

Проблемы контейнерных перевозок внешнеторговых грузов Китая

Екатерина Дмитриевна КОМАРОВА,
Всероссийская академия внешней торговли
(119285, Москва, Воробьевское шоссе, 6А) -
студентка 4-го курса факультета экономистов-
международников,
e-mail: katekomarova1710@yandex.ru;

УДК: 656.073.235(510);
ББК: 39.18(5Кит); К63
DOI: 10.24412/2072-8042-2021-11-124-132

Юрий Анатольевич САВИНОВ,
доктор экономических наук, профессор,
Всероссийская академия внешней торговли
(119285, Москва, Воробьевское шоссе, 6А) -
кафедра международной торговли и внешней
торговли РФ - профессор,
e-mail: Yuriy_Savinov@vavt.ru

Аннотация

Ситуация, сложившаяся в контейнерных перевозках внешнеторговых грузов, вызывает озабоченность продавцов и покупателей. В связи с распространением пандемии коронавируса во многих странах выявились проблемы с отправкой грузов. Особенно эта причина затронула Китай, являющийся мировым экспортером многих товаров, в котором происходит замедление процессов отгрузки внешнеторговых грузов. Ситуация осложняется влиянием ряда существенных факторов, в частности происходит увеличение стоимости перевозки, ощущается нехватка контейнерного оборудования, происходят задержки в портах погрузки и разгрузки судов. В результате воздействия различных факторов таможенные органы проводят выборочную проверку контейнеров, что увеличивает срок оформления документации. Для решения проблемы китайские экспортеры стремятся развивать сеть логистики в зарубежных портах, создают крупные склады хранения товаров, учреждают совместные предприятия по обработке внешнеторговых грузов в зарубежных портах.

Ключевые слова: международная торговля, Китай, контейнерные перевозки, задержки в доставке грузов.

Container Transport Problems in China's Foreign Trade

Ekaterina Dmitrievna KOMAROVA,
Russian Foreign Trade Academy (119285, Moscow, Vorob'evskoe shosse, 6A), 4th year student of the
Faculty of International Economics, e-mail: katekomarova1710@yandex.ru;

Yuri Anatolievich SAVINOV,
Doctor of Economic Sciences, Professor, Russian Foreign Trade Academy (119285, Moscow,
Vorob'evskoe shosse, 6A), Department of international trade and foreign trade of RF - Professor,
e-mail: Yuriy_Savinov@vavt.ru



Abstract

The current state of the container transport market is of concern to sellers and buyers. Due to the evolvement of the COVID pandemic, many countries experienced problems with the shipment of goods. Especially it affected China, a world exporter of many goods, in which the shipment of foreign trade goods is slowing down. The situation is complicated by the influence of a number of significant factors, in particular, higher freight rates, shortage of container equipment, delays at the ports of loading and unloading. As a result, the customs authorities conduct a random inspection of containers, which increases the time for processing documentation. To solve the problem, Chinese exporters are striving to develop a logistics network in foreign ports, create large warehouses for storing goods, establish joint ventures for processing foreign trade cargo at foreign ports.

Keywords: international trade, China, container transportation, delays in cargo delivery.

В 2020 году Китай, обеспечивающий большой объем производства промышленных товаров, занял в международной торговле и первое место по объему экспорта, который составил 39,18% от ВВП страны. Экономика Китая продемонстрировала высокие показатели и по совокупному импорту, уступая мировое первенство лишь США.

Для перевозки товаров в страны-импортеры используется морской транспорт. По стоимости этот объем равен 2,5 трлн долл., это 53% общего объема торговли Китая в 2020 году. По объему перевозимых грузов на морском транспорте Китай занимает третье место в мире. Китайский флот имеет в своем распоряжении 6 896 судов, суммарная грузоподъемность которых составляет 128 893 тыс. т.

На территории Китая расположены более 400 речных и прибрежных портов. При этом из десяти наиболее крупных контейнерных портов мира семь находится в Китае. Порт Шанхай – мировой лидер по объему перевалки грузов, а порт Нинбо-Чжоушань – по количеству перевозимых грузов. То есть можно констатировать, что страна имеет достаточно развитый потенциал отправки экспортных грузов. Кроме того, для обеспечения внешнеторговых перевозок страна развивает производство судов.¹

Несмотря на вышеуказанные достижения в развитии национальной логистической системы, Китай сталкивается с рядом краткосрочных и долгосрочных проблем, которые ухудшают качество предоставляемых страной логистических услуг, в частности это касается проблем с контейнерными перевозками.

