

ВРЕМЕННЫЕ ИЗДЕРЖКИ ПЕРЕВОЗКИ ТОВАРОВ КАК БАРЬЕР В МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛЕ

ДМИТРИЙ КУЗНЕЦОВ,
Н.С. ЛАБОРАТОРИИ МЕЖДУНАРОДНОЙ
ТОРГОВЛИ ИЭП ИМ. Е.Т. ГАЙДАРА,
Н.С. ЛАБОРАТОРИИ ИССЛЕДОВАНИЙ
МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛИ ИПЭИ
РАНХИГС



ВВЕДЕНИЕ: ПОЧЕМУ НУЖНО ИЗУЧАТЬ ВЛИЯНИЕ ВРЕМЕНИ НА ТОРГОВЛЮ?

- Стабильный рост сегмента грузовых авиаперевозок как в России, так и в мире
 - Указывает на растущую востребованность быстрой доставки товаров
- В среднем около 50% российского импорта приходится на автомобильный транспорт
- Начальник отдела логистических операций DPD в России Дмитрий Воеводин:
«Если при взимании платы за пользование погранпунктами будет сокращено время прохода границы, то бизнес готов нести разумную нагрузку»¹
- В рамках глобальных цепочек добавленной стоимости временные издержки накапливаются в стоимости конечных товаров
 - Издержки для импорта могут транслироваться в издержки для экспорта
- Оценки временных издержек могут быть полезными при оценке эффектов
 - Устранения таможенного контроля внутри таможенных союзов
 - Реализации инфраструктурных проектов
 - Технологических улучшений, упрощающих процедуры торговли

1 - Граница на рубле, "Коммерсантъ" (<https://kommersant.ru/archive/online/57>) от 12.10.2016

МЕХАНИЗМЫ ВЛИЯНИЯ ВРЕМЕНИ НА ТОРГОВЛЮ

- Косвенный эффект: повышенные транспортные издержки
 - Компенсация водителям
 - Большее расстояние ~ большее время ~ большие издержки
 - Снижение оборачиваемости капитала перевозчика
- Прямая порча товаров с течением времени
- Снижение оборачиваемости капитала покупателя (продавца)
 - Лаг между покупкой и получением (отправлением) товаров
- Колебания спроса во времени
 - Мороженое доставили к наступлению холодов
 - Цветы доставили 9 марта
- Риски для производственного процесса при импорте комплектующих

ОЦЕНКИ ВЛИЯНИЯ ИЗДЕРЖЕК ВРЕМЕНИ НА ТОРГОВЛЮ В РАЗЛИЧНЫХ СТРАНАХ

Исследование	Данные	Методология	Оценка временных издержек
Hummels, Schaur (2013) ¹	Детализированные данные по импорту в США	Оценки на основе trade-off между авиационной (быстрой и дорогой) и морской (дешевой и долгой) перевозкой при импорте товаров в США	Один дополнительный день в среднем эквивалентен тарифу 0.6-2.1%
Djankov, Freund, Pham (2010) ²	Данные о сроках доставки стандартного груза с места производства на корабль в 126 странах, полученные на основе опросов 345 экспедиторов, представителей порта и таможни	Гравитационная модель торговли, гравитационная модель в разностях, разность-в-разностях,	Один дополнительный день пути товаров до порта в среднем снижает торговлю на 1-7%
Martincus, Carballo, Graziano (2015) ³	Детализированные данные таможенной статистики Уругвая	Модель зависимости изменений экспорта от изменений времени таможенного оформления с дополнительными контролями	Увеличение времени таможенного оформления на 10% уменьшает экспорт на 3.8%
Roberts, Rose , Heatwole , Wei, Avetisyan, Chan, Maya (2014) ⁴	Детализированные данные о прохождении границы через автомобильные пункты пропуска США + опросные данные перевозчиков	Логистический анализ процессов прохождения границы	Сокращение времени ожидания на автомобильных пунктах пропуска в пиковые часы в среднем на 11 минут эквивалентно снижению транспортных издержек на 0.10% (косвенный эффект) и 0.16% (прямой эффект)

