УДК 339
DOI: 10.25806/uu-6230

СТРАТЕГИЧЕСКИЙ УПРАВЛЕНЧЕСКИЙ УЧЕТ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ИЗДЕРЖЕК В ЦЕПЯХ ПОСТАВОК ПРИ ПАРАЛЛЕЛЬНОМ ИМПОРТЕ

[1]И.Н. Малиновская, [2]Р.А. Лаптев, [1]С.М. Клевцов, [1]А.А. Щедрин
[1] Юго-Западный государственный университет, Курск, e-mail: M.Inna19@yandex.ru, 1715090@gmail.com

[2] Новороссийский Филиал «Белгородский государственный технологический университет им. В.Г. Шухова», Новороссийск, e-mail: laptevr@yandex.ru

Аннотация. *В статье рассматриваются вопросы стратегического управленческого учета логистических издержек в цепях поставок при параллельном импорте в условиях санкционных ограничений. Проанализированы особенности функционирования механизма параллельного импорта как инструмента обеспечения товарной насыщенности внутреннего рынка Российской Федерации. Выявлены и систематизированы основные факторы роста логистических затрат: увеличение тарифов на грузоперевозки, дефицит транспортных мощностей, усложнение трансграничных платежей, а также повышение таможенных сборов и ставок налога на добавленную стоимость. Проведен сравнительный анализ динамики объемов параллельного импорта за 2023-2026 годы на основе данных Федеральной таможенной службы и Министерства промышленности и торговли Российской Федерации. Обоснована необходимость внедрения системы стратегического управленческого учета логистических издержек как ключевого элемента финансовой устойчивости импортеров. Предложена классификация логистических издержек по центрам ответственности и разработаны рекомендации по оптимизации затрат в цепях поставок при параллельном импорте.*

Ключевые слова: *управленческий учет, логистические издержки, параллельный импорт, цепи поставок, внешнеэкономическая деятельность, таможенное администрирование.*

STRATEGIC MANAGEMENT ACCOUNTING OF LOGISTICS COSTS IN SUPPLY CHAINS UNDER PARALLEL IMPORTS

[1]I.N. Malinovskaya, [2]R.A. Laptev, [1]S.M. Klevtsov, [1]A.A. Shchedrin
[1] Southwest State University, Kursk, e-mail: M.Inna19@yandex.ru, 1715090@gmail.com

[2] Novorossiysk Branch of the Belgorod State Technological University named after V.G. Shukhov in Novorossiysk, Novorossiysk, e-mail: laptevr@yandex.ru

Abstract. *The article examines the issues of strategic management accounting of logistics costs in supply chains under parallel imports in the context of sanctions restrictions. The features of the functioning of the parallel import mechanism as a tool for ensuring commodity saturation of the domestic market of the Russian Federation are analyzed. The main factors of growth in logistics costs are identified and systematized: an increase in freight tariffs, a shortage of transport capacities, the complication of cross-border payments, as well as an increase in customs fees and value added tax rates. A comparative analysis of the dynamics of parallel import volumes for 2023-2026 is carried out based on data from the Federal Customs Service and the Ministry of Industry and Trade of the Russian Federation. The necessity of introducing a system of strategic management accounting of logistics costs as a key element of the financial stability of importers is substantiated. A classification of logistics costs by responsibility centers is proposed and recommendations for optimizing costs in supply chains under parallel imports are developed.*

Keywords: *management accounting, logistics costs, parallel imports, supply chains, foreign economic activity, customs administration.*

Дата поступления статьи в редакцию: 03.08.2026
Дата принятия статьи в печать: 28.09.2026

Введение

Параллельный импорт, легализованный в Российской Федерации в марте 2022 года постановлением Правительства РФ № 506, выступил в качестве экстренного регуляторного ответа на ограничения ввоза товаров, вызванные уходом с отечественного рынка значительного числа зарубежных компаний-правообладателей.

Первоначально данный механизм воспринимался как временная антикризисная мера, нацеленная на недопущение дефицита критически важных товарных позиций. Однако по мере эскалации санкционного давления со стороны недружественных государств параллельный импорт эволюционировал в устойчивый институт внешнеэкономической деятельности, требующий системного подхода к организации финансового и управленческого учета.