Ситуация осложняется влиянием ряда существенных факторов, в частности происходит увеличение стоимости перевозки, ощущается нехватка контейнерного оборудования, происходят задержки в портах погрузки и разгрузки судов. В современной рыночной ситуации влияние этих факторов переплетается. На основании сведений о движении индекса FBX (Freightos Baltic Index), который рассчитывает-



ся Балтийской биржей и компанией Freightos Ltd., средняя ставка перевозки 40-футового контейнера по миру на 19 ноября 2021 года составила 9 202 долл., достигая пиковых значений в 11 109 долл. в начале сентября этого года (см. рисунок 1). Для сравнения, в январе 2020 года аналогичный показатель составил всего 1 461 долл. Таким образом, с начала 2020 года индекс максимально изменился более, чем в 7,6 раза. Отметим, что данный индекс рассчитывается по «скользящим краткосрочным ставкам» для всех видов перевозок, а также возникающими дополнительными расходами различных перевозчиков².

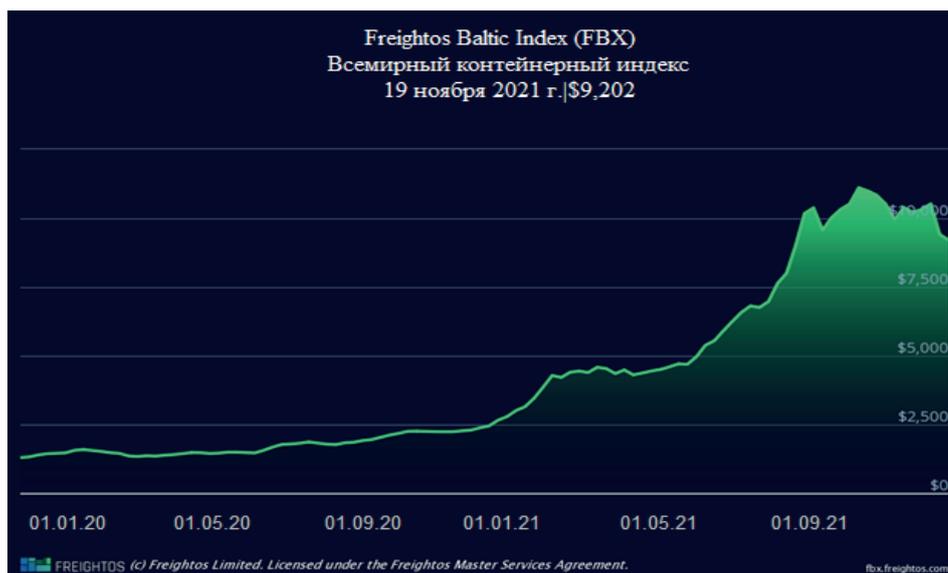


Рис. 1. Изменение индекса FBX за 2020-2021 гг.

Fig. 1. Change of the FBX index for 2020-2021.

Источник: Режим доступа: Freightos Baltic Index (FBX): Global Container Freight Index // <https://fbx.freightos.com/> [Электронный ресурс].

Безусловно, ставки варьируются в зависимости от многих факторов, в том числе маршрутов, перевозчиков и даже покупателей. К примеру, по данным статистики, опубликованной компанией Xeneta, специализирующейся на анализе статистических данных по морским перевозкам, стоимость транспортировки грузов через Тихий океан в августе 2021 года колебалась в диапазоне от 5,5 до 20 тыс. долл.³.

Помимо высокой стоимости перевозки, Китай также сталкивается с нехваткой контейнерного оборудования, что заметно сказывается на сроках поставки. Основной причиной являются ограничения, вводимые с целью сдерживания распространения новой коронавирусной инфекции. Как следствие, такие ограничения не позволяют оборудованию вернуться обратно в Азию после доставки груза в

пункт назначения. Так, согласно данным международной логистической компании JF Hillebrand, из 100 контейнеров, прибывающих в порты Северной Америки, лишь 40 возвращаются в порты отгрузки. Вдобавок, пандемия COVID-19 привела к смещению потребительских предпочтений: потребители все чаще приобретают товары вместо услуг, поскольку предложение рынка услуг заметно сократилось на фоне национальных ограничений⁴. Иными словами, индустрия контейнерных перевозок подвергается большому давлению: с одной стороны, нехватка контейнеров, а с другой стороны, возросший спрос потребителей. Однако проблема не может быть решена лишь путем производства дополнительных контейнеров. Рост числа контейнеров усугубит проблему «узких мест», где пропускная способность сильно ограничена чаще всего географическими условиями.

