

Новые контуры развития контейнерной системы Российской Федерации

Зворыкина Юлия Викторовна

Д-р экон. наук, проф. каф. менеджмента и маркетинга
ORCID: 0000-0002-9282-7114, e-mail: kpss2008@mail.ru

Щербинин Никита Вячеславович

Аспирант
ORCID: 0000-0001-7457-5403, e-mail: scherbi.nik@yandex.ru

Всероссийская академия внешней торговли Министерства экономического развития
Российской Федерации, г. Москва, Россия

Аннотация

Рассмотрена проблема расширения географии логистики контейнерных перевозок Российской Федерации. В ходе анализа опыта организации морских линий в Советском Союзе определено, что советский торговый флот обеспечивал как транспортный суверенитет страны, так и экспорт транспортных услуг в рамках обслуживания торговли третьих стран. В настоящее время адаптация транспортного комплекса страны к новым условиям внешнеэкономической деятельности и запуск новых линейных контейнерных сервисов привели к выстраиванию устойчивой логистики в сообщении с ключевыми партнерами, среди которых Китай, Турция, Индия и др. Установлено, что выстраивание контейнерных сервисов в сообщении со странами Восточной Африки и Латинской Америки будет содействовать диверсификации экспортных потоков и росту товарооборота с «дружественными» странами. Перенаправление грузопотоков на международный транспортный коридор «Север – Юг» и Северный морской путь обеспечит равномерную загрузку транспортной инфраструктуры и создаст конкуренцию между различными конфигурациями контейнерных сервисов. Отмечен высокий потенциал кооперации с бизнесом стран БРИКС: в сегменте портовой логистики, судоходстве при запуске новых контейнерных сервисов, судостроении для обеспечения взаимной торговли необходимым тоннажем.

Ключевые слова

Внешняя торговля, линейный контейнерный сервис, логистический оператор, морская линия, география российского экспорта, международный транспортный коридор (МТК), БРИКС, Северный морской путь

Для цитирования: Зворыкина Ю.В., Щербинин Н.В. Новые контуры развития контейнерной системы Российской Федерации // Вестник университета. 2025. № 6. С. 140–149.

New outlines of Russian container system development

Yulia V. Zvorykina

Dr. Sci. (Econ.), Prof. at the Management and Marketing Department
ORCID: 0000-0002-9282-7114, e-mail: kpss2008@mail.ru

Nikita V. Scherbinin

Postgraduate Student
ORCID: 0000-0001-7457-5403, e-mail: scherbi.nik@yandex.ru

Russian Foreign Trade Academy of the Ministry of Economic Development of the Russian Federation, Moscow, Russia

Abstract

The issue of expanding container transportation logistics geography in Russia has been considered. During the analysis of organizing sea lines experience in the Soviet Union, it has been determined that the Soviet merchant fleet ensured both the country's transport sovereignty and the transport services export within the framework of servicing the trade of third countries. Currently, the country's transport complex adaptation to the new conditions of foreign economic activity and new linear container services launch have led to establishing sustainable logistics in communication with key partners, including China, Turkey, India, etc. Container services establishment in communication with the East Africa and Latin America countries will contribute to the export flows diversification and growth of trade turnover with "friendly" countries. Redirecting cargo flows to the North–South international transport corridor and the Northern Sea Route will ensure uniform loading of the transport infrastructure and create competition among different configurations of container services. The high potential of cooperation with the business of the BRICS countries has been noted: in the port logistics segment, in shipping during new container services launch, and in shipbuilding to ensure mutual trade in the necessary tonnage.

Keywords

Foreign trade, liner container service, logistics provider, shipping line, Russian export geography, international transport corridor (ITC), BRICS, Northern Sea Route

For citation: Zvorykina Yu.V., Scherbinin N.V. (2025) New outlines of Russian container system development. *Vestnik universiteta*, no. 6, pp. 140–149.

ВВЕДЕНИЕ

Сфера контейнерных перевозок в Российской Федерации (далее – РФ, Россия) после принципиальных изменений в 2022 г. имеет свою собственную модель развития, которая характеризуется большим количеством региональных перевозчиков на рынке, а конкуренция имеет преимущественно региональный масштаб. М.А. Голубчик и Е.В. Пак отмечают восстановление регулярных сервисов в Северо-Западном морском бассейне и увеличение числа морских линий сегмента межконтинентальных перевозок (Deep Sea). Вместе с этим поднимается вопрос о географии российских контейнеропотоков, доля Китая в грузообороте Дальнего Востока оценивается в 68 %, Южной Кореи – в 25 %. Линейные контейнерные сервисы Азово-Черноморского морского бассейна связывают Новороссийск с Турцией, Индией, Египтом, странами Ближнего Востока и Китаем. Другая проблема, обозначенная в статье, – эффект «москитного флота», то есть увеличение частоты судозаходов за счет работы на морской линии большого числа малых судов [1].