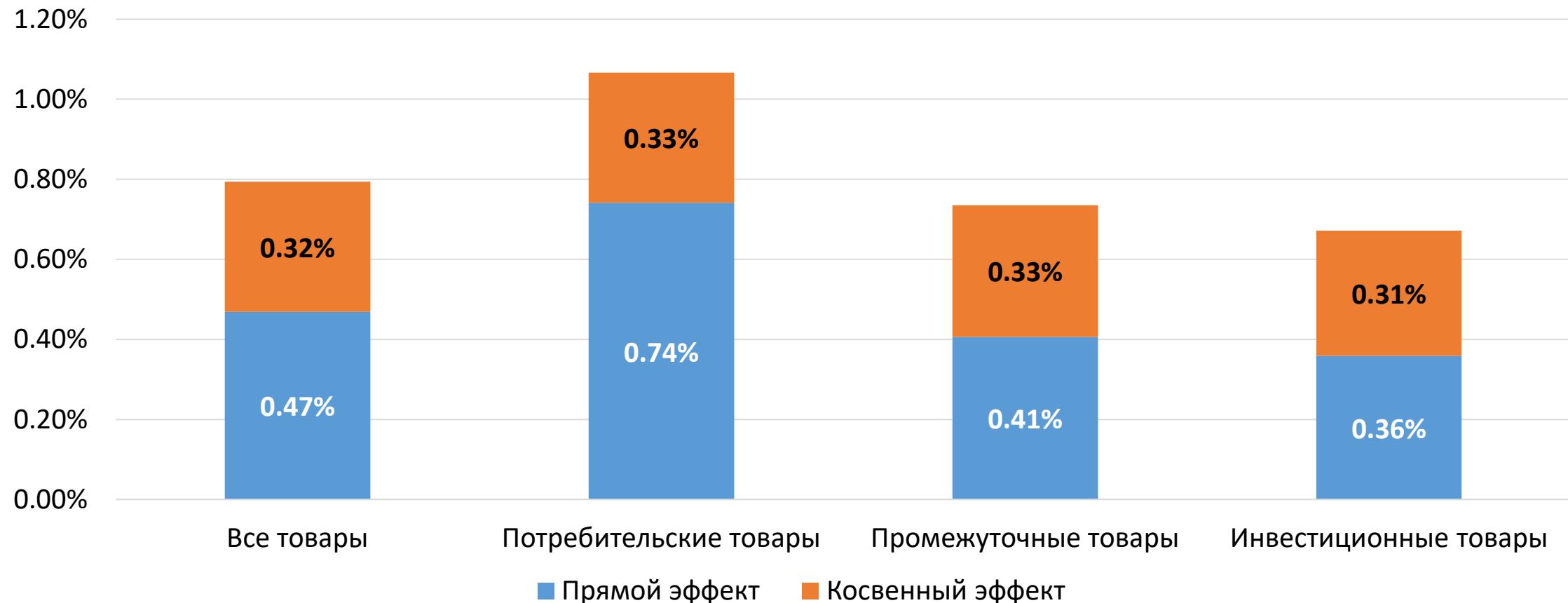
1 - Hummels, D.L. and Schaur, G., 2013. Time as a trade barrier. American Economic Review, 103(7), pp.2935-59.;

2 - Djankov, S., Freund, C. and Pham, C.S., 2010. Trading on time. The review of Economics and Statistics, 92(1), pp.166-173.;

3 - Martincus, C.V., Carballo, J. and Graziano, A., 2015. Customs. Journal of International Economics, 96(1), pp.119-137. ;

4 - Roberts, B., Rose, A., Heatwole, N., Wei, D., Avetisyan, M., Chan, O. and Maya, I., 2014. The impact on the US economy of changes in wait times at ports of entry. Transport Policy, 35, pp.162-175.

