

Логистика из Китая: как избежать потери товара в пути и крупных таможенных выплат

Олег Слугин,

ATC Global Logistics

Поставки из Китая давно стали частью повседневной реальности для российского бизнеса. Оборудование, комплектующие, товары народного потребления, электроника, промышленная продукция ежедневно перемещаются по сложным маршрутам между странами и континентами. При этом именно в логистике по-прежнему сосредоточены одни из самых серьезных финансовых рисков. Потеря груза, повреждение, несоответствие заявленного товара фактическому, а также неожиданные таможенные доначисления могут свести на нет экономику всей сделки.

Ключевые слова: логистика, финансовые риски, потеря груза, таможенное оформление.

На практике подавляющее большинство таких ситуаций не связано с форс-мажором. Причины почти всегда системные и повторяющиеся: ошибки допускаются при выборе поставщика, на этапе упаковки, при организации маршрута, в страховом покрытии и уже на финальной стадии приемки и таможенного оформления. Хорошая новость заключается в том, что все эти риски управляемы, если подходить к логистике как к процессу, а не как к разовой услуге.

**Осмотрительность
при выборе поставщика
как основа безопасности
поставки**

Первая и ключевая точка риска возникает еще до момента, когда груз

покидает Китай. Речь идет о выборе поставщика. Китайский рынок отличается высокой конкуренцией и при этом низким порогом входа с точки зрения внешнего имиджа. Создать презентабельный сайт, каталог, канал в WeChat и убедительную историю о собственной фабрике не представляет сложности практически ни для кого.

Именно поэтому визуальная привлекательность и уверенная коммуникация не должны быть решающим фактором. Сегодня существует достаточно открытых и платных инструментов для проверки контрагентов. В специализированных базах можно по названию компании увидеть историю ее экспортных операций, понять, в какие страны она реально поставляет продукцию, с какой периодично-

стью и в каких объемах. Это позволяет отсеять компании, которые существуют только «на бумаге». Кроме того, на рынке работают сервисы, которые за отдельную плату проводят углубленную проверку поставщиков. Они анализируют юридический статус компании, проверяют физическое существование фабрики, сопоставляют заявленные объемы производства с реальными возможностями. В ряде случаев представители таких сервисов выезжают непосредственно на завод, фиксируют его наличие, делают фото и видео и могут даже провести встречу от имени заказчика.

Ошибки допускаются при выборе поставщика, на этапе упаковки, при организации маршрута, в страховом покрытии и на стадии приемки и таможенного оформления. Однако все эти риски управляемы, если подходить к логистике как к процессу, а не как к разовой услуге.

Игнорирование этих шагов часто приводит к неприятным последствиям. Нарваться на компанию-«пустышку» в Китае действительно очень легко. При этом даже если груз в итоге будет отправлен, это еще не гарантирует, что он произведен именно той компанией, с которой велись переговоры. В цепочке могут появляться посредники, подмены, изменения комплектации или качества.

Особенно важно понимать происхождение товара при работе с полными машинами или крупными партиями, но и в случае сборных грузов прозрачность цепочки поставки остается критичной. Даже если заказ составляет всего несколько десятков или сотен килограммов, поставщик должен быть готов объяснить, откуда именно взят этот товар

и в какой упаковке он передается перевозчику. В отдельных случаях перепродавцы оставляют продукцию в оригинальной заводской упаковке производителя, что допустимо, если происхождение товара подтверждено и упаковка соответствует требованиям перевозки.

Качественная упаковка как ключевой фактор сохранности груза

Вторая зона повышенного риска — это упаковка. На практике именно она чаще всего определяет, в каком состоянии груз доедет до получателя. Большинство повреждений происходит не в результате грубых нарушений при перевозке, а из-за того, что груз изначально был упакован неправильно или недостаточно надежно.

Производитель обязан хорошо понимать требования к упаковке своей продукции: нужна ли обрешетка, требуется ли фанерный ящик, где находится центр тяжести, допустимо ли штабелирование, в каком положении груз должен перевозиться. Однако в реальности контроль упаковки не может ограничиваться только производителем.

Современная логистика активно использует дополнительные средства контроля, которые позволяют фиксировать условия перевозки на всех этапах, от фабрики до склада получателя. К таким устройствам относятся ударные индикаторы, реагирующие на падения и сильные удары, и термоиндикаторы, показывающие температурный режим, в котором находился груз. Сегодня эти устройства стали доступными и удобными в использовании, что позволяет применять их повсеместно для контроля перевозок, минимизировать риски повреждений и обеспечивать прозрачность логистического процесса. Более того, современные ударные

индикаторы могут оснащаться радиочастотными передатчиками и автоматически передавать информацию в систему учета при поступлении груза на склад.