По данным Global Ports, среднее количество судозаходов морских линий в Большой Порт, Санкт-Петербург, в неделю в 2021 г. вдвое превышает тот показатель, который удалось достигнуть в 2024 г. при положительной динамике относительно 2023 г. Недостаточная ритмичность сервисов морских линий сопряжена с риском увеличения сроков хранения контейнеров с экспортными грузами, а также порожних контейнеров в порту¹.

Согласно совместному исследованию компании «Технологии Доверия» (ТеДо) и группы компаний «Дело», география международных контейнерных перевозок России в 2023 г. была представлена следующим образом: 65 % – Китай, 8,4 % – Турция, 3,4 % – Индия, 2 % – Египет, 1,6 % – Вьетнам. Таким образом, возрастает как доля Китая в контейнерной системе России, так и стран БРИКС в целом². С.Г. Вагин рассматривает диверсификацию экспортных направлений из «недружественных» стран на приоритетные зарубежные рынки как необходимый компонент для сохранения темпов экономического развития, при этом наличие общих границ со странами Евразийского экономического союза и Шанхайской организации сотрудничества снижает транспортно-логистические риски на заданных направлениях [2].

Развитие географии охвата линейных контейнерных сервисов отечественных операторов действительно является необходимым этапом формирования качественного транспортного обслуживания внешнеэкономических связей России. Глобальные морские линии до февраля–марта 2022 г. предоставляли сервис российским клиентам как в сообщении с ключевыми торговыми партнерами (в 2021 г. – Европейский союз, Китай, Соединенные Штаты Америки (далее – США), Турция, Южная Корея), так и на периферийных направлениях³.

МОРСКИЕ ЛИНИИ В СОЮЗЕ СОВЕТСКИХ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ РЕСПУБЛИК И В СОВРЕМЕННОЙ РОССИИ

Стоит отметить, что морской торговый флот Союза Советских Социалистических Республик (далее – СССР) имел широкую географию присутствия как в плане обслуживания советской внешней торговли, так и при обслуживании торговли иностранных государств (морские линии cross-trade).

Таблица 1

Линейные сервисы Дальневосточного морского пароходства и Балтийского морского пароходства

Год запуска	Наименование морской линии
1958	Грузовая линия Japan – Nakhodka Line
1959	Euroservice UK (Ленинград – Халл – Гамбург)

¹ Пухов И.В. Все, везде и сразу: как меняется рынок морской перевалки контейнеров в Санкт-Петербурге, XVI ежегодная конференция «Большой порт Санкт-Петербург: проблемы и перспективы в современных условиях». Режим доступа: <https://morspb.ru/konferencii/bolshoj-port-sankt-peterburg/20241> (дата обращения: 02.01.2025).

² Россия и страны БРИКС+: перспективы роста торговли и контейнерной логистики. Режим доступа: <https://tedo.ru/russia-brics-2024> (дата обращения: 03.01.2025).

³ Федеральная таможенная служба. Данные об экспорте-импорте России за январь–декабрь 2021 года. Режим доступа: <https://customs.gov.ru/press/federal/document/325325> (дата обращения: 04.01.2025).

Год запуска	Наименование морской линии
1965	BALTAMERICA (Советская Балтика – Европа – Бразилия – Аргентина – Уругвай)
1967	FESCO India Line (базовые порты: Находка, Гонконг, Сингапур, Калькутта, Ченнаи)
1968	FESCO Pacific North (Западное побережье Канады – Япония)
1968	BALTAUSTRALIA (Советская Балтика – Европа – Австралия – Новая Зеландия)
1971	Неконтейнерная грузовая линия FESCO Pacific South (США – Япония)
1971	BALTCAPAS (Советская Балтика – Европа – Центральная Америка – Западное побережье Южной Америки)
1974	FESCO PACIFIC Straits (Малайзия – Индонезия – Сингапур – Канада)
1975	FESCO Gulf Atlantic Line (Гонконг – Япония – Восточное побережье США). В дальнейшем география линии была расширена на Сингапур, Таиланд, Малайзию, Филиппины
1975	BESTA (Советская Балтика – Европа – Красное море – Восточное побережье Африки)
1976	FESCO Australian Line (Япония – Филиппины – Австралия)
1978	Euroservice NL (Ленинград – Роттердам)
1978	Euroservice DE (Ленинград – Гамбург – Бремен)
1978	Euroservice RO-RO (Ленинград – Росток – Гамбург – Роттердам – Антверпен – Халл)
1980	SCANPACIFIC (Европа – Западное побережье США и Канады)
1980	BALTORIENT (Советская Балтика – Европа – Юго-Восточная Азия)
1981	BALTCANADA (Советская Балтика – Восточное побережье Канады)
1981	BALTGULF (Советская Балтика – Восточное побережье США – Мексиканский залив)
1983	FESCO Lines New Zealand (Новая Зеландия – Юго-Восточная Азия)

