

Влияние вспышки нового коронавируса на международную торговлю

УДК 339.5 (100)
ББК 65.428(0)
Д-640

Сергей Иванович ДОЛГОВ,
доктор экономических наук, профессор, Всероссийская академия внешней торговли (119285, Москва, Воробьевское шоссе, 6А) -
Научный руководитель Академии, тел.: 8(499) 143-1235;

Юрий Анатольевич САВИНОВ,
доктор экономических наук, профессор, Всероссийская академия внешней торговли (119285, Москва, Воробьевское шоссе, 6А),
кафедра технологии внешнеторговых сделок - профессор,
тел.: 8(499) 147-94-37

Аннотация

Авторы рассматривают в статье появление и развитие вспышки нового коронавируса, его влияние на формирование трудностей в сфере производства, в частности в изготовлении многих узлов и компонентов, поставляемых из Китая для предприятий в других государствах, а также сложностей в транспортировке этих комплектующих в международной торговле. Они отмечают возможности решения трудностей международной транспортировки любых товаров, в том числе и комплектующих товаров для поддержания глобальных производственных цепочек, на основе применения соответствующих договоров перевозки.

Ключевые слова: новый коронавирус, Китай, Ухань, международная торговля, транспортировка товаров.

The impact of the new coronavirus outbreak on international trade

Sergej Ivanovich DOLGOV,
Doctor of Economic Sciences, Professor, Russian Foreign Trade Academy (119285, Moscow,
Vorob`evskoe shosse, 6A) - Chief Research Officer, phone: 8(499) 143-1235;

Yuri Anatolievich SAVINOV,
Doctor of Economic Sciences, Professor, Russian Foreign Trade Academy (119285, Moscow,
Vorob`evskoe shosse, 6A), Department of foreign trade and international transactions - Professor,
phone: 8(499) 147-94-37;

Abstract

The authors analyze the appearance and development of the new coronavirus outbreak, its impact on manufacturing, in particular on Chinese production of many components supplied to enterprises in the foreign countries, as well as difficulties in transporting these components in international trade. It is noted that the difficulties in international transportation of any goods, including components for maintaining global supply chains, might be solved by application of relevant transport contracts.

Keywords: new coronavirus, China, Wuhan, international trade, transportation of goods.



ВСПЫШКА НОВОГО КОРОНАВИРУСА

Недавняя вспышка нового коронавируса в Ухане (Китай) привлекла внимание всего мира и создала проблемы для развития международного бизнеса. Коронавирус является частью группы вирусов, вызывающих тяжелые острые респираторные заболевания, подобные вирусу «Атипичная пневмония» или «Тяжелый острый респираторный синдром (ТОРС), который более известен как SARS (Severe acute respiratory syndrome-related coronavirus – SARS-CoV). Первый случай заболевания зарегистрирован в ноябре 2002 года в китайской провинции Гуандун и Ближневосточный респираторный синдром (англ. Middle East respiratory syndrome, MERS) – воспалительное заболевание органов дыхания, в 2013 году получившим официальное название «коронавирус ближневосточного респираторного синдрома».

Вспышка нового вируса расценивается специалистами как очень опасная, способная потенциально оказать большое воздействие на экономику Китая. В основе пессимистической оценки лежит анализ последствий эпидемии тяжелого острого респираторного синдрома в 2002 и 2003 годах, в результате которой в Азии погибли около 800 человек. Эта болезнь сильнее ударила по отраслям оптовой и розничной торговли, туризма и воздушного транспорта. Вспышка нового коронавируса также отразилась на экономике Китая, в частности привела к замедлению экспорта страны в период экономической войны между Пекином и Вашингтоном.¹

Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ) заявила, что число подтвержденных смертей в Китае достигло нескольких сот. За пределами Китая более 20 стран сообщили о большом числе случаев коронавируса. По сообщению ВОЗ, люди, живущие и работающие на «мировой экспортной фабрике», сталкиваются с «очень высоким» риском заражения этой болезнью.² Частью подхода Китая к ограничению распространения вируса является продление закрытия Лунного Нового года, по крайней мере, в 14 городах и провинциях. Семь из них находятся вдоль побережья Китая. К ним относятся Гуандун, Фуцзянь, Чжэцзян, Шанхай, Цзянсу, Шаньдун и Хэбэй.

