

Контейнерный парадокс

ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ ИМПОРТЕРЫ ЗАКУПАЮТСЯ ТОВАРАМИ ИЗ КИТАЯ ПРО ЗАПАС, ЧТО НИКАК НЕ УЛУЧШАЕТ СИТУАЦИЮ С КОНТЕЙНЕРНЫМ ОБОРОТОМ НА СЕТИ РЖД, И ПУСТАЯ ТАРА ПРОДОЛЖАЕТ СКАПЛИВАТЬСЯ НА ТЕРРИТОРИИ РОССИИ. ЭТО ВЛЕЧЕТ ЗА СОБОЙ РОСТ СТАВОК НА 40–45%, ПРИЧЕМ НЕЗАВИСИМО ОТ СПОСОБА ПЕРЕВОЗКИ. ВДОБАВОК КО ВСЕМУ ТРАНЗИТ ЧЕРЕЗ ТРЕТЬИ СТРАНЫ ОСЛОЖНЯЕТСЯ РЕГИОНАЛЬНЫМИ ОГРАНИЧЕНИЯМИ. НО СНИЖЕНИЕ ТЕМПОВ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК НЕ ПЛАНИРУЕТСЯ, А ВОПРОС «НА ЧЕМ ВЕЗТИ ЛУЧШЕ» ОСТАЕТСЯ.

Рост при снижении

Контейнерный рынок России продолжает активно восстанавливаться. Росту спроса на такой вид перевозки способствует подъем объемов международной торговли и увеличение числа торговых соглашений между странами. Контейнерные перевозки в основном осуществляются морским транспортом, на который приходится около 90% мировой торговли. Однако в последние годы большую популярность набирают мультимодальные перевозки, которые включают в себя использование нескольких видов транспорта, таких как железнодорожный, автомобильный и внутренний водный транспорт.

По данным Института проблем естественных монополий, перевалка контейнеров в ДФЭ в II квартале 2024 года выросла на 11,6% к аналогичному периоду прошлого года.

«Продолжилось восстановление перевалки в Балтийском бассейне (+33,0%) – объем достиг 2/3 от пикового уровня (IV квартал 2021-го), но ее темпы стабильно сокращаются. Продолжается увеличение перевалки в Азово-Черноморском бассейне (+6,1%), хотя и здесь темпы роста также сокращаются. Впервые

за последние кварталы возобновился рост перевалки контейнеров в Дальневосточном бассейне (+3,2%) на фоне сокращения количества контейнерных поездов в 2024 году по отношению к 2023-му. Также наблюдается рост в Арктическом бассейне (+17,9%). В Каспийском бассейне перевалка контейнеров по-прежнему сокращается (-42,6%)», – говорится в исследовании ИПЕМ.

При этом в Балтийском бассейне рост (+9,1%) связан как с восстановлением переработки нефтепродуктов и грузов в контейнерах, так и с ростом экспорта удобрений. В Каспийском бассейне (+40,4%) основным фактором является рост перевалки зерна. В Дальневосточном бассейне изменение незначительно (+0,4%), а в Арктическом и Азово-Черноморском бассейнах по-прежнему наблюдался спад (-5 и -11,2% соответственно), в основном в связи с падением транспортировки угля и нефти по самым протяженным маршрутам.

Перевозка контейнеров по железной дороге также идет в рост. В июне перевозки грузов в контейнерах на сети РЖД выросли на 8,1% по отношению к аналогичному периоду прошлого года и составили

648,2 тыс. ДФЭ. С начала года было отправлено почти 3,9 млн ДФЭ (импорт, экспорт, транзит), что на 8,9% больше периода с января по июнь 2023 года. Этому способствовал в основном рост контейнерных отправок химических и минеральных удобрений, строительных, лесных грузов, нефти и нефтепродуктов, а также автомобилей и комплектующих. Отрицательную динамику показали перевозки в контейнерах черных металлов (-15,8%), машин, станков и двигателей (-11,8%), цветной руды и серного сырья (-11,5%).

Контейнерная напряженность

Наиболее востребованными направлениями контейнерных перевозок являются: Северная Америка – благодаря развитой морской инфраструктуре и высокой торговой активности и Азиатско-Тихоокеанский регион – за счет сильной производственной базы, высоких объемов торговли и Китая как ведущего экспортера. Также сохраняется большой спрос на доставку из Индии, Ирана. Существуют запросы на контейнерные перевозки из европейских стран через Турцию, Африку и Латинскую Америку, но на сегодняшний день объемы перевозок

ЦИТАТА

«Ожидается значительная реструктуризация контейнерных альянсов к 2025 году, с появлением нового крупного альянса «Gemini Cooperation» и возможным ослаблением или даже распадом альянса THE Alliance. Это приведет к перераспределению рыночных долей между основными игроками.

