

Сысоенко Мария Вячеславовна, студент Владивостокский государственный университет экономики и сервиса, Россия, г. Владивосток

Беленкова Анастасия Игоревна, студент Владивостокский государственный университет экономики и сервиса, Россия, г. Владивосток

СХЕМА ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК ИЗ СТРАН АЗИАТСКО-ТИХООКЕАНСКОГО РЕГИОНА В РОССИЮ ТРАНЗИТОМ ЧЕРЕЗ КИТАЙ И ЮЖНУЮ КОРЕЮ

Аннотация: в исследовании рассмотрены маршруты перевозки груза из стран Азиатско-Тихоокеанского регион в Россию с использованием системы международного таможенного транзита. Основное внимание уделено использованию в качестве промежуточного пункта портов Шанхай и Пусан. Отдельно проанализированы вопросы, касающиеся нюансов осуществления подобной перевозки с точки зрения транспортно-экспедиторской компании и внешнеэкономической деятельности.

Ключевые слова: внешнеэкономическая деятельность, таможенный транзит, контейнер, коносамент, экспортные документы.

Annotation: The study examines the routes of cargo transportation from the countries of the Asia-Pacific region to Russia using international transit. The main attention is paid to the use of Shanghai and Busan ports as an intermediate point. The issues concerning the nuances of carrying out such transportation from the point of view of a freight forwarding company and foreign economic activity are analyzed separately.

Key words: foreign economic activity, customs transit, container, bill of lading, export documents.

На сегодняшний день выбранная тема исследования находит актуальность в сокращении количества или отмене прямых судозаходов из стран Азиатско-Тихоокеанского региона в Россию, а именно в порты Владивостока. В связи с этим, российские импортёры вынуждены искать новые способы вывоза своего товара, и на помощь им в данном вопросе приходит система международного транзита [2]. Она позволяет осуществлять доставку на двух и более судах различных морских линий с перегрузками груза из контейнера в контейнер. Несмотря на то, что данная система подразумевает наличие множественного контакта с товаром и имеет риски его повреждения или частичной потери, при соблюдении всех необходимых требований, этого можно избежать. Рынок транспортных перевозок по всему миру непрерывно развивается, расширяя свои возможности, увеличивая количество разнообразных схем транспортировки. Когда ранее используемые маршруты по каким-то причинам устаревают, на смену им приходят новые аналоги. То есть, даже при невозможности на первый взгляд доставки груза на одном судне из стран Азиатского-Тихоокеанского региона в Россию, существуют дополнительные пути преодоления подобных ограничений.

Целью исследования является поиск наиболее оптимальной схемы доставки груза через Китай или Южную Корею в качестве транзитной страны. В качестве объекта для примера для просчёта транспортного маршрута грузом был выбран клей, погруженный в двадцатифутовый контейнер с отправлением из порта Кланг (Малайзия) и прибытием в порт города Владивосток.

На первом этапе исследования были выбраны шесть агентов, с которыми у транспортно-экспедиторской компании уже налажены партнёрские отношения. Отметим, что данные агенты являются как иностранными, проживающими на территории провинций Китая, городов Малайзии и Южной Кореи, так и резидентами Российской Федерации, базирующимися во Владивостоке. Каждому из агентов был направлен запрос о возможности заявленной перевозки объекта с приложенными инвойсом и упаковочным листом. В таблице 1 представлена сводка по результатам первичного опроса.

Таблица 1 – Сводка результатов первичного опроса агентов о возможности осуществления транзитной перевозки из Малайзии в Россию

Агент	Откуда агент	Возможность организации транзитной перевозки
1	Шанхай, Китай	Есть возможность организации транзита через порт Шанхай, однако детали следует уточнять исключительно в форме индивидуального запроса после снятия карантинных мер в Китае
2	Кланг, Малайзия	Есть возможность организации транзита через порт Нингбо
3	Гуанчжоу, Китай	Транзит организовать нет возможности, исключительно с дополнительным прохождением всех таможенных процедур в Гонконге
4	Гуанчжоу, Китай	Есть возможность организации транзита через порт Шанхай
5	Пусан, Южная Корея	Транзит организовать нет возможности, исключительно с дополнительным прохождением всех таможенных процедур в порту Пусан
6	Владивосток, Россия	Есть возможность организации транзита через порт Пусан

На основании полученных ответов были выбраны варианты транзитной перевозки, предоставленные агентами 4 и 6, как наиболее оптимальные и удобные в организации.

На следующем этапе каждому из выбранных агентов были заданы уточняющие вопросы по основным нюансам перевозки для приобретения полного видения подобной схемы.