ВЛИЯНИЕ НОВОЙ ЭПИДЕМИИ НА МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТОРГОВЫЕ ОПЕРАЦИИ

Затруднения в международной торговле, связанные с распространением вируса, коснутся многих товарных рынков, особенно сырьевых. Сырьевые товары, большая часть экспорта которых зависит от спроса мирового рынка, попали в перекрестие этих событий, учитывая, что Китай является крупнейшим в мире покупателем большинства товаров, от нефти и топлива до меди и железной руды. С 20 января, когда премьер-министр Китая Си Цзиньпин выпустил официальные инструкции по борьбе со вспышкой нового вируса, товарный индекс Bloomberg упал на 4,7%, а энергетический индекс S & P GSCI снизился на 6,7%.³



Вирус, в результате которого погибло несколько тысяч человек и несколько десятков тысяч людей стали испытывать признаки заболевания, наносит тяжелый урон экономике Китая, останавливая фабричные конвейеры и нарушая цепочки поставок. Транспортные и логистические компании, специализирующиеся на международных торговых операциях, и имеющие местные офисы реагируют на вспышку новой болезни путем закрытия офисов, а также прекращения производственных и коммерческих операций. Представитель транспортного оператора Narag-Lloyd заявил, что офисы в пострадавших прибрежных провинциях будут закрыты в соответствии с официальным продлением праздников. Кроме того, сотрудникам настоятельно рекомендуется шире использовать видео- и телефонную связь для решения коммерческих вопросов.⁴

Компании-операторы контейнерных линий отменили ряд рейсов из Азии в Европу в ответ на ожидаемое замедление торговли, что помогло сохранить стабильные ставки на контейнерные перевозки. Мировой индекс контейнеровозов компании Drewry Shipping Consultants Limited для линии Шанхая-Роттердама в конце января снизился примерно на 10% по сравнению с пиковым значением в начале 2020 года. Согласно данным еженедельного комментария консультационной фирмы Platts Global Container, вспышка коронавируса означает более «медленное восстановление» в ценах на контейнерные перевозки, помимо обычного замедления на Лунный Новый год. Как правило, спрос на перевозки по странам Азии не возвращается до начала марта, но последние события указывают на еще более длительное время восстановления.⁵

Принятые меры по уменьшению числа транспортных маршрутов могут иметь очень важные последствия для туризма, общественного питания, гостиничного бизнеса, торговли, – отмечает Ж.-Ф. Бежа, директор по исследованиям Национального центра научных исследований Франции (Centre National de la Recherche Scientifique – CNRS), специалист по Китаю, о вспышке коронавируса.⁶ По его мнению, в результате развивающегося кризиса заводы, особенно автомобильные, будут закрыты около месяца. Но если эпидемия продолжится и не позволит рабочим вернуться, это «может иметь последствия для промышленного производства Китая и значительные экономические последствия».⁷

Серьезные перебои с ввозимыми и вывозимыми воздушными грузовыми перевозками, автомобильными и железнодорожными грузовыми перевозками, а также перегруженность портов для судов вдоль реки Янцзы вблизи Ухани, вероятно, сохранятся по мере развития коронавирусного кризиса. Закрытие международных транспортных операций в крупных центрах уже серьезно затруднило логистические операции, которые основаны на доступе к автомагистралям для перевозки грузов в регион и из него, следует ожидать и серьезных задержек при перевозке входящих и исходящих грузовых авиаперевозок. Кроме того, судам, в том числе



газовозам, было отказано в заходе в Ухань, который стратегически расположен на берегах реки Янцзы, поскольку власти приказали терминалам прекратить работу, чтобы замедлить распространение вспышки.

Поскольку менеджеры стремятся оценить потенциальное влияние вспышки вируса на их цепочки поставок, им необходимо будет справиться с распространением новых или расширением существующих запретов и отсроченным возобновлением производственной деятельности в пострадавших районах и за их пределами.

