smi2go.ru

Надежда на параллельный импорт: кому помогут «пираты», а кому нет

Тематика: **Потребительский рынок**
Статьи и исследования

Дата публикации: 30.06.2022

Дата мероприятия / события: 30.06.2022

г. Москва

Госдума окончательно легализовала параллельный импорт – путь в Россию для товаров от компаний, покинувших нашу страну, открыт. Но ждать ли быстрого заполнения витрин магазинов и автосалонов импортными брендами, к которым мы уже так привыкли?

Виктория Павлова

На днях депутаты Госдумы сразу во втором и третьем чтениях утвердили поправки, которые освобождают импортёров от уголовной и административной ответственности (без этого правообладатели могут подать на импортёра в суд и окажутся правы) за ввоз партий товаров без разрешения правообладателя, то есть производителя. Это и есть параллельный импорт. Наверняка в скором времени этот законопроект пройдёт согласование в Совфеде, будет подписан президентом. И завершится формирование нормативной базы для параллельного импорта.

Но эксперты не спешат праздновать и встречать эпоху нового изобилия. И дело вовсе не в том, что Минпромторг отказался внести в список разрешенных для параллельного импорта товаров любимую миллионами «Кока-Колу». У самого параллельного импорта есть фундаментальные проблемы.

Одежду завезут, а остальное под большим вопросом

Проще всего обстоят дела с поставками одежды. В этом случае Минпромторг не устанавливал никаких ограничений по маркам – можно завозить любые товары откуда угодно, хоть из «дружественного» Китая. К тому же для одежды не требуется дорогостоящая сертификация. Эксперты уверены, что параллельный импорт в сфере одежды вполне возможен. CEO компаний Sellematics и Sellmonitor Дарья Ткаченко, утверждает, что моментально отказываться от поставок в Россию производителям не интересно, по крайней мере в текущем году:

- В производстве одежды закупка сырья, дизайн-коллекции, планирование продаж ведутся заранее, так что часть продукции либо уже произведена, либо запланирована к загрузке мощностей производств. Так что брендам в любом случае необходимо будет продать то, что уже было произведено и запланировано к реализации на 2022 год. Что даёт нам возможность полагать, что многим параллельный импорт будет выгоден.

Но чем сложнее продукция, тем больше возникает проблем. Несмотря на легализацию параллельного импорта, нужно как-то защитить страну от потока контрафакта. Поэтому для ввоза товаров требуется или сертификат соответствия ГОСТ Р (маркировка РСТ) или Сертификат соответствия Таможенного союза (маркировка ЕАС). Такой сертификации подлежат, например бытовая техника, электроника, смартфоны. Соучредитель Группы Компаний «СЛК» Дмитрий Аржаных обращает внимание на то, что правила сертификации в новых условиях остались прежними:

- С сертификацией ничего не меняется. Ведь сертификацией занимается ЗАЯВИТЕЛЬ – это как раз компания, которая завозит данную продукцию в РФ – здесь необязательно участие именно производителя или обладателя торговой марки.

Сертификация – это время, деньги и еще масса подводных камней. Для импорта тех же смартфонов требуется предоставить нотификацию ФСБ, пройти лабораторные испытания и подать декларацию соответствия регламенту Таможенного Союза ТР ТС 020/2011, заполнить декларацию средств связи, документацию на аксессуары и комплектующие. Если импортёр работает напрямую с производителем или же им является, то собрать все эти бумаги – не проблема. А если поставщик закупает технику у посредников, то придётся попотеть.

Подать нотификацию в ФСБ может или сам производитель, или импортёр, но последнему нужна доверенность от производителя. Как её получить, если зарубежная компания принципиально не хочет иметь дел с Россией? Так что в теории получить сертификаты можно, на практике - почти нереально. Поэтому импортёру проще не связываться с параллельным импортом, а наладить "серые" поставки и продажи через небольшие интернет-магазины, которые не жалко закрыть в случае претензий со стороны властей. Открывается широчайшее поле для коррупции на всех уровнях!

Номинальная гарантия

Купив недешёвую технику, люди хотят получить соответствующий сервис, и рассчитывают (абсолютно законно) на гарантию. Раньше сломанный iPhone можно было без проблем обменять на новый – авторизованные сервисные центры просто оказывали услугу, а платил за всё производитель. Анна Кононова из юридической компании «Центральный округ» поясняет, что и сейчас по закону в большинстве случаев надо выставлять претензии производителю:

- В случае полного ухода из России иностранных производителей (например, производителей автомобильной или бытовой техники) все риски и обязанности перед покупателем ложатся на компании-продавцы. И если продавец не может устранить производственный недостаток, то считается не выполнившим свои обязательства перед покупателем. Другое дело, что практически никто из крупных иностранных производителей, представленных в России, не объявил о своем полном уходе. Приостанавливается производство, работники уходят в простой, но российские подразделения считаются действующими, соответственно, именно они несут ответственность перед конечным покупателем.

