражает сценарий, при котором производство и эксплуатация транспортного средства признаются экологически нецелесообразными, что может подразумевать отсутствие какой-либо поддержки.

Для демонстрации экономического эффекта от внедрения разработанной методики расчета утилизационного сбора в отношении транспортных средств, произведенных на территории России, автором выполнен расчет суммы утилизационного сбора для новых транспортных средств, оснащенных как двигателем внутреннего сгорания, так и электродвигателем.

Для расчета суммы утилизационного сбора в отношении транспортного средства, оснащенного двигателем внутреннего сгорания, автором выбрана новая модель Tenet T8, произведенная на территории Российской Федерации, с рабочим объемом двигателя 1 998 куб. см., мощностью 197 л.с. (145 кВт) и с себестоимостью в размере 1,7 млн. руб.

При уплате утилизационного сбора в отношении рассматриваемого транспортного средства в соответствии с действующим законодательством его сумма составляет:

$$УС = 20\,000{,}00 \text{ руб.} * 47{,}64 = 952\,800{,}00 \text{ руб.}$$

В целях применения предложенной автором методики расчёта суммы утилизационного сбора из перечня Минпромторга России выбрано транспортное средство Chery Tiggo 8 Plus, близкое по техническим характеристикам к рассматриваемому транспортному средству. Средняя стоимость указанной модели составляет 2,1 млн. руб.

С учётом изложенного при целевой рентабельности 10 % и применении понижающего коэффициента в размере 0,8, определяемого с учётом экологического класса, типа двигателя и уровня выбросов, сумма утилизационного сбора, рассчитанная по предложенной автором методике, составляет:

$$УС_{лок} = 2{,}1 \text{ млн. руб.} - 1{,}7 \text{ млн. руб.} * 1{,}1 * 0{,}8 = \ 604\,000{,}00 \text{ тыс. руб.}$$

Исходя из приведенного анализа, при применении предложенной автором методики сумма утилизационного сбора в отношении транспортного средства с двигателем внутреннего сгорания может составить 604 тыс. руб. вместо 952,8 тыс. руб., что на 36,6% меньше.

К примеру, при применении коэффициента в размере 0,9 сумма утилизационного сбора составляет 417 тыс. руб., что на 30,9% ниже по сравнению с суммой, рассчитанной с применением коэффициента 0,8. Выявленная разница обусловлена преимущественно применением коэффициента, за счёт которого формируется 30,9% данной разницы. Применение коэффициента обеспечивает снижение утилизационного сбора на 187 тыс. руб., что свидетельствует о его определяющем влиянии на итоговый размер платежа.

Для расчета суммы утилизационного сбора в отношении транспортного средства, оснащенного электродвигателем, автором выбрана новая модель Evolute I Pro, произведенная на территории Российской Федерации. Мощность электродвигателя составляет 110 кВт, мощность в течение 30 минут – 67 л.с. (49,5 кВт). Себестоимость автомобиля составляет 1,1 млн. руб.

При уплате утилизационного сбора в отношении рассматриваемого транспортного средства в соответствии с действующим законодательством его сумма составляет:

$$УС = 20\,000{,}00 \text{ руб.} * 40{,}04 = 800\,800{,}00 \text{ руб.}$$

В целях применения предложенной автором методики расчёта суммы утилизационного сбора из перечня Минпромторга России выбрано транспортное средство Dongfeng Aeolus E70, близкое по техническим характеристикам к рассматриваемому транспортному средству. Средняя стоимость указанной модели составляет 1,66 млн. руб.

С учетом изложенного при целевой рентабельности 10 % и применении повышающего коэффициента в размере 1,2, сумма утилизационного сбора, рассчитанная по предложенной автором методике, составляет:

$$УС_{лок} = 1{,}66 \text{ млн. руб.} - 1{,}1 \text{ млн. руб.} * 1{,}1 * 1{,}2 = \ 208\,000{,}00 \text{ тыс. руб.}$$

Исходя из приведённого анализа, при применении предложенной автором методики сумма утилизационного сбора в отношении транспортного средства с электродвигателем может составить 208 тыс. руб. вместо 800,8 тыс. руб., что на 74% меньше.

К примеру, при применении коэффициента в размере 1,3 сумма утилизационного сбора составляет 87 тыс. руб., что на 58,1% ниже по сравнению с суммой, рассчитанной с применением коэффициента 1,2. Выявленная разница обусловлена преимущественно применением коэффициента, за счёт которого формируется 58,1% данной разницы. Применение коэффициента обеспечивает снижение утилизационного сбора на 121 тыс. руб., что свидетельствует о его определяющем влиянии на итоговый размер платежа.

Следует отметить, что разработанная методика расчёта суммы утилизационного сбора рассматривается как альтернативный механизм его

дифференциации. В связи с различиями в расчетных базах и алгоритмах определения утилизационного сбора, предусмотренных действующим законодательством и авторской методикой, полученные результаты не интерпретируются как прямое сопоставление двух равнозначных величин. Их сравнение осуществляется в формате сценарного анализа и отражает различие сумм утилизационного сбора, подлежащих уплате за транспортное средство при идентичных технических характеристиках.

С учётом изложенного, приведённые расчеты позволяют продемонстрировать возможное уменьшение величины утилизационного сбора, подлежащей уплате, в случае применения авторской методики по сравнению с суммой, подлежащей уплате в соответствии с действующим законодательством, что непосредственно может оказать менее значительную фискальную нагрузку на производителя.

Исходя из приведённых примеров, организация сборки экологически более чистых транспортных средств является экономически более целесообразной для производителей в силу существенной дифференциации величины утилизационного сбора в зависимости от применяемого экологического коэффициента. Кроме того, в рассматриваемых примерах обозначено влияние экологического коэффициента К посредством сравнительного анализа расчета утилизационного сбора для наиболее экологичных транспортных средств и для менее экологичных автомобилей с учетом использования как двигателей внутреннего сгорания, так и электродвигателей.

Механизм дифференциации утилизационного сбора через экологические коэффициенты эффективно стимулирует производителей к выпуску более экологичных транспортных средств. При этом наибольший экономический эффект может достигаться не за счёт перехода на более высокий экологический класс, а за счет локализации производства критически важных компонентов (например, батареи российского производства), что дополнительно усиливает стимулы в пользу импортозамещения и развития отечественной компонентной базы.

Данная методика формирует умеренную ценовую поддержку для локального производителя, не допуская монопольного завышения цен, одновременно стимулируя локализацию и предотвращая необоснованный демпинг. В рамках такого подхода расчёт утилизационного сбора не может превышать установленную разницу между импортной ценой транспортного средства и целевой рентабельной ценой локального производителя, что ограничивает избыточный протекционизм, снижает вероятность формирования завышенных цен, искажений структуры государственных расходов и падения общей эффективности отрасли.

Увеличение утилизационного сбора в сегментах, где российские автомобили производятся с высокой эффективностью (ниже издержки и выше качество), может усилить их ценовое преимущество перед импортными аналогами и способствовать смещению спроса в пользу автомобилей, произведенных на территории Российской Федерации, что впоследствии может создать условия для увеличения объемов выпуска транспортных средств и расширения налоговой базы по косвенным и прямым налогам.

В случае, если себестоимость локального транспортного средства превышает цену импортного аналога, указанная формула начинает функционировать в режиме экономической неустойчивости, переходя из инструмента поддержки отечественного производителя в индикатор системного дисбаланса.

В таких условиях локальный производитель не способен обеспечить ценовую конкурентоспособность на уровне импортного аналога без дополнительной поддержки. Это означает, что локальная продукция оказывается менее привлекательной для потребителей в рыночных условиях, а дальнейшее сохранение производства возможно только за счёт субсидий, налоговых льгот, квот, или глубокой локализации, направленной на снижение себестоимости.

Методика отражает наличие проблемы локализации производства, в связи с чем необходимо снизить себестоимость за счет локализации, перераспределения производственных объемов или реструктуризации

либо изменить уровень импортной цены через применение пошлин, утилизационного сбора, квот и других инструментов внешнеторгового регулирования.

Таким образом, методика выполняет функцию автоматического фильтра экономически неэффективных проектов локализации производства, снижая их инвестиционную привлекательность до тех пор, пока не будет достигнута одна из вышеуказанных корректировок.

Введение новых методик расчёта сумм утилизационного сбора выступает инструментом промышленной политики государства, направленным на выравнивание конкурентных условий между импортируемыми и отечественно произведенными автомобилями.

Данный подход сохраняет необходимый объём импортного предложения, ограничивает ускоренный рост цен на национальном рынке и поддерживает конкурентную среду, в которой отечественные автопроизводители получают стимул к повышению качества продукции, технологической модернизации и расширению производственного потенциала. В результате чего создаются условия для устойчивого развития автомобильной промышленности не за счет вытеснения конкурентов, а посредством усиления его инвестиционной, инновационной и рыночной устойчивости.

Таким образом, действующая в России система утилизационного сбора фактически выполняет двойную функцию – фискальную и протекционистскую. При этом применяемая формула расчета утилизационного сбора, опирающаяся на среднюю стоимость транспортного средства, характеризуется высокой степенью сложности и недостаточной прозрачностью, что повышает риски ошибок, доначислений и роста транзакционных издержек для плательщиков. В связи с этим автором предложена дифференцированная методика расчёта утилизационного сбора, разграничивающая транспортные средства, ввозимые в рамках параллельного импорта и произведенные в Российской Федерации. Реализация таких методик позволит сбалансировать интересы государства, бизнеса и потребителей, создаст дополнительные стимулы для локализации производства

и повышения его эффективности, а также сформирует своего рода экономический фильтр, переходя из инструмента поддержки отечественного производителя в индикатор системного дисбаланса.

3.2. Организационно-экономический механизм селективного управления параллельным импортом («Промышленный фильтр»)

Параллельный импорт изначально рассматривался Правительством как крайняя, ситуационная мера по обеспечению импортозамещения и смягчению дефицита ключевых товаров в условиях внешних санкций. Однако в процессе практической реализации этот инструмент трансформировался в элемент долгосрочной промышленной и торговой политики, требующий управляемого и селективного применения.

В настоящее время на практике действует институционально закрепленный экономический механизм регулирования параллельного импорта, в рамках которого право на ввоз по данной схеме предоставляется только тем товарам, которые включены в утвержденный Минпромторгом России перечень по коду товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза и по бренду.

В одних случаях разрешен ввоз товаров по коду товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза без учета принадлежности к бренду, что означает применение селективного фильтра на уровне товарного сектора, но не на уровне марки/модели.

В других случаях разрешение на параллельный импорт устанавливается одновременно и по коду товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза и по конкретному товарному знаку, что обеспечивает более детализированное и точное фильтрование допустимых товаров по сегменту и бренду.

В автомобильной промышленности Российской Федерации селективное управление параллельным импортом выражается в ограничении доступа к данной схеме ввоза только для отдельных брендов и моделей, при этом применяемый фильтр основан на утвержденном перечне, текущем статусе бренда на рынке и принадлежности товара к определенному сегменту.

С 01.10.2023 приказом Минпромторга России от 21.07.2023 № 2701 [18] параллельный импорт новых автомобилей был селективно ограничен для брендов, официально продолжающих экономическую деятельность на российском рынке, в то время как для брендов, фактически ушедших с рынка Российской Федерации, сохранен доступ ввоза транспортных средств по схеме параллельного импорта.

Также Минпромторг России осуществляет регулярное (ежеквартальное) обновление перечня автомобилей, допущенных к ввозу по схеме параллельного импорта, с учетом бренда, страны происхождения и кода товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза, что формирует гибкий институциональный механизм селективного регулирования автомобильного импорта.

Если бренд официально возвращается на российский рынок или его продукция продолжает находиться в реестре объектов интеллектуальной собственности, то режим параллельного импорта данной марки либо исключается, либо существенно ограничивается. Данный механизм селективного допуска выступает в роли институционального «промышленного фильтра» в автомобильной промышленности, направленного на регулирование структуры импортных потоков и защиту внешней торговли.

Практическая задача параллельного импорта состоит в обеспечении гибкого и оперативного реагирования на изменения условий внешней торговли, а также в управлении сложившейся макроэкономической ситуацией с целью минимизации потерь для потребителей и поддержания стабильности спроса на рынке.

В этой связи целесообразно рассматривать формирование организационно-экономического механизма селективного регулирования параллельного импорта («промышленного фильтра») применительно к структуре товарных категорий в рамках автомобильной промышленности.

Данный механизм должен предусматривать дифференцированное регулирование импортных потоков путем их классификации на две основные группы:

– импорт, способствующий реализации политики импортозамещения, развитию отечественной промышленности и технологическому прогрессу («полезный импорт»);

– импорт, усиливающий зависимость от внешних поставщиков, подрывающий конкурентоспособность локальных производителей или не приносящий заметного экономического эффекта («вредный импорт»).

«Полезный импорт» включает оборудование, дефицитные компоненты, запасные части и иные товары, которые способствуют развитию отечественного промышленного потенциала, повышению уровня импортозамещения, технологическому развитию предприятий и расширению производственной базы ключевых отраслей.