1. Расформирование альянса 2М.

Альянс 2М, состоящий из Maersk и MSC, будет расформирован в январе 2025 года, когда закончится их 10-летнее соглашение.

Это означает, что MSC станет крупнейшей контейнерной линией, не входящей в альянс.

2. Создание нового альянса Gemini Cooperation.

В феврале 2025 года Maersk и Harpag-Lloyd запустят новый альянс Gemini Cooperation.

Для этого Harpag-Lloyd выйдет из альянса THE Alliance.

Новый альянс Gemini Cooperation станет вторым по величине после Ocean Alliance.

3. Изменения в альянсе THE Alliance.

Уход Harpag-Lloyd ослабит альянс THE Alliance, так как он является его крупнейшим участником.

Остальные участники THE Alliance (ONE, Yang Ming, НММ) могут либо найти замену Harpag-Lloyd, либо распустить альянс.

4. Рост доли независимых перевозчиков.

После расформирования 2М альянса доля независимых перевозчиков, не входящих в альянсы, может вырасти до 17,8%.

Это включает таких игроков, как ZIM».

Александр Стрельников,
генеральный директор транспортной компании
RusTransChina

зок несравнимы с азиатским направлением. При этом по Китаю и всему Азиатскому региону наблюдается самая сложная ситуация, связанная с оборачиваемостью контейнеров из-за ситуации в Красном море. Международные суда вынуждены идти в обход, маршруты для контейнеровозов увеличились приблизительно на 17%, и обратного экспорта в Азию почти нет. А производство новых контейнеров сегодня не способно закрыть все потребности.

«На июль 2024 года рынок контейнерных перевозок остается нестабильным, все еще восстанавливаясь после воздействия различных глобальных событий: пандемии, СВО, инфляции. Поэтому отрасль по-прежнему сталкивается с проблемами, в числе которых сбои в цепочках поставок, нехватка контейнеров в некоторых регионах. В условиях продолжающейся торговой войны между США и Китаем и геополитической напряженности наиболее популярными направлениями для контейнерных перевозок остаются маршруты между Азией и Северной Америкой. Причем они все еще очень загружены, и любые задержки или сбои, например, из-за плохой погоды, могут иметь значительные последствия, – объясняет Александр Стрельников, генеральный директор транспортной компании RusTransChina. – Контейнерные перевозки между Россией и Китаем же сталкиваются с рядом препятствий из-за геополитической

ТОЧКА ЗРЕНИЯ



Игорь Чернышев,

ДИРЕКТОР ПО РАЗВИТИЮ БИЗНЕСА SOTA LOGISTIC

– Перевозки импортных контейнеров с Дальнего Востока все чаще выполняются в полувагонах. В июне объем отправки таким способом вырос в 4 раза к году и в 2,5 раза к маю 2024-го. Доля таких перевозок на рынке оценивается в 29% и более. Эксперты связывают эту тенденцию с сокращением поступления на Дальний Восток фитинговых платформ, накоплением контейнеров в портах региона и тарифной поддержкой таких перевозок со стороны РЖД. В контейнерных перевозках по-прежнему преобладает морской фрахт. Железнодорожный транспорт в основном задействован для доставки контейнеров с Восточного полигона по территории России. Транзит в Европу идет по территориям иногда сразу нескольких государств и ограничен проблемами инфраструктурного характера (разная ширина колеи, отсутствие электрификации на некоторых участках, необходимость перегрузки контейнеров). Объем перевозок контейнеров автомобильным транспортом из Китая в I полугодии 2024 года вырос в 1,4 раза. По нашему мнению, это временное явление на фоне сокращения мест на морских линиях в направлении России и дефицита фитинговых платформ на Восточном полигоне, поскольку в результате продолжающихся проблем в Красном море наблюдается дефицит контейнеровозов на основных морских направлениях. Соответственно, для ускорения доставки многие импортеры сейчас используют автотранспорт. Однако в июне 2024 года внезапно возросший поток на маршруте Россия – Китай привел к простоям грузовых автомобилей на границе из-за недостаточно развитой инфраструктуры большинства погранпереходов. К этому добавилась и ситуация с досмотрами грузов на границе с Казахстаном.