В случае с агентом 4 вариант таможенного транзита представляет собой выход груза из Малайзии в порт Шанхая, где и происходит оформления транзита, занимаемое около двух дней. Во время данной процедуры контейнер перевозится в свободную таможенную зону на таможенном складе, а груз перегружается в новое оборудование, в дальнейшем идущее во Владивосток. Отметим, что при этом возможно попадание на таможенный досмотр, который принесёт клиенту транспортно-экспедиторской компании дополнительные расходы. Для оформления процедуры транзита требуется предоставить пакет

чистых, чётко пропечатанных документов, которые включают упаковочный лист, инвойс, код ТН ВЭД, контракт, фотографии груза [3]. Отметим, что место происхождения груза обязательно должно быть указано на его упаковке в виде маркировки.

При организации транзитной перевозки важным вопросом является наименование получателя груза по коносаменту. В данном случае при осуществлении транспортировки груза из Кланга в Шанхай получателем в морском документе будет компания агента, а уже доставка из Китая в Россию будет происходить с указанием фактического импортёра. Наряду с этим, в морском коносаменте страной назначения на всех этапах перевозки будет указана Россия, а во всех экспортных документах конечным получателем груза будет назначен российский импортёр [4]. Иными словами, сокрытие информации об итоговом прибытии груза возможно только в случае с морским коносаментом.

Транзитная перевозка с участием агента б осуществляется практически аналогичным образом. Груз выходит из Малайзии в порт Пусан, где и оформляется транзит с доставкой товара на склад агента для дальнейшей перегрузки его в контейнер, следующий во Владивосток. В сравнении с агентом 4, в данном случае для оформления транзита необходимы только упаковочный лист и инвойс, а сам этот процесс осуществляется без участия Южнокорейской таможни, что сводит к нулю возможность попадания контейнера на таможенный досмотр. При отправке груза из страны отправления в морском коносаменте получателем будет также указан агент б, а при осуществлении транспортировки по маршруту Пусан – Владивосток также есть возможность указания фактического импортёра и отправителя. При оформлении транзита страна отправления аналогично будет видеть фактическую страну назначения, тем не менее в Южной Корее это не имеет значения и никак не повлияет на ход перевозки.

Следующими рассмотренными вопросами были пункты, касающиеся отдела внешнеэкономической деятельности транспортно-экспедиторской

компании.

1. Если груз идёт в режиме транзита, будет ли у декларанта в России возможность получить транзитную декларацию на товар?

При ответе на данный вопрос агент 4 заявил, что предоставит весь необходимый пакет документов, в который входят таможенная декларация, упаковочный лист, инвойс отправителя с печатью компании агента 4, сертификат о происхождении товара и экспортную декларацию, где получателем груза будет указан фактический импортёр. Следует отметить, что на документах в Китае будет проставлена отметка о прохождении таможенного транзита [5].

Наряду с этим, агент 6 сообщил, что Пусан является зоной, где транзит осуществляется без участия таможни, поэтому получить запрашиваемый документ нельзя. Вместе этого будет предоставлена экспортная декларация от фактического отправителя с указанием российского импортёра.

2. До какого момента агент несёт ответственность за груз?

Данный вопрос является важным, так как при формировании такого сложного маршрута перевозки необходимо иметь чёткое понимание зон ответственности каждой из сторон. Здесь агенты 4 и 6 будут нести все обязательства за перегруз и оформление транзита. Было уточнено, что на таможенных складах в Китае и Южной Корее находится большое количество камер видеонаблюдения, что сводит возможность потери груза к минимуму. Тем не менее, для успешного прохождения таможенного контроля строго необходимо, чтобы количество грузовых мест в контейнере, указанных в морском коносаменте и упаковочном листе совпадало. Во избежание ошибок и потерь при обработке груза на таможенном складе, рекомендуется промаркировать каждую упаковку серийным кодом.

3. Как будут оплачиваться расходы за транзит и какой груз принимается к перевозке?

Агент 4 сообщает, что оплата перевозки транзитом осуществляется в качестве морского фрахта как при покупке на Prepaid в долларах США, а агенту 6 оплата возможна как рублями, так и в долларах. Что касается типа груза,

принятого к транспортировке, то на стандартные товары у агентов не возникает дополнительных ограничений. Тем не менее, для мест в контейнере свыше 1,5 тонн необходимо предварительно согласовывать процесс перегруза и возможность дополнительной упаковки. Также, следует уточнить у агентов, есть ли на таможенном складе в портах Шанхай и Пусан оборудование для осуществления данного перегруза и крепления тяжёлых мест. Если груз по паспорту безопасности химической продукции является опасным, то его требуется проверять с агентами в индивидуальном порядке. Наряду с этим, товар, по каким-либо причинам попавший под санкции, транзитом отправить нельзя.