Целесообразно указать позицию И.В. Капустиной, К.А. Григорьевой, которые анализируют эффективность импорта автокомпонентов и приходят к выводу, что «…даже несмотря на значительное падение продаж новых автомобилей импортных и отечественных марок в 2020-2022 гг., необходимость импорта автокомплектующих справедлива в силу продолжающегося роста автопарка, нуждающегося в обслуживании, изнашиваемости вторичного рынка автозапчастей, преобладания отечественного производства в категории низкой цены и качества, неспособного качественным образом удовлетворить потребности первичного и вторичного автомобильных рынков, а также, в определенных случаях, отсутствия на российском рынке альтернатив запчастей как таковых [49]».

С экономической точки зрения, такие поставки относятся к импортным потокам, имеющим высокую добавленную стоимость для экономики: они снижают время простоя производства, улучшают производительность капитала, повышают качество выпускаемой продукции и способствуют увеличению конкурентоспособности отечественных товаров на внутреннем и внешнем рынках.

Кроме того, можно сказать, что «полезный импорт» часто связан с внедрением новых технологий и цифровизацией производственных процессов, что в долгосрочной перспективе повышает производительность труда и укрепляет общую экономическую устойчивость.

Под «вредным импортом» понимается прежде всего готовые конечные товары, которые напрямую конкурируют с продукцией отечественных производителей. К таким товарам, в частности, можно отнести готовые транспортные средства, ввозимые на территорию Российской Федерации по процедуре параллельного импорта.

С экономической точки зрения такие товары характеризуются высокой степенью перекрытия спроса на внутреннем рынке, снижением рыночной доли продаж продукции отечественного производства, сокращением выручки и прибыли национальных производителей, а также замедлением инвестиционной активности в развитии собственных производственных мощностей.

Кроме того, параллельный импорт усиливает технологическую зависимость в случае, если ввозимая продукция содержит ключевые компоненты, которые в настоящий момент невозможно заменить отечественной продукцией и как следствие это ограничивает развитие отечественных поставщиков товаров и подрывает цели и задачи реализации политики импортозамещения в стране.

Необходимо также отметить, что в условиях реализации товаров, ввезенных по параллельному импорту, где поставки товаров осуществляются без согласия правообладателей, отсутствуют гарантийные обязательства и сервисное обслуживание, что непосредственно повышает возникновение рисков для потребителей и снижает общую эффективность рынка.

В результате, «вредный импорт» может создавать краткосрочные выгоды для потребителей за счет ценовой конкуренции, но в долгосрочной перспективе подрывает устойчивость и развитие национальной промышленной базы.

Основная цель введения «промышленного фильтра» – селективное регулирование параллельного импорта с целью защиты и развития отечественной промышленности при сохранении необходимого уровня предложений на внутреннем рынке.

Среди ключевых задач функционирования «промышленного фильтра» следует выделить такие экономические функции, как:

– минимизация негативного конкурентного воздействия импорта зарубежных товаров на российских производителей, в частности в сегментах, где уже реализуется или потенциально возможна реализация стратегии импортозамещения;

– направление параллельного импорта в правильное русло: стимулирование ввоза таких товаров, которые сокращают дефицит на внутреннем рынке, обеспечивают функционирование промышленных предприятий и смежных отраслей, а также способствуют поддержанию устойчивости производственных цепочек, при этом не замещают уже существующие масштабные потоки локального производства и не подрывают его конкурентоспособность;

– формирование пространства управляемой конкуренции, при котором использование параллельного импорта как регуляторного механизма, снижающего дефицит и смягчающего ценовое давление на внутреннем рынке, при этом сохраняя устойчивые условия для развития отечественных производителей и обеспечения технологического суверенитета страны.

С учётом изложенного, «промышленный фильтр» необходим для обеспечения баланса между поддержанием доступности зарубежных товаров и развитием технологического суверенитета страны.

Непосредственно ключевым направлением реализации механизма «промышленный фильтр» является введение фискальных стимулов

в рамках «полезного импорта» и экономических и административных барьеров в рамках «вредного импорта», что позволит государству сформировать управляемую конкуренцию на внутреннем рынке, при которой параллельный импорт смягчает дефицит и ценовое давление, но не превращается в инструмент вытеснения и деградации отечественной промышленности.

Для «полезного импорта» вводится льготный налогово-тарифный режим (сниженные ставки пошлин), ориентированный на стимулирование импортных потоков с поддерживающей и инвестиционной функциями для промышленного сектора. В рассматриваемом случае, речь идёт об импорте товаров, которые напрямую связаны с производственным процессом, к которым, например, относятся оборудование, станки, технологические линии, дефицитные автомобильные комплектующие, запасные части и иные материалы, использование которых ведет к росту выпуска отечественной продукции, повышению производительности и модернизации мощностей в отраслях в целом.

Льготный режим предполагает снижение таможенных платежей, частичное или полное освобождение от НДС на ввозимые товары, используемые для производства, ремонта и модернизации, а также налоговые преференции по налогу на прибыль и налогу на имущество для компаний, применяющих импортное оборудование в приоритетных секторах экономики.

«Полезный импорт» охватывает товары, которые прямо содействуют развитию внутреннего производства, технологическому обновлению, импортозамещению и созданию новой продукции. Льготный режим для таких товаров может обеспечиваться за счет упрощения таможенных процедур, включая ускоренное оформление и снижение требований к документальному подтверждению, а также посредством предоставления преференций, в том числе применения льготных ставок к товарам, происходящим из государств-членов Евразийского экономического союза.

Кроме того, целесообразно ввести механизм ускоренной амортизации, при котором импортное оборудование, включенное в программы импортозамещения или национальных проектов, будет амортизироваться

в укороченные сроки, что повышает экономическую привлекательность инвестиционных проектов и ускоряет окупаемость капитальных вложений.

Такой подход способствует структурной переориентации параллельного импорта в сторону капиталоемких и производственно-ориентированных товаров, сокращая его использование в потребительских сегментах. В результате повышается доля импорта, участвующего в расширении и обновлении производственного и технологического потенциала, и снижается доля товаров, замещающих локальный выпуск потребительской продукции, что усиливает технологическую и промышленную устойчивость экономики.

Для «вредного импорта» предлагается сформировать систему сдерживающих экономических и административных мер, направленных на повышение относительной стоимости и транзакционных издержек ввозимых конечных товаров и ограничение их конкурентного воздействия на внутренний рынок.

В рамках этой системы для автомобилей предусматриваются повышенные коэффициенты утилизационного сбора и ставки таможенных платежей для готовых автомобилей и иных конечных товаров-конкурентов, уже производимых в России в значимых объемах, что непосредственно повышает фискальную нагрузку, увеличивает конечную цену для потребителя и снижает конкурентоспособность импорта по сравнению с локальным выпуском.

Кроме того, вводятся дополнительные административные и технические требования, включая расширенные проверки, ужесточенные процедуры сертификации и необходимость представления дополнительных документов соответствия, что повышает транзакционные издержки и удлиняет сроки реализации рассматриваемых товаров на национальном рынок.

Также ограничиваются льготные меры в отношении товаров, уже производимых в Российской Федерации в достаточном объеме и удовлетворяющих потребительский спрос, включая отмену преференций по НДС, таможенным пошлинам и специальному налоговому режиму. Это позволяет снизить риск вытеснения отечественных производителей

за счет дешевого серого импорта и ограничить развитие чисто потребительского спроса, не подкрепленного импортозамещающим эффектом.

Под «вредным импортом» рассматриваются товары, которые не способствуют развитию внутреннего производства и одновременно усиливают конкуренцию для российских производителей, в том числе в сегменте готовых транспортных средств. Сдерживание такого импорта может обеспечиваться с помощью комплекса экономических и административных мер, к числу которых можно также отнести введение специальных защитных пошлин, включая антидемпинговые, компенсационные и иные защитные меры, а также усиление таможенного контроля, проведении дополнительных проверок, установлении требований к сертификации и обязательному документальному подтверждению происхождения и качества товаров.

В результате формируется экономическая среда, в которой «вредный импорт» становится менее конкурентоспособным, а отечественные производители получают более предсказуемые условия конкуренции, что способствует устойчивому развитию локальной промышленной базы и снижению технологической и торговой зависимости от внешних поставщиков.

Вместе с тем, предусматривается селективный подход по отраслям и регионам, при котором барьеры формируются с учетом уровня локализации, доли импортозамещения и интенсивности конкуренции на рынке.

В отраслях с высокой долей внутреннего производства и развитой производственной базой режим ужесточается за счёт усиления фискальных и административных ограничений на импорт, чтобы снизить риск вытеснения отечественных производителей.

В то же время, в сегментах с высокой технологической зависимостью и низким уровнем добавленной стоимости сохраняется более мягкий, но контролируемый доступ к импорту, ориентированный на поддержание стабильности производственных цепочек, предотвращение дефицита и постепенное наращивание внутреннего производства.

Таким образом, система сдерживающих мер для «вредного импорта» выполняет функцию защитного барьера, снижая риск вытеснения отечественных производителей, удерживая параллельный импорт в рамках, не подрывающих импортозамещение и технологическую устойчивость. Параллельно повышается стимул для производителей развивать внутренние источники поставок, а также формировать производственные цепочки, базирующиеся на локальной добавленной стоимости.

Предлагаемое деление импорта рассматривается не как временная мера, а как системный и долгосрочный инструмент промышленной и внешнеторговой политики государства. Это определяется необходимостью структурных преобразований экономики и длительностью формирования внутренних цепочек добавленной стоимости. Краткосрочные или временные меры не обеспечат длительного эффекта и не снимут институциональные и технологические барьеры, даже при возможном прекращении действия параллельного импорта.

Деление импорта на «полезный» и «вредный» позволяет дифференцировать меры внешнеторгового регулирования с учетом их влияния на развитие отечественного автопрома. В результате такое разграничение создает основу для селективной импортной политики, ориентированной на поддержку технологического развития и производственной устойчивости отрасли.

Таким образом, параллельный импорт, изначально задуманный как антикризисный инструмент для преодоления дефицита и поддержки импортозамещения в условиях западных санкций, фактически закрепился в качестве долгосрочного элемента промышленной политики. В связи с этим автором предлагается дифференцированный подход к регулированию ввозимой продукции: деление на категории «полезного импорта», включающего оборудование, дефицитные компоненты и автозапчасти, и «вредного импорта», представленного в виде готовой продукцией, такой как транспортные средства, конкурирующей с отечественными производителями. Для стимулирования первой категории целесообразно внедрение льготных режимов, тогда как для второй – повышение таможенных пошлин и административных барьеров.

3.3. Разработка системы мониторинга «промышленной безопасности» внутреннего рынка на основе таможенной статистики

В условиях усиления международной конкуренции и санкционных ограничений обеспечение промышленной безопасности страны наряду с экономической стабильностью становится одной из главных задач для государства.

Промышленная безопасность в текущих геополитических условиях все больше приобретает особое значение и трактуется как способность национального производства удовлетворять потребности стратегически важных отраслей, минимизируя критическую зависимость от зарубежной продукции и воздействие от внешних угроз.

Иными словами, даже в условиях санкционного давления и иных внешнеполитических ограничений сохраняется устойчивость и конкурентоспособность промышленного сектора.

В сложившихся условиях обеспечение промышленной безопасности выступает одним из центральных инструментов укрепления экономического суверенитета страны и поддержания устойчивости внутреннего рынка.

В соответствии с указом Президента Российской Федерации от 13.05.2017 № 208 [4] экономическая безопасность – состояние защищенности национальной экономики от внешних и внутренних угроз, при котором обеспечиваются экономический суверенитет страны, единство ее экономического пространства, условия для реализации стратегических национальных приоритетов Российской Федерации.

Промышленная безопасность подразумевает способность внутреннего производства удовлетворять спрос на критически важные товары, минимизируя зависимость от импортных товаров. Однако традиционные методы мониторинга

(опросы предприятий, отраслевые отчеты) часто оказываются неэффективными: дефицит выявляется уже после роста цен или сбоев в поставках.

Как отмечают Е.С. Митяков, С.Н. Митяков «в задачах мониторинга экономической безопасности неизбежно возникает необходимость определения границ безопасного функционирования системы и выработки пороговых значений, позволяющих оценивать предельный уровень изменения ее параметров, за рамками которого возникают опасности в той или иной сфере [65]».

В соответствии с положением о Министерстве промышленности и торговли Российской Федерации, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 05.06.2008 № 438 [8], федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере промышленного и оборонно-промышленного комплексов, по применению мер нетарифного регулирования, а также функции уполномоченного федерального органа исполнительной власти, осуществляющего государственное регулирование внешнеторговой деятельности, за исключением вопросов таможенно-тарифного регулирования является Минпромторг России.

По мнению Е.Н. Салимоненко «…таможенная статистика внешней торговли является одним из существенных источников приобретения данных для анализа географической и торговой структуры экспорта и импорта, анализа экспортно-импортных операций, анализа изменения объема торговли в зависимости от цен и физического объема [80]».

Разработка системы мониторинга промышленной безопасности внутреннего рынка на базе таможенной статистики подразумевает применение данных ФТС России в качестве инструмента раннего предупреждения для Минпромторга России и других органов экономического регулирования.

