

31 декабря 2020

## В России запретили продажу шин без маркировки. Ждём дефицита и роста цен?

В России заработал закон об [обязательной маркировке](#) автомобильных шин и покрышек. Готов ли рынок, ожидаются ли сбои и подорожание товара из-за нововведения, комментирует Наталья Семичастнова, заместитель генерального директора ГК «КОРУС Консалтинг».

- С 15 декабря 2020 года запрещается оборот шинной продукции без маркировки всеми участниками рынка. Однако еще разрешено хранение шин «старого образца».
- С 1 марта 2021 года все участники оборота шин и покрышек будут обязаны передавать сведения о движении маркированных шин в Государственную информационную систему (ГИС) мониторинга товаров. При этом хранение шин допускается только в «закодированном» виде.

Таким образом, сначала в процесс вовлекаются производители и крупные импортеры, а за ними – компании оптового и розничного звена. Немаркированный товар, который вопреки закону попадет в оборот, могут конфисковать. Юрлицу также грозит штраф в 50-300 тыс. рублей.

По-прежнему не нужно маркировать велосипедные, авиационные шины, а также резиновые камеры, ободные ленты, взаимозаменяемые протекторы. Также новые правила не распространяются на восстановленные и б/у шины.

## **В чём смысл**

Маркировка станет своего рода уникальным цифровым паспортом шины. Согласно сообщению Минпромторга, она призвана гарантировать качество и безопасность товара, сократить нелегальный оборот.

В Центре развития перспективных технологий (ЦРПТ, эта организация является оператором маркировки) заявили, что каждый покупатель сможет убедиться, что шина легальная, сертифицированная, не восстановленная из старой. Для проверки товара достаточно просканировать код приложением «Честный знак».

Так ли актуальна проблема подделок и контрафакта? Мнения опрошенных участников рынка разошлись. В «Мишлен» нам заявили, что на рынке не существует проблемы контрафакта. «Шина – это высокотехнологичный продукт, подделать который фактически невозможно, – отметили в компании. – Крупные производители шин защищают свои торговые марки в рамках действующего регулирования. Кроме того, шины подлежат обязательной сертификации».

В Continental считают, что проблемы нелегального ввоза/контрафакта/подделок в настоящее время нет. Шина – это продукт обязательной сертификации, тоже напомнили в Continental. Однако не исключили, что подделки все же потенциально возможны именно в грузовом

сегменте. Дело в высокой цене крупногабаритных шин и наличии резервов для уменьшения себестоимости (речь о физическом количестве резины в покрышке и о том, что резиновые смеси, при желании, легко подменить дешевым компаундом).

В Nokian Tyres не видят проблем, от которых якобы должна спасти маркировка. «На рынке шин отсутствуют контрафакт и подделки во всех сегментах, в том числе и в сегменте шин для коммерческого транспорта, – заявили в компании. – Примеры нелегального ввоза нам не известны».

**Представитель «КОРУС Консалтинг» Наталья Семичастнова** считает, что на рынке шин для коммерческого транспорта значительно меньше контрафакта, чем в сегменте легковых шин. Ввиду сравнительно небольшого объема рынка контрафактное производство нерентабельно, пояснила она. Подделки, по оценке эксперта, маловероятны еще и потому, что компании работают только с официальными поставщиками. Более того, нелегальный ввоз новых шин в принципе маловероятен, поскольку большинство махинаций связаны с б/у шинами, считает эксперт.

Директор «Авилон. Ford» Олег Серезников отметил, что подделки в виде производства автошин под торговыми марками известных производителей в сегменте коммерческого транспорта отсутствуют. Однако он добавил, что существуют серые схемы на этом рынке – около 10 % рынка.

Технический директор сети автосалонов Fresh Auto Максим Рязанов считает, что рынок подделок и контрафакта в России есть, хоть и невелик. И он составляет те же 10 %. Эксперт, как и коллеги, отметил, что подделывать шины невыгодно. «Есть редкие примеры, когда частные лица пытаются провезти

контрафакт по территориям стран Евразийского экономического союза, однако зачастую это заканчивается уголовным делом и конфискацией товара», – добавил он.

«Нам не известны случаи подделки шин Bridgestone/Firestone в сегменте коммерческого транспорта, – заявили в "Бриджстоун Тайер Мануфэкчуриг СНГ". – Шинная отрасль является достаточно защищенной от контрафактной продукции на рынке, так как производство шин – это сложный, высокотехнологичный процесс, который требует больших инвестиций. Тем более если говорить о коммерческих шинах». В компании также отметили, что сегодняшний потребитель обладает достаточными знаниями при выборе шин и в большинстве случаев может считывать всю необходимую информацию с кодировок, уже имеющихся на шине. «Доступность информации о производителе, его официальных дилерах и наличие отзывов о товарах и услугах позволяют дополнительно убедиться в подлинности продукции», – считают в Bridgestone.

