

*Махов Михаил Викторович*

студент

ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный  
архитектурно-строительный университет»

г. Санкт-Петербург

## **ИМПОРТ В РОССИЮ ИЗ СТРАН ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА В 2026 ГОДУ: ЭКОНОМИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ И ОЦЕНКА РИСКОВ**

*Аннотация:* статья посвящена анализу рисков импорта в Россию из стран Европейского союза в 2026 г. Показано, что ключевыми источниками угроз выступают санкционные ограничения, усложнение логистики, рост транзакционных издержек, валютная волатильность и зависимость предприятий от критических европейских компонентов. Сделан вывод о том, что безопасность импортных операций обеспечивается за счет диверсификации поставщиков, резервирования маршрутов, проверки контрагентов и постепенного снижения импортозависимости.

*Ключевые слова:* импорт, Европейский союз, Россия, экономическая безопасность, санкционные риски, логистические риски, внешняя торговля, импортозамещение.

В 2022–2025 гг. импорт из стран ЕС перестал быть для российских компаний стандартной внешнеторговой процедурой и превратился в сферу повышенной неопределенности. Для бизнеса выросла значимость не только цены товара, но и правовой допустимости сделки, устойчивости логистического маршрута, платежной инфраструктуры и вероятности одностороннего отказа контрагента. Поэтому в 2026 г. вопрос безопасности импорта должен рассматриваться как часть системы экономической устойчивости предприятия [1; 2].

Цель статьи заключается в выявлении ключевых рисков импорта из ЕС в Россию в 2026 г. и определении мер их снижения. Методологически работа опирается на сравнительный анализ, сценарный подход и элементы прикладно-

го риск-менеджмента. Это позволяет оценивать импортную операцию не изолированно, а как совокупность взаимосвязанных решений: выбор товара, способ расчета, маршрут поставки, резервный канал закупки и уровень критичности импортируемой позиции для предприятия [3; 4].

Первую группу угроз формируют правовые и санкционные риски. Даже при отсутствии прямого запрета на конкретную поставку компания может столкнуться с отказом производителя, блокировкой платежа, разрывом договора перевозки или отказом посредника в третьей стране. В 2026 г. сохраняется вероятность ужесточения контроля за реэкспортом, а значит, предприятие должно оценивать не только формальную законность ввоза, но и устойчивость всей контрактной схемы [2; 5].

Второй блок связан с логистикой. Удлинение маршрутов, рост числа перегрузок и необходимость использовать промежуточные склады увеличивают сроки доставки и стоимость импорта. Для производственного предприятия это означает риск остановки технологического цикла, рост запасов и удорожание оборотного капитала. В результате даже относительно недорогой товар может стать экономически проблемным, если его поставка нестабильна [1; 6].

Третью группу составляют финансовые риски. Внешнеторговые расчеты сопровождаются курсовой волатильностью, дополнительными банковскими комиссиями, расходами на комплаенс и страхование. Поэтому оценка импортной сделки в 2026 г. должна строиться исходя из полной стоимости поставки, а не только из цены, указанной в контракте. Для бизнеса важно заранее рассчитывать предельный уровень расходов, при котором закупка сохраняет экономический смысл [4; 6].

Особую опасность представляет зависимость от критического импорта. Если предприятие использует европейские комплектующие, не имеющие быстрой замены, то даже небольшой по объему импорт может создавать системный риск. В этом случае проблема состоит не столько в доле закупок из ЕС, сколько в их незаменимости для производственного процесса. Такая зависимость

напрямую влияет на устойчивость бизнеса и должна рассматриваться как элемент экономической безопасности [2; 3].

Существенное значение имеют также риски качества и происхождения товара. При использовании параллельного импорта и цепочек посредников возрастает вероятность неполной документации, нарушения условий хранения и затруднений с гарантийным обслуживанием. Следовательно, предприятие должно контролировать не только факт доставки, но и подтверждаемость происхождения товара, его соответствие техническим требованиям и возможность предъявления претензий поставщику [5].