В основу системы закладывается регулярный анализ таможенной статистики по приоритетным отраслевым номенклатурам (подшипники, электронные и автомобильные компоненты и др.). В случае повышенного роста импорта

конкретной продукции это может трактоваться как сигнал о том, что внутреннее производство такой продукции не справляется с рыночным спросом либо в цепочках поставок возникли разрывы.

В частности, резкий рост импорта продукции по конкретным кодам товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза может сигнализировать о слабом развитии локального производства товаров. Благодаря такому сигналу промышленная политика может оперативно корректироваться Минпромторгом России с учетом реализации определенных мер: от предоставления субсидий до введения мер нетарифного регулирования. В таком случае, данные об импорте выступают не просто статистикой, а ранним индикатором для превентивных действий в рамках экономики.

Федеральная таможенная служба Российской Федерации ежемесячно и ежеквартально формирует детализированную статистику по кодам товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза, включая объемы экспорта и импорта, а также информацию о странах-поставщиках.

Такая подробная таможенная статистика позволяет оценивать не только общие объемы ввоза импортных товаров, но и динамику спроса на отдельные специализированные товарные позиции. Примером могут служить подшипники, используемые при промышленной сборке транспортных средств (код ТН ВЭД ЕАЭС 8482 10 100 1).

Система мониторинга промышленной безопасности основана на автоматизированной обработке статистических данных: алгоритмы анализируют временные ряды по выбранным кодам товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза, выявляют значительные отклонения от предыдущих трендов, например, увеличение импорта конкретной позиции на 20-50%, и формируют сигналы раннего предупреждения, что может служить основанием для выработки конкретных мер промышленной политики.

Подобные индикаторы могут служить основанием для выработки конкретных мер промышленной политики, включая корректировку механизмов поддержки отечественных производителей, развитие импортозамещающих программ, а также применение нетарифных мер в определенных случаях.

Международный опыт показывает, что некоторые крупные страны уже давно используют статистику торговли как инструмент для контроля и развития промышленности. Например, в Европейском союзе такую роль выполняет Eurostat – статистическая служба Европейского союза, которая собирает данные о внешней торговле стран-участниц Европейского союза.

Так, например, на основе таких данных Европейский союз осуществляет мониторинг: отслеживает определенную номенклатуру импортируемых товаров, объемы их поставок и также цены на эти товары. Это позволяет своевременно выявлять такие риски, как резкий рост импорта из отдельных стран, признаки демпинговых поставок или рост зависимости от числа внешних поставщиков, и оперативно применять инструменты торговой политики.

В Китае, в целях реализации стратегии «Сделано в Китае 2025» активно используются статистические данные таможенной службы страны для мониторинга внешней торговли, структуры экспорта/импорта товаров, поставок высокотехнологичных компонентов и оборудования, что напрямую связано с выполнением поставленных целей и задач по снижению зависимости от иностранных технологий и усилению конкурентоспособности на мировом рынке.

Таким образом, таможенные статистические данные служат ключевым аналитическим инструментом для реализации и последующей корректировки промышленной и торговой политики, поскольку позволяют отслеживать структуру и динамику внешней торговли, оценивать зависимость от импорта критических компонентов

и технологий, а также выявлять риски торговой и технологической безопасности.

На их основе формируются меры по регулированию импорта и экспорта, оптимизации таможенных процедур, поддержке приоритетных отраслей и корректировке экспортно-импортных режимов в интересах национальной промышленной стратегии.

В целях подтверждения обоснованности предложений о введении и формировании системы мониторинга «промышленной безопасности» внутреннего рынка автором проведен анализ динамики экспорта и импорта машин, оборудования, транспортных средств и прочих товаров в период с 2023 по 2025 гг. (Таблица 3.3).

Таблица 3.3 – Анализ динамики экспорта и импорта машин, оборудования, транспортных средств и прочих товаров в период с 2023 по 2025 гг., млрд. долл.

Товарная группа ТН ВЭД ЕАЭС	Экспорт			Импорт		
	2023	2024	2025	2023	2024	2025
68-70, 84-97-Машины, оборудование и транспортные средства, и другие товары	22,8	23,4	29,6	145,8	147,1	135,6

Источник: составлено автором на основе данных ФТС России [115]

Так, например, импорт товаров по товарным группам 68-70 и 84-97 товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза в 2023 году составил 145,8 млрд. долл., что обусловлено введением санкционных ограничений, а также формированием и развитием курса импортозамещения в России.

В 2024 году импорт по рассматриваемой категории товаров составил 147,1 млрд. долл., что на 0,9 % превышает объём импорта предыдущего года, который свидетельствует о незначительном, но стабильном росте затрат на ввоз данных групп продукции. Незначительный рост можно объяснить повышенным спросом на локальном рынке на фоне ограниченности внутреннего производства и продолжения политики импортозамещения отдельных комплектующих.

Вместе с тем, повлияло также подорожание отдельных позиций из-за изменения структуры логистики поставок, а также усиление зависимости от импорта компонентов в условиях сбоев в цепочках поставок внутренних производителей.

Несмотря на незначительное увеличение импорта транспортных средств и комплектующих в 2024 г., в 2025 г. его стоимостной объём составил 135,6 млрд. долл., что может свидетельствовать об усилении эффекта политики импортозамещения, а также о воздействии мер экономической политики, ориентированных на развитие внутреннего производства.

Значительная часть ввозимых компонентов в настоящее время используется в рамках локальных производственных цепочек, что уменьшает потребность в импорте готовой продукции. Одновременно рост стоимости импорта может быть обусловлен сменой поставщиков, а также ростом логистических и финансовых издержек, что приводит к повышению цен на отдельные товарные позиции.

В целом, наблюдаемая динамика свидетельствует о закреплении предпосылок для импортозамещения и подтверждает результативность мер государственной поддержки, направленных на развитие отечественного автомобилестроения.

Разработка системы мониторинга «промышленной безопасности» позволит государству выявлять признаки дефицита товаров уже на ранней стадии и сокращает период реакции со стороны государства до 1-3 месяцев, что повышает оперативность и результативность экономического регулирования.

Такой подход дает возможность своевременно ограничивать инфляционное давление, снижать ценовую волатильность и предотвращать нарушения в производственных цепочках, а также быстрее корректировать меры поддержки отечественных производителей, включая финансирование, программы импортозамещения и инструменты внешнеторгового регулирования.

В долгосрочной перспективе такая система мониторинга повышает устойчивость внутреннего рынка, поскольку позволяет заранее выявлять риски дефицита и своевременно их предотвращать, а также уменьшает уязвимость

экономики к внешним воздействиям. Кроме того, она обеспечивает более сбалансированное соотношение между импортом и отечественным производством, создавая условия для более рационального распределения производственных мощностей, инвестиций и ресурсов с учетом спроса, и предложения на внутреннем рынке.

Кроме того, данные таможенной статистики ФТС России создают аналитическую базу для целенаправленного распределения государственных ресурсов в пользу тех отраслей, где наблюдается наиболее остро выражается дефицит отечественных товаров и зависимость от зарубежных поставок. Это способствует повышению результативности бюджетных расходов, усилению эффекта политики импортозамещения и формированию более устойчивой и конкурентоспособной промышленной структуры экономики.

Также система дает возможность заранее выявлять рост зависимости от определенных групп импортных товаров по наиболее значимым товарным позициям, что позволяет не только предотвращать возникновение критического дефицита, но и своевременно корректировать промышленную политику. Анализ данных позволяет выявить направления, где импорт поступает преимущественно из тех государств, с которыми возможны резкие ограничительные меры, что дает основание для принятия профилактических мер.

Немаловажным является тот факт, что разработка системы мониторинга «промышленной безопасности» внутреннего рынка на основе таможенной статистики ФТС России в отношении автокомплектующих, ввозимых по параллельному импорту, обладает экономической эффективностью, поскольку позволяет минимизировать риски ввоза некачественных или контрафактных товаров, снижая социальные и финансовые издержки государства.

Таким образом, система мониторинга превращает таможенную статистику ФТС России в инструмент геополитического управления, где она не только сигнализирует о возможных рисках, но и обеспечивает более устойчивую структуру внутреннего рынка, в которой отечественное производство занимает

ключевые позиции в стратегически важных секторах экономики, а зависимость от импорта становится контролируемой и целенаправленной.

Предложенная система мониторинга носит системный и долгосрочный характер, поскольку представляет собой не временную меру, обусловленную введением параллельного импорта, а инструмент постоянного аналитического обеспечения органов экономического регулирования. Ее назначение заключается в формировании механизма раннего предупреждения рисков, связанных с изменением товарных потоков, доступности компонентов, ценовой динамики и устойчивости отраслевых цепочек поставок, в связи с чем предлагаемая система сохраняет практическую значимость как при действии параллельного импорта, так и при возможном изменении или прекращении его действия.

Таким образом, в условиях ужесточения международной конкуренции и санкционного давления промышленная безопасность становится ключевым элементом обеспечения экономического суверенитета государства. Система мониторинга на базе таможенной статистики может позволить использовать данные об импорте в качестве инструмента раннего предупреждения для Минпромторга и иных органов экономического регулирования. В основу такой системы закладывается регулярный автоматизированный анализ временных рядов по приоритетным кодам ТН ВЭД ЕАЭС. Международный опыт подтверждает эффективность подобного подхода: в Европейском союзе ежемесячно собираются и гармонизируются данные о внешней торговле стран-участниц, позволяя отслеживать номенклатуру импорта и объемы поставок для своевременного применения инструментов торговой политики. В Китае таможенная статистика активно используется для мониторинга структуры экспорта/импорта, поставок высокотехнологичных компонентов и оборудования, что напрямую связано с выполнением целей по снижению технологической зависимости и усилению конкурентоспособности на мировом рынке.

3.4. Сценарный прогноз развития отрасли в условиях реализации предложенных мер

В условиях реализации мер, предложенных автором, по селективному регулированию параллельного импорта с использованием механизма «промышленный фильтр», а также созданию мониторинга промышленной безопасности на основе статистической информации ФТС России, развитие автомобильной отрасли может развиваться по нескольким ключевым сценариям в зависимости от регулирования параллельного импорта и локализации производства транспортных средств.

Сценарные прогнозы развития автомобильной промышленности основываются на нескольких альтернативных вариантах, отражающих разную эффективность государственного регулирования данной отрасли. При этом данные сценарии позволяют оценить возможные изменения в структуре импорта товаров, спроса и предложения на рынке.

Ключевые сценарии – инерционный, характеризующийся деиндустриализацией и усилением зависимости от импортной продукции, мобилизационный, который сопровождается закрытием границ и дефицитом товаров, что приводит к краткосрочным сбоям, но может стимулировать развитие импортозамещения, и целевой, основанный на сбалансированном регулировании, который сочетает меры поддержки со стороны государства и ограничения для повышения конкурентоспособности отечественных товаров на рынке.

Инерционный сценарий: деиндустриализация.

Инерционный сценарий характеризуется сохранением слабого контроля над параллельным импортом и отсутствием целенаправленных мер поддержки отечественных производителей со стороны государства. В этих условиях автомобильная отрасль постепенно утрачивает свой промышленный потенциал,

из-за чего значительно сокращается вклад внутреннего производства, а импорт становится основным источником поступления товаров.

«Вредный импорт» товаров усиливает конкуренцию на внутреннем рынке, что приводит к сокращению инвестиций в НИОКР и локализации производства внутри страны, что непосредственно замедляет рост производительности, ослабляет технологическую базу и увеличивает зависимость от внешних поставщиков, что делает отрасль уязвимой к внешним воздействиям. В долгосрочной перспективе это может привести к сокращению рабочих мест и снижению налоговых поступлений.

В целях сценарного прогнозирования возможных будущих значений автором использовалась модель временных рядов ARIMA, которая представляет собой один из наиболее распространенных и статистически обоснованных подходов к анализу и прогнозированию динамических процессов.

В связи с ограниченностью исходного временного ряда и недостаточным количеством наблюдений для полноценного прогнозирования и оценки параметров модели ARIMA, в исследовании использовался сценарный прогноз, основанный на принципах ARIMA-прогнозирования.

Сценарный прогноз построен с учетом ожидаемого снижения выпуска транспортных средств на территории России, а также роста параллельного импорта по следующей формуле:

$$X_{t-1} = X_t * (1 - r), \tag{3.9}$$

где:

r – темп снижения/увеличения.

В рамках инерционного сценария развития автомобильной промышленности автор при расчете показателей для пессимистичного варианта закладывает темп снижения/увеличения в диапазоне 9-10%. Данная методология расчета будет применяться и в последующих прогнозных оценках.

Для визуализации результатов инерционного сценария развития автором выполнен предположительный анализ (таблица 3.4).