Функционирование каналов параллельного импорта сопряжено с возросшей неопределенностью логистической инфраструктуры, трансформацией географии товарных потоков и усложнением схем проведения трансграничных расчетов. Совокупность перечисленных обстоятельств ведет к мультипликативному росту затрат на транспортировку, таможенное оформление и складирование ввозимых товаров. В этой связи управленческий учет логистических издержек перестает быть сугубо вспомогательной функцией и приобретает стратегическое значение, обеспечивая возможность объективной оценки рентабельности импортных операций и обоснованного выбора оптимальных логистических маршрутов.

Цель исследования

Цель исследования состоит в анализе структуры и динамики логистических издержек при осуществлении параллельного импорта, а также в обосновании методических подходов к организации стратегического управленческого учета данных затрат для повышения эффективности цепей поставок в условиях санкционного давления.

Материал и методы исследования

Методологическая база исследования опирается на применение системного, сравнительного и экономико-статистического подходов. В процессе работы использовались методы структурно-функционального анализа, индукции и дедукции, а также приемы группировки и обобщения статистических данных для выявления тенденций изменения логистических издержек в цепях поставок при параллельном импорте.

Результаты исследования

Современный этап развития внешнеэкономической деятельности российских предприятий характеризуется существенной трансформацией механизмов товародвижения. После легализации параллельного импорта постановлением Правительства РФ № 506 от 29 марта 2022 года Министерство промышленности и торговли Российской Федерации приказом № 1572 утвердило перечень товаров, разрешенных к ввозу по указанной схеме. Впоследствии перечень неоднократно корректировался в соответствии с меняющейся конъюнктурой рынка и развитием отечественного производства.

С конца октября 2025 года действует обновленный перечень продукции, допущенной для параллельного импорта, изменения в который утверждены приказом Минпромторга № 1572. Действие механизма продлено на 2026 год, однако подход к формированию перечня претерпел качественные изменения: теперь к параллельному импорту допускается ограниченный список марок, а не товарная категория целиком [1].

Динамика объемов параллельного импорта в 2023-2026 годах отражает постепенное насыщение рынка отечественными аналогами и перестройку логистических маршрутов. По сведениям Федеральной таможенной службы, за январь-ноябрь 2024 года объем параллельного импорта достиг 37,9 млрд долларов, тогда как за аналогичный период 2025 года показатель сократился на 45% и составил 20,9 млрд долларов. Среднемесячный объем параллельного импорта в 2025 году снизился до 2 млрд долларов против 4 млрд долларов в начале действия механизма.

В январе 2026 года объем параллельного импорта достиг исторического минимума, составив 1 млрд долларов. Министерство промышленности и торговли Российской Федерации ожидает сохранения среднемесячного объема параллельного импорта на уровне 1-1,5 млрд долларов до конца 2026 года. Динамика объемов параллельного импорта в Российской Федерации за 2023-2026 годы представлена на таблице 1.

Сокращение объемов параллельного импорта не означает снижения актуальности по управлению логистическими издержками. Напротив, при уменьшении оборота каждая единица затрат оказывает более выраженное влияние на итоговую рентабельность импортных операций, что актуализирует проблематику стратегического управленческого учета [2].

Таблица 1

Динамика объемов параллельного импорта в РФ за 2023-2026 гг., млрд долларов США

Период	Объем параллельного импорта	Изменение к предыдущему периоду
2023 г. (январь-ноябрь)	33,5	-
2024 г. (январь-ноябрь)	37,9	+13,1%
2025 г. (январь-ноябрь)	20,9	-45,0%
2026 г. (январь)	1,0	-50,0% к среднемесячному уровню 2025 года

Осуществление параллельного импорта сопряжено с многократным усложнением логистических схем. Традиционные маршруты поставок, предполагавшие прямые отгрузки от производителей из стран Европейского союза, утратили актуальность. Взамен сформировались альтернативные каналы товародвижения, включающие транзитные хабы в государствах Евразийского экономического союза, а также маршруты через страны Ближнего Востока и Азиатско-Тихоокеанского региона. Подобная реконфигурация цепей поставок неизбежно влечет за собой рост транспортных расходов, увеличение сроков доставки и повышение страховых тарифов.

В структуре логистических издержек при параллельном импорте выделяются следующие основные компоненты:

- расходы на международную транспортировку (автомобильные, железнодорожные, морские и мультимодальные перевозки);
- затраты на таможенное оформление (таможенные пошлины, сборы за таможенные операции, услуги таможенных представителей);
- складские расходы в транзитных хабах и на территории Российской Федерации;
- издержки, связанные с конвертацией валют и проведением трансграничных платежей;
- расходы на страхование грузов и сертификацию продукции [3].