Таблица 1

#### Основные риски импорта из ЕС в Россию в 2026 г. и меры их снижения

Группа риска	Проявление	Мера снижения
Правовой	Запрет поставки, отказ контрагента, блокировка платежа	Проверка товарной номенклатуры, резервный контракт
Логистический	Рост сроков и стоимости доставки	Альтернативные маршруты, страховой запас
Финансовый	Валютные потери и рост комиссий	Расчет полной стоимости сделки, лимиты расходов
Технологический	Критическая зависимость от европейского компонента	Локализация, поиск заменителей, диверсификация поставщиков

Снижение указанных рисков предполагает несколько базовых мер. Во-первых, импорт необходимо сегментировать по степени критичности для предприятия. Во-вторых, нужно заранее формировать резервные каналы закупки и маршруты доставки. В-третьих, важно сочетать импортную стратегию с программами импортозамещения и локализации по наиболее чувствительным позициям. Даже частичное снижение зависимости от европейских поставок уменьшает уязвимость компании к внешним решениям, которые она не контролирует [3; 4; 6].

Практически полезным инструментом в 2026 г. может стать внутренняя карта импортных рисков предприятия. В ней для каждой закупаемой позиции целесообразно фиксировать страну происхождения, степень зависимости от поставщика, наличие российского или азиатского аналога, допустимый срок

перебоя в поставке и предельный уровень удорожания. Такая карта позволяет менеджменту быстрее принимать решения в условиях внешнего шока и распределять ресурсы не по формальному объему закупок, а по реальной критичности каждой позиции для бизнеса [2; 7; 8].

Таким образом, в 2026 г. импорт из стран ЕС в Россию сохранит значение для ряда отраслей, но останется рискованным направлением. Экономическая безопасность импортера будет определяться способностью заранее оценивать правовые, логистические, финансовые и технологические угрозы. Чем выше критичность товара и сложнее схема его ввоза, тем большее значение приобретают проверка контрагента, анализ полной стоимости поставки, резервные каналы и последовательное снижение импортозависимости. Именно эти меры превращают импорт из зоны неопределенности в область управляемого риска.

### *Список литературы*

1. Васильева Ю.П. Внешняя торговля товарами в России в период усиления геополитического давления / Ю.П. Васильева, К.Л. Щербаков // Экономика и управление: научно-практический журнал. – 2024. – №1. – С. 9–12. DOI 10.34773/EU.2024.1.2. EDN EJMHSL

2. Земцов С.П. Санкционные риски и региональное развитие (на примере России) / С.П. Земцов // Балтийский регион. – 2024. – Т. 16. №1. – С. 23–45. DOI 10.5922/2079-8555-2024-1-2. EDN ZJSZOM

3. Импортозамещение в российской экономике: вчера и завтра: аналитический доклад / Я.И. Кузьминов, Ю.В. Симачев, М.Г. Кузык [и др.]. – М.: Изд. дом Высшей школы экономики, 2023. – 272 с. DOI 10.17323/978-5-7598-2755-9. EDN GYJGXE

4. Непарко М.В. Анализ структуры внешней торговли и ее изменение в условиях санкционной политики / М.В. Непарко, Р.С. Нестеренко // Дневник науки. – 2024. – №9. EDN BAY AFC

5. Рахлина Л.В. Импортозамещение: проблемы и перспективы / Л.В. Рахлина, Т.В. Волкова // Экономика. Профессия. Бизнес. – 2024. – №2. – С. 82–88. DOI 10.14258/epb202426. EDN WSIUOQ

6. Струнин Е.В. Параллельный импорт как вызов для современного таможенного администрирования: правовой анализ / Е.В. Струнин // Диалог. – 2025. – №5.

7. Кнобель А.Ю. Предварительные итоги внешней торговли России за 2024 год: экспорт растет, импорт снижается / А.Ю. Кнобель, А.С. Фиранчук // Мониторинг экономической ситуации в России. – М.: Институт экономической политики имени Е.Т. Гайдара, 2024.

8. Федеральная таможенная служба России. Итоги внешней торговли со всеми странами. – URL: <https://customs.gov.ru/statistic/vneshn-torg/vneshn-torg-countries> (дата обращения: 13.04.2026).