Таблица 3.4 – Результаты инерционного сценария в случае слабого контроля над регулированием параллельного импорта

Год	Производство автомобилей (млн. шт.)	Импорт по процедуре параллельного импорта (млрд. долл.)	Уровень локализации (%)
2022	0,62	20	-
2023	0,74	20	-
2024	1,07	36	41,5
2025	0,8	23,1	32,8
2026	0,72	25,2	29,6
2027	0,65	27,5	26,7
2028	0,58	30,1	24,1
2029	0,52	32,9	21,8
2030	0,47	36	19,7

Источник: составлено автором в соответствии с формулой, указанной на стр. 152

С точки зрения автора, сценарий неконтролируемого параллельного импорта спровоцирует ускоренную деиндустриализацию российского автопрома, проявляющуюся в системном снижении производственных мощностей, инвестиционной привлекательности и технологической автономии.

Производственный выпуск сократится до 0,47 млн. шт. к 2030 году (-40 % к 2025 году). Маржинальные издержки сборки вырастут на 25-35 % из-за фиксированных затрат на простои, снижая операционную рентабельность ниже 3 %. Инфляция импорта (+9,5 % ежегодно) спровоцирует рост цен на весь автопарк на 25-30 %. При локализации производства менее 20 % отечественные модели утратят ценовую конкурентоспособность на национальном рынке, снижая внутренний спрос и фиксируя технологическое отставание.

Локализация на уровне 20 % зафиксирует импортозависимость комплектующих на 70-75 %. Нестабильность поставок из-за риска санкций (20-30 %) вызовет резкие сбои. Баланс торговли автозапчастями ухудшится, появится большой дефицит, что сократит профицит текущего платежного баланса примерно на 1,5 % от объёма ВВП.

Кроме того, иностранные инвесторы могут закрыть свои заводы по локальному производству и вернуться к поставкам готовых машин или крупноузловых комплектов из-за рубежа, что приведет к простою российских сборочных линий. Вместо инвестиций в новые технологии инвесторы предпочтут дешевый экспорт из Турции, Китая или ОАЭ, чтобы избежать рисков и налогов на локализацию. В итоге Россия может потерять все вложения в отрасль и десятки тысяч рабочих мест.

Доля отечественных автомобилей заметно упадет, что ослабит сильные стороны компании и приведет к оттоку специалистов. Общий эффект спада отрасли затронет экономику: ежегодные потери в экономике страны составят 1,2-1,5 %.

Недостаточная координация между таможенной и промышленной политикой и фискальными инструментами усиливает тенденцию к деиндустриализации, в рамках которой зарубежные предприниматели постепенно вытесняют российских производителей с внутреннего рынка, а принимаемые корректирующие меры со стороны государства оказываются недостаточно эффективными.

Мобилизационный сценарий: закрытие границ, дефицит.

Мобилизационный сценарий предполагает существенное ужесточение внешнеторговых ограничений, вплоть до фактического закрытия границ, что может вызвать дефицит отдельных видов продукции. В краткосрочном периоде это, как правило, сопровождается ростом цен и нарушением производственных цепочек, однако одновременно создает стимулы для ускоренной реализации политики импортозамещения и развития внутреннего промышленного производства.

В условиях жесткого ограничения или фактического закрытия границ объем ввозимой продукции существенно сокращается, что вызывает нехватку критически важных комплектующих, технологий и оборудования, необходимых для работы отечественных предприятий, нарушает устойчивость производственных цепочек

и ведет к снижению общего выпуска транспортных средств в автомобильной промышленности.

При таком сценарии отрасли вынуждены переориентироваться на иные источники сырья и комплектующих, что может стимулировать технологическое обновление и рост инноваций. Однако такой переход требует значительных затрат и в долгосрочной перспективе способен усиливать инфляционное давление и сдерживать потребительский спрос.

В долгосрочной перспективе это может укрепить технологическую независимость, но сопровождается рисками для стабильности рынка и социальной напряженностью. Для визуализации результатов мобилизационного сценария развития автором выполнен предположительный анализ (таблица 3.5).

Таблица 3.5 – Результаты мобилизационного сценария в случае постепенного закрытия границ и дефицита товаров

Год	Производство автомобилей (млн. шт.)	Импорт по процедуре параллельного импорта (млрд. долл.)	Уровень локализации (%)
2022	0,62	20	-
2023	0,74	20	-
2024	1,07	36	41,5
2025	0,8	23,1	32,8
2026	0,87	20,9	35,9
2027	0,95	18,9	39,3
2028	1,04	17,1	43
2029	1,13	15,4	47
2030	1,24	13,9	51,4

Источник: составлено автором в соответствии с формулой, указанной на стр. 152

При ужесточении внешнеторговых ограничений выпуск транспортных средств в России к 2030 году может увеличиться на 55 % – с 0,8 до 1,24 млн. ед., несмотря на временное сокращение производства в 2025 году, которое связано с нехваткой импортных комплектующих. Одновременно объем параллельного импорта, по оценке, сократится более чем на 40 % – с 23,1 млрд. долл. до 13,9 млрд. долл., что будет способствовать росту уровня локализации с 33 % до 52 % и расширению замещения импортной продукции отечественными товарами.

Производство автомобилей в целом демонстрирует рост, в дальнейшем прогнозируется стабилизация развития выпуска и его ускоренный рост на 9-10 % ежегодно, что к 2030 году позволит приблизить покрытие внутреннего спроса за счет отечественного производства примерно до 60 % рынка.

Сокращение объема параллельного импорта под воздействием таможенных ограничений, повышением утилизационного сбора и логистических рисков освобождает ресурсы для вложений в локализацию производства. Одновременно это приводит к росту цен на 10-15 % из-за сокращения предложения на рынке, а рост уровня локализации обеспечивается преимущественно за счет административно-принудительных мер.

Увеличение уровня локализации будет достигнуто за счёт жестких мер промышленной политики: дифференциации утилизационного сбора для транспортных средств и предоставления субсидий при выпуске отечественных комплектующих, что позволит обеспечить замещение импорта на 60 % к 2030 году, однако потребует значительных вложений в развитие и локализацию высокотехнологичных систем.

Реализация данного сценария возможна при условии государственной инвестиционной поддержки, которая будет способствовать укреплению экономической устойчивости и повышению уровня безопасности автомобильной отрасли за счет замещения критически важного импорта. Вместе с тем достижение поставленных результатов будет требовать ускоренного освоения производства высокотехнологичных компонентов, что позволит снизить риск дефицита продукции и обеспечить загрузку производственных мощностей на уровне 70-80 %.

Целевой сценарий: сбалансированное регулирование.

При реализации сценария сбалансированного регулирования государство выстраивает более точную систему управления внешними поставками, чтобы одновременно защищать внутренний рынок и поддерживать развитие автомобильной промышленности.

В рамках такого подхода импорт дифференцируется по его экономической и технологической значимости: одни товары рассматриваются как способствующие развитию производства и технологическому обновлению, а другие наоборот, усиливающие риски для отечественных производителей.

Важную роль в этом механизме играет использование таможенной статистики как инструмента оценки промышленной безопасности. На основе данных о структуре и динамике импорта можно выявлять степень зависимости автомобильной отрасли от иностранных комплектующих и определять критичность поставок из отдельных стран. Такой подход позволяет государству принимать более гибкие решения и точнее настраивать торговую политику.

На основе этих данных Правительством формируются корректировки действующего режима: создаются более благоприятные условия для ввоза критически важных компонентов и оборудования, одновременно ужесточая ограничения на импорт готовой продукции.

Вместе с тем, для «полезного импорта» применяются пониженные ставки таможенных пошлин и налогов и предоставляются налоговые льготы, что непосредственно повышает инвестиционную привлекательность в данной отрасли. В то же время для «вредного импорта» ставки таможенных пошлин повышаются, государством реализуются дополнительные административные и технические барьеры, что усиливает стоимость импортных товаров-конкурентов.

В долгосрочной перспективе реализация данного сценария укрепляет технологическую и промышленную безопасность страны, повышает конкурентоспособность автомобильной отрасли, а также поддерживает социальную стабильность за счет сбалансированного роста инвестиций и занятости. В рамках целевого сценария развития автомобильной промышленности автор при расчете показателей для оптимистичного варианта закладывает темп снижения/увеличения в диапазоне 5-7 %.

Для визуализации результатов целевого сценария развития автором выполнен предположительный анализ (таблица 3.6).

В сценарии сбалансированного регулирования промышленный фильтр обеспечивает ежегодное сокращение «вредного импорта» (готовых транспортных средств), с замещением спроса локальным производством и «полезным импортом» (компонентами и узлами).

Таблица 3.6 – Результаты целевого сценария в случае сбалансированного регулирования параллельного импорта с помощью таможенной статистики и промышленного фильтра

Год	Производство автомобилей (млн. шт.)	Импорт по процедуре параллельного импорта (млрд. долл.)	Уровень локализации (%)
2022	0,62	20	-
2023	0,74	20	-
2024	1,07	36	41,5
2025	0,8	23,1	32,8
2026	0,84	21,7	35
2027	0,9	20,3	37,4
2028	0,95	19	40
2029	1,01	17,8	42,9
2030	1,07	16,6	46

Источник: составлено автором в соответствии с формулой, указанной на стр. 152

Объем параллельного импорта снижается: за счет реализации промышленного фильтра блокируется порядка 10 % вредного сегмента. Минпромторг России, опираясь на оперативные статистические данные ФТС России, корректирует параметры протекционистской политики для стимулирования роста «полезного импорта» автокомпонентов, обеспечивая ресурсную поддержку ускоренной локализации.

В частности, могут применяться дифференцированные таможенные ставки (5-10% для автокомпонентов против 25-35 % для готовых авто), квоты на вредный импорт и субсидии на ввоз критических комплектующих. Это повышает коэффициент локализации с 33 % до 46 % к 2030 году, минимизируя дефицит технологических цепочек и обеспечивая загрузку мощностей на 80 %.

Такой подход создает положительную динамику, которая может быть выражена в среднегодовом приросте производства на 10 %, ускорении локализации на 7% и сокращению ввоза транспортных средств на 12 %.

Сценарий реализации сбалансированного регулирования предполагает использование селективных инструментов регулирования и анализ таможенной статистики ФТС России, что позволит государству управлять структурой импорта, спросом и предложением на внутреннем рынке, а также сдерживать деиндустриализацию и поддерживать устойчивое развитие промышленной базы.

Результатом становится повышение конкурентоспособности локального производства на фоне сохранения контролируемого импорта, выполняющего функцию импортозамещения и содействующего технологическому обновлению и росту производительности. Данный сценарий отражает устойчивое и структурно сбалансированное развитие автомобильной отрасли, при которой реализуется сочетание защиты отечественных производителей, рационального использования ресурсов и поддержания устойчивости производственных и технологических цепочек.

Таким образом, в условиях селективного управления параллельным импортом через механизм «промышленного фильтра» и внедрения системы мониторинга промышленной безопасности развитие автомобильной отрасли может осуществляться по трем сценариям, каждый из которых формирует различную траекторию структурных изменений. Инерционный сценарий, предполагающий сохранение слабого регулирования, ведёт к ускоренной деиндустриализации. Мобилизационный сценарий, напротив, предполагает жесткое ограничение импорта и наращивание локализации. Целевой сценарий сбалансированного регулирования представляет собой экономически сбалансированную траекторию, в рамках которой механизм «промышленного фильтра» позволяет дифференцировать «полезный» и «вредный» импорт, а использование таможенной статистики в качестве инструмента мониторинга промышленной безопасности обеспечивает оперативное реагирование на изменения структуры внешнеторговых потоков.

Выводы к главе 3

1. Действующая система утилизационного сбора в России носит выраженно фискально-протекционистский характер, поскольку влияет на стоимость импорта и поддерживает отечественных производителей.

Действующая формула расчета суммы утилизационного сбора, ориентированная на среднюю стоимость автомобиля по перечню Минпромторга России и сопровождаемая ежегодной индексацией коэффициентов, характеризуется избыточной сложностью и низкой степенью прозрачности, что увеличивает вероятность ошибок, доначислений и транзакционных издержек для плательщиков.

Автором предложена методика расчета суммы утилизационного сбора, дифференцированные в соответствии с реализацией товара: для транспортных средств, ввозимых по параллельному импорту, и для продукции, производимой на территории Российской Федерации.

Внедрение этих подходов способствует структурному выравниванию интересов государства, бизнеса и потребителей, стимулирует развитие локализации и повышение производственной эффективности, а также формирует экономический фильтр для неэффективных инвестиционных проектов.

2. Параллельный импорт в России изначально воспринимался как инструмент для смягчения дефицита и импортозамещения в условиях санкционного давления со стороны западных стран. Однако данный механизм со временем трансформировался в долгосрочный элемент промышленной и торговой политики.

Автором предложено селективное деление товаров, которое делится на две категории: «полезный импорт» (оборудование, дефицитные компоненты, автозапчасти) и «вредный импорт» (готовые товары, такие как автомобили). Для «полезного импорта» предложены льготы и ускоренная амортизация, а для «вредного импорт» – повышенные пошлины и административные барьеры.

Использование «промышленного фильтра» позволит государству минимизировать негативное давление на отечественных производителей со стороны конкурентов в тех сегментах отрасли, где уже реализуются или могут быть реализовать программы импортозамещения, и направить параллельный импорт в те сегменты отрасли, где он сможет поддержать производственные цепочки, не подрывая локализацию производства транспортных средств.