Транспортная составляющая логистических издержек демонстрирует устойчивую тенденцию к росту. С 1 декабря 2025 года тарифы на грузовые железнодорожные перевозки по сети ОАО «Российские железные дороги» проиндексированы на 10% на основании распоряжения Правительства РФ № 3100-р, при этом с 2026 года предусмотрена дополнительная индексация на контейнерные перевозки в размере 5%. В сегменте автомобильных грузоперевозок в 2025 году тарифы возросли до 20% вследствие увеличения расходов на оплату труда водителей, обслуживание техники и амортизацию автопарка. Средняя стоимость перевозки сборных грузов автомобильным транспортом в 2025 году увеличилась на 9% по сравнению с предыдущим годом.

Фискальная нагрузка на импортеров также претерпела изменения. С 1 января 2025 года вступило в силу постановление Правительства РФ от 28 ноября 2024 г. № 1637, предусматривающее индексацию ставок таможенных сборов за таможенные операции, связанные с выпуском товаров. Базовая ставка налога на добавленную стоимость при ввозе товаров на территорию Российской Федерации сохранена на уровне 20%, что при значительных объемах импортных поставок формирует существенную финансовую нагрузку на оборотный капитал предприятий-импортеров [4].

Таблица 2

Основные факторы роста логистических издержек при параллельном импорте и их количественная оценка

Фактор	Количественное изменение	Источник данных
Индексация тарифов на грузовые ж/д перевозки	+10% с 01.12.2025	Распоряжение Правительства РФ № 3100
Дополнительная индексация контейнерных ж/д перевозок	+5% с 2026 года	Распоряжение Правительства РФ № 3100
Рост тарифов на автомобильные грузоперевозки	до 20% в 2025 году	Данные транспортных компаний
Индексация таможенных сборов за выпуск товаров	увеличение ставок	Постановление Правительства РФ № 1637
Базовая ставка НДС при импорте	20%	Налоговый кодекс РФ

Дополнительным фактором удорожания логистических операций выступает усложнение механизмов международных расчетов. Ограничения на использование системы SWIFT для ряда российских банков обусловили необходимость перехода на альтернативные платежные инструменты и расчеты в национальных валютах, что сопряжено с повышенными комиссиями и удлинением сроков верификации транзакций [5].

Применение юаней, дирхамов и иных валют дружественных государств сопряжено с валютными рисками и издержками конвертации. В сложившихся условиях стратегический управленческий учет логистических издержек приобретает особую значимость для обеспечения финансовой устойчивости участников внешнеэкономической деятельности. В отличие от бухгалтерского учета, ориентированного на констатацию свершившихся фактов хозяйственной жизни, управленческий учет призван формировать информационную базу для принятия превентивных решений, направленных на оптимизацию затрат и повышение эффективности цепей поставок [6].

Ключевыми задачами стратегического управленческого учета логистических издержек при параллельном импорте выступают:

- идентификация и классификация всех элементов логистических затрат по центрам ответственности;
- разработка системы плановых и нормативных показателей для контроля отклонений;
- сравнительный анализ альтернативных логистических маршрутов по критерию минимизации совокупных издержек;
- оценка влияния логистических затрат на конечную себестоимость импортируемых товаров;
- прогнозирование изменения тарифов и таможенных платежей в среднесрочной перспективе.

Классификация логистических издержек для целей управленческого учета может быть построена по нескольким основаниям. По экономическому содержанию выделяются транспортные, складские, таможенные, страховые и финансовые (платежные) издержки. По этапам товародвижения разграничиваются затраты на международную перевозку, транзитное хранение, таможенное оформление и внутрироссийскую доставку. По центрам ответственности издержки распределяются между отделом закупок (выбор поставщика и маршрута), транспортным отделом (организация перевозки), отделом таможенного оформления и финансовой службой [7].

Практическая реализация системы стратегического управленческого учета предполагает внедрение специализированных программных продуктов, позволяющих агрегировать данные о затратах в разрезе каждой товарной партии и логистического маршрута. Наличие подобной аналитики дает возможность сопоставлять эффективность различных каналов поставок, выявлять резервы сокращения издержек и своевременно корректировать логистическую стратегию предприятия [8].