ТАРИФНЫЙ ЭКВИВАЛЕНТ УВЕЛИЧЕНИЯ ВРЕМЕНИ ПЕРЕВОЗКИ НА 1 ЧАС ПРИ ИМПОРТЕ ЧЕРЕЗ МАПП В РОССИЮ



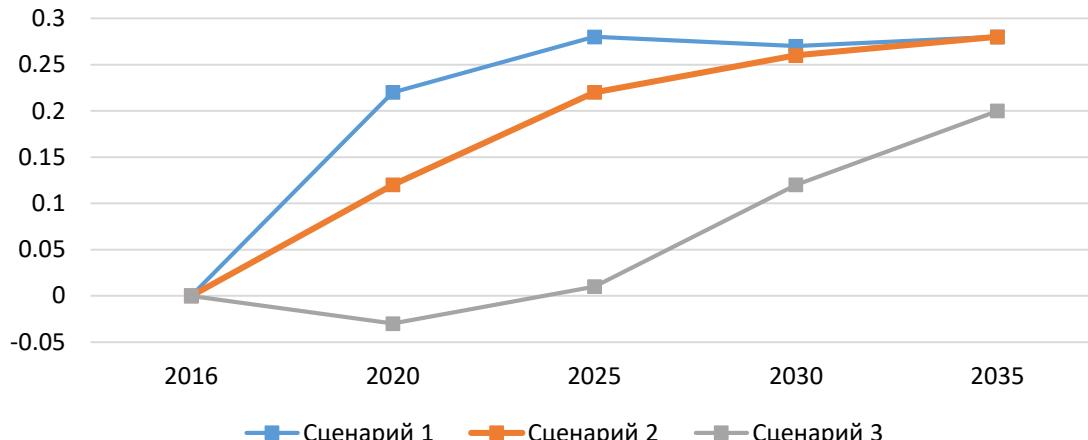
Источник: расчеты ИЭП на основе детализированных данных о импорте автомобильным транспортом в РФ за период 2011-2017 гг.

ОЦЕНКА ПОТЕРЬ РОССИЙСКИХ ПОКУПАТЕЛЕЙ ИЗ-ЗА ОЧЕРЕДЕЙ И ЗАДЕРЖЕК ОФОРМЛЕНИЯ НА МАПП

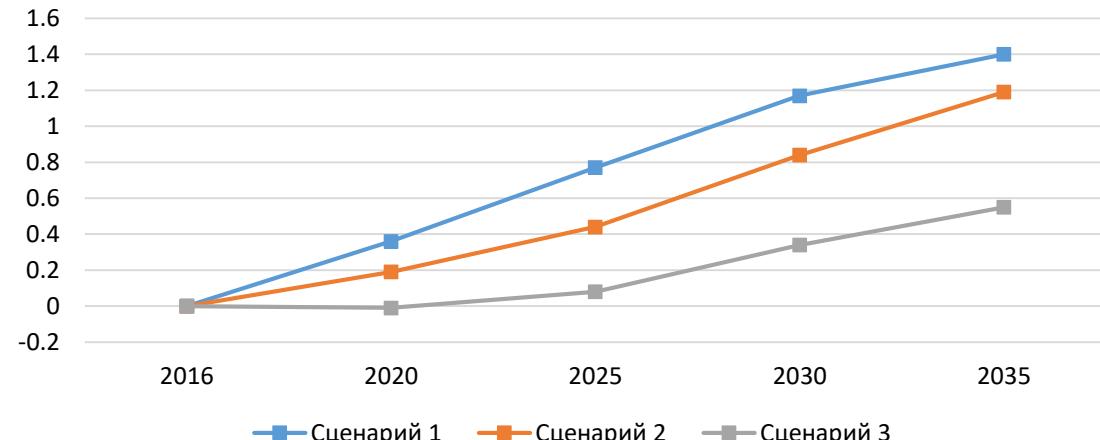
- Полное устранение очередей на МАПП «Бурачки» эквивалентно по влиянию на импорт снижению торговых издержек на 1.97 п.п.
 - Средняя очередь: 2,5 часа
 - Объем импорта через МАПП в 2017 г.: 5.9 млрд долл. США
 - Продолжающаяся в настоящее время реконструкция МАПП может принести существенный выигрыш для российских потребителей (~100 млн долл. США ежегодно)
- Снижение среднего времени прохождения МАПП в период 2013-2019 гг. эквивалентно по влиянию на импорт снижению торговых издержек на 0.24 п.п.
 - Согласно данным ФТС, среднее время прохождения границы через МАПП снизилось с 31 до 17 минут
 - с 50 до 28 для товаров, подлежащих ветеринарному, фитосанитарному и санитарно-карантинному контролю
 - Эквивалентно снижению торговых издержек при фиксированных объемах импорта на ~220 млн долл. США в год

ПОТЕНЦИАЛЬНЫЙ ЭФФЕКТ ОТ СОГЛАШЕНИЯ О УПРОЩЕНИИ ПРОЦЕДУР ТОРГОВЛИ ВТО (СУПТ)