3. В условиях глобальной конкуренции и санкционного давления обеспечение промышленной и экономической безопасности становится ключевым элементом экономического суверенитета России.

Таможенная статистика ФТС России может использоваться как инструмент раннего предупреждения повышения уровня импорта определенных групп товаров в соответствии с кодом товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза, что может также сигнализировать о дефиците внутреннего предложения или сбое в локальных цепочках добавленной стоимости. Предлагаемая система мониторинга позволяет сократить лаг выявления дефицитов до 1-3 месяцев, что повышает оперативность государственной промышленной политики.

Международный опыт разных стран также подтверждает целесообразность использования таможенной статистики в рамках внешнеторгового взаимодействия для контроля зависимости от импортных товаров, выявления рисков и корректировки промышленной политики.

Внедрение системы мониторинга «промышленной безопасности» внутреннего рынка на базе таможенной статистики ФТС России также позволит повысить геополитическую и технологическую устойчивость экономики, поскольку позволяет заранее выявлять рост зависимости от отдельных стран-поставщиков, предотвращать дефицит критических товаров и оперативно корректировать промышленную политику. В автомобильной отрасли такая система также может снизить риски контрафакта и несоответствующих стандартам товаров, уменьшая социальные и бюджетные издержки государства.

4. В условиях селективного управления параллельным импортом через «промышленный фильтр» и внедрения системы мониторинга промышленной безопасности автомобильная отрасль может развиваться по трем разным сценариям: инерционному, мобилизационному и целевому (сбалансированное регулирование).

Инерционный сценарий ведет к ускоренной деиндустриализации автомобильной промышленности: снижается выпуск, растет импортная зависимость, падает уровень локализации производства и ухудшается инвестиционная привлекательность отрасли. При слабом регулировании параллельный импорт усиливает ценовую конкуренцию, но одновременно вытесняет отечественных производителей и снижает стимулы к технологическому обновлению.

Мобилизационный сценарий дает противоположный эффект: импорт резко сокращается, локализация растет, но в краткосрочном периоде возникают дефицит, рост цен и сбои в поставках компонентов. Этот сценарий может ускорить импортозамещение, но требует значительных вложений государства и бизнеса.

Целевой сценарий сбалансированного регулирования представляет собой наиболее экономически выверенную и структурно сбалансированную траекторию, где через механизм «промышленного фильтра» четко разделяется «полезный» и «вредный» импорт, а таможенная статистика как инструмент мониторинга промышленной безопасности позволяет оперативно реагировать на изменения структуры потоков. Использование «промышленного фильтра» и таможенной статистики позволяет управлять структурой импорта более точно, поддерживать критические цепочки поставок и одновременно защищать внутренний рынок.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В ходе диссертационного исследования были решены поставленные задачи, что позволило сформировать целостное понимание эволюции стратегии импортозамещения в автомобильной промышленности в Российской Федерации, роли параллельного импорта и инструментов внешнеторгового регулирования в развитии автомобильной промышленности.

Историко-экономический анализ показал, что политика импортозамещения как долгосрочная протекционистская стратегия имеет глубокие корни в меркантилизме и во второй половине XX века получило теоретическое и практическое обоснование в трудах Р. Пребиша.

В разные периоды своей эволюции импортозамещение выполняло функцию инструмента защиты внутреннего рынка, стимулирования локализации и повышения технологической автономии, но при этом требовало сопоставления с рисками стагнации, снижения конкурентоспособности и замены импортной продукции.

Анализ зарубежного опыта реализации политики импортозамещения выявил, что наиболее успешные модели базировались на сочетании поэтапного повышения локализации, ориентации на экспорт и развития глобальных цепочек создания стоимости (GVC).

В России стратегия импортозамещения, усиленная санкциями 2014 и 2022 годов, продемонстрировала рост доли локального производства с учетом действующих программ локализации и импортозамещения, однако при этом сохраняется зависимость от импортных компонентов и технологий. Исследование показало, что политика импортозамещения в настоящее время формирует переход к более сбалансированной структуре, где локальное производство сочетается с целенаправленным импортом.

Параллельный импорт, легализованный в России как инструмент смягчения дефицита и ценового давления, трансформировался в один из ключевых элементов

институциональной специфики внешнеторгового регулирования. В автомобильной отрасли он стабилизирует GVC, сокращает дефицит автокомпонентов и транспортных средств после ухода западных брендов с рынка, но одновременно усиливает ценовую конкуренцию, снижает эластичность спроса в пользу локальных производителей и ослабляет инвестиционную привлекательность проектов локализации.

В краткосрочной перспективе параллельный импорт способствует поддержанию объема продаж и устойчивости отрасли, однако в долгосрочной перспективе препятствует формированию технологического суверенитета, усиливая зависимость от внешних поставщиков и ослабляя стимулы к модернизации производства.

Анализ структуры и динамики потоков параллельного импорта позволил обосновать необходимость разделения на «полезный» и «вредный» импорт и сформировать на этой основе концепцию «промышленного фильтра».

Такой подход позволяет дифференцировать режимы регулирования: для «полезного» импорта (оборудование, дефицитные компоненты, автозапчасти) необходимо применять льготные налоговые и тарифные условия, для «вредного» импорта (готовые автомобили, конкурирующие с локальными производителями) необходимо повысить утилизационный сбор, таможенные и иные барьеры. Это создает условия для баланса между доступностью импорта и защитой отечественной промышленной базы.

Утилизационный сбор рассматривается Правительством как один из ключевых элементов системы регулирования внешней торговли. В России его действующая формула, ориентированная на среднюю стоимость автомобиля исходя из перечня Минпромторга России и сопровождаемая ежегодной индексацией коэффициентов, имеет высокую степень сложности и низкую прозрачность, что усиливает транзакционные издержки и не обеспечивает прямой связи с фактическими затратами на утилизацию.

В отличие от России, страны Евразийского экономического союза применяют более простые и прозрачные формулы, что повышает предсказуемость

его последующего регулирования. Предложенные автором методики расчёта суммы утилизационного сбора, дифференцированные в соответствии с реализацией товаров формирует механизм выравнивания интересов государства, бизнеса и потребителей, стимулирует развитие локализации и повышение производственной эффективности, а также выполняет функцию экономического фильтра для неэффективных проектов.

Введение системы мониторинга «промышленной безопасности» на основе таможенной статистики ФТС России позволяет трансформировать административные данные в инструмент раннего предупреждения: рост импорта по отдельным позициям сигнализирует о дефиците локального производства или разрывах в цепочках поставок, что дает возможность оперативно корректировать промышленную и внешнеторговую политику.

Международный опыт показывает, что использование статистики торговли как инструмента управления промышленной и технологической политикой повышает технологическую и геополитическую устойчивость экономики.

Сценарный анализ развития автомобильной отрасли при реализации предложенных мер (селективное регулирование параллельного импорта, «промышленный фильтр», мониторинг промышленной безопасности) показал три возможные траектории:

– инерционный сценарий – деиндустриализация, рост «вредного импорта» и снижение локализации;

– мобилизационный сценарий – резкое сокращение импорта, дефицит, инфляционные и социальные риски, но ускоренная локализация при высоких затратах;

– целевой сценарий – сбалансированное сочетание локального производства, целенаправленного «полезного импорта» и ограничения «вредного импорта», обеспечивающее устойчивый рост выпуска транспортных средств и повышение локализации.

Практическая значимость результатов исследования состоит в возможности их использования Минпромторгом России и ФТС России в целях

совершенствования программ импортозамещения и локализации, оптимизации режима параллельного импорта и системы взимания утилизационного сбора, а также повышения промышленной и экономической безопасности за счет системы мониторинга на основе таможенной статистики.

С точки зрения автора, при инерционном сценарии неконтролируемый параллельный импорт спровоцирует ускоренную деиндустриализацию российского автопрома, проявляющуюся в системном снижении производственных мощностей, инвестиционной привлекательности и технологической автономии.

Производственный выпуск сократится до 0,47 млн шт. к 2030 году (-40 % к 2025 году). Маржинальные издержки сборки вырастут на 25-35 % из-за фиксированных затрат на простои. Инфляция импорта (+9,5 % ежегодно) спровоцирует рост цен на весь автопарк на 25-30 %. При локализации производства менее 20 % отечественные модели утратят ценовую конкурентоспособность на национальном рынке, снижая внутренний спрос до 0,9-1,1 млн шт. и фиксируя технологическое отставание. Локализация на уровне 20 % зафиксирует импортозависимость комплектующих на 70-75 %.

При мобилизационном сценарии выпуск транспортных средств в России к 2030 году может увеличиться на 55 % – с 0,8 млн. ед. до 1,24 млн. ед., несмотря на временное сокращение производства в 2025 году, которое связано с нехваткой импортных комплектующих. Одновременно объём параллельного импорта, по оценке, сократится более чем на 40 % – с 23,1 млрд. долл. до 13,9 млрд. долл., что будет способствовать росту уровня локализации с 33 % до 52 % и расширению замещения импортной продукции отечественными товарами.

В сценарии сбалансированного регулирования промышленный фильтр обеспечивает ежегодное сокращение «вредного импорта» (готовых транспортных средств) на 20-30 %, с замещением спроса локальным производством и «полезным импортом» (компонентами и узлами).

За счет реализации промышленного фильтра блокируется 10-15 % вредного сегмента. Минпромторг России, опираясь на оперативные статистические данные

ФТС России, корректирует параметры протекционистской политики для стимулирования роста «полезного импорта» автокомпонентов, обеспечивая ресурсную поддержку ускоренной локализации.

В частности, могут применяться дифференцированные таможенные ставки (5-10% для автокомпонентов против 25-35 % для готовых авто), квоты на вредный импорт и субсидии на ввоз критических комплектующих. Это повышает коэффициент локализации с 33 % до 46 % к 2030 году, минимизируя дефицит технологических цепочек и обеспечивая загрузку мощностей на 80 %.

Таким образом, исследование позволяет сделать вывод, что сбалансированное сочетание стратегии импортозамещения, селективного регулирования параллельного импорта, дифференцированного таможенно-тарифного и фискального регулирования и системы мониторинга промышленной безопасности, представляет собой ключевой путь к формированию устойчивой, технологически автономной и конкурентоспособной автомобильной промышленности Российской Федерации в условиях глобальной конкуренции и санкционного давления.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

Нормативно-правовые акты

1. Федеральный закон от 24.06.1998 № 89-ФЗ «Об отходах производства и потребления» // Собрание законодательства РФ. 29.06.1998. № 26. Ст. 3009. (дата обращения 11.04.2026)

2. Федеральный закон от 31.12.2014 № 488-ФЗ «О промышленной политике в Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 05.01.2015. № 1. Ст. 41. (дата обращения 11.04.2026)

3. Указ Президента Российской Федерации от 06.08.2014 № 560 «О применении отдельных специальных экономических мер в целях обеспечения безопасности Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 11.08.2014. № 32. Ст. 4316. (дата обращения 19.03.2026)

4. Указ Президента Российской Федерации от 13.05.2017 № 208 «О Стратегии экономической безопасности Российской Федерации на период до 2030 года» // Собрание законодательства РФ. 15.05.2017. № 20. Ст. 2902. (дата обращения 19.03.2026)

5. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 02.10.2014 № 1948-р «Об утверждении плана мероприятий («дорожной карты») по содействию импортозамещению в сельском хозяйстве на 2014 - 2015 годы» // Собрание законодательства РФ. 13.10.2014. № 41. Ст. 5566. (дата обращения 19.03.2026)

6. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 28.04.2018 № 831-р «Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2025 года» // Собрание законодательства РФ. 07.05.2018. № 19. Ст. 2804. (дата обращения 19.03.2026)

7. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 28.12.2022 № 4261-р «Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации до 2035 года» // Собрание законодательства РФ. 02.01.2023. № 1 (часть III). Ст. 422. (дата обращения 19.03.2026)

8. Постановление Правительства Российской Федерации от 05.06.2008 № 438 «О Министерстве промышленности и торговли Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 16.06.2008. № 24. Ст. 2868. (дата обращения 19.03.2026)

9. Постановление Правительства Российской Федерации от 26.12.2013 № 1291 «Об утилизационном сборе в отношении колесных транспортных средств (шасси) и прицепов к ним и о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 13.01.2014. № 2 (часть I). Ст. 115. (дата обращения 11.04.2026)

10. Постановление Правительства Российской Федерации от 07.08.2014 № 778 «О мерах по реализации указов Президента Российской Федерации от 06.08.2014 № 560 «О применении отдельных специальных экономических мер в целях обеспечения безопасности Российской Федерации»» // Собрание законодательства РФ. 11.08.2014. № 32. Ст. 4543. (дата обращения 19.03.2026)

11. Постановление Правительства Российской Федерации от 17.07.2015 № 719 «О критериях отнесения промышленной продукции к промышленной продукции, не имеющей аналогов, произведенных в Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 27.07.2015. № 30. Ст. 4597. (дата обращения 19.03.2026)

12. Постановление Правительства Российской Федерации от 25.05.2019 № 661 «О внесении изменений в приложение к постановлению Правительства Российской Федерации от 17.07.2015 № 719» // Собрание законодательства РФ. 03.06.2019. № 22. Ст. 2827. (дата обращения 19.03.2026)

13. Постановление Правительства Российской Федерации от 29.03.2022 № 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» // Собрание законодательства РФ. 04.04.2022. № 14. Ст. 2286. (дата обращения 11.04.2026)

14. Постановление Правительства Российской Федерации от 13.02.2024 № 152 «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 26.12.2013 № 1291» // Собрание законодательства РФ. 19.02.2024. № 8. Ст. 1120. (дата обращения 11.04.2026)

15. Постановление Правительства Российской Федерации от 13.09.2024 № 1255 «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 16.09.2024. № 38. Ст. 5661. (дата обращения 11.04.2026)

16. Постановление Правительства Российской Федерации от 01.11.2025 № 1713 «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 26.12.2013 № 1291» // Собрание законодательства РФ. 03.11.2025. № 44. Ст. 6645. (дата обращения 11.04.2026)

17. Приказ Минпромторга России от 19.04.2022 № 1532 «Об утверждении перечня 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». (дата обращения 11.04.2026)

18. Приказ Минпромторга России от 21.07.2023 № 2701 «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». (дата обращения 11.04.2026)

Монографии и учебники

19. Gereffi, G. The governance of global value chains, Organizing the Global Economy: A Century of Change in International Value Chains (pp. 99-129). Oxford University Press.