Важно понимать и роль экспедитора в этом процессе. Надежный перевозчик или экспедитор вправе отказаться принимать груз в некачественной упаковке. Более того, наличие собственной складской инфраструктуры позволяет экспедитору доработать упаковку уже на своей стороне: добавить обрешетку, усилить фиксацию, правильно разместить груз, зафиксировать состояние на фото и видео. Для клиента это означает снижение рисков еще до начала перевозки.

Выбор перевозчика и значение маршрута

Третий важный этап — это выбор перевозчика и логистической схемы. Часто клиенты ориентируются исключительно на стоимость, однако именно маршрут и количество перегрузок во многом определяют сохранность груза.

При авиаперевозках ситуация наиболее прозрачна. Перевозчиком является авиакомпания, а авиационный транспорт по праву считается самым надежным с точки зрения сохранности и предсказуемости сроков. Именно поэтому авиаперевозки широко используются для срочных, высокоценных и чувствительных к условиям доставки грузов.

В случае морских, железнодорожных и автомобильных перевозок вариантов значительно больше. Здесь важно учитывать не только цену, но и такие параметры, как:

- количество перегрузок по маршруту;
- стабильность и загруженность пограничных переходов;
- наличие транзитных складов и СВХ;

■ репутацию конкретных участников цепочки.

Чем меньше перегрузок, тем выше вероятность, что груз доедет без повреждений. Именно поэтому при выборе маршрута имеет смысл опираться не только на коммерческие предложения, но и на статистику, отзывы и фактический опыт экспедиторов.

В практике работы с крупными клиентами нередко встречаются ситуации, когда представители заказчика хотят лично увидеть склады временного хранения, системы обработки грузов и условия упаковки. Это абсолютно нормальный и оправданный подход. Передача груза в логистику всегда связана с доверием, и это доверие должно опираться на понимание процессов.

Современная логистика активно использует дополнительные средства контроля, которые позволяют фиксировать условия перевозки на всех этапах, от фабрики до склада получателя.

Если есть возможность работать напрямую с владельцем автопарка или прямым агентом железнодорожного или морского оператора, это может быть преимуществом. Однако при сложных и мультимодальных схемах перевозки зачастую надежнее работать с крупным экспедитором, который от своего имени организует все этапы перевозки, координирует участников цепочки и несет комплексную ответственность.

Страхование груза

Отдельного внимания заслуживает страхование. В международной логистике его часто воспринимают как формальность, но именно здесь скрывается один из самых серьезных финансовых рисков.

Прежде всего важно понимать, что не все страховые компании одинаково компетентны в страховании грузоперевозок. Выбирать следует тех, кто специализируется именно на логистике и понимает специфику международных поставок, транзита и таможенных процедур.

Страхование грузов может быть разным. В базовом варианте страхуется только стоимость самого товара. Однако существуют программы, которые включают и страхование таможенных платежей. Это принципиально важно в ситуациях, когда груз теряется или повреждается во время таможенного транзита. В таких случаях обязательства перед таможенными органами сохраняются, и без соответствующего страхового покрытия компания рискует понести двойные потери.

Проверка груза до подачи декларации и корректное таможенное оформление

Финальным этапом, который часто недооценивается, является приемка груза и работа с таможней. Если у получателя есть сомнения в количестве, качестве или составе поставки, не стоит торопиться с подачей декларации.

Законодательство позволяет провести таможенный осмотр груза на складе временного хранения. Это не досмотр, а именно осмотр по заявлению владельца груза. В рамках этой процедуры можно:

- пересчитать фактическое количество мест;
- проверить целостность упаковки;
- взвесить груз;
- сопоставить фактическое содержание с документами.

Такой контроль позволяет корректно задекларировать именно тот товар, который реально прибыл, избежать переплат по пошлинам и НДС,

а также правильно определить таможенный код. По сути, это последняя линия защиты бизнеса от лишних расходов.

Заключение

Практика показывает, что низкий уровень повреждений и потерь достигается не за счет последующего взаимодействия со страховыми компаниями, а благодаря профилактике рисков. Задача профессионального экспедитора заключается в том, чтобы выстроить логистический процесс таким образом, чтобы страховые случаи не возникали вовсе.

Чем меньше перегрузок, тем выше вероятность, что груз доедет без повреждений. Именно поэтому при выборе маршрута имеет смысл опираться не только на коммерческие предложения, но и на статистику, отзывы и фактический опыт экспедиторов.

Через нашу компанию ежегодно проходит значительный объем грузов из Китая в Россию и страны СНГ, и при таких масштабах доля повреждений и утрат остается минимальной. Это результат системного подхода, характерного для крупных экспедиторов, когда приоритетом становится сохранность груза на всех этапах перевозки. Ключевую роль здесь играют корректно подобранная упаковка, оптимально выстроенный маршрут и сотрудничество с надежными перевозчиками.

При этом существенная часть ответственности остается на стороне клиента. Именно поставщик отвечает за качество продукции и исходную упаковку, от которых во многом зависит безопасность транспортировки и итоговый результат поставки.