напряженности и санкций, что сокращает число судоходных компаний, готовых работать на этом маршруте, снижает пропускную способность и увеличивает время в пути. Для роста потока необходимо решить геополитические проблемы и поощрять инвестиции в инфраструктуру и сотрудничество между перевозчиками».

По статистике, только за май 2024 года Китай занимал 39% от мирового объема контейнерных перевозок, и, несмотря на рост товарообмена, из России в направлении Китая экспортируется сравнительно мало грузов. Как следствие, незаполненные контейнеры практически не возвращаются в Поднебесную для очередной заправки и сотнями тысяч



ЦИТАТА

«Наша компания работает в сфере наземных перевозок контейнеров, мы выполняем заключительную часть цепочки доставки до склада или заказчика (последняя миля). В этом сегменте по сравнению с прошлым годом снижение объемов перевозок составило порядка 30%. Сегодня клиенты выбирают одну из следующих схем: Китай – ж/д – регион РФ, либо Китай – море – Владивосток – ж/д – регион РФ. В этой цепочке мы выполняем функцию приема контейнера в ж/д терминале и доставку до конечного получателя или склада. При выборе подрядчика для наземных контейнерных перевозок следует обратить внимание на наличие у него собственного автопарка, договоров со всеми возможными портами, терминалами и другими участниками рынка. Чем меньше возможностей у перевозчика, тем дороже и дороже будет сервис для клиента. В голове импортера картина такова: если контейнер прибыл на конечный пункт перегруза в России, он завтра же должен прибыть к нему на склад, поэтому перевозчик должен обладать всеми возможностями для ускорения процесса».

**Александр Иванов,
генеральный директор ФТК «СОТРАНС»**

«порожняков» скапливаются в Московском регионе и других крупных транспортных узлах. В связи с нехваткой этого оборудования экспедиторы вынуждены покупать новые контейнеры. Причем за последние 3 месяца ситуация с наличием порожнего оборудования ухудшилась настолько, что это существенно сказалось на формировании ставок.

Кроме того, из-за роста спроса на перевозки из Китая и необходимости равномерного распределения планов между всеми участниками ВЭД Китайская железная дорога также вынуждена увеличивать тарифы на транспортировку по территории Китая. В результате из-за роста объема импорта в Россию при сравнительно невысоком объеме экспорта возникает проблема с подачей порожних платформ для перегрузки контейнеров на погранпереходах.

Еще один вызов – европейские страны активизировали перевозки в прямом железнодорожном сообщении из Китая, что сократило количество подвижного состава для поставок в Россию. Все это приводит к увеличению ставок на перевозку и по территории РФ.

«Также на цепочки поставок влияют экономические рестрикции Запада в отношении России. Вероятность увеличения пошлин на китайские товары высока. Как следствие, на сегодняшний день отгрузка из Китая товаров идет «про запас». В связи с этим с мая ставки на морские и железнодорожные перевозки выросли приблизительно на 40–45%», – комментирует коммерческий директор Holding Finance Broker Дмитрий Угрюмов.

Схожие данные и у других экспертов: «Сегодня тарифы на перевозку грузов из Китая в Россию по железной дороге и морским транспортом

по сравнению с аналогичным периодом прошлого года выросли на 40–70%. Так, прямая железнодорожная перевозка от станции отправления в Китае до станции прибытия в России (FOR-FOR) варьируется от 7000 до \$8500 в зависимости от станции отправления, – рассказывает Юлия Бададян, руководитель департамента логистики ModernWay. – Говоря о мультимодальных перевозках, в зависимости от порта отправления морская доставка груза из основных портов Китая до Владивостока стоит от 2000 до \$2900 за 20-футовый контейнер, от 3400 до \$4950 за 40-футовый контейнер. Железнодорожная поставка от Владивостока до станции назначения в РФ в зависимости от порта и веса контейнера составляет от 155 до 245 тыс. руб. за 20GP и от 250 до 400 тыс. руб. за 40 HQ».

И сейчас ставки меняются довольно часто, в среднем раз в неделю. Это связано с постоянным изменением стоимости порожнего оборудования, ситуации в стоках линий/перевозчиков с наличием собственного оборудования, нехваткой мест на судах/поездах и прочим.