20. Каплински, Р. Руководство по проведению исследования цепочек накопления стоимости / Р. Каплински. — М., 2004.

21. Лист, Ф. Национальная система политической экономии / Ф. Лист; пер. с нем. – Москва: Европа, 2005. – 382 с.

22. Менделеев, Д. Толковый тариф, или Исследование о развитии промышленности России в связи с её общим таможенным тарифом 1891 года / Д. Менделеев. – Санкт-Петербург: Тип. В. Демакова, 1892. – 730 с.

23. Портер, М. Конкуренция: / пер. с англ. – Москва: Издательский дом «Вильямс», 2005. – 608 с.

24. Портер, М. Конкурентное преимущество: Как достичь высокого результата и обеспечить его устойчивость / М. Портер; пер. с англ. – М.: Альпина Бизнес Букс, 2005. – 715 с.

25. Рикардо, Д. Начала политической экономии и налогового обложения / пер. с англ. Н. Зибера. – Санкт-Петербург, 1899. – 342 с.

Научные статьи и иные публикации

26. Абулеева, А.Р. Экономика параллельного импорта институты, эффективность и долгосрочные последствия в условиях структурного шока (на примере России 2022-2024 гг.) / А.Р. Абулеева, В.Н. Шитов // Вестник науки. – 2025. – Т. 3. – № 12(93). – С. 43-54.

27. Афонцев, С.А. Политические парадоксы экономических санкций / С.А. Афонцев // Журнал Новой экономической ассоциации. – 2022. – № 3(55). – С. 193-198.

28. Ахмедзянов, Р.Р. Параллельный импорт как инструмент защиты экономических интересов Российской Федерации / Р.Р. Ахмедзянов, Н.В. Кидяев, А.А. Захарова, К.Р. Татарченко // Экономика и бизнес: теория и практика. – 2022. – № 11-1(93). – С. 17-21.

29. Бабанов, А.Б. Перспективы использования параллельного импорта в российской Федерации / А.Б. Бабанов, П.А. Бохан, А.А. Шетов // Государственное и муниципальное управление. Ученые записки. – 2023. – № 1. – С. 54-60.

30. Белев, С.Г. Последствия повышения утилизационного сбора для транспортных средств в Российской Федерации / С.Г. Белев, Е.О. Матвеев // Ars Administrandi (Искусство управления). – 2022. – Т. 14. – № 1. – С. 25-43.

31. Бухтерева, И.Н. Современные проблемы отраслевой экономики в России / И.Н. Бухтерева, А.Б. Гребенкина // Наука и искусство управления / Вестник Института экономики, управления и права Российского государственного гуманитарного университета. – 2025. – № 1. – С. 52-65.

32. Варшавский, А.Е. Развитие промышленности Ирана в период санкций / А.Е. Варшавский, В.В. Дубинина // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. – 2024. – Т. 20. – № 12(441). – С. 2255-2272.

33. Ван, Ф. Анализ и исследование стратегии локализации транснациональных компаний в Китае / Ф. Ван // Экономика и социум. – 2024. – № 6-2(121). – С. 950-953.

34. Веревкина, В.В. К вопросу о смене принципа исчерпания прав на товарные знаки: основные позиции / В.В. Веревкина // Вестник науки и образования. – 2022. – № 11(131). – С. 49-54.

35. Волкодавова, Е.В. Реализация стратегии импортозамещения продукции на российских промышленных предприятиях / Е.В. Волкодавова // Экономические науки. – 2009. – № 61. – С. 281-286.

36. Волкодавова, Е.В. Оценка эффективности мер импортозамещения на основе локализации производства / Е.В. Волкодавова // Фундаментальные исследования. – 2025. – № 1. – С. 23-30.

37. Выжитович, А.М. Импортозамещение: актуальные механизмы и инструменты / А.М. Выжитович, П.А. Ершов // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. – 2015. – Т. 11. – № 38(323). – С. 52-64.

38. Гладкий, Ю.Н. Импортозамещение и конкурентоспособность российской экономики: к диалектике взаимосвязей / Ю.Н. Гладкий, С.Ю. Корнекова // Общество. Среда. Развитие. – 2015. – № 3(36). – С. 92-97.

39. Ganslandt, M. Parallel imports and the pricing of pharmaceutical products: evidence from the European Union / M. Ganslandt, K.E. Maskus //Journal of Health Economics. – Vol. 23. – Iss. 5. – 2004. – P. 1035-1057.

40. Гришкина, Т. Е. Корреляционный анализ: методические указания для организации самостоятельной работы студентов. Благовещенск: Изд-во АмГУ, 2021. 36 с.

41. Дегоян, А.В. Проблемы использования параллельного импорта как инструмента противодействия экономическим санкциям / А.В. Дегоян // Современные вопросы естествознания и экономики: сборник трудов V Международной научно-практической конференции, Прокопьевск, 16 марта 2023 года. – Прокопьевск: Филиал Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего профессионального образования «Кузбасский государственный технический университет имени Т.Ф. Горбачева» в г. Прокопьевске, 2023. – С. 143-145.

42. Дегтерева, В.А. Параллельный импорт как механизм управления экономикой / В.А. Дегтерева, О.Н. Макарова, Е.С. Кузенкова, О.В. Мартыненко // Научный журнал НИУ ИТМО. – Серия: Экономика и экологический менеджмент. – 2023. – № 1. – С. 96-107.

43. Дремов, В.В. Импортозамещение как фактор развития промышленного производства в условиях санкций / В.В. Дремов // Финансовые рынки и банки. – 2023. – № 1. – С. 100-102.

44. Евтихов, М.А. Актуальные направления государственного регулирования внешнеторговой деятельности / М.А. Евтихов, М.Ю. Маковецкий // Экономика и бизнес: теория и практика. – 2025. – № 4(122). – С. 121-126.

45. Ершов, П.А. Импортозамещение и политика импортозамещения: теоретический подход к определению понятий / П.А. Ершов // Вестник Института экономики Российской академии наук. – 2017. – № 2. – С. 147-157.

46. Загидуллин, А.Р. Оценка уровня экономической безопасности предприятий автомобилестроения / А.Р. Загидуллин // Прогрессивная экономика. – 2025. – № 5. – С. 237-250.

47. Ивлиев, Г.П. Правовое регулирование отношений в сфере параллельного импорта. Опыт государств евразийского региона / Г.П. Ивлиев, Б.А. Шахназаров // Lex Russica (Русский закон). – 2023. – Т. 76. – № 2(195). – С. 56-67.

48. Ishikawa, J. Parallel imports and repair services / J. Ishikawa, H. Morita, H. Mukunoki // Journal of Economic Behavior & Organization. – 2020. – Vol. 172. – P. 137-160.

49. Капустина, И.В. Импорт автокомпонентов как фактор лабильности рынка автомобилестроения / И.В. Капустина, К.А. Григорьева // Beneficium. – 2022. – № 3(44). – С. 49-56.

50. Карданов, В.А. Рассмотрение перспектив параллельного импорта / В.А. Карданов // Вестник университета. – 2019. – № 7. – С. 113-117.

51. Карданов, В.А. К вопросу о перспективах параллельного импорта / В.А. Карданов, Н.Н. Чеканов, В.В. Вульшонок // Цивилизация знаний: российские реалии: Труды девятнадцатой Международной научной конференции, Москва, 20-21 апреля 2018 года. – Москва: Российский новый университет, 2018. – С. 1229-1234.

52. Козырев, А.С. Иран в мировой торговле: современное состояние внешней торговли и интеграции / А.С. Козырев // Экономика и управление. – 2025. – Т. 31. – № 1. – С. 114-124.

53. Колдин, Ф.А. Анализ стратегии импортозамещения в рамках развития российского автопрома / Ф.А. Колдин, А.В. Силаков, А.В. Генералова, Б.А. Тхориков // Компетентность. – 2024. – № 7. – С. 55-61.

54. Коломийцев, Н.А. Феномен импортозамещения в условиях новой экономической реальности / Н.А. Коломийцев, А.А. Лебедев, М.Ю. Маковецкий // Экономика и бизнес: теория и практика. – 2024. – № 11-2(117). – С. 97-100.

55. Колотырин, Е.А. Роль импортозамещения в современной экономической стратегии России / Е.А. Колотырин // Вестник Саратовского государственного социально-экономического университета. – 2015. – № 3(57). – С. 9-12.

56. Кошелева, О.Э. Параллельный импорт в качестве антисанкционной меры / О.Э. Кошелева, М.Д. Воробьев // Бюллетень инновационных технологий. – 2023. – Т. 7. – № 1(25). – С. 39-44.

57. Красильникова, Е.Э. Ошибки истории: ретроспектива концепции импортозамещения / Е.Э. Красильникова, И.А. Красильников // Евразийский союз ученых. – 2016. – № 5-1(26). – С. 45-46.

58. Куренков, П.В. Влияние экономических санкций на промышленную логистику Российской Федерации / П.В. Куренков, А.А. Сафронова, В.И. Варгунин [и др.] // Социально-экономический и гуманитарный журнал. – 2022. – № 3(25). – С. 16-28.

59. Лебедев, К.К. Стратегический автомобильный альянс России и Китая: возможности и риски / К.К. Лебедев // Экономическая наука современной России. – 2024. – № 1(104). – С. 46-63.

60. Литвинова, А.В. Параметры результативности параллельного импорта / А.В. Литвинова, М.В. Логинова, М.В. Парфенова // Вестник Волгоградского государственного университета. Экономика. – 2025. – Т. 27. – № 4. – С. 176-190.

61. Макаров, А.Н. Импортозамещение как инструмент индустриализации экономики региона: инновационный аспект (на примере Нижегородской области) / А.Н. Макаров // Инновации. – 2011. – № 5(151). – С. 90-93.

62. Матюхин, А.А. Логистика параллельного импорта в условиях экономических санкций / А.А. Матюхин // Вестник Института экономики Российской академии наук. – 2023. – № 6. – С. 172-185.

63. Метелицкая, Ю.В. Легализация параллельного импорта в Российской Федерации: плюсы и минусы / Ю.В. Метелицкая // Вопросы российской юстиции. – 2022. – № 22. – С. 208-219.

64. Мироненко, А.М. Положительное влияние развития параллельного импорта на экономическую безопасность страны / А.М. Мироненко // Финансовые рынки и банки. – 2025. – № 4. – С. 409-413.

65. Митяков, Е.С. Оценка рисков в задачах мониторинга угроз экономической безопасности / Е.С. Митяков, С.Н. Митяков // Труды НГТУ им. Р.Е. Алексеева. – 2018. – № 1(120). – С. 44-51.

66. Михайлин, Н.В. Импортозамещение в автомобильной промышленности России в условиях развития НИОКР и локализации производства как фактор обеспечения ее экономической безопасности / Н.В. Михайлин // Вестник евразийской науки. – 2024. – Т. 16. – № S6.

67. Мищенко, И.К. Об оценке эффективности реализации государственной программы импортозамещения / И.К. Мищенко, В.В. Мищенко // Алтайский вестник Финансового университета. – 2018. – № 3. – С. 50-56.

68. Моисеев, В.В. Импортозамещение в экономике России: проблемы и перспективы / В.В. Моисеев, А.П. Кошкин // Научные исследования и разработки. Экономика фирмы. – 2015. – Т. 4. – № 2. – С. 37-45.

69. Mustafin, A.N. Impact of Import Substitution Policy on Economic Growth / A.N. Mustafin, S.N. Kotenkova, I.K. Vozarova, R. Kotulic // Economies. – 2022. – Vol. 10. – No. 12. – P. 324.

70. Наружный, В.Е. Импортозамещение в России: исторический опыт и текущие перспективы / В.Е. Наружный, В.А. Титов, Ю.А. Оболенская // Управленческое консультирование. – 2019. – № 11(131). – С. 101-112.