Если блокировки деятельности транспортных узлов будут продолжаться относительно длительное время после лунных новогодних праздников, это может оказать серьезное влияние на функционирование цепочки поставок и промышленное производство по всему Китаю в таких отраслях, как автомобилестроение, фармацевтические и медицинские материалы, а также высокотехнологичное производство оптоэлектроники и полупроводниковых приборов. Компаниям и фабрикам в нескольких крупных городах и провинциях, включая Пекин, Чжэцзян, Цзянсу, Гуандун и Шанхай, было приказано временно прекратить свою деятельность за исключением производителей медицинского оборудования, фармацевтических компаний, супермаркетов и логистических компаний на период вспышки заболеваний коронавирусом.⁸

Группа американских грузоотправителей сельскохозяйственных и лесных товаров высказала пожелание, чтобы компании, занимающиеся морской перевозкой грузов в торговле между США и Китаем продлили сроки «свободного от оплаты периода времени» (free time) для контейнеров, бесплатно хранимых в морских терминалах из-за воздействия коронавируса на международные перевозки.⁹ «Нашим американским экспортерам нужна уверенность, что им не будут предъявлены обвинения в намеренном задержании сроков для погрузочно-разгрузочных работ и оплаты демереджа, в то время как функционирование цепочки поставок нарушается из-за коронавируса», – заявил П. Фридманн, исполнительный директор находящейся в Вашингтоне Организации по транспортировке сельскохозяйственной продукции (Agriculture Transportation Coalition – AgTC) в письме к океанским перевозчикам контейнеровозов.

Как правило, грузоотправителям приходится платить от 150 до 350 долларов за демередж и детеншн («задержку»), которые взимаются на посуточной основе морскими контейнеровозами и морскими терминалами, когда они не могут забрать или вывезти контейнеры из-за проблем с эксплуатацией на терминалах, находящихся вне их контроля.¹⁰ Большинство компаний-контейнеровозов уже согласились приостановить наказание за детеншн и демередж в течение продленного китайского лунного новогоднего праздника. Как отметил П. Фридманн, «до тех пор, пока из-за вируса по-прежнему не хватает грузов и документации в портах, нашим экспортерам и импортерам не следует платить за суточные или демередж, и никто не знает, как долго это продлится».¹¹

Поскольку основные прибрежные провинции Китая продлевают праздничные дни из-за вспышки коронавируса, компании контейнеровозы и экспедиторы будут вести минимальные бизнес-операции в течение, по крайней мере, нескольких недель. Но замедление грузовых перевозок побуждает крупных морских перевозчиков отменять морские перевозки в течение этого периода и после него.

В отчете, опубликованном аналитиками инновационной облачной платформы DHL Resilience 360, которая помогает компаниям отслеживать и защищать свои бизнес-операции, объясняется, что серьезные перебои с воздушными грузовыми перевозками и сухопутным транспортом, а также из-за сильной перегрузки в портах для судов вдоль реки Янцзы возле Ухани приведут к значительным задержкам в перемещении грузов в регионе. «Транспортные маршруты через Ухань заблокированы, там карантин, кроме предметов медицинского назначения и предметов первой необходимости ничего не пропускается», – отметила директор по мониторингу рисков в Resilience360 Шехрина Камаль.¹²

Вспышка также совпала с китайским лунным новым годом – временем, когда фабрики закрываются и люди путешествуют по стране, чтобы встретиться с друзьями и семьей. Помимо того что вирус распространялся быстрее, чем в любое другое время года, он также привел к закрытию предприятий на гораздо более длительный срок, чем предполагалось ранее. Обычные операции возобновляются к середине февраля, когда все работники возвращаются на работу. Однако к концу первой десятидневки февраля не было ясно, когда возобновятся нормальные операции.

С длительными периодами экономической неактивности китайская экономика неизбежно пострадает. Ш.Камаль утверждала, что пока рано говорить о каких-либо цифрах падения экономических показателей. Тем не менее, экстраполяция воздействия вспышки атипичной пневмонии в 2002-03 годах на ВВП Китая может быть показательной. «В китайском ВВП произошел очень четкий спад, и по некоторым оценкам, из-за этой эпидемии потери составили от 30 до 100 млрд долларов», – сказала Шехрина Камаль. «Если сравнить эпидемию атипичной пневмонии с нынешней эпидемией, то можно увидеть, что с коронавирусом она растет в геометрической прогрессии. Не только китайская, но и вся мировая экономика, ощутит последствия этой вспышки».¹³