## Голоса «за»

Исполнительный директор торгового дома «Кама» Кама Tyres Тимур Шарипов придерживается несколько иной точки зрения. С поддельными шинами для коммерческого транспорта рынок все же периодически сталкивается, свидетельствует он. «В основном, такая продукция идет из Китая. При выявлении подобных случаев мы оповещаем потребителей и рекомендуем приобретать шины только через официальные каналы продаж», – уточнил эксперт.

Обязательная маркировка, считает он, будет на руку покупателям данной продукции, да и шинному рынку в целом. Ведь, «чтобы самостоятельно отличить оригинал от подделки, нужно провести анализ компаунда шины, рисунка протектора и строения каркаса, что невозможно вне специализированных лабораторий».

Директор грузового направления Hankook Tire Rus Игорь Журилов тоже ожидает положительного влияния нововведений. По его оценке, подделок или контрафакта (в чистом виде) в шинной отрасли нет или крайне мало. «А вот что касается нелегального ввоза, данная проблема хоть и не в значительных масштабах, но существует, – заявил он. – Особенно это касается ввоза шин в Россию из стран Юго-Восточной Азии (в основном из Китая)». Журилов привел примеры, когда импортеры ввозят шины, декларируя их как резинотехнические изделия, или ввозят такой товар на дисках из фольги, снижая, тем самым, таможенные пошлины.

Теперь недобросовестные игроки будут вынуждены или уйти с рынка, или тотально поменять свой подход к ведению бизнеса, считает представитель Hankook Tire Rus. «Имею в виду прежде всего финансовую и налоговую составляющие тех компаний, которые работали или работают по так называемым серым схемам», – уточнил он. Ведь регулятор теперь сможет отслеживать финансовую чистоту сделок на всех этапах движения товара от завода до потребителя, пояснил Журилов. Да и производителям с импортерами шин, по его словам, тоже весьма пригодится такая информация.

Руководитель направления маркировки Edisoft Игорь Петрашкевич заявил, что контрафакт имеет место на рынке – в первую очередь в сфере легкого коммерческого транспорта (из-за более высокого спроса). Подделки, добавил он, в основном, ввозятся из Азии и с производств на территории России. По его прогнозу, полностью рынок сможет избавиться от нелегального товара к 2022 году, ведь новые процессы доставки продукции от производителя до дилера будут налаживаться в течение года.

## Готовность неполная

Нравится или не нравится нововведение – жить с ним придется. Но готов ли рынок?

Отметим, что власти дали отрасли полтора года на подготовку и предварительно запустили пилотный проект. По информации ЦРПТ на начало ноября, в системе зарегистрировалось от 60 до 80 % участников рынка. В Минпромторге перед первым этапом оценили готовность как высокую. Производители отчитались ведомству о полной готовности к процессу. И все же министерство не стало исключать проблем в дилерской сети.

В компаниях ближе к концу ноября нам подтвердили, что проблемы уже есть или ожидаются, хоть масштаб их опрошенным видится по-разному.

В «Мишлен» свидетельствуют, что большинство представителей оптово-розничного звена не успели полноценно наладить свои процессы и системы для работы с маркированным товаром, а также закупить оборудование и материалы для маркировки. Кроме того, в компании сообщили, что до сих

пор не завершена разработка некоторых важнейших операционных процессов, а государственная система мониторинга работает нестабильно. «Таким образом, ряд операций осуществляются в ручном режиме с привлечением дополнительного персонала, наблюдаются сбои по некоторым автоматическим процессам, – отметили в "Мишлен". – В связи с этим существует риск того, что после 15 декабря часть дилеров не сможет работать с маркированными шинами».

В Hankook Tire Rus заявили, что значительная часть дилерской сети «не полностью или совсем» не готова к работе с новой системой маркировки. «И основная проблематика состоит в неготовности дилеров (IT-инфраструктуры, складов), а также в непонимании правил администрирования новой системы, – уточнил представитель компании Игорь Журилов. – Безусловно, дилерская сеть еще должна проделать значительный объем работы для того, чтобы эффективно и качественно начать работать в новых реалиях».

В Kata Tyres напомнили, что на рынке представлены игроки разного масштаба – от небольших магазинов до крупных федеральных сетей. И все они обладают разным потенциалом к организации рабочего процесса с учетом новых требований, отметил представитель компании Тимур Шарипов.

**Наталья Семичастнова** подтвердила наличие компаний, которые «спохватились в последний момент и только сейчас ищут решение, активно сопротивляясь процессу маркировки». Поэтому дилеры готовы в разной степени, согласна представитель «КОРУС Консалтинг».

В Bridgestone ответили «за себя»: к 1 ноября 2020 года более 75 % дилеров компании по коммерческим шинам были готовы к работе в системе маркировки, а к 15 декабря готовность должна стать 100% процентной.

В Nokian Tyres рассказали о слабой готовности товаропроводящей сети к работе в системе. К приемке маркированного товара, продолжили в компании, дистрибуторы, в принципе, готовы, но ведь еще надо наладить передачу данных в ГИС мониторинга товара, интеграцию учетных систем, произвести модернизацию складских помещений. «Пока рано говорить о такой полномасштабной подготовке», – резюмировали в компании.