«Ставки растут. Местами заметно снижение стоимости фрахта, но это не нивелирует такую важную часть ставки, как «сдача порожнего контейнера». На данный момент она достигает \$1300 на сдачу контейнера в Москве. Варианты решения [для импортеров] балансируют между дешевыми линиями с нестабильным сервисом и завышенными ставками надежного сервиса. Альтернатива зависит от позиции импортера в вопросах транспортировки – время, качество, стоимость», – подчеркивает Данил Прокофьев, специалист операционного отдела Novelco.

«Большее значение имеет стоимость перевозки, поэтому морской транспорт пользуется повышенным спросом. Однако резкий рост отгрузок вызвал сложности с получением мест на судах, длительное ожидание погрузки на суда в порту отправления, увеличение сроков погрузки на железную дорогу после прибытия контейнеров в порты Владивостока. В связи с этим срочные грузы продолжают перевозить контейнерными поездами», – добавляет Ю. Бададян.

Вместе с тем снижение темпов контейнерных перевозок не планируется. На высоком уровне будет оставаться динамика перевозки по морю, на железной дороге на маршруте Россия – Китай, по прогнозам специалистов, ожидается рост на 5–10%, а на других видах транспорта – более 10%. Кратному увеличению количества заявок на перевозку способствует развитие железнодорожных и портовых терминалов, площадок, погранпереходов, дорожной сети, открытие новых логистических маршрутов. Но ограничения – вечные спутники перевозок.

«На данный момент мы наблюдаем усиленные досмотры на границах транзитных станций. Особенно заметна в последнее время такая ситуация в Казахстане. Эта процедура увеличивает сроки доставки для некоторых видов товаров на две недели. Еще одна из проблем – нехватка самого подвижного состава, провозных возможностей железной дороги. Мы видим загруженность инфраструктуры, особенно на Дальнем Востоке – БАМ, Транссиб, а это половина контейнерооборота страны. Сокращение контейнерных поездов связано с необходимостью перевоз-

ЦИТАТА

«Сейчас главной задачей для грузовладельцев в нашей стране является оплата за товар, а уже потом вопрос доставки груза в страну. А ситуация с дефицитом контейнеров привела к тому, что по многим направлениям быстрее и сопоставимо по цене стало возить грузы автомобильным транспортом. Безусловно, когда мы говорим о грузах более 20 тонн, контейнеры остаются единственным вариантом, но в случае, если объемы груза позволяют воспользоваться автомобильной доставкой, клиенты все чаще выбирают этот вариант».

**Алексей Каналин,
заместитель генерального директора
«ТРАСКО» по авиационным и мультимодальным перевозкам**

ки экспортного угля. Решение – в работе над инфраструктурой, портами, терминалами, погранпереходами. То есть в доработке технической части, чтобы обеспечить необходимое количество провозных возможностей», – добавляет Д. Угрюмов.

Кому предпочтение?

Сейчас одним из вариантов, упрощающих доставку, стал маршрут до Санкт-Петербурга. С учетом большой нагрузки на порты Владивостока и Новороссийска проще и быстрее доставить контейнеры в Санкт-Петербург, а оттуда развезти по всей стране. Однако надо учитывать, что из-за продолжающейся ситуации в Красном море нередки задержки судов или даже отмены по направлениям, что проходят через Суэцкий канал.

«Варианты доставки грузов по Северному морскому пути и через транспортный коридор Север – Юг также имеют место быть, но они не так часто востребованы нашими клиентами из-за только развивающейся инфраструктуры, что ведет к непредсказуемым ценам и срокам доставки», – комментирует заместитель генерального директора «ТРАСКО» по авиа- и мультимодальным перевозкам Алексей Каналин.

Несмотря на общее удобство морских перевозок, учитывая рост транзитных потоков через Россию в Европу из Китая, разумнее отдать предпочтение железнодорожному транспорту, считает Д. Прокофьев.

«На работу портов влияет загруженность, погодные условия, время выгрузки и иные структурные факторы неправового характера. Для дальнейшего движения нельзя резко увеличить количество фитинговых платформ, осуществляющих перевозку контейнеров по железной дороге из портов Дальневосточного бассейна, – отмечает Д. Прокофьев. – Бывают ограничения и правового характера. Например, когда грузы попадают в санкционный список и их нельзя отправить, не получено продление квоты на экспортирование груза, или же иностранная компания из недружественных России стран не дает разрешение на экспорт продукции, которая выпускается под брендом данной компании».