То есть по факту нам предлагают стучаться в закрытые двери офиса производителя, или ремонтировать за свой счёт. Если зарубежная компания окончательно оформила уход с российского рынка, тогда гарантийные обязательства несёт продавец. Но и здесь не всё гладко – отмечает аналитик Mobile Research Group Эльдар Муртазин:

- Гарантийное обслуживание сегодня осуществляет продавец, в отсутствии авторизованных сервисных центров и товара, который не подпадает под гарантию производителя, количество ремонтов, которые он может осуществлять, минимальное, это не авторизованные ремонты. Также должен сказать, что стоимость этого ремонта для компании вырастает, отсюда следует то, что они закладывают это в стоимость товара. Товар стоит выше, чем раньше.

Проблема усугубляется дефицитом запчастей. В авторизованных сервисных центрах Apple жалуются на нехватку самых ходовых деталей – экранов и аккумуляторов. Иногда эти элементы приходится ждать неделю, а иногда людям и вовсе отказывают в ремонте. Не зря в первом квартале 2022 года спрос на кнопочные телефоны вырос на 43%.

Дорого и точка.

Цены – болезненный вопрос. Ориентироваться на официальный курс доллара для импортных товаров уже не приходится. Руководитель Российско-турецкого торгового партнёрства Александр Костров возлагает надежду на параллельный импорт – конкуренция должна снизить цены.

- В идеале, цены должны снижаться, так как теряется монополизация и усиливается конкуренция в результате поставок одной и той же продукции разными компаниями. На это, кстати, неоднократно указывала Федеральная антимонопольная служба, которая всегда была за легализацию параллельного импорта.

Но Дарья Ткаченко указывает, что уже сейчас разница в ценах на электронику очень существенная:

- По разным отраслям и разным схемам логистики рост цен может сильно отличаться. На цену товара на российском рынке будут влиять объем производства, стоимость логистики, количество звеньев в цепочке продаж и востребованность в России. Так, например, стоимость на некоторые позиции компании Apple на турецком маркетплейсе Hepsiburada и отечественном маркетплейсе Ozon отличается в два раза (в пересчете на текущий курс рубля).

По прогнозу Эльдара Муртазина двукратный рост цен – это ещё не предел. Крупная бытовая техника может его переплюнуть:

- При параллельном импорте цены выше минимум на 25% для крупной бытовой техники из-за сложной логистики. Цены могут вырасти в 2–3 раза на холодильники, стиральные машины и т.д. Там логистика крайне тяжелая – эту

технику невозможно самолетом привезти, очень дорого, а землей – это, как минимум, через территорию двух стран. Цены на эти товары вырастут больше всего.

Новых автомобилей не будет

Все эти проблемы бытовой техники и электроники – лишь цветочки. Ягодки - в поставках автомобилей и запчастей. Минпромторг составил обширный список автомобильных марок, которые теперь можно завозить. В него попали такие люксовые бренды, как Bentey, Rolls Royce, Bugatti, Ferrari, а также Tesla и Lincoln, которые никогда официально в России не продавались, а значит никуда и не уходили. Но, например, популярного и массового Ford в этом списке почему-то не оказалось. Вице-президент Национального автомобильного союза Антон Шапарин поясняет, что марки в этом списке могут быть любые – он всё равно не имеет никакого смысла, поскольку параллельный импорт автомобилей и запчастей разрешён, но… запрещён:

- У нас не легализован параллельный импорт автомобилей и запчастей, у нас прямо запрещен техрегламентом Таможенного союза ввоз автомобилей партиями. Для этого нужно получить одобрение типа транспортного средства, а получить его может только правообладатель, больше никто. Поэтому параллельного импорта автомобилей в РФ нет и не будет. Параллельного импорта запчастей точно также не будет, потому что пункт техрегламента о безопасности колесных транспортных средств прямо говорит, что для получения сертификата, а сертификат требуется, чтобы ввести запчасти в РФ, нужно предоставить письмо о том, что запчасти куплены на заводе-изготовителе. Понятно, что при параллельном импорте никто такого письма, конечно, иметь не будет, а значит, сертификат не получит. То есть список Минпромторга не имеет никакого смысла просто потому, что вы не получите разрешительной документации для ввоза того, что есть в этом списке.