71. Нургалеев, М.С. Особенности правового регулирования параллельного импорта лекарственных средств в России / М.С. Нургалеев, Е.Н. Петров // Юридическая наука. – 2019. – № 10. – С. 49-54.

72. Оруч, Т.А. Исследование показателей и результатов импортозамещения в промышленности России / Т.А. Оруч // Инновации и инвестиции. – 2023. – № 1. – С. 289-293.

73. Петрова Е. Е., Арапов С. В., Бикезина Т. В. Инвестиционный анализ: учебное пособие. — Санкт-Петербург: РГГМУ, 2021. – 220 с.

74. Пуряев А. С. Экономическая оценка инвестиций: учебно-методические материалы. – Набережные Челны, 2013. – 92 с.

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

76. Репин, С.С. Основы протекционизма в экономической теории / С.С. Репин, Л.В. Гоголина // Ученые записки Российской Академии предпринимательства. – 2021. – Т. 20. – № 4. – С. 34-37.

77. Репушевская, О.А. Влияние параллельного импорта на экономику России / О.А. Репушевская // Russian Journal of Management. – 2022. – Т. 10. – № 2. – С. 76-80.

78. Родин, О.А. Исследование характеристик инновационного производства в отрасли автомобилестроения РФ / О.А. Родин // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. – 2024. – № 11-4(98). – С. 233-235.

79. Романов, И.Г. Современные тенденции развития глобальных цепочек создания стоимости в мировой экономике / И.Г. Романов // Вестник Московского университета. Серия 6: Экономика. – 2025. – Т. 60. – № 2. – С. 106-125.

80. Салимоненко, Е.Н. Роль таможенной статистики в регулировании внешнеэкономической деятельности / Е.Н. Салимоненко // Таможенное дело и внешнеэкономическая деятельность компаний. – 2016. – № 1(1). – С. 4.

81. Свечников, К.Л. Перспектива развития автомобильного рынка России / К.Л. Свечников, А.Р. Замалиев // Экономика и управление: проблемы, решения. – 2025. – Т. 2. – № 11(164). – С. 67-74.

82. Семыкин, В.А. Импортозамещение как эффективный инструмент оптимального развития рыночной экономики / В.А. Семыкин, В.В. Сафронов, В.П. Терехов // Вестник Курской государственной сельскохозяйственной академии. – 2014. – № 7. – С. 1-7.

83. Смагулова, С.М. Новые механизмы развития внешней торговли Российской Федерации (на примере параллельного импорта) / С.М. Смагулова, Е.С. Сероштан // Вестник Алтайской академии экономики и права. – 2023. – № 10-3. – С. 410-415.

84. Смирнов, Е.Н. Параллельный импорт как новый инструмент сглаживания последствий экономических санкций / Е.Н. Смирнов, Е.С. Сероштан // Вестник Алтайской академии экономики и права. – 2023. – № 11-1. – С. 107-112.

85. Соколов, В.С. Политика протекционизма С.Ю. Витте: исторический опыт российской модернизации / В.С. Соколов // Вестник экономического научного общества студентов и аспирантов: Межвузовский студенческий научный журнал. – Санкт-Петербург: Международный банковский институт имени Анатолия Собчака, 2025. – С. 11-29.

86. Солодухина, О.И. Эволюция политики протекционизма: историко-аналитический обзор ключевых этапов и тенденций / О.И. Солодухина // Политика и общество. – 2025. – № 2. – С. 13-33.

87. Соснило, А.И. Оценка объема импортозамещения и параллельного импорта в РФ / А.И. Соснило, М.С. Яркина // Научный журнал НИУ ИТМО. Серия: Экономика и экологический менеджмент. – 2024. – № 2. – С. 13-23.

88. Титова, О.В. Импортозамещение: понятие, сущность, особенности / О.В. Титова, Н.А. Восканян // Инновационная экономика: перспективы развития и совершенствования. – 2021. – № 7(57). – С. 105-110.

89. Толмачева, А.С. Развитие бизнеса в условиях политики импортозамещения / А.С. Толмачева, А.Д. Гудкова // Право и управление. – 2023. – № 1. – С. 68-71.

90. Тополева, Т.Н. Локализация производства: международный опыт и императивы России в условиях санкционного режима / Т.Н. Тополева // Управленческие науки. – 2022. – Т. 12. – № 2. – С. 6-20.

91. Федосеева, Г.А. Сущность и развитие теории импортозамещения / Г.А. Федосеева // Известия Санкт-Петербургского государственного экономического университета. – 2015. – № 3(93). – С. 144-148.

92. Хамидуллина, М.Р. Эффективность государственной политики по реализации импортозамещения в автомобилестроении: достижения, вызовы и стратегия до 2035 года / М.Р. Хамидуллина // Будущее науки: взгляд молодых ученых на инновационное развитие общества: сборник научных статей 3-й Всероссийской молодежной научной конференции: в 3 т. – Курск: Университетская книга. – 2025. – С. 265-270.

93. Чернышева, А.М. Современное состояние и перспективы развития экспортоориентированной политики импортозамещения в России в постпандемийный период / А.М. Чернышева, А.М. Зобов // Вестник Академии знаний. – 2023. – № 1(54). – С. 253-258.

94. Чикин, А.Ю. Санкции и развитие автомобильной промышленности в Иране / А.Ю. Чикин // ЭКО. – 2023. – № 9(591). – С. 73-88.

95. Шарипова, Х.Р. Импортозамещение как инструмент активизации и конкурентоспособности развития экономики страны: концептуально-теоретические аспекты / Х.Р. Шарипова, Д.Ш. Амрохонзода // Endless Light in Science. – 2023. – № 3-3. – С. 140-144.

96. Ширинов, А.Ш. Опыт локализации цепочек добавленной стоимости в автомобилестроении / А.Ш. Ширинов // Экономика и управление. – 2021. – Т. 27. – № 2(184). – С. 117-131.

97. Шлевкова, Т.В. Д.И. Менделеев и протекционизм в России (к 190-летию со дня рождения ученого) / Т.В. Шлевкова // ЭКО. – 2024. – № 3(597). – С. 247-259.

98. Шумаев, В.А. Импортозамещение как стратегическое направление инновационно индустриального развития экономики России / В.А. Шумаев,

Д.Е. Морковкин // РИСК: ресурсы, информация, снабжение, конкуренция. – 2014. – № 4. – С. 123-126.

99. Юрлов, Ф.Ф. Сравнительный анализ эффективности российских предприятий автокомпонентов по социальным показателям / Ф.Ф. Юрлов, С.Н. Яшин, В.В. Титов // Вестник Нижегородского университета им. Н.И. Лобачевского. Серия: Социальные науки. – 2021. – № 1(61). – С. 39-44.

100. Ямпольская, Н.Ю. Влияние параллельного импорта на экономическую безопасность государства / Н.Ю. Ямпольская, Д.С. Алексеева, Д.Н. Исаева // Экономическая безопасность страны, регионов, организаций различных видов деятельности: Материалы V Всероссийского форума в Тюмени по экономической безопасности, Тюмень, 24-27 апреля 2024 года. – Тюмень: ТюмГУ-Press, – 2024. – С. 230-235.

Электронные ресурсы

101. Автомобили LADA имеют средний уровень локализации более 90%. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.autostat.ru/news/59780/ (дата обращения 07.02.2026)

102. Автоперевозки грузов через погранпереходы на Дальнем Востоке РФ выросли на 54,3%. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.infranews.ru/logistika/avtotransport/66261-avtoperevozki-gruzov-cherez-pogranperehody-na-dalnem-vostoke-rf-vyrosli-na-54-3/ (дата обращения 07.02.2026)

103. Авторынок поехал в объезд. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.kommersant.ru/doc/8481235 (дата обращения 08.02.2026)

104. «Автостат»: импорт новых легковых авто в РФ в феврале вырос на 29%. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://tass.ru/ekonomika/26640729 (дата обращения 19.03.2026)

105. Алиханов допустил рост недостачи бюджета по доходам от утильсбора. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.pnp.ru/economics/alikhanov-

dopustil-rost-nedostachi-byudzheta-po-dokhodam-ot-utilsbora.html (дата обращения 14.02.2026)

106. Ввоз автомобилей в Россию из Казахстана вырос в 15 раз за восемь месяцев. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.alta.ru/ts_news/93296/ (дата обращения 23.07.2026)

107. В январе-сентябре доналоговая прибыль российского автопрома упала в 3 раза. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.finmarket.ru/news/6529354 (дата обращения 19.03.2026)

108. В России началось производство автомобилей Tenet по полному циклу. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.gazeta.ru/auto/news/2025/11/27/27283819.shtml (дата обращения 11.04.2026)

109. В 2024 году регистрации автомобилей, ввезенных по параллельному импорту, увеличились на 18%. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.avtostat-info.com/News/11987 (дата обращения 25.10.2025)

110. Глубокая локализация и четыре модели в 2025 году. Чего ждать от марки Tenet в России. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://китайские-автомобили.рф/2025/04/25/tenet-2025/ (дата обращения 11.04.2026)

111. Доля параллельного импорта в структуре авторынка России достигла 13% в 2023 году. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://iz.ru/1642855/2024-02-01/dolia-parallelnogo-importa-v-strukture-avtorynka-rossii-dostigla-13-v-2023-godu (дата обращения 25.10.2025)

112. Импорт автозапчастей из Китая в 2026 году: риски, о которых молчат. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://tpt28.ru/blog/import-avtozapchastej-iz-kitaya-v-2026-godu-riski-o-kotoryh-molchat/?ysclid=mrytfn802883778256 (дата обращения 23.07.2026)

113. Импорт автомобилей из Китая достиг в октябре рекордных $560 млн. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.vedomosti.ru/business/articles/2022/11/23/951638-import-avtomobilei-iz-kitaya-v-oktyabre?ysclid=mrytdfyn3550001673 (дата обращения 23.07.2026)

114. Инвестиции в компоненты и НИОКР в стратегии автопрома до 2035 г. оценили в 2,7 трлн руб. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.interfax.ru/business/857290 (дата обращения 20.03.2026)

115. Итоги внешней торговли со всеми странами. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://customs.gov.ru/statistic/vneshn-torg/vneshn-torg-countries (дата обращения 20.03.2026)

116. Китайские бренды удержали 51,5% рынка новых авто в РФ, несмотря на годовое снижение. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://avtostat-info.com/News/12337 (дата обращения 15.11.2025)

117. Курс на отечественное: как локализация производства повлияет на авторынок. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.vedomosti.ru/gorod/special/2025/09/25/kurs-na-otechestvennoe-kak-lokalizatsiya-proizvodstva-povliyaet-na-avtorinok-erid-2Vfnxw8y3Gc
(дата обращения 26.03.2026)

118. Мантуров: параллельный импорт по сравнению с 2022 годом упал втрое. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://tass.ru/ekonomika/24243309 (дата обращения 19.07.2026)

119. Минпромторг: объём параллельного импорта в 2025 году превысил $23 млрд. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://nbj.ru/news/minpromtorg-obyem-parallelnogo-importa-v/72203/?ysclid=mv5vz7xc5630001840 (дата обращения 19.07.2026)

120. Минпромторг предложил изменения в механизм начисления баллов за автокомпоненты. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://tass.ru/ekonomika/22284305 (дата обращения 19.07.2026)

121. Минпромторг назвал прогноз по параллельному импорту в 2025 году неактуальным. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.kommersant.ru/doc/8338506 (дата обращения 21.03.2026)

122. НАМИ: локализация Lada Granta составляет лишь 45,7%. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://auto.rambler.ru/navigator/54655578-nami-lokalizatsiya-lada-granta-sostavlyaet-lish-45-7/ (дата обращения 23.11.2025)

123. Насколько локализовано производство автомобилей в России? [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.zr.ru/content/news/968913-naskolko-lokalizovano-proizvo/ (дата обращения 26.03.2026)

124. На заводе «АГР Холдинг» произведено 50 000 автомобилей бренда TENET. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://tenet.ru/tenet/news/agr-kholding-proizvedeno-50000-avto-tenet/ (дата обращения 11.04.2026)

125. Ни по воздуху, ни морем: из-за войны в Иране на 15-20% подорожают запчасти и одежда. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.forbes.ru/biznes/557339-ni-po-vozduhu-ni-morem-iz-za-vojny-v-irane-na-15-20-podorozaut-zapcasti-i-odezda (дата обращения 19.07.2026)

126. О рынке транспортных средств Российской Федерации категорий M N в январе-декабре 2024 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://minpromtorg.gov.ru /docs/docs/ (дата обращения 22.03.2026)

127. О рынке транспортных средств Российской Федерации категорий M N в январе-декабре 2025 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://minpromtorg.gov.ru /docs/docs/ (дата обращения 22.03.2026)

128. О рынке транспортных средств Российской Федерации категорий M N в январе-августе 2026 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://minpromtorg.gov.ru /docs/docs/ (дата обращения 19.09.2026)

129. Объем параллельного импорта в России превысил $23 млрд в 2025 году. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.kommersant.ru/ doc/8459446 (дата обращения 15.02.2026)