С учетом двух вышеупомянутых факторов, индустрия сталкивается с серьезными задержками, которые увеличивают нагрузку на транспортно-логистическую систему. Местные локдауны, распространяющиеся не только на китайских граждан, но и на всю инфраструктуру города, полностью «замораживают» транспортный комплекс.

На рисунке 2 представлена доля контейнеровозов, прибывающих в порт назначения без опозданий. До августа 2020 года этот показатель колебался в диапазоне 65-75%. В частности согласно исследованиям компании Drewry Shipping Consultants, в среднем только около 65% судов находятся обычно в состоянии «вовремя».⁵ Однако в июле 2021 года только 36% судов прибыли вовремя⁶. Поскольку задержки носят постоянный характер, работа всей системы затормаживается, что существенно сказывается на мировой экономике.

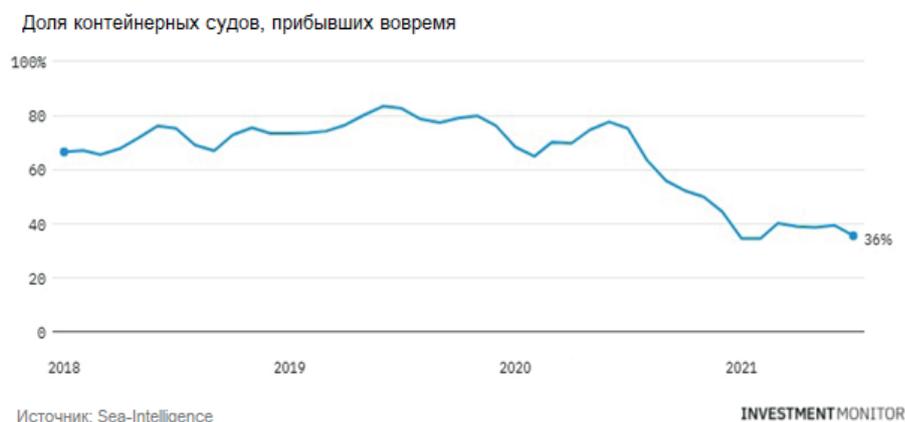


Рис. 2. Доля контейнерных судов, прибывших вовремя

Fig. 2. Proportion of container vessels arriving on time

Источник: составлен автором статьи Weekly data: How Covid-19 disrupted global shipping [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.investmentmonitor.ai/analysis/covid-global-shipping-container-shortage>



Ситуация начинает постепенно стабилизироваться, но предсказать, когда как мировая, так и китайская логистика вернется к нормальному функционированию, довольно сложно. По нашему мнению, в большинстве случаев опоздания судна можно избежать при правильном планировании. Это должно включать своевременный сбор контейнера, хорошее планирование внутренней логистики (при покупке на условиях EXW) и очень конкретное указание сроков с поставщиками при продаже на условиях FOB.

Вторая по распространенности проблема, связанная с задержками доставки в Китае – это задержки, связанные с таможенным оформлением грузов. Таможенное оформление документов, как правило, не вызывает затруднений, однако возможны задержки как в порту погрузки, так и в порту назначения из-за неправильного или сомнительного оформления документов. Некоторые китайские поставщики получают от правительства экспортные скидки, которые могут варьироваться от 0% до 17%.⁷ Эти скидки иногда составляют большую долю прибыли, чем прямая маржа от продажи. Поэтому иногда некоторые производители случайно или непреднамеренно заявляют неправильные коды таможенной номенклатуры, чтобы максимизировать свой доход от бонусов. Также иногда происходит неточный ввод ошибочного кода либо из-за неуверенности в правильности кода Гармонизированной системы, либо из-за простой ошибки ввода данных.

Таможня в порту погрузки и в порту назначения проводит выборочную проверку контейнеров. При этом во многих портах имеется своя системы выборки контейнеров для проверки, но обычно она основана на нескольких факторах, таких как профиль риска ввоза данного продукта или история таможенного оформления товаров экспортера, но также может быть случайной.

Выявить точные критерии для выборочных проверок нелегко и они варьируются от страны к стране. Обычно этот процесс называется «Выборочная таможенная проверка». К сожалению, когда это происходит, в большинстве случаев экспортер пропускает срок или дату поставки, если они оговорены в контракте, а также должен оплатить таможенные сборы за право досмотра контейнера. Вдобавок к этому часто приходится платить за аренду контейнера и плату за простой судна.