Составлено авторами по материалам источников [3; 4]⁴

В СССР морской торговый флот не только обеспечивал транспортный и экономический суверенитет страны, но и был резервом военно-морского флота⁵.

Новые контейнерные сервисы в Северо-Западном морском бассейне были запущены еще в 2022 г., однако российские операторы на этих направлениях зачастую задействуют суда под флагом третьих стран.

В качестве перспективных направлений развития линейных контейнерных сервисов предлагается рассмотреть расширение фидерной сети Deerp Sea сервисов через Санкт-Петербург и Новороссийск, запуск прямых Deerp Sea сервисов в сообщении со странами Латинской Америки и Африки, продление маршрутной сети международного транспортного коридора (далее – МТК) «Север – Юг» до Восточного побережья Африки.

Гипотеза настоящего исследования состоит в том, что запуск линейных контейнерных сервисов по новым маршрутам приведет к синергетическому эффекту для экономики страны, поскольку это не только повысит конкурентоспособность национального транспортного комплекса и качество транспортного обслуживания, но и будет способствовать выстраиванию новой географии поставок российского экспорта и развитию экспорта транспортных услуг. Целью настоящего исследования является определение конкретных инструментов для реализации потенциала новых логистических контуров.

НОВЫЕ КОНТУРЫ: ВОСТОЧНАЯ АФРИКА И ЛАТИНСКАЯ АМЕРИКА

Важным этапом является анализ выстроенных сервисов глобальной контейнерной системы по заданным направлениям. Российские операторы при выстраивании сервисов с транзитом вступают в кооперацию с иностранными перевозчиками, чтобы расширить географию охвата. Это может объясняться как недостаточным грузопотоком на маршруте, так и ограниченными ресурсами самих операторов.

MSC использует индийский порт Мундра как хаb для кенийских грузов (линия East Africa Express), при этом для грузов Танзании в качестве хаба номинирован порт Коломбо (Dar Es Salaam express). Для экспортно-импортных потоков Мозамбика хаb зависит от направления: в Западную Европу через порт Уолфиш-Бей (Намибия), в Азию – через порт Мундра.

⁴ Отстаивал интересы морского флота страны. Режим доступа: <https://morvesti.ru/exclusive/101129/> (дата обращения: 04.01.2025).

⁵ Без флота нет выгоды Отечеству. Режим доступа: <https://morvesti.ru/analitika/1689/97108/> (дата обращения: 04.01.2025).

В рамках совместного сервиса на маршруте Китай – Сингапур – Малайзия – Восточная Африка задействован флот линий Harpag-Lloyd, ONE, Pacific International Lines (PIL), Gold Star Line. Harpag-Lloyd для маршрута Восточная Африка – Западная Европа использует порт Нава-Шева как хаб, при этом их партнер по альянсу THE Alliance – ONE использует Сингапур в качестве хаба.

СМА CGM имеет широкую географию охвата в регионе: Karibu Express KARIBU связывает Объединенные Арабские Эмираты (далее – ОАЭ), Кению, Маврикий, Реюньон (Франция), Мадагаскар, Майотту (Франция), Сомали, Swahili Express SWAX2 – Индию, ОАЭ, Кению, Танзанию. СМА CGM, COSCO Group в партнерстве с другими операторами предоставляют сервис в сообщении Китай – Сингапур – Малайзия – Восточная Африка.

Взаимодействие российского оператора и глобальной морской линии в рамках организации контейнерных перевозок с транзитом возможно даже в современных условиях, при этом такой процесс всегда связан с риском отказа иностранного партнера от приема груза к перевозке. В связи с этим в табл. 2 приведены сервисы альтернативных перевозчиков (региональных морских линий).