В свою очередь, сухопутный железнодорожный маршрут Россия – Китай, несмотря на серьезную нагрузку, хорошо с ней справляется. «Это стало возможным в том числе благодаря гибкости логистических сервисов, которые подстраиваются

ТОЧКА ЗРЕНИЯ



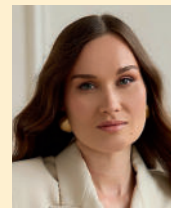
**ФЕДОР ТОКАРЕВ,
НАЦИОНАЛЬНЫЙ МЕНЕДЖЕР ПО ИНТЕРМОДАЛЬНЫМ
ТРАНСПОРТИРОВКАМ NOYTECH SUPPLY CHAIN SOLUTIONS**

– В новых условиях основной объем контейнерных грузов из Китая перевозится через порты Дальнего Востока, Новороссийск, Санкт-Петербург, а также прямыми контейнерными поездами. Альтернативные маршруты в рамках международных транспортных коридоров Север – Юг через Иран и Северный морской путь рассматриваются как перспективные при условии решения ряда инфраструктурных проблем.

Сейчас наблюдается ощутимое сезонное увеличение объема транзита из Китая через Дальний Восток. Загруженность портовых терминалов составляет более 80%. Время ожидания отгрузки на железную дорогу на Дальнем Востоке порой превышает 2–3 недели. Ускоренные контейнерные поезда не справляются с требуемым объемом перевозок, не хватает подвижного состава, в частности, фитинговых платформ для вывоза грузов. Отправка контейнеров в полувагонах увеличивает транзитное время перевозки по железной дороге в связи с необходимостью погрузки и крепления контейнеров в полувагонах, ожидания перегруза на фитинговые платформы на региональных станциях.

Дисбаланс между импортом и экспортом контейнерных грузов не позволяет вовремя возвращать фитинговые платформы в места их загрузки и контейнеры в Китай для обеспечения импорта. Инфраструктурные сложности в сети РЖД на Восточном полигоне и ограничения РЖД в подтверждении экспортных заявок для контейнерных грузов не дают возможность сбалансировать грузопотоки.

**МАРИНА БОГАТЫРЕВА,
ОПЕРАЦИОННЫЙ ДИРЕКТОР И СООСНОВАТЕЛЬ КОМПАНИИ
ANY ROADS**



– Ранее для разгрузки портовой инфраструктуры использовалась схема с вывозом контейнеров на тыловые станции: груз приходил в порт морским транспортом, проходил процедуру таможенной очистки, а затем вывозился на сторонний сухой порт и отгружался железнодорожным транспортом с этого тылового терминала. Такая схема эффективно работала, когда в портах скапливалось большое количество контейнеров. Однако сейчас использовать ее на Дальнем Востоке нельзя. Все тыловые терминалы загружены так же, как и портовые станции. По этой причине многие из них закрыты на прием грузов с автотранспорта. Проблема в отсутствии подвижного состава – фитинговых платформ, полувагонов.

под запросы грузоотправителей любых масштабов и в то же время учитывают необходимость оптимизировать нагрузку на сеть, – рассказывает директор по контейнерным перевозкам АО «РЖД Логистика» Александр Сиверцев. – Так, наша компания активно использует технологию транспортировки в смешанных поездах, состоящих из универсальных и рефрижераторных контейнеров. Данная технология уже распространена на сервис для малого и среднего бизнеса по экспортным перевозкам сборных грузов с ТЛЦ «Белый Раст» в Сиань. Железнодорожные контейнерные сервисы адаптировались к новым геополитическим реалиям, и сегодня рабочие маршруты функционируют на всех востребованных у грузоотправителей направлениях. Самым привлекательным для российского бизнеса рынком по-прежнему остается Китай, параллельно растет инте-

рес к странам Персидского залива, Индии, Ирану».

Независимо от точки назначения варианты решения для импортеров просты: нужно выбирать наиболее подходящий для себя маршрут, учитывая сроки доставки и стоимость. Если нужно везти дешевле, то хороший выбор – море. Если нужна скорость, то стоит обратить внимание на прямые железнодорожные или автоперевозки.

Рост ставок же становится барьером при выборе вида транспорта, однако не для торговли в целом. Импортеры мониторят рынок и, исходя из имеющихся условий по отгрузке, делают выбор либо в пользу срочности, либо в пользу стоимости. В свою очередь, экспедиторы/морские линии стараются оперативно возвращать свое собственное оборудование в стоки Китая, что помогает снижать ставку.