Изменение ВВП (развивающиеся), %



Изменение ВВП (наименее развитые), %



Сценарий	Группа стран	Среднее количество дней, необходимое для прохождения таможни			
		Первоначальные значения (импорт)	Конечные значения (импорт)	Первоначальные значения (экспорт)	Конечные значения (экспорт)
Сценарий 1 (амбициозный)	Развитые	1.3	0.6	1.2	0.6
	Развивающиеся	3	1.7	2	1.2
	Наименее развитые	4.7	2.3	2.8	0.7
Сценарий 2 (умеренный)	Развитые	1.3	0.6	1.2	0.6
	Развивающиеся	3	1.7	2	1.2
	Наименее развитые	4.7	2.3	2.8	0.7
Сценарий 3 (консервативный)	Развитые	1.3	0.6	1.2	0.6
	Развивающиеся	3	1.9	2	1.4
	Наименее развитые	4.7	2.9	2.8	1.3

Источник: Minor, Walmsley, Endean (2017), Impact of WTO trade facilitation agreement on tariff revenues and border fee proceeds, U.S. Agency for International Development

ЗАКЛЮЧЕНИЕ: РОЛЬ ВРЕМЕННЫХ ИЗДЕРЖЕК

- Прямой эффект влияния на торговлю в среднем превышает косвенный эффект
- Эффект влияния неоднороден по категориям товаров
 - Наиболее чувствительны к повышению длительности транспортировки потребительские товары
 - Вклад временных издержек в торговлю двух стран зависит от товарной структуры торговли
- Ценность времени больше при менее продолжительных перевозках
 - Важно для практического применения результатов
- Задержки при транспортировке сопоставимы с импортными тарифами по своему влиянию на потоки торговли

**СПАСИБО
ЗА ВНИМАНИЕ!**



ИНСТИТУТ
ЭКОНОМИЧЕСКОЙ
ПОЛИТИКИ
имени Е.Т. ГАЙДАРА

ПРИЛОЖЕНИЕ: СТРУКТУРА РОССИЙСКОГО ИМПОРТА ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА

Переменная	(1) Морской транспорт	(2) Ж/Д транспорт	(3) Автомобильный транспорт	(4) Воздушный транспорт	Всего (1)-(4)	Всего*
2017						
Статистическая стоимость CIF (млрд долл. США)	65.9	11.4	86.2	19.3	182.7	197.9
Доля в совокупном импорте*	33%	6%	44%	10%	92%	100%
Совокупный нетто вес (млн тонн)	29.6	14.2	15.2	0.1	59.2	67.1
Доля в совокупном нетто весе*	44%	21%	23%	0%	88%	100%
2011-2017						
Статистическая стоимость CIF (млрд долл. США)	503.3	104.6	720.1	121.7	1449.8	1637.3
Доля в совокупном импорте*	31%	6%	44%	7%	89%	100%
Совокупный нетто вес (млн тонн)	229.7	192.5	125.8	0.9	548.8	617.1
Доля в совокупном нетто весе*	37%	31%	20%	0%	89%	100%

ПРИЛОЖЕНИЕ: МЕТОДОЛОГИЯ ОЦЕНИВАНИЯ

- Использовать вариацию в фактически уплаченных транспортных расходах, цен на перевозимые товары и длительности перевозки:

$$\ln(q_{ikrt}) = \beta_1 \ln(UV_{ikrt}) + \beta_2 \ln(1 + freight_{ikrt}) + \\ + \beta_3 time_{kr} + \sum_i \sum_k \sum_t \alpha_{ikt} + \sum_i \sum_r \sum_t \alpha_{irt} + \varepsilon_{ikrt}$$

- i – Код товара HS6; k – регион экспортера; r – регион импортера; t – год; UV – удельная стоимость (\$/кг); freight – адвалорные транспортные издержки (доля в начальной стоимости товаров); time – длительность маршрута, q – физический объем торговли (кг); α_{ikt} (α_{irt}) фиксированные эффекты на характеристики импортера (экспортера) + характеристики товаров + изменения во времени для данного экспортера (импортера).
- Гипотезы: $\beta_1 < 0$; $\beta_2 < 0$; $\beta_3 < 0$
- Тарифный эквивалент единицы времени: $\tau = \beta_3 / \beta_2$