Таблица 2

Линейные контейнерные сервисы региональных перевозчиков: Восточная Африка

Наименование морской линии	Базовые порты судозахода	Охват по странам
Emirates Shipping Line (FHX Fahari) / Regional Container Lines (REA 2: RCL EAST AFRICA SERVICE 2)	Циндао, Шанхай, Нинбо, Нанша, Порт Кланг, Момбаса	Китай, Малайзия, Кения
Emirates Shipping Line (FHX Fanaka) / Regional Container Lines (REA 1: RCL EAST AFRICA SERVICE 1)	Циндао, Шанхай, Нинбо, Шекоу, Нанша, Порт Кланг, Дар-эс-Салам	Китай, Малайзия, Танзания
Emirates Shipping Line (GIA Gulf India Africa Express)	Нава-Шева, Мундра, Джабаль-Али, Момбаса, Дар-эс-Салам	Индия, ОАЭ, Кения, Танзания
X-Press Feeders (Straits Dar Es Salaam X-PRESS SDX)	Сингапур, Порт Кланг, Коломбо, Дар-эс-Салам	Сингапур, Малайзия, Шри-Ланка, Танзания
X-Press Feeders (Mombasa Far East X-PRESS MFX)	Циндао, Шанхай, Нинбо, Нанша, Сингапур, Порт Кланг, Момбаса	Китай, Сингапур, Малайзия, Кения
Unifeeder (MJI – Mozambique Jebel Ali India service)	Джабаль-Али, Мундра, Нава-Шева, Момбаса, Дар-эс-Салам, Бейра, Мапуту	ОАЭ, Индия, Кения, Танзания, Мозамбик
SeaLead Shipping (Asia and India – East Africa ANIDEA)	Шанхай, Нинбо, Нанша, Порт Кай Меп, Порт Кланг, Коломбо, Нава-Шева, Мундра, Джибути, Момбаса, Дар-эс-Салам	Китай, Вьетнам, Малайзия, Шри-Ланка, Индия, Джибути, Кения, Танзания
SeaLead Shipping (Dubai – Karachi – East Africa DUKE)	Карачи, Джабаль-Али, Момбаса	Пакистан, ОАЭ, Кения
SeaLead Shipping (Mediterranean Gulf Express MGX)	Джабаль-Али, Джибути, Думьят, Алиага	ОАЭ, Джибути, Египет, Турция

Составлено авторами по материалам источников^{6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13}

⁶ Emirates Shipping Line. Service network. Режим доступа: <https://www.emiratesline.com/service-and-information/service-network/> (дата обращения: 04.01.2025).

⁷ Regional Container Lines. Routes. Intra West. Режим доступа: <https://rclgroup.com/Routes#IW> (дата обращения: 04.01.2025).

⁸ X-Press Feeders. Services & Schedules. Straits Dar Es Salaam. Режим доступа: <https://www.x-pressfeeders.com/services-and-schedules-details?code=SDX&id=49613164897&pol=null&pod=null&r=1741284282618> (дата обращения: 04.01.2025).

⁹ X-Press Feeders. Services & Schedules. Mombasa Far East. Режим доступа: <https://www.x-pressfeeders.com/services-and-schedules-details?code=MFX&id=49613164896&pol=null&pod=null&r=1741284282617> (дата обращения: 04.01.2025).

¹⁰ Unifeeder. MJI – Mozambique Jebel Ali India service. Режим доступа: <https://www.unifeeder.com/hubfs/UFISC%20Feeder%20Services%20Routes%20maps%202025%2001%2006.pptx.pdf?hsLang=en> (дата обращения: 04.01.2025).

¹¹ SeaLead Unveils ANIDEA Service Connecting Far East, West India, and East Africa. Режим доступа: <https://www.sea-lead.com/sealead-anidea-service/> (дата обращения: 04.01.2025).

¹² SeaLead Launches DUKE Service, Connecting Pakistan with the Middle East and East Africa. Режим доступа: <https://www.sea-lead.com/duke-service-launch/> (дата обращения: 04.01.2025).

¹³ Direct Liner Shipping Service Connecting Jebel Ali with the Mediterranean via the Red Sea. Режим доступа: <https://www.sea-lead.com/services/mediterranean-gulf-express-service/> (дата обращения: 04.01.2025).