Грузоотправители, желающие вывезти товары из материкового Китая, сталкиваются с проблемой снижения пропускной способности в частности воздушных перевозок, поскольку крупная пассажирская и грузовая авиакомпания региона Cathay Pacific, объявила о намерении сократить свою пропускную способность на «50% или более» с 30 января до конца марта 2020 года.¹⁴

Вместе с тем, как отмечают специалисты компании Wells Fargo¹⁵: «длительная вспышка в этом районе может помешать рабочим выходить на работу или даже вызвать временное закрытие фабрики, что может отразиться на китайском произ-



водстве; учитывая значительную роль Китая в глобальных цепочках поставок, сокращение производства товаров, в том числе компонентов и узлов многих изделий, может привести к срыву производства в США».

Аналитики Wells Fargo¹⁶ отмечают, что промышленное производство в США замедлилось во время вспышки атипичной пневмонии в 2003 году, хотя это совпало с началом войны между США и Ираком, поэтому трудно понять, какая часть падения произошла в результате вспышки именно болезни. В настоящее время из-за проблем с доставкой комплектующих в глобальных производственных цепочках наиболее затронутыми могут быть предприятия компьютерной и электротехнической промышленности, а также машиностроения.¹⁷ Ухань также является регионом для ряда производителей лекарств, но Управление по контролю за продуктами и лекарствами США заявило, что эти производители не сообщили о влиянии на поставки в результате вспышки.

ВЛИЯНИЕ НА ТОРГОВЫЕ ОТНОШЕНИЯ КИТАЯ С США

Проблемы в экономике Китая как части глобальных цепочек поставок означают, что сокращение его производства может привести к срывам производства в США. В частности, может замедлиться деятельность Китая в выполнении обязательств, согласованных в рамках первоначальной торговой сделки, которую администрация Трампа подписала с китайскими официальными лицами. В соответствии с условиями соглашения Китай обязался закупить в течение следующих двух лет дополнительно американских товаров на 200 миллиардов долларов, включая соевые бобы, машины и энергетические продукты. Чтобы достичь этих высоких сумм, китайским компаниям вскоре нужно будет закупать большие объемы американской продукции.¹⁸

Однако, по нашему мнению, поскольку многие предприятия и торговые объекты по всему Китаю закрыты, эта страна будет иметь меньше возможностей для выполнения условий президента Трампа. «Это может быть проблематично, особенно для фирм-производителей готовой продукции», – отметила М. Э. Лавли, старший научный сотрудник Института международной экономики Петерсона. Она указала на один пример: снижение спроса на полеты в Китай и сокращение потока туристов будут оказывать давление на китайские авиакомпании, сокращая их возможные закупки новых американских самолетов в 2020 году.

«Части соглашения должны вступить в силу к середине февраля, но, поскольку правительство Китая намерено сосредоточиться на реагировании на вспышку заболеваний, разработка планов действий по выполнению обязательств по торговой сделке может отойти на второй план», – подчеркнул К. Натараджан, эксперт по цепочке поставок в Университете Миннесоты. Одно из заключительных предложений торговой сделки может оказаться ключевым. Это положение требует проведения консультаций между сторонами в случае, если стихийное бедствие или

другое непредвиденное событие, не зависящее от Сторон, задерживает своевременное выполнение Стороной своих обязательств по настоящему Соглашению. Но невыполнение Китаем своих обязательств может создать некоторую оппозицию в Соединенных Штатах, потенциально вернув страны к их сложным отношениям до подписания торговой сделки.

ВЛИЯНИЕ НА ГЛОБАЛЬНЫЕ ЦЕПОЧКИ ПОСТАВОК

Первая реакция – закрытие предприятий. Поскольку все больше компаний прекращают свою деятельность в Китае; авиалинии останавливают полеты в и из страны; и люди защищают себя от новой вспышки коронавируса, волновые эффекты уже ощущаются во всех глобальных цепочках поставок. В целях предотвращения расширения болезни в Китае были остановлены многие предприятия, поставлявшие продукцию на внутренний рынок и на экспорт. Грузоотправители, желающие вывезти товары, в том числе компоненты для производства продукции в других странах, столкнулись с проблемой снижения пропускной способности воздушных грузоперевозок¹⁹.