Обычно таможня в стране-импортере больше озабочена тем, что ввозится в страну, чем таможня в стране экспорта, однако процент контейнеров, выбранных для проверки, может значительно варьироваться и зависит от нескольких факторов, таких как политика страны в отношении импорта и экспорта, риски: системы управления и приоритеты и т. д.

Интенсивность выборочных проверок также зависит от «ключевых событий» в стране-импортере или экспортере, которые могут потребовать усиленного контроля груза из-за рисков безопасности. Таможенные проверки также предназначены для предотвращения проблем с интеллектуальной собственностью, т.е. экспорта или импорта товаров с товарными знаками или запатентованных товаров.

Еще одной новой проблемой для аналитиков грузопотоков стало сокращение информации о перемещении судов, занятых перевозками внешнеторговых грузов Китая. В последние месяцы специалисты стали замечать сокращение информации о передвижениях китайских судов, занятых перевозками внешнеторговых грузов. Обычно компании, занимающиеся данными о перевозках, могут отслеживать суда по всему миру, поскольку они оснащены автоматической системой идентификации, или приемопередатчиком AIS⁸. Если корабль находится вне зоны действия этих станций, информацией можно обмениваться через спутник.

Тем не менее, логистика продолжает развиваться. Рассмотрим основные перспективы развития международной транспортной инфраструктуры Китая. В первую очередь, китайские компании, связанные с внешнеэкономической деятельностью, стремятся к локализации на международных рынках. По данным Министерства торговли КНР, в 2020 году китайские компании построили 800 новых складов за пределами страны, а в первой половине 2021 года – около 100. Иными словами, чтобы минимизировать риски задержек поставок, компании предпочитают иметь склады недалеко от зарубежных потребителей. В таком случае сроки доставки будут сильно сокращены, а нагрузка на мировую логистическую систему снижена⁹.

Вдобавок, Китай становится основным инвестором в иностранную портовую инфраструктуру. В сентябре 2021 года деятельность израильского порта Хайфа, одного из крупнейших транспортных хабов Средиземноморья, была передана китайской государственной компании Shanghai International Port Group в пользование на ближайшие 25 лет. Еще одна авторитетная транспортная компания в Китае, COSCO Shipping, сфокусирована на усилении своего влияния в Европе. COSCO уже семь раз инвестировала в европейские порты и сейчас ведет переговоры касательно приобретения контрольного пакета акций порта Гамбурга. Китайская транспортная компания China Merchants Port стала главным акционером для восьми портов в Европе, на Ближнем Востоке и в Карибском бассейне лишь за прошедший год. В целом компания представлена в 27 странах и контролирует 68 портов.

Сейчас Китай владеет полностью или частично 96 портами по всему миру, тем самым имея большое влияние за рубежом¹⁰.

Столкнувшись с проблемой нехватки контейнеров, китайские компании задумались над путями ее решения и устранения в будущем. Так, китайская логистическая компания Cainiao Smart Logistics Network Limited, основанная как совместное предприятие девяти компаний, включая Alibaba Group, запустила новый сервис по бронированию контейнерного оборудования. Как отметил Дж. Чжао, генеральный директор Cainiao Global, Cainiao, фирма нацелена на создание технологий и логистической системы для обеспечения транспортировки грузов между портами по системе «единого окна». После получения заказа компания Система Cainiao подтверждает бронирование места на судне в течение 2 рабочих дней, в отличие от



привычных недели или даже месяца. Вдобавок, автоматизированная система поиска ресурсов компании охватывает более 200 портов в 50 странах. Ожидается, что ставка за перевозку будет на 40% ниже рыночной. Сервис компании Cainiao предназначен для использования в воздушных и морских перевозках¹¹. Но, поскольку система появилась лишь в начале этого года, стоит ожидать некоторые изменения в ее функционировании.

Сейчас многие процессы в различных сферах деятельности стремятся к автоматизации, и работа терминалов в портах – не исключение. Первый автоматизированный терминал в Китае появился в 2014 году – терминал Юаньхай, порт Сямынь. Для успешной работы терминала необходимо на 70% меньше затрат труда и на 25% меньше других издержек, по сравнению с работой терминала до внедрения системы автоматизации обработки заказов¹².

В таблице 1 представлены и другие автоматизированные терминалы в китайских портах.