Альтернативой прямому сервису может стать линейный сервис с траншипментом в рамках партнерства отечественного перевозчика с иностранным партнером. При такой конфигурации сервиса точками траншипмента будут порты в государствах БРИКС (Китай, Индия, ОАЭ), а также в портах Малайзии (государство-партнер БРИКС)¹⁴. Такой маршрут был выбран при запуске нового сервиса Транспортной группы FESCO в декабре 2024 г.: Момбаса – Мундра (фидерный сервис партнера), Мундра – Новороссийск (собственный сервис FESCO Indian Line West)¹⁵.

В отличие от Восточной Африки ключевые порты Латинской Америки включены в магистральную сеть сервисов глобальных морских линий. Например, сервис MSC NWC to SAEC String 1: Аргентина – Уругвай – Бразилия – Нидерланды – Соединенное Королевство – Германия – Бельгия – Франция имеет схожий маршрут, однако предусматривает судозаход в порт Танжер, Марокко. Аналогично прямыми (магистральными) сервисами порты восточного берега Южной Америки связываются с портами Азиатского региона, маршрут в таком случае проходит через Мыс Доброй Надежды. Согласно UNCTAD, доля альянсов глобальных перевозчиков на направлении торговли Far East – North America – Latin America во втором квартале 2024 г. составила 83 % [5]. Среди региональных морских линий вне контура альянсов можно выделить:

- ZIM Integrated Shipping Services (Восточный берег и Западный берег Южной Америки – Азиатский регион, Восточный берег Южной Америки – Испания – Италия);
- SeaLead Shipping MEDSA: Восточный берег Южной Америки – Сенегал – Марокко).

Согласно прогнозу DHL Global Forwarding, на направлении Европа – Латинская Америка/Африка ожидается дефицит тоннажа в феврале 2025 г., на направлении Азия – Латинская Америка/Африка – баланс спроса и предложения к февралю 2025 г. Вывоз экспортных грузов из Латинской Америки в Европу и Азию обеспечен необходимым тоннажом, при этом в феврале 2025 г. прогнозируется избыток предложения на направлении Латинская Америка – Европа. В дополнение к этому стоит принять во внимание ряд изменений в структуре альянсов глобальных морских линий: Maersk и Harpag-Lloyd создают альянс Gemini Cooperation, ONE, Yang Ming и HMM образуют Premier Alliance после выхода Harpag-Lloyd из THE Alliance¹⁶.

На перспективных для российской контейнерной системы маршрутах может быть задействован тоннаж национальных перевозчиков стран БРИКС как в кооперации с вышеуказанными региональными и глобальными морскими линиями, так и в формате независимых сервисов (табл. 3).

Таблица 3

Выборка национальных морских контейнерных линий стран БРИКС

Наименование компании	Страна	Количество судов в собственности	Вместимость собственного флота, TEU
COSCO Shipping	Китай	198	1 984 554
SITC Container Line	Китай	102	166 949
Islamic Republic of Iran Shipping Lines (IRISL)	Иран	32	144 470
Global Feeder Shipping	ОАЭ	13	39 762
Транспортная группа FESCO	Россия	24	37 273
SAFEEN Feeders (AD Ports Group)	ОАЭ	4	8 146
Транзит (Transit Line)	Россия	7	6 842
Shipping Corporation of India (SCI)	Индия	1	4 400
CStar Line	ОАЭ	2	3 276

¹⁴ Министерство иностранных дел. О государствах-партнерах БРИКС. Режим доступа: https://www.mid.ru/ru/foreign_policy/news/1989548/ (дата обращения: 04.01.2025).

¹⁵ FESCO начала контейнерные перевозки между Кенией и Новороссийском. Режим доступа: <https://www.fesco.ru/ru/press-center/news/fesco-nachala-konteynerye-perevozki-mezhdu-keniey-i-novorossiyskom/> (дата обращения: 04.01.2025).

¹⁶ DHL Global Forwarding. Ocean Freight Market Update December 2024. Режим доступа: <https://www.dhl.com/content/dam/dhl/global/dhl-global-forwarding/documents/pdf/glo-dgf-ocean-market-update.pdf> (дата обращения: 04.01.2025).

Наименование компании	Страна	Количество судов в собственности	Вместимость собственного флота, TEU
Unifeeder (DP World)	ОАЭ	Только зафрахтованный тоннаж	–
Emirates Shipping Line (ESL)	ОАЭ	Только зафрахтованный тоннаж	–

Составлено авторами по материалам источника¹⁷

МТК «СЕВЕР - ЮГ» И СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ

Продление МТК «Север – Юг» до восточного побережья Африки параллельно с запуском регулярных сервисов Восточная Африка – Санкт-Петербург/Новороссийск позволят диверсифицировать маршруты доставки контейнерных грузов, а также создадут конкуренцию между перевозчиками, которые работают на различных маршрутах.