Ухань, – эпицентр коронавируса, – является центром автомобильного производства Китая и развитие болезни нанесло удар по и без того хрупкому автомобильному рынку. По данным консультационной компании DHL Resilience360, доля автомобильного сектора в промышленном производстве в Ухани и прилегающих городах составляет 48,39%, включая предприятия таких международных по характеру производства компаний, как Honda, PSA Group и Dongfeng Motors²⁰, которые имеют значительное присутствие в регионе.²¹ Многие фабрики были уже закрыты в связи с празднованием лунных новогодних праздников, однако перерыв был продлен в результате вспышки заболевания.

Этап 2 – Перестройка цепочек поставок. Закрытие предприятий привело к разрывам в регулярных поставках компонентов в глобальных цепочках поставок, в частности в автомобилестроении и в электронной промышленности. Компания General Motors в 2019 году продала больше автомобилей в Китае, чем в Соединенных Штатах. Но ее китайские заводы будут закрыты, по крайней мере, еще на неделю по требованию правительства. Представитель компании заявил, что корпорация Ford Motor предложила китайским менеджерам работать дома, пока ее заводы не работают.

Все это может нанести ущерб предприятиям, которые зависят от Китая в отношении комплектующих, от автомобильных заводов на американском Среднем Западе и в Мексике до швейных предприятий в Бангладеш и Турции. При этом может начаться и связанный процесс: если клиенты не могут купить то, что им нужно, из Китая, китайские заводы могут, в свою очередь, сократить заказы на импортное оборудование, компоненты и сырье – компьютерные чипы из Тайваня и Южной Кореи, медь из Чили и Канады, заводское оборудование из Германии и Италии.²²



«Это может потенциально нарушить работу глобальных цепочек поставок», – отметил Р. Малкани, экономист DBRS Morningstar, компании, занимающейся глобальным кредитным рейтингом. «Пока рано говорить, – продолжил он, – как долго это продлится»²³.

Международные компании, которые полагаются на китайские фабрики для производства своей продукции и зависят от китайских потребителей в продажах, уже предупреждают о дорогостоящих проблемах. Например, компании Apple, Starbucks и Ikea временно закрыли магазины в Китае. Торговые центры пустыни, угрожая продажам кроссовок Nike, одежды Under Armour и гамбургеров McDonald's. Заводы, производящие автомобили для General Motors и Toyota, задерживают производство, поскольку они ждут, когда рабочие вернуться с лунного новогоднего праздника, который был продлен правительством, чтобы остановить распространение вируса. Международные авиалинии, в том числе American, Delta, United, Lufthansa и British Airways, отменили рейсы в Китай²⁴.

Сильные затруднения испытывают фирмы-изготовители электронной продукции, годами покупавшие компоненты в Китае. Американская полупроводниковая индустрия особенно «привязалась» к Китаю, который является одновременно и крупным производственным центром, и рынком для электронной продукции. Объем продаж крупной электронной компании США – Intel в Китае составила около 20 млрд долларов в 2019 году, или 28 процентов от общего объема продаж за год. Фирма Qualcomm, доминирующий производитель чипов для мобильных телефонов, еще больше зависит от Китая, получая 47% своего годового дохода – или почти 12 миллиардов долларов – от продаж в Китае. Тайваньская Foxconn, которая производит смартфоны для Apple и других брендов, остановила «почти все» свое производство в Китае, хотя продление остановки может нарушить поставки для фирм-клиентов, включая американскую корпорацию Apple²⁵. Компания Foxconn является крупнейшим в мире производителем электронных изделий по подрядным контрактам. Фирма временно расширила мощности предприятий в таких странах, как Вьетнам, Индия и Мексика, чтобы не допустить разрыва цепочек поставок.

Перестройка цепочек поставок неизбежна. В настоящее время трудно предсказать – сколько времени продлится эпидемия и каков будет ее окончательный экономический эффект. «Тем не менее, как бы взаимосвязаны ни были цепочки поставок, мы увидим, как негативные эффекты, связанные с их разрывами, влияют на производство готовых товаров во многих странах», – отметила Шехрина Камаль, директор подразделения по борьбе с рисками в коммерческой деятельности компании DHL Resilience360.