Единственный способ обойти правовую коллизию – переписать законы. Но сделать это непросто, ведь техрегламент един для всех стран Таможенного союза – таковы особенности открытых границ. Но даже если случится чудо, и в техрегламент внесут правки, массовые поставки автомобилей юрлицами по-прежнему будут невозможны – добавляет Антон Шапарин:

- Есть другие ограничения: например, вы ООО «Ромашка», и вы хотите привезти сюда партию машин «Хендай Солярис», без разницы откуда. Вам для этого надо получить одобрение типа транспортного средства, сейчас это сделать нельзя. Допустим, это регуляторное ограничение снимут. И тогда вам придется заплатить 80–100 млн рублей за оформление документа на эту модель. И так на каждую модель, и каждому юрлицу, просто потому что испытания будут стоить примерно такую сумму.

Без отмены техрегламента и сертификации возможен только ввоз автомобилей в частном порядке. Как раньше гнали подержанные машины из Европы и Японии, так и будут. Но такая схема, по мнению Антона Шапарина, не может компенсировать дефицит в 800 тыс. новых автомобилей.

Время работает против нас

На этом проблемы не заканчиваются. Чем дальше, тем больше будет возникать трудностей с покупкой и использованием товаров. Председатель Национальной ассоциации дистанционной торговли Александр Иванов отмечает, что находить поставщиков, готовых работать с Россией, со временем будет всё сложнее:

- Есть такой нюанс: поскольку продавец этих «айфонов», тот, кто отправляет их из условного Сомали, нарушает условия дилерского соглашения компании Apple, то, наверное, Apple будет этих ребят ликвидировать. И будет ликвидировать до тех пор, пока не найдется кто-то умный из дилеров, который поймет, что он на этом теряет деньги и перестанет нарушать это соглашение. То есть эта история – ручеек, который истончается, пересыхает в определенный момент.

Предприниматель Дмитрий Потапенко считает, что такое пиратство вообще в современном мире практически невозможно – слишком всё прозрачно:

- Проблема параллельного импорта одна, фундаментальная – если компания BOSCH ушла из страны, это вовсе не означает, что она будет поставлять вам товар через третью страну. А поскольку прослеживаемость товаров, включая зерно, стопроцентная, «пиратить», что называется, можно только с пиратами, а больше ни с кем. А их не так много в мире. И Китай, и Казахстан, и Индия к этим странам не относятся. Поэтому чтобы что-то завезти так называемым параллельным импортом, нужно иметь не список от правительства и Госдумы, а иметь список тех, кто хочет торговать. А вот с этим есть фундаментальные проблемы.

Проблемы с закупками у посредников, по мнению Дарьи Ткаченко, возникнут ещё и из-за сокращения предложения. Зачем выпускать продукцию для России, если для производителя её уже как бы и не существует?

- Отказываясь от рынка РФ, компании будут корректировать планы производства и настройку логистических

цепочек, а значит закупить нужный объем продукции будет сложнее и ценник для конечного потребителя будет выше.

Можно надеяться на то, что западные компании не захотят терять прибыль и будут стараться продавать свои товары в Россию любыми обходными путями, что «бабло побеждает зло». Однако Дмитрий Потапенко не разделяет этих идей и напоминает, что в развитых странах рынок устроен иначе:

- До тех пор, пока никто не будет признавать, что ключевым фактором в параллельном импорте является потребитель, ничего в сознании происходить не будет. Не надо плодить экономического мракобесия. Если потребитель Apple за рубежом вдруг по странному стечению обстоятельств считает, что завозиться на территорию России продукция Apple не должна, то компания Apple перекроет абсолютно все каналы – маленькие, большие. И ни Госдума, ни «Вайлдберриз» на этот процесс повлиять не могут. Потому что потребитель просто скажет: я тогда буду предпочитать продукцию «Хуавей» и иже с ними. За рубежом именно потребительские общества принимают решения о том или ином отношении - поддержке, или, наоборот, хейте, какой-либо продукции. И в этой теме можно обсуждать только потребительские общества, а не тех, кто нарисовал, что они разрешают параллельный импорт, или предпринимателей, которые предоставили локацию, как место на базаре, где можно предоставлять этот товар.

Вот и выходит, что власти разрешили всем заходить в наш дом, только дверь забыли открыть. Да и заходить особо некому. Сколько бы чиновники Минпромторга ни стояли на пороге с хлебом-солью, а прежнее изобилие товаров и прежние цены в ближайшее время, скорее всего, не вернутся. И это надолго.

Источник: https://newizv.ru/article/general/23-06-2022/nadezhda-na-parallelnyy-import-komu-pomogut-piraty-a-komu-net

Постоянная ссылка на материал: http://www.smi2go.ru/publications/144927/