Порты Бендер-Аббас и Чабахар являются ключевыми транзитными точками МТК «Север – Юг», через которые возможно расширение маршрутной сети коридора отечественными операторами в кооперации с иранским перевозчиком IRISL и с другими перевозчиками, осуществляющими судозаходы в иранские порты. География охвата таких линейных сервисов соединяет Россию и Иран с ОАЭ, Индией, Китаем и другими странами Азиатского региона, а также с восточным побережьем Африки (порты Момбаса и Дар-эс-Салам). По результатам 2023 г. контейнерооборот МТК «Север – Юг» составил 46,6 тыс. TEU, при этом основными проблемами коридора являются инфраструктурные ограничения и дефицит флота¹⁸.

Вместе с этим для организации линейных сервисов со странами Африки требуется обратная загрузка контейнерного парка, поэтому перевозчикам и участникам внешнеэкономической деятельности необходимо определить приоритетные грузопотоки из Африки в Россию, а также оценить возможность их контейнеризации. При этом транспортные операции с определенными продовольственными грузами требуют обеспечения рефрижераторными контейнерами и сопряжены с сезонными факторами (табл. 4).

Таблица 4

Импортные товаропотоки на перспективных направлениях: восточный берег Африки

Наименование товара	I кв. 2023 г.	II кв. 2023 г.	III кв. 2023 г.	IV кв. 2023 г.	I кв. 2024 г.	II кв. 2024 г.
Южно-Африканская Республика, тыс. долл. США						
ТН ВЭД 0805 Цитрусовые плоды	3 433	43 436	89 544	7 712	3 116	50 482
ТН ВЭД 080810 Яблоки	690	5 991	2 884	63	758	13 878
ТН ВЭД 080830 Груши	11 225	7 521	5 164	3 765	12 494	10 852
ТН ВЭД 080440 Авокадо	745	3 026	1 800	0	600	7 545
Кения, тыс. долл. США						
ТН ВЭД 0902 Чай	7 806	8 068	6 873	8 406	10 218	14 694
ТН ВЭД 080440 Авокадо	128	146	251	0	128	223
ТН ВЭД 0901 Кофе	0	266	150	0	32	165
Танзания, тыс. долл. США						
ТН ВЭД 0902 Чай	553	716	177	440	–	–

¹⁷ Alphaliner TOP 100. Режим доступа: <https://alphaliner.axsmarine.com/PublicTop100/> (дата обращения: 04.01.2025).

¹⁸ Евразийский транспортный каркас. Аналитический доклад ЕАБР (2024/5). Режим доступа: <https://eabr.org/upload/iblock/ed7/Prezentatsiya.pdf> (дата обращения: 04.01.2025).

Окончание табл. 4

Наименование товара	I кв. 2023 г.	II кв. 2023 г.	III кв. 2023 г.	IV кв. 2023 г.	I кв. 2024 г.	II кв. 2024 г.
ТН ВЭД 0901 Кофе	1 326	2 263	0	349	—	—
Эфиопия, тыс. долл. США						
ТН ВЭД 0901 Кофе	2 945	1 568	1 122	2 151	—	—
ТН ВЭД 0713 Овощи бобовые	1 685	1 078	0	906	—	—
ТН ВЭД 071290 Овощи прочие, овощные смеси	435	381	61	428	—	—

Составлено авторами по материалам источника¹⁹

Не менее важным аспектом развития географии сервисов отечественных операторов является субсидирование логистических затрат [6]. В настоящее время субсидии предоставляются российским производителям или аффилированным с ними компаниям для компенсации затрат на транспортировку, при этом с 2025 г. планируется субсидирование затрат логистических операторов для «раскатки» двух пилотных маршрутов поставок в Латинскую Америку и страны Африки^{20,21}.

Другим направлением для диверсификации маршрутов контейнерной логистики является Северный морской путь. В 2024 г. основными точками регулярных морских контейнерных сервисов стали порты Архангельск и Санкт-Петербург^{22,23}. При интеграции Северного морского пути в систему международных транспортных коридоров отмечаются следующие составляющие транспортного потенциала порта Архангельск [7]:

- круглогодичная навигация за счет внутрипортовой ледовой проводки и допустимые осадки судов — до 9,2 м;
- наличие «якорных» грузоотправителей и близость как к центрам производства, так и к центрам потребления;
- сокращение транзитных сроков при перевозках в сообщении с Китаем;
- задействование портовых мощностей для обеспечения северного завоза и для белорусского экспорта, а также перенаправление российских грузопотоков в порт;
- резерв портовых мощностей позволит в перспективе разгрузить Восточный полигон железных дорог.