Цепочки поставок сложно перенастроить за короткий промежуток времени, поэтому такая вспышка неизбежно создает, как отметила Ш. Камаль, «логистический кошмар». Хотя в настоящее время цепочки поставок могут справиться с времен-

ными разрывами, они не могут реально обойти серьезность проблемы в долгосрочной перспективе. «Как и в случае с торговой войной, предприятия пока будут осторожны в принятии любых радикальных мер. Но если вспышка вируса продлится несколько месяцев, компании могут начать искать альтернативные варианты», – добавила Ш. Камаль²⁶. Речь идет о создании резервных производственных мощностей в странах, далеких от Китая, например в Латинской Америке, Африке.

В настоящее время никто не знает, как долго будет продолжаться вспышка коронавируса, как далеко она будет распространяться или сколько жизней она потребует. Невозможно рассчитать, насколько это нарушит экономику Китая. Но внушительное положение Китая в мировой экономике означает, что последствия нынешней вспышки, вероятно, значительно превысят последствия вспышки атипичной пневмонии. «Побочные эффекты для мировой экономики будут намного больше, чем они были», – подчеркнул Н. Р. Ларди, эксперт по Китаю из Института международной экономики Петерсона в Вашингтоне²⁷.

Крупная американская консультационная фирма Standard & Poor's подсчитала, что 10-процентное сокращение расходов китайских потребителей в сфере развлечений, транспорта или туризма может сдержать рост страны примерно на 1,2 пункта ВВП. Жители страны ограничивают свои передвижения по территории страны, чтобы избежать риска заражения, и откладывают покупки, что может повлиять на потребление и повысить и без того высокий уровень сбережений в стране²⁸.

Вспышка коронавируса, которую Всемирная организация здравоохранения объявила чрезвычайной ситуацией в области здравоохранения во всем мире, угрожает разрушить кооперационные связи промышленности Китая с другими странами, что неизбежно повлечет дополнительные расходы на создание резервных мощностей и перестройку торговых потоков.²⁹ Совершенно ясно, что новый коронавирус будет тормозить рост мировой экономики, по крайней мере, в краткосрочной перспективе. В Соединенных Штатах аналитики Goldman Sachs оценивают снижение экономического роста в первом квартале на 0,4 процентного пункта.³⁰

Новый коронавирус, вероятно, приведет к существенным производственным трудностям для предприятий, занятых в функционировании глобальных производственных цепочек, в сфере судоходства и торговли многих стран, в том числе и России. Успешное преодоление этих трудностей потребует тщательного анализа соответствующих договорных условий и сопутствующих обстоятельств.³¹

ПРИМЕЧАНИЯ:

¹ Bouissou J. Coronavirus : des craintes de voir l'économie mondiale s'enrayer Par Julien Bouissou Publié le 28 janvier 2020 à 10h55 - Mis à jour le 28 janvier // https://www.lemonde.fr/planete/article/2020/01/28/coronavirus-des-craintes-de-voir-l-economie-mondiale-s-enrayer_6027494_3244.html



² Angell M. Container lines cut sailings on coronavirus impact // <https://www.freight-waves.com/news/container-lines-cut-sailings-on-coronavirus-impact>

³ Hansen O. Coronavirus Impact on Key Commodities // <https://finance.yahoo.com/news/coronavirus-impact-key-commodities-095103953.html>

⁴ Ibidem.

⁵ Angell M. Container lines cut sailings on coronavirus impact // <https://www.freight-waves.com/news/container-lines-cut-sailings-on-coronavirus-impact>

⁶ Coronavirus en Chine : «Il risque d'y avoir des conséquences très importantes pour le tourisme, la restauration, l'hôtellerie et le commerce» // https://www.francetvinfo.fr/sante/maladie/coronavirus/coronavirus-en-chine-il-risque-d-y-avoir-des-consequences-tres-importantes-pour-le-tourisme-la-restauration-l-hotellerie-et-le-commerce_3806355.html

⁷ Coronavirus en Chine : «Il risque d'y avoir des conséquences très importantes pour le tourisme, la restauration, l'hôtellerie et le commerce» // https://www.francetvinfo.fr/sante/maladie/coronavirus/coronavirus-en-chine-il-risque-d-y-avoir-des-consequences-tres-importantes-pour-le-tourisme-la-restauration-l-hotellerie-et-le-commerce_3806355.html