АННА МАНИЧЕВА

ИНТЕРВЬЮ ПО ПОВОДУ

Поиск выхода – вопрос времени

Осложненный возврат контейнера, необходимость получения разрешения на вывоз товаров, пробки на границах и увеличившиеся сроки проверки – это лишь малая часть проблем, с которыми приходится сталкиваться при торговле с Китаем. О ситуации с контейнерным транзитом «РЖД-Партнеру» рассказала специалист операционного отдела Novelco **Алина Чепурная.**

– Какова сейчас ситуация на рынке контейнерных перевозок? Что заметно изменилось за последнее время? Какие возникли сложности и наметились тенденции?

– Несмотря на запреты и ограничения из ряда стран на импорт в РФ, поставки продолжают идти. Наш основной импортер – Китай. Также активный товарооборот начинает развивать Вьетнам. Груза из него пока не так много, и сервис только недавно вошел в предложения агентов, но эксперты считают это направление перспективным. Говоря про Китай, основные локации для ж/д отправок – это по-прежнему индустриальная часть: Гуанчжоу, Нинбо, Шенчжень, Фошань, Шанхай. Соответственно, и выходы оттуда самые непростые: это и места на поездах, и цены на перевозки.

В этом году не наблюдается традиционного весенне-летнего снижения ставок. После их резкого скачка весной цены не только не уменьшились, а на некоторых направлениях даже увеличились. Одна из прямых причин таких повышений – отсутствие порожнего оборудования в Китае. Из России на экспорт идет не так много груза в контейнерах, и они попросту не успевают вернуться для дальнейшей затарки.

С весны этого года мы видим сильное повышение ставок на перевозки по прямому железнодорожному сообщению из Китая. Тогда же и возникла сложность с наличием в Китае порожнего оборудования. Некоторые собственники уже везут незатаренное оборудование обратно, что, естественно, закладывает в изначальную импортную стоимость. Пока ситуация с возвратением в Китай порожних полностью не решена. Также летом этого года Китай ввел экспортные ограничения на ряд товаров, таких как оборудование, запчасти и прочее. Теперь для экспорта таких товаров требуется разрешение различных ведомств Китая, получение лицензии, предоставление различной документации по составу оборудования и его дальнейшему использованию для получения разрешения на вывоз.

А вот выбор вида транспорта для контейнерной перевозки существенно не изменился. Все так же при отправке грузов импортеры рассматривают все виды – все зависит от требований к перевозке и индивидуального предпочтения.



Если сравнивать контейнерные перевозки по прямому железнодорожному сообщению и мультимодальную перевозку, ситуация сейчас идентичная – ставки высокие, места надо бронировать заранее.

– Какие еще факторы мешают увеличению потока?

– Введенные летом 2024 года в Китае экспортные ограничения на ряд товаров создают дополнительные пробки на границах. Теперь, помимо проверки на железнодорожных станциях при отправке, проверка происходит и на погранпереходах: останавливают и досматривают все контейнеры, в которых находятся грузы, попавшие под ограничения. Проверяют все сопутствующие документы, также могут запросить и новые. Во внимание таможенников может попасть и любой другой контейнер, в котором, по их мнению, есть «подозрительный» груз.

Так как количество груза из Китая не уменьшилось, очереди скапливаются колоссальные! На проверку одного контейнера уходит порядка одной недели. Если возникают дополнительные вопросы – больше. Многие запросы на возможность вывоза груза еще на стадии рассмотрения соответствующими ведомствами, то есть в будущем нас ожидает еще больший грузопоток.

Пока вся проверка происходит в ручном режиме. Какие будут найдены варианты решения для ускорения проверок и, соответственно, ускорения прохождения грузом погранпереходов, пока сказать сложно. Но и Россия, и Китай заинтересованы в разрешении сложившейся ситуации с заторами на границах, поэтому поиск выхода – вопрос времени.

Повышение ставок на прямое железнодорожное сообщение из Китая вот уже несколько месяцев происходит на еженедельной основе, а иногда и чаще. Ситуация, как я уже говорила, связана с жесткой нехваткой порожних контейнеров в Китае и оборудованием на погранпереходах. И это уже можно назвать барьером, так как импортерам приходится подолгу ждать отправку груза. Во избежание дополнительной загрузки погранпереходов КЖД снижают план. Некоторые собственники контейнеров уже установили минимальные ставки на экспорт – порядка \$1000. Некоторые везут пустые.

БЕСЕДОВАЛА АННА МАНИЧЕВА