Для развития контейнерных сервисов по Северному морскому пути подписан ряд соглашений между государственной корпорацией «Росатом» и иностранным бизнесом (DP World и Hainan Yangpu NewNew Shipping Co. Ltd)^{24,25}. Таким образом, кооперация с иностранными перевозчиками в рамках развития сотрудничества со странами БРИКС, о которой говорилось выше, применима и для привлечения транспортно-логистических активов на Северный морской путь для качественного обслуживания цепей поставок. В качестве сдерживающего фактора можно упомянуть случаи отказов некоторых иностранных судовладельцев передавать свой тоннаж в аренду российским судовладельцам в условиях санкционного режима, следовательно, повышается роль интеграционных процессов с «дружественными» странами [8]. Вместе с этим международное сотрудничество в контуре государственной транспортной политики России содействует привлечению инвестиций в транспортный комплекс, создает и совершенствует транспортные коридоры, увеличивает объем экспортно-импортных потоков [9].

¹⁹ The International Trade Centre (ITC). Режим доступа: <https://www.trademap.org/> (дата обращения: 04.01.2025).

²⁰ Постановление Правительства Российской Федерации от 28 июля 2022 г. № 1347 «О государственной поддержке российских организаций промышленности в целях компенсации затрат на транспортировку промышленной продукции». Режим доступа: <https://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202208010005> (дата обращения: 04.01.2025).

²¹ РФ просубсидирует в 2025 г. логистику в Латинскую Америку и Африку на 1,2 млрд руб. Режим доступа: <https://www.interfax-russia.ru/rossiya-i-mir/rf-prosubsidiruet-v-2025g-logistiku-v-latinskuyu-ameriku-i-afriku-na-1-2-mlrd-rub-minpromtorg> (дата обращения: 04.01.2025).

²² Арктический экспресс № 1, Архангельский морской торговый порт. Режим доступа: <https://www.ascr.ru/news/arkticheskiy-ekspress-1/> (дата обращения: 04.01.2025).

²³ «ГлавСевморпуть» выполнил проводку крупнейшего в истории СМП контейнеровоза. Режим доступа: <https://portnews.ru/news/368540/> (дата обращения: 04.01.2025).

²⁴ Росатом и DP World создадут глобального логистического оператора. Режим доступа: <https://www.rosatom.ru/journalist/news/rosatom-i-dp-world-sozdatut-globalnogo-logisticheskogo-operatora/> (дата обращения: 04.01.2025).

²⁵ Росатом подписал соглашение с китайской компанией по организации круглогодичных международных перевозок по Северному морскому пути. Режим доступа: <https://atommedia.online/2024/06/06/rosatom-podpisal-soglasenie-s-kitajs/> (дата обращения: 04.01.2025).

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В силу вышеизложенного можно сформулировать следующие выводы.

1. Открытие новых рынков и диверсификация маршрутов доставки контейнерных грузов рассматриваются как чрезвычайно важные составляющие повышения конкурентоспособности транспортного комплекса России. Для отечественных логистических операторов это возможность задействовать свои ресурсы (флот, вагонный парк, контейнерный парк и др.) для «раскатки» новых коридоров, а также нарастить эти ресурсы пропорционально увеличению грузооборота в перспективе.
2. Морские линии cross-trade, то есть перевозки грузов между двумя иностранными портами, в соответствии с советским опытом линейного судоходства являются перспективным направлением как для расширения географии российской контейнерной системы, так и для экспорта транспортных услуг.
3. Развитие деловых взаимоотношений с судоходными компаниями стран БРИКС открывает окно возможностей для российской контейнерной системы в части расширения фидерной сети, которая является альтернативой прямым Deep Sea сервисам при освоении новых направлений перевозок. Кооперация с иностранными линиями применима на начальных этапах выстраивания регулярных сервисов. Так, отечественный логистический оператор может начать освоение новых рынков без перестановки своих активов с ключевых направлений.
4. Точками транзитом для линейных контейнерных сервисов в сообщении с восточным берегом Африки могут стать порты участников и стран-партнеров БРИКС.
5. Запуск новой модели субсидирования российских перевозчиков будет способствовать выстраиванию устойчивых логистических маршрутов со странами Латинской Америки и Африки, однако пристального внимания заслуживает вопрос обратной загрузки ввиду риска скопления контейнерного оборудования в центрах потребления российского экспорта.