⁸ The Wuhan coronavirus: Impact on supply chain operations amid the Lunar New Year // <https://www.resilience360.dhl.com/resilienceinsights/the-wuhan-coronavirus-impact-on-supply-chain-operations-amid-the-lunar-new-year/>

⁹ Все судоходные компании после выгрузки контейнера в порту назначения предоставляют своим клиентам свободный (бесплатный) период времени для таможенного оформления груза, доставки контейнера с товаром от порта до склада получателя и возврата порожнего контейнера обратно в порт. В случае превышения клиентом свободного периода морская линия взимает дополнительные сборы за сверхнормативное использование контейнерного оборудования. Эти сборы бывают 2-х видов и называются «демередж» и «детеншн»:

Демередж (Demurrage) — дополнительная плата за превышение свободного времени нахождения (простой) контейнера в порту выгрузки.

Детеншн (Detention) — сборы применяются к клиентам, которые держат контейнер за пределами терминала (задержка) дольше срока, предусмотренного на возврат контейнера в линию.

По сути детеншн и демередж — это штрафы за использование контейнерного оборудования свыше срока, заранее оговоренного с морским перевозчиком. Отличие детеншн от демереджа только в размере собираемого сбора и величине свободного периода. У каждой морской линии свой размер ставки демередж-детеншн и величина свободного периода, которые также зависят от типа морского контейнера. //Что такое демередж и детеншн контейнера?// http://www.credotrans.ru/ru/faq/chto_takoe_demeredj_i_detenshn_konteynera

¹⁰ Ag Shippers Want More Container “Free Time” During Coronavirus Outbreak // <https://finance.yahoo.com/news/ag-shippers-want-more-container-213342084.html>

¹¹ Ag Shippers Want More Container “Free Time” During Coronavirus Outbreak // <https://finance.yahoo.com/news/ag-shippers-want-more-container-213342084.html>

¹² The impact of coronavirus on China-centered supply chains // <https://www.freight-waves.com/news/the-impact-of-coronavirus-on-china-centered-supply-chains>

¹³ The impact of coronavirus on China-centered supply chains // <https://www.freight-waves.com/news/the-impact-of-coronavirus-on-china-centered-supply-chains>

¹⁴ Leonard M. Supply chains plan for coronavirus disruption // <https://www.supplychain-dive.com/news/supply-chains-coronavirus-disruption/571312/>

¹⁵ Ibidem.

¹⁶ Wells Fargo & Company, «Уэллс Фарго энд Компани» — банковская холдинговая компания, предоставляющая финансовые и страховые услуги в США, Канаде и Пуэрто-Рико. Входит в так называемую «большую четвёрку» банков США (вместе с Bank of America, Citigroup и JPMorgan Chase).

¹⁷ Leonard M. Supply chains plan for coronavirus disruption // <https://www.supplychain-dive.com/news/supply-chains-coronavirus-disruption/571312/>

¹⁸ Swanson A. Coronavirus May Delay Hard-Fought U.S. Trade Wins in China // <https://www.nytimes.com/2020/02/03/business/economy/coronavirus-china-trade-economy.html>

¹⁹ How Will Coronavirus Impact the World's Logistics and Supply Chains? // <https://www.odysseylogistics.com/coronavirus-impact/>

²⁰ Dongfeng Motor Corporation (сокр. DFM) — китайская автомобилестроительная компания, одна из крупнейших в Китае. В целях дальнейшего развития и завоевания международного рынка компания Dongfeng Motor объединила свои ресурсы с компанией Nissan, в результате чего было образовано самое крупное совместное предприятие автомобильной промышленности Китая — Dongfeng Motor Company Limited (DFL) // <https://ru.wikipedia.org/wiki/Dongfeng>

²¹ The impact of coronavirus on China-centered supply chains // <https://www.freightwaves.com/news/the-impact-of-coronavirus-on-china-centered-supply-chains>

²² Goodman P. S. SARS Stung the Global Economy. The Coronavirus Is a Greater Menace. // <https://www.nytimes.com/2020/02/03/business/economy/SARS-coronavirus-economic-impact-china.html>