Анализ динамики поступлений таможенных платежей в федеральный бюджет также подтверждает существенную фискальную роль импортных операций. По итогам 2024 года Федеральная таможенная служба Российской Федерации перечислила в бюджет 7 349 млрд рублей, что на 11% превысило показатель 2023 года. Плановое задание для ФТС России на 2025 год установлено в размере 5 965,9 млрд рублей. В структуре таможенных платежей значительную долю занимает налог на добавленную стоимость, взимаемый при ввозе товаров, что подчеркивает важность точного учета данного компонента в составе логистических издержек [9].

Для минимизации логистических издержек при параллельном импорте целесообразна реализация следующих мероприятий. Во-первых, внедрение системы бюджетирования логистических затрат с ежемесячным план-фактным анализом отклонений. Во-вторых, консолидация грузовых партий для снижения удельных транспортных расходов на единицу товара. В-третьих, диверсификация логистических маршрутов и способов доставки для хеджирования рисков удорожания отдельных направлений. В-четвертых, автоматизация процессов таможенного декларирования и электронного документооборота для сокращения временных издержек. В-пятых, регулярный мониторинг изменений нормативно-правовой базы в сфере таможенного и налогового регулирования.

Заключение

В результате проведенного исследования установлено, что механизм параллельного импорта, изначально внедренный как временная антикризисная мера, превратился в постоянный инсти-

тут внешнеэкономической деятельности Российской Федерации, требующий системного подхода к управлению логистическими издержками. Сокращение объемов параллельного импорта до 20,9 млрд долларов за январь-ноябрь 2025 года и до 1 млрд долларов в январе 2026 года свидетельствует о постепенном замещении импортных товаров отечественными аналогами, однако не снижает актуальности задачи по оптимизации затрат в сохраняющихся каналах поставок.

Выявлены основные факторы роста логистических издержек при параллельном импорте:

- индексация тарифов на грузовые железнодорожные перевозки на 10% с декабря 2025 года;
- дополнительная индексация контейнерных перевозок на 5% с 2026 года;
- рост тарифов на автомобильные грузоперевозки до 20% в 2025 году;
- увеличение ставок таможенных сборов и сохранение базовой ставки НДС на уровне 20%.

Совокупное действие перечисленных факторов обусловливает необходимость внедрения системы стратегического управленческого учета логистических издержек как ключевого инструмента обеспечения финансовой устойчивости импортеров.

Предложена классификация логистических издержек по экономическому содержанию, этапам товародвижения и центрам ответственности, что создает методическую основу для построения системы управленческого учета на предприятиях-участниках внешнеэкономической деятельности. Реализация предложенных рекомендаций позволит минимизировать логистические затраты, повысить обоснованность управленческих решений и обеспечить конкурентоспособность импортируемых товаров на внутреннем рынке.

Литература

1. Постановление Правительства Российской Федерации от 29.03.2022 № 506 «О внесении изменений в приложение к постановлению Правительства Российской Федерации от 29 марта 2022 г. № 506». [Электронный ресурс]. URL: https://base.garant.ru/403783328/ (дата обращения 11.05.2026).

2. Приказ Министерства промышленности и торговли Российской Федерации от 19.04.2022 № 1572 «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».

3. Приказ Министерства промышленности и торговли Российской Федерации от 26.09.2025 № 4769 «О внесении изменений в перечень товаров, утвержденный приказом Минпромторга России от 19 апреля 2022 г. № 1572».

4. Постановление Правительства Российской Федерации от 28.11.2024 № 1637 «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 28 декабря 2004 г. № 863». [Электронный ресурс]. URL: https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/12089487/ (дата обращения 11.05.2026).

5. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 29.12.2017 № 2991-р (в ред. распоряжения Правительства РФ от 27.11.2025 № 3100) «Об индексации тарифов на грузовые железнодорожные перевозки».

6. Ши Ч., Бабкина О.С., Нехороших, И.Н. Проблемы развития логистики в таможенном деле // В сборнике: Кластерные инициативы в формировании прогрессивной структуры национальной экономики и финансов: сборник научных трудов 6-й Международной научно-практической конференции. Юго-Западный государственный университет. Курск, 2020. С. 318-321. EDN: LZBJEV.

7. Федеральная таможенная служба Российской Федерации. [Электронный ресурс]. URL: https://customs.gov.ru (дата обращения 11.05.2026).

8. Министерство промышленности и торговли Российской Федерации. [Электронный ресурс]. URL: https://minpromtorg.gov.ru (дата обращения 11.05.2026).

9. Федеральная служба государственной статистики Российской Федерации. [Электронный ресурс]. URL: https://rosstat.gov.ru (дата обращения 11.05.2026).