

Опубликовано 8 апреля, 2020 - 06:07

ОАО РЖД вводит скидки на их возврат из Европы в Китай



ОАО РЖД на фоне сокращения на 70% перевозок порожних контейнеров из Европы в связи с пандемией коронавируса и снижения субсидий со стороны КНР вводит большие скидки на их перевозку в Китай транзитом из Европы. Скидки даны на южном маршруте через Казахстан, которым пользуется в первую очередь российско-белорусско-казахстанская ОТЛК ЕРА.

Операторы поддерживают введение скидки и предлагают дать такую же и на северном маршруте — через Забайкальск и Наушки, но отмечают, что при всем своем масштабе она имеет незначительный вес в общей стоимости перевозки.

ОАО РЖД дало скидки до 40% на возврат контейнеров в Китай из третьих стран через территорию России. При отправке порожних контейнеров через белорусско-польские погранпереходы по маршруту из Красного Смоленской области до станций Канисай или Карталы (обе — на границе с Казахстаном) тариф составит 288 и 357 швейцарских франков соответственно. Такие же ставки установлены при транспортировке контейнеров через Красное и Канисай или Карталы через российско-польские погранпереходы или российские припортовые станции Балтийского моря. Спецтарифы действуют с 1 апреля до 31 августа, но, сообщает ОАО РЖД, могут быть продлены.

Снижение ставок направлено на балансировку контейнеропотоков в направлении Восток—Запад—Восток, отмечают в ОАО РЖД.

Из Китая в Европу традиционно везут куда больше, чем в обратном направлении. В этом году к проблеме добавился фактор коронавируса. Как писал “Ъ”, остановка предприятий в Китае не привела к существенному провалу транзита в западном направлении, который рос в феврале-марте (см. “Ъ” от 24 марта). Но при этом грузовой поток из Европы, где предприятия встали позже, заметно замедлился, и резко сократились перевозки порожних контейнеров. «Если перевозки грузовых контейнеров на маршруте Китай—Европа—Китай в марте выросли на 33,4%, до 28,5 тыс. TEU,— говорят в ОАО РЖД,— то отправка порожних, следующих в основном из Европы в Китай, снизилась почти на 70%, до 1 тыс. TEU».

Пандемия вносит свои корректировки в экономические реалии, в том числе в сфере транзитных перевозок, говорит гендиректор «РЖД Логистики» Дмитрий Мурев. «Если раньше мы видели соотношение контейнеропотока Восток—Запад и Запад—Восток как 2 к 1, то сейчас наблюдается существенное сокращение объемов обратной загрузки,— поясняет топ-менеджер.— Мы вынужденно ориентируемся уже не на 50%, а на 30%, и в этих условиях остро встает вопрос возвращения порожних контейнеров в КНР и стоимости такой перевозки». Источник, знакомый с ситуацией, пояснил “Ъ”, что на коронавирус накладывается фактор сокращения субсидий со стороны КНР. На фоне ухудшения экономики контейнеры из Европы стали вывозить в Китай морем, что и долго, и наносит ущерб тем транзитным операторам, которые предлагают комплексную услугу с возвратом порожних контейнеров в КНР.

Собеседник “Ъ” в отрасли говорит, что новые скидки в основном выгодны российско-белорусско-казахстанскому оператору ОТЛК ЕРА, который пользуется транзитным маршрутом через Казахстан.

В ОТЛК ЕРА комментариев “Ъ” не дали. «Для других маршрутов у нас уже давно действуют пониженные ставки Запад—Восток по отношению к маршрутам Восток—Запад,— поясняют в ОАО РЖД.— Наименее загруженные маршруты мы уже давно стимулировали скидками, сейчас распространили их и на маршрут через Казахстан, где представлены и другие участники».

«Предложенное тарифное решение положительно повлияет на количество контейнеров, возвращающихся в КНР по южному транзитному маршруту,— говорит Дмитрий Мурев.— Полезным было бы распространить аналогичное снижение ставки и на северный транзитный маршрут через Забайкальск и Монголию». Источник “Ъ” в отрасли также отмечает необходимость скидок на северном маршруте. Но другой говорит, что вряд ли с их получением возникнут особые сложности: ОАО РЖД в этом вопросе идет навстречу.

«Мы за любые скидки,— говорит директор Rail Cargo Logistics-RUS Александр Баскаков,— но, думаю, это не приведет к балансировке. В относительном выражении скидка большая, но в абсолютном — это всего 288 франков (\$294 по текущему курсу) при несубсидированной цене перевозки в среднем около \$7 тыс. и субсидированной около \$2–3 тыс.». Скорее всего, говорит он, стоимость перевозки для конечного клиента не уменьшится. Возможно, чуть уменьшится китайская субсидия. Кроме того, отмечает господин Баскаков, проблема балансировки лежит не в плоскости цены, а в том, что грузовая база, едущая из Китая в Европу и из Европы в Китай, различается радикально: из Европы едут обычно более дорогие, но менее объемные грузы. Их элементарно меньше, и какой-то дисбаланс будет всегда, но, добавляет он, его можно исправить за счет российской грузовой базы, что уже и так давно делается.

Автор

Наталья Скорлыгина

Автор фотографии

Кристина Кормилицына

Источник

https://www.kommersant.ru/doc/4316544?from=four_business

Source URL: <http://vspro.info/article/pustye-konteynery-poedut-veselee>