Список литературы

1. Голубчик А.М., Пак Е.В. Внешнеторговая транспортная логистика России в условиях санкционного режима: год спустя. Российский внешнеэкономический вестник. 2023;10:77–84. <https://doi.org/10.24412/2072-8042-2023-10-77-84>
2. Вагин С.Г. Влияние международных санкций на промышленный экспорт регионов России. E-Management. 2023;4(6):53–63. <https://doi.org/10.26425/2658-3445-2023-6-4-53-63>.
3. Михайлов А.А. ДВМП: рейс длиной в 125 лет. Владивосток: Издательство Дальневосточного университета; 2005. 267 с.
4. Нелогов А.Г. Балтийское морское пароходство 1960–1980. Краткая иллюстрированная история. СПб: Любавич; 2019. 256 с.
5. UN Trade and Development. Review of Maritime Transport 2024: Navigating Maritime Chokepoints. UNCTAD; 2024. 166 p.
6. Гвилия Н.А., Адуссиба К.Б. Логистика как драйвер развития торгово-экономического сотрудничества «Россия–Африка». Вестник Астраханского государственного технического университета. Серия: Экономика. 2023;4:75–81. <https://doi.org/10.24143/2073-5537-2023-4-75-81>
7. Пестова В.О. Морской порт Архангельск – Северные ворота в Российскую Арктику. Ключевые преимущества и перспективы Архангельского транспортного узла в новой системе цепочек поставок грузов. Арктика 2035: актуальные вопросы, проблемы, решения. 2024;2(18):36–48.
8. Рафовский П.Е. Приоритеты в формировании актуальной российской транспортной системы международного значения. Российский внешнеэкономический вестник. 2024;6:46–52. <https://doi.org/10.24412/2072-8042-2024-6-46-52>
9. Эбзеев А.А., Судоргин О.А., Нестерчук О.А., Иванов В.Г. Влияние политики на транспортную систему Российской Федерации. Управление. 2023;2(11):35–44. <https://doi.org/10.26425/2309-3633-2023-11-2-35-44>

References

1. Golubchik A.M., Pak E.V. Logistics of Russia's Foreign Trade and Economic Sanctions: Marking First Anniversary. Russian Foreign Economic Journal. 2023;10:77–84. (In Russian). <https://doi.org/10.24412/2072-8042-2023-10-77-84>
2. Vagin S.G. International sanctions impact on industrial export of Russian regions. E-Management. 2023;4(6):53–63. (In Russian). <https://doi.org/10.26425/2658-3445-2023-6-4-53-63>
3. Mikhailov A.A. DVMP: voyage of 125 years. Vladivostok: Far Eastern University Publ. House; 2005. 267 p. (In Russian).
4. Nelogov A.G. Baltic Sea Shipping Company 1960–1980. A brief illustrated history. St. Petersburg: Lubavich; 2019. 256 p. (In Russian).

5. *UN Trade and Development*. Review of Maritime Transport 2024: Navigating Maritime Chokepoints. UNCTAD; 2024. 166 p.
6. *Gvilya N.A., Adoussiba K.B.* Logistics as a driver of trade and economic cooperation “Russia – Africa”. *Vestnik of Astrakhan State Technical University. Series: Economics*. 2023;4:75–81. (In Russian). <https://doi.org/10.24143/2073-5537-2023-4-75-81>
7. *Pestova V.O.* The seaport of Arkhangelsk is the Northern Gateway to the Russian Arctic. Key Advantages and Prospects of the Arkhangelsk Transport Hub in the New Cargo Supply Chain System. *Arctic 2035: topical issues, problems, solutions*. 2024;2(18):36–48. (In Russian).
8. *Rarovskiy P.E.* Priorities in the development of a modern Russian transport system of international importance. *Russian Foreign Economic Journal*. 2024;6:46–52. (In Russian). <https://doi.org/10.24412/2072-8042-2024-6-46-52>
9. *Ebzeyev A.A., Sudorgin O.A., Nesterchuk O.A., Ivanov V.G.* The impact of politics on transport system of the Russian Federation. *Upravlenie / Management (Russia)*. 2023;2(11):35–44. (In Russian). <https://doi.org/10.26425/2309-3633-2023-11-2-35-44>