²³ Goodman P. S. SARS Stung the Global Economy. The Coronavirus Is a Greater Menace. // <https://www.nytimes.com/2020/02/03/business/economy/SARS-coronavirus-economic-impact-china.html>

²⁴ Goodman P. S. SARS Stung the Global Economy. The Coronavirus Is a Greater Menace. // <https://www.nytimes.com/2020/02/03/business/economy/SARS-coronavirus-economic-impact-china.html>

²⁵ Lee Y. Exclusive: Outbreak to hit iPhone output if China extends Foxconn factory halt – source // <https://www.reuters.com/article/us-china-health-foxconn-exclusive/exclusive-outbreak-to-hit-iphone-output-if-china-extends-foxconn-factory-halt-source-idUSKBN1ZX1ZH>

²⁶ The impact of coronavirus on China-centered supply chains // <https://www.freightwaves.com/news/the-impact-of-coronavirus-on-china-centered-supply-chains>

²⁷ Goodman P. S. SARS Stung the Global Economy. The Coronavirus Is a Greater Menace. // <https://www.nytimes.com/2020/02/03/business/economy/SARS-coronavirus-economic-impact-china.html>

²⁸ Bouissou J. Coronavirus : des craintes de voir l'économie mondiale s'enrayer Par Julien Bouissou Publié le 28 janvier 2020 à 10h55 - Mis à jour le 28 janvier // https://www.lemonde.fr/planete/article/2020/01/28/coronavirus-des-craintes-de-voir-l-economie-mondiale-s-enrayer_6027494_3244.html

²⁹ Lee Y. Exclusive: Outbreak to hit iPhone output if China extends Foxconn factory halt – source // <https://www.reuters.com/article/us-china-health-foxconn-exclusive/exclusive-outbreak-to-hit-iphone-output-if-china-extends-foxconn-factory-halt-source-idUSKBN1ZX1ZH>



³⁰ Swanson A. Coronavirus May Delay Hard-Fought U.S. Trade Wins in China // <https://www.nytimes.com/2020/02/03/business/economy/coronavirus-china-trade-economy.html>

³¹ Lum N. and Clayton I, Novel coronavirus outbreak: implications for international trade and shipping // <https://www.clydeco.com/insight/article/novel-coronavirus-outbreak-implications-for-international-trade-shipping>

БИБЛИОГРАФИЯ:

Что такое демаредж и детеншн контейнера? // http://www.credotrans.ru/ru/faq/chto_takoe_demeredj_i_detenshn_konteynera (Chto takoe demeredzh i detenshn kontejnera?)

Angell M. Container lines cut sailings on coronavirus impact // <https://www.freightwaves.com/news/container-lines-cut-sailings-on-coronavirus-impact>

Bouissou J. Coronavirus : des craintes de voir l'économie mondiale s'enrayer

Par Julien Bouissou Publié le 28 janvier 2020 à 10h55 - Mis à jour le 28 janvier // https://www.lemonde.fr/planete/article/2020/01/28/coronavirus-des-craintes-de-voir-l-economie-mondiale-s-enrayer_6027494_3244.html

Coronavirus en Chine : «Il risque d'y avoir des conséquences très importantes pour le tourisme, la restauration, l'hôtellerie et le commerce» // https://www.francetvinfo.fr/sante/maladie/coronavirus/coronavirus-en-chine-il-risque-d-y-avoir-des-consequences-tres-importantes-pour-le-tourisme-la-restauration-l-hotellerie-et-le-commerce_3806355.html

The impact of coronavirus on China-centered supply chains // <https://www.freightwaves.com/news/the-impact-of-coronavirus-on-china-centered-supply-chains>

Leonard M. Supply chains plan for coronavirus disruption // <https://www.supplychaindive.com/news/supply-chains-coronavirus-disruption/571312/>

Lum N., Clayton I, Novel coronavirus outbreak: implications for international trade and shipping // <https://www.clydeco.com/insight/article/novel-coronavirus-outbreak-implications-for-international-trade-shipping>

The Wuhan coronavirus: Impact on supply chain operations amid the Lunar New Year // <https://www.resilience360.dhl.com/resilienceinsights/the-wuhan-coronavirus-impact-on-supply-chain-operations-amid-the-lunar-new-year/>