Максим Рязанов тоже не подтвердил официальные данные по полной готовности производителей – по его информации, она низкая. Представитель Fresh Auto также отметил, что пока не до конца понятен механизм нанесения маркировки: «Наклейка непосредственно на поверхность чревата ее потерей при транспортировке, соответственно, перемаркировкой всей партии». Рязанов, кроме того, не исключил, что требования в перспективе могут распространить на восстановленные покрышки и взаимозаменяемые протекторы.

## Пошли сбои

Ряд участников рынка рассказали о проблемах, которые уже наблюдаются – и это до массового этапа маркировки. Игорь Петрашкевич сообщил, что существуют сложности с приемкой маркированных товаров. «Производители допускают ошибки на производстве с маркировкой, – сообщил представитель Edisoft. – Как правило, такие проблемы удастся вскрыть у конечного продавца

или дилера при приемке. Процесс затягивается на недели».

По его словам, на складах скопились маркированные шины, которые не могут принять из-за несоответствия УПД-кодов маркировки. Причины самые разные – от банальной потери кода до ошибок при документообороте.

Оптовики жалуются на сбои, возникающие в системе цифровой маркировки, что в итоге ведет к затруднениям в отгрузке конечным потребителям, подтвердил Олег Серезников. «Ярким примером является ситуация, когда на склад от производителя поступает партия из ста автошин, а в системе указано другое количество – 80, – рассказал глава "Авилон. Ford". – Соответственно, оптовик не может реализовать товар и ничего не может сделать, так как система не пропускает поставку». Таким образом, нововведение, заявил он, уже отразилось на конечных покупателях.

В Nokian Tyres ожидают, что введение маркировки может отразиться на времени поставки заказанных шин. Так как процесс приемки и отгрузки шин стал занимать больше времени, заявили в компании.

В Bridgestone не исключают некоторых трудностей на начальном этапе, однако рассчитывают, что перебои удастся минимизировать.

## Маркировка и цены

А возможны ли негативные последствия от введения маркировки в ценовом плане?

В Минпромторге прокомментировали ряд рисков, связанных с удорожанием шин и покрышек, которые якобы могут привести к росту конечной стоимости

продукции на 2-3 %. Опасения являются необоснованными, подчеркнули в министерстве. На сегодняшний день на таможенных складах стоимость маркировки шин «под ключ» составляет 50 руб. за шину, подсчитали в Минпромторге. И это актуально только для тех компаний, которые не наладили маркировку импортной продукции на производстве за границей. Прямыми же затратами на маркировку шин, по данным министерства, является стоимость генерации кода, которая составляет 50 копеек, плюс стоимость материалов для маркировки (от 1,5 рублей за этикетку). В среднем прямые затраты на маркировку одной шины составят порядка 2-2,5 рублей. Есть также капитальные затраты на приобретение оборудования, доработку программного обеспечения. Но при средней стоимости шин (4 тыс. рублей за штуку – легковые шины, и порядка 20 тыс. рублей за штуку – грузовые шины) влияние маркировки на конечную стоимость продукта не может быть значительным, резюмировал Минпромторг.

Впрочем, влияние на цены все же может произойти, предполагают эксперты.

«Маркировка – это лишняя нагрузка на бизнес, как на импортера, так и на дилерскую сеть. По всей вероятности, это отразится и на конечных покупателях», – не обрадовали в Continental.

В «Мишлен» также заявили, что введение маркировки окажет влияние на розничные цены, так как процедура внедрения потребовала существенных инвестиций. «На данный момент довольно сложно оценить влияние маркировки на конечную стоимость продукта, так как нет понимания финальных затрат», – отметили в компании.

**Наталья Семичастнова** («КОРУС Консалтинг») тоже полагает, что в связи с учетом существенных затрат, которые дилеры понесли в процессе подключения к маркировке, цены будут расти – на сколько, пока сказать сложно.

Как отметил Максим Рязанов, в 2020 году в связи со снижением спроса производство покрышек для коммерческого транспорта сократилось на 10 %. В перспективе он ожидает дальнейшего снижения спроса из-за того, что расходы на оборудование для маркировки будут включены в стоимость новых покрышек. А это, по прогнозу представителя Fresh Auto, увеличит цену для потребителей на 10-15 %. Кроме того, считает он, удорожание станет стимулом роста серого рынка подделок и контрафакта – так что авторы реформы могут добиться эффекта, противоположного задуманному.

Олег Серезников тоже ожидает дальнейшего повышения цен – по мнению руководителя «Авилон. Ford», это произойдет в связи с уменьшением рынка сбыта для автошин, ввезенных серыми схемами.

Впрочем, тенденция к удорожанию шин наблюдается и без маркировки. И это затруднит точное определение ее влияния на стоимость товара.

*Источник: «5 колесо»*