4. Из каких стран можно оформить транзит и в чём его выгода?

Транзит возможно оформить из любой страны. Проблемами, которые могут возникнуть в процессе перевозки, являются попадание товара по различным причинам под санкции и отказ отправителя «затамаживать» груз на российского импортёра [1]. Тем не менее, в этих случаях есть выход из ситуации – рассмотрение варианта отправки с дополнительным процессом «растамаживания» и «затамаживания» груза в портах Шанхай и Пусан.

Совместно с представленными уточняющими организационными вопросами, важными для согласования перевозки с клиентом транспортно-экспедиторской компании являются размер транспортной ставки и общие сроки доставки груза из Кланга во Владивосток. Запрос по данным вопросам был отправлен агентам 4 и 6. Результаты ответов представлены в таблице 2.

Таблица 2 – Сравнение агентов 4 и 6 по уровню транспортной ставки и срокам перевозки

Показатель	Агент 4	Агент 6
Транспортная ставка, включая: – морской фрахт Кланг – Шанхай/Пусан; – оформление транзита; – перегруз в контейнер до Владивостока	2500 \$	2050 \$
Сроки: Кланг – Шанхай/Пусан	10 – 15 дней	5 – 10 дней
Сроки: процесс перегруза и оформления транзита	2 – 3 дня	1 – 2 дня

Сроки: Шанхай/Пусан – Владивосток	4 дня	2 дня
Итого максимальные сроки	22 дня	14 дней

Отметим, что в сроки процесса перегруза и оформления транзита не входит время ожидания судна до Владивостока, так как данная величина является непостоянной и изменяется в связи. На основании таблицы 2 наиболее оптимальным вариантом отправки из Малайзии во Владивосток через транзитную страну является предложение агента 6, которая по транзитным срокам и транспортной ставке занимает на 8 дней и на 450 долларов меньше соответственно, чем у агента 4. Также, так как агенты предоставили транспортную ставку без учёта доставки из выбранного транзитного порта во Владивосток, в качестве следующего шага транспортно-экспедиторской компании рекомендуется проработать максимально дешёвые варианты отправки груза из Китая и Южной Кореи во Владивосток, чтобы иметь уже полную ставку, которую можно будет продавать клиенту.

Таким образом, на основании проведённого выше исследования поиска наиболее оптимальной схемы доставки груза через Китай или Южную Корею в качестве транзитной страны, можно сделать вывод, что перевозка через порт Пусан по заданным параметрам намного выгоднее транзита через порт Шанхай. Данный маршрут выгоден в двух случаях:

- когда у морских линий, имеющих судозаход во Владивосток, будет отсутствовать сервис доставки из стран Азиатско-Тихоокеанского региона;
- когда у морских линий, имеющих судозаход в страны Азиатско-Тихоокеанского региона, нет сервиса на Владивосток.

То есть, несмотря на отсутствие у ряда морских линий прямого сервиса из заявленных стран в Россию, российские импортёры всё-таки имеют возможность получить свой товар с минимальными рисками при перевозке.

Библиографический источник:

1. Алиев Т.М. Торговля и интеграция России в Азиатско-Тихоокеанский

регион: результаты и перспективы: доклады / Т.М. Алиев, Е.С. Гушин, Ю.К. Зайцев, О.Д. Исмагилова, П.А. Кадочников, А.Ю. Кнобель, О.В. Пономарева, К.А. Прока, Н.С. Пыжиков, Т.А. Флегонтова. – Москва: 2018. – 86 с.

2. Гордеев Д.А. Издержки пересечения границы: положение России в международных индексах / Д.А. Гордеев, А. Лец // Экономическое развитие России. – №3. – Москва: 2018. – С. 14-24.

3. Гудзенко А.А. Особенности прохождения таможенной процедуры «таможенный транзит» / А.А. Гудзенко // Административное и муниципальное право. – №4. – Москва: 2019. – С. 41-48.

4. Моисеева Л.А. Политика управления предпринимательством как фактором опережающего развития дальнего востока и интеграции России в АТР: теория и реальность / Л.А. Моисеева, Е.К. Пилилян // Региональная экономика и управление: электронный научный журнал. – Киров: 2021. – С. 1-21.

5. Сазонов С.Л. Морской транспорт Китая и новые контуры мировых транзитных перевозок в условиях постпандемии / С.Л. Сазонов // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. – Владивосток: 2021. – С. 371-385.