Таблица 1

Автоматизированные терминалы в портах Китая

<i>Терминал</i>	<i>Порт</i>	<i>Год начала эксплуатации</i>
Юаньхай	Сямынь	2014
Яншань Фаза 4	Шанхай	2017
Цяньвэй СТ	Циндао	2018
Тяньцзинь FICT	Тяньцзинь	2019

Источник: составлено по данным отчета ОЭСР «Container Port Automation – Impacts and Implications» [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/container-port-automation.pdf>

Многие порты в Китае еще не полностью автоматизированы, но активно применяют современные технологии. К примеру, компания China Merchants Port стала применять систему цифрового восприятия на автоматических грузовиках, доставляющих контейнеры к месту погрузки и разгрузки. Технология стала использоваться в порту города Шэньчжень, в новом проекте Mawan Smart Port¹³.

ПРИМЕЧАНИЯ:

¹ China shipping: from its monopoly on containers, to its critical role in the global supply chain [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.scmp.com/economy/global-economy/article/3155405/china-shipping-its-monopoly-containers-its-critical-role>

² Freightos Baltic Index (FBX): Global Container Freight Index // <https://fbx.freightos.com/> [Электронный ресурс].

³ Devetak Erik What's Driving Container Rates Right Now? // <https://www.xeneta.com/blog/whats-driving-container-rates-right-now> [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.investmentmonitor.ai/analysis/covid-global-shipping-container-shortage>

⁴ Weekly data: How Covid-19 disrupted global shipping [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.investmentmonitor.ai/analysis/covid-global-shipping-container-shortage>

⁵ Monga Ashish 5 Common Reasons for Shipping Delays from China // <http://www.thesourcingblog.com/10-causes-of-shipping-delays-from-china/>

⁶ Weekly data: How Covid-19 disrupted global shipping [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.investmentmonitor.ai/analysis/covid-global-shipping-container-shortage>

⁷ Monga Ashish 5 Common Reasons for Shipping Delays from China // <http://www.thesourcingblog.com/10-causes-of-shipping-delays-from-china/>

⁸ Эта система позволяет судам отправлять информацию, такую как местоположение, скорость, курс и название, на станции, расположенные вдоль береговой линии, с использованием высокочастотной радиосвязи. Bhattacharjee Shilavadra Automatic Identification System (AIS): Integrating and Identifying Marine Communication Channels // <https://www.marineinsight.com/marine-navigation/automatic-identification-system-ais-integrating-and-identifying-marine-communication-channels/#:~:text=Automatic%20Identification%20System%20%28AIS%29%20is%20an%20automated%20tracking,vicinity%2C%20provided%20your%20vessel%20is%20fitted%20with%20AIS.>

⁹ Made in China' products are running into new logistics problems [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.cnn.com/2021/08/04/shipping-made-in-china-products-run-into-new-logistics-problems.html>

¹⁰ China's Global Network of Shipping Ports Reveal Beijing's Strategy [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.voanews.com/a/6224958.html>

¹¹ Cainiao Smart Logistics announced new container booking service [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.globaltrademag.com/cainiao-smart-logistics-announce-new-container-booking-service/>

¹² 厦门远海自动化码头, 全国首个全自动码头! [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://baijiahao.baidu.com/s?id=1632114325073392216&wfr=spider&for=pc>

¹³ China Merchants takes autonomous trucking to the next level [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://splash247.com/accelerating-smart-port-automation-in-china/>



БИБЛИОГРАФИЯ:

China shipping: from its monopoly on containers, to its critical role in the global supply chain [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.scmp.com/economy/global-economy/article/3155405/china-shipping-its-monopoly-containers-its-critical-role>

Cainiao Smart Logistics announced new container booking service [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.globaltrademag.com/cainiao-smart-logistics-announces-new-container-booking-service/>

«Container Port Automation – Impacts and Implications» [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/container-port-automation.pdf>

China Merchants takes autonomous trucking to the next level [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://splash247.com/accelerating-smart-port-automation-in-china/>

China's Global Network of Shipping Ports Reveal Beijing's Strategy [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.voanews.com/a/6224958.html>

Freightos Data [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://fbx.freightos.com/>

'Made in China' products are running into new logistics problems [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.cnbc.com/2021/08/04/shipping-made-in-china-products-run-into-new-logistics-problems.html>

Weekly data: How Covid-19 disrupted global shipping [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.investmentmonitor.ai/analysis/covid-global-shipping-container-shortage>

厦门远海自动化码头，全国首个全自动码头！ [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://baijiahao.baidu.com/s?id=1632114325073392216&wfr=spider&for=pc>