130. Объем параллельного импорта в РФ в январе упал до исторического минимума. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://tass.ru/ ekonomika/26512341 (дата обращения 15.02.2026)

131. Параллельный импорт автомобилей в 2025 сохранится на уровне 2024 года. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://companies.rbc.ru/news/ HnLzFTTP5D /parallelnyij-import-avtomobilej-v-2025-sohranitsya-na-urovne-2024-goda/ (дата обращения 28.02.2026)

132. Параллельный импорт новых легковых авто сократился на 40%. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://newretail.ru/novosti/retail/parallelnyy_import_novykh_legkovykh_avto_sokratilsya_na_40 (дата обращения 26.10.2025)

133. Перевалочные базы: эксперты объяснили рост товарооборота между Россией и ОАЭ до $9,5 млрд. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://rb.ru/news/ekspert-obyasnila-kratnyj-2025/ (дата обращения 23.07.2026)

134. Поставки автомобилей из Китая в Россию резко выросли: во всем виноват утильсбор. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://5koleso.ru/articles/novosti/postavki-avtomobilej-iz-kitaya-v-rossiyu-rezko-vyrosli-vo-vsem-vinovat-utilsbor/ (дата обращения 23.07.2026)

135. Продажи новых легковых автомобилей в России в 2025 году и в декабре. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.autostat.ru/press-releases/61576/ (дата обращения 26.03.2026)

136. Раскрыта статистика параллельного импорта машин в РФ с 2022 года: данные удивят. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.zr.ru/content/news/975754-podvedena-statistika-parallel/ (дата обращения 26.03.2026)

137. Реестр российской промышленной продукции, утвержденный постановлением Правительства от 17.07.2015 № 719. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://gisp.gov.ru/pp719v2/pub/prod/ (дата обращения 08.02.2026)

138. Россия импортировала из Турции продукцию на $4,3 млрд — основные категории поставок. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://asiacargo.ru/company/news/rossiya_i_turtsiya_tovarooborot_za_yanvar_avgust_2025/?ysclid=mryts6qy2996588281 (дата обращения 23.07.2026)

139. Сколько «китайцев» российской сборки продали в 2025 году. Марки и цифры. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.autonews.ru/news/6978970f9a7947d40d4ac444 (дата обращения 22.02.2026)

140. Таможня даст добро: ряд премиальных авто не попадет под запретительный утильсбор. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.alta.ru/external_news/118625/ (дата обращения 19.07.2026)

141. Товарооборот Беларуси и России по итогам 2025 года достиг $54 млрд, что в восемь раз больше, чем в 1996 году. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.alta.ru/ts_news/129039/ (дата обращения 23.07.2026)

142. Товарооборот России с Белоруссией вырос на 9 % в 2022 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.alta.ru/ts_news/95398/ (дата обращения 23.07.2026)

143. Турция сыграла на импорте. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.kommersant.ru/doc/5490767?ysclid=mrytwdoj3361537652
(дата обращения 23.07.2026)

144. Toyota, BMW и Mercedes вновь лидируют: какие «глобальные» автомобили выбирали россияне в 2025 году. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://cars.ru/post/toyota-bmw-i-mercedes-snova-v-tope-kakie-globalnye-avtomobili-pokupali-rossiyane-v-2025-godu (дата обращения 22.02.2026)

145. Финансовый план и оценка рисков. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.eg-online.ru/article/77617/ (дата обращения 19.07.2026)

146. Экспорт легковых автомобилей из КНР в РФ за 9 мес. вырос на 35%, обновив рекорд. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.interfax.ru/business /987752 (дата обращения 25.10.2025)

147. Эти машины чаще всего импортировали в Россию в 2025 году. Топ-9 марок. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.autonews.ru/news/696638a09a7947dbedc33b6e (дата обращения 21.02.2026)

148. Уровень локализации автомобилей в России составил 33%. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://iz.ru/1886292/2025-05-15/uroven-lokalizacii-avtomobilei-v-rossii-sostavil-33 (дата обращения 28.02.2026)

149. Утилизационный сбор. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://myfin.by /wiki/term/utilizacionnyj-sbor (дата обращения 29.11.2025)

150. Что будет с ценами на автомобили в 2026 году? [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.autostat.ru/editorial_column/61493/ (дата обращения 22.02.2026)

151. Что стимулирует локализацию автопроизводства в России. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.rbc.ru/industries/news/692d818c9a7947bd6e524fd8 (дата обращения 22.02.2026)

152. 37 млрд рублей планируется выделить на программы господдержки автопрома в 2026 году. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.autostat.ru/finance/61001/ (дата обращения 22.02.2026)

ПРИЛОЖЕНИЯ

ПРИЛОЖЕНИЕ А

Акт о внедрении результатов диссертационного исследования АНО ВО «Российский новый университет»

УТВЕРЖДАЮ
Проректор по научно-инновационной работе
АНО ВО «Российский новый университет»
к.ф-м.н., профессор
Е.А. Палкин
«01» сентября 2026 г.

АКТ

о внедрении результатов диссертационного исследования

Матюхина Алексея Алексеевича по теме «Взаимодействие механизмов параллельного импорта и программ импортозамещения в стратегии развития автомобильной промышленности»

Настоящим актом подтверждается, что результаты диссертационной работы Матюхина Алексея Алексеевича, представленной на соискание учёной степени кандидата экономических наук по специальности 5.2.3 Региональная и отраслевая экономика, внедрены в учебном процессе кафедры Экономики автономной некоммерческой организации высшего образования «Российский новый университет».

Материалы исследования используются в образовательном процессе при подготовке обучающихся по направлениям 38.03.01 «Экономика», а также аспирантов по научной специальности 5.2.3 «Региональная и отраслевая экономика».

В настоящее время реализуется Стратегия развития автомобильной промышленности, в рамках которой параллельный импорт оказывает двойственное влияние. С одной стороны, он обеспечивает непрерывность поставок в условиях санкционных ограничений, насыщает рынок товарами из третьих стран и предотвращает дефицит после ухода западных брендов. С другой стороны, параллельный импорт усиливает ценовое давление на локальных производителей, замедляет процессы импортозамещения

и снижает инвестиционную привлекательность локализации, сдерживая приток инвестиций.

Ввиду легализации параллельного импорта в Российской Федерации на законодательном уровне, в ходе изучения экономических дисциплин рассматриваются вопросы функционирования параллельного импорта на территории Российской Федерации, его правовая основа и влияние на деятельность промышленных предприятий автомобильной отрасли, что создаёт надёжную теоретическую основу для дальнейших исследований в области экономики промышленности.

Рассмотрение указанных вопросов включены в изучение учебных дисциплин, в частности «Мировая экономика и основы внешнеэкономической деятельности», «Внешнеэкономическая деятельность предприятия» и «Теория современной экономики», с учётом методологических рекомендаций, предложенных Матюхиным А.А., направленных на формирование системы взаимодействия механизмов параллельного импорта и программ импортозамещения как инструментов стратегического развития автомобильной промышленности.

Внедрение авторских разработок способствовало повышению практической значимости учебных дисциплин, формированию у студентов дополнительных профессиональных знаний и компетенций, которые необходимы современному специалисту.

Настоящий акт составлен для представления в диссертационный совет 75.2.016.03 на базе АНО ВО «Российский новый университет».

Зав. кафедрой Экономика
к.э.н., доцент _____ / Логачева О.В.

ПРИЛОЖЕНИЕ Б

Акт о внедрении результатов диссертационного исследования Центральной акцизной таможни

Матюхину А.А.

ФЕДЕРАЛЬНАЯ ТАМОЖЕННАЯ СЛУЖБА

ЦЕНТРАЛЬНАЯ АКЦИЗНАЯ ТАМОЖНЯ

ул. Яузская, д. 8, Москва, 109240
Тел. (495) 915 37 59, факс (495) 915 58 37
Телетайп: 113384 AURA
e-mail: cat@ca.customs.gov.ru
https://cat.customs.gov.ru

23.09.2021 № 13-15/24910

На № _____ от _____

АКТ

о внедрении научных результатов Матюхина Алексея Алексеевича, представленных в диссертации на соискание кандидата экономических наук по теме «Взаимодействие механизмов параллельного импорта и программ импортозамещения в стратегии развития автомобильной промышленности»

Мы, нижеподписавшиеся, представители Центральной акцизной таможни (далее – Комиссия):

– начальник таможни, полковник таможенной службы Шведов Александр Евгеньевич;
– заместитель начальника таможни, полковник таможенной службы Гаврилова Оксана Ивановна;
– начальник службы федеральных таможенных доходов, подполковник таможенной службы Базильская Марина Витальевна;
– начальник отдела таможенных платежей, капитан таможенной службы Четверикова Марина Михайловна

составили настоящий акт о том, что Комиссией, созданной в целях обсуждения значимости диссертационного исследования «Взаимодействие механизмов параллельного импорта и программ импортозамещения в стратегии развития автомобильной промышленности», рассмотрены и внедрены научные положения и рекомендации по разработке системы мониторинга промышленной безопасности с использованием таможенной статистики ФТС России.

Разработанная методология применения данных таможенной статистики ФТС России в качестве инструмента раннего предупреждения рисков для Минпромторга России и других органов экономического регулирования, а также система мониторинга промышленной безопасности, предназначенная для выявления аномального роста импорта отдельных товарных позиций, используются Центральной акцизной таможней при осуществлении функций

03871

по совершению таможенных операций, проведению таможенного контроля, а также анализу и контролю соблюдения таможенными органами законодательства Российской Федерации.

Использование предложенной в диссертационном исследовании системы мониторинга промышленной безопасности позволяет повысить оперативность выявления рисков нарушения промышленной безопасности на основе анализа таможенной статистики и обеспечить своевременное информирование Минпромторга России о потенциальных угрозах для отечественной промышленности, в частности для автомобильной отрасли, включая резкое изменение объёмов импорта отдельных категорий товаров и риски возникновения дефицита критически важной промышленной продукции.

Кроме того, система мониторинга промышленной безопасности позволит создать прочную основу для межведомственного взаимодействия ФТС России, Минпромторга России и иных органов экономического регулирования в части обмена информацией о рисках для промышленной безопасности. Внедрение такой системы обеспечит формирование единого информационного пространства, в рамках которого ФТС России сможет на регулярной основе предоставлять Минпромторгу России актуализированные данные таможенной статистики, дополненные аналитическими выводами о состоянии внешнеэкономической деятельности в разрезе отдельных отраслей и товарных групп.

С учётом изложенного Комиссия приходит к выводу, что рекомендации по использованию таможенной статистики для предупреждения роста импорта определённых групп товаров обладают практической значимостью, внедрены в деятельность Центральной акцизной таможни и будут направлены в Главное управление федеральных таможенных доходов и тарифного регулирования ФТС России для дальнейшего обсуждения с органами государственной власти.

Начальник таможни
полковник таможенной службы Шведов А.Е.

Заместитель начальника таможни
полковник таможенной службы Гаврилова О.И.

Начальник СФТД
подполковник таможенной службы Базильская М.В.

Начальник отдела таможенных платежей
капитан таможенной службы Четверикова М.М.

ПРИЛОЖЕНИЕ В

Акт о внедрении результатов диссертационного исследования

ООО «Грейт Волл Мотор Рус»

АКТ

о внедрении результатов исследовании Матюхина Алексея Алексеевича, представленных в диссертационном исследовании «Взаимодействие механизмов параллельного импорта и программ импортозамещения в стратегии развития автомобильной промышленности»

Настоящий акт о внедрении подтверждает, что результаты диссертационного исследования Матюхина А.А., в части разработки методологии расчета суммы утилизационного сбора в отношении транспортных средств, произведенных на территории Российской Федерации, нашли практическое применение в хозяйственной деятельности ООО «Грейт Волл Мотор Рус» (ранее – ООО «Хавейл Мотор Рус»).

Предложенная Матюхиным А.А. методология обеспечивает умеренную ценовую поддержку локального производителя и создает экономические стимулы для углубления локализации производства транспортных средств. В соответствии с данным подходом, сумма утилизационного сбора ограничена величиной разницы между ценой импортного аналога транспортного средства и целевой рентабельной ценой локального производителя.

Важно отметить, что в случае превышения себестоимости локально произведенного транспортного средства над ценой импортного аналога предложенная методология позволяет своевременно идентифицировать недостатки процесса локализации и служит инструментом выявления структурных дисбалансов в производственной деятельности.

На основании изложенного, новая методология расчета суммы утилизационного сбора, основанная на разнице между ценой импортного аналога и себестоимостью локально произведенного транспортного средства, признана эффективной и внедрена в практическую деятельность ООО «Грейт Волл Мотор Рус».

В перспективе ООО «Грейт Волл Мотор Рус» намерено реализовать комплекс мер по продвижению и внедрению разработанных рекомендаций в отраслевую практику посредством активного участия в профильных совещаниях, круглых столах и научно-практических конференциях различного уровня, включая мероприятия, посвященные вопросам развития автомобильной промышленности и импортозамещения в Российской Федерации.

Заместитель директора
Департамента международной логистики
ООО «ГРЕЙТ ВОЛЛ МОТОР РУС» Селиванов А.В.

