

Научная статья

<https://doi.org/10.24412/2220-2404-2025-4-10>

УДК 656.07



Attribution

cc by

УПРАВЛЕНИЕ ГРУЗОПОТОКАМИ КОНТЕЙНЕРОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В УСЛОВИЯХ САНКЦИЙ

Кацемир Я.В.¹, Классовская М.И.²

Государственный морской университет имени адмирала Ф.Ф. Ушакова^{1,2}

E-mail: kacemir yana@yandex.ru¹, E-mail: mariaklass@mail.ru²

Аннотация. В настоящий момент российская экономика и ее транспортно-логистический сектор испытывают санкционное давление со стороны Европейского союза, что приводит к повышению стоимости в цепи поставок и времени доставки. Торговля товарами народного перемещения обеспечивается за счет универсального транспортного оборудования – контейнеров, оборачиваемость которых осложнена в современных условиях. В исследовании проведен анализ тенденций развития грузопотоков контейнеров с учетом санкционных ограничений и геополитической конъюнктуры. Определены лидеры контейнерного рынка нашей страны. Выявлены проблемы, возникающие в процессе транспортировки контейнеров. Проанализирован контейнерооборот Российской Федерации. Определены страны-партнеры российского контейнерного рынка и установлено, что стратегическим партнером в цепях поставок для России является Турция. Предложены рекомендации по повышению эффективности логистики контейнерных перевозок.

Ключевые слова: контейнерооборот, санкции, морской порт, грузопоток «Россия – Турция»

Финансирование: инициативная работа.

Original article

MANAGEMENT OF RUSSIA'S CONTAINER CARGO FLOWS UNDER SANCTIONS

Yana V. Katsemir, Maria I. Klassovskaya

Economics and Management Admiral Ushakov Maritime State University

Abstract. Currently, the Russian economy and its transport and logistics sector are experiencing sanctions pressure from the European Union, which leads to an increase in the cost in the supply chain and delivery time. Trade in consumer goods is ensured by universal transport equipment - containers, the turnover of which is complicated in modern conditions. The study analyzes trends in the development of container cargo flows, taking into account sanctions restrictions and geopolitical conditions. The leaders of the container market in our country are determined. The problems arising in the process of container transportation are revealed. The container turnover of the Russian Federation is analyzed. The partner countries of the Russian container market are identified and it is established that Turkey is a strategic partner in supply chains for Russia. Recommendations are proposed to improve the efficiency of container transportation logistics.

Keywords: container turnover, license, seaport, cargo flow "Russia - Turkey".

Funding: Independent work.

Введение.

В настоящее время Российская Федерация находится под санкционным давлением стран Европейского союза. Уже введено 16 пакетов санкций и рассматривается возможность введения 17-го. На российскую морскую логистику санкции они наложили следующие ограничения:

- 1) ограничение доступа к технологиям и оборудованию, необходимым для морской навигации;
- 2) исключение или ограничение рынков сбыта;
- 3) изменение направлений грузопотоков;
- 4) отказ верфей от строительства морских судов для российских заказчиков.

В особенности пострадали морские контейнерные перевозки, которые не успели оправиться от ограничений, связанных с пандемией коронавируса. В морских контейнерах в Россию ввозят автомобильные запчасти и электронику, ингредиенты для пищевой и химической промышленности, товары народного потребления, скоропортящиеся продукты. Мировая логистика резко отреагировала на политическую деятельность России: в 2022 г. с нашего рынка ушли следующие линейные контейнерные операторы: Maersk (имеет 20% доли рынка), CMA CGM (11,6%) и Hapag-Lloyd (7,2%) [1]. Естественно, уход с рынка ведущих контейнерных линий привел к обострению дефицита контейнеров, т.к. им

принадлежало около половины оборачивающегося в России транспортного оборудования.

Рассмотрим динамику контейнерооборота Российской Федерации [2] в таблице 1 и на рисунке 1.

Результаты

Таблица 1. Динамика контейнерооборота Российской Федерации за 2022-2024 гг., млн. TEU.

Показатель	2022	2023	2023/2022, %	2024	2024/2023, %
Контейнерооборот,	4,31	4,96	115,1	5,59	112,7
в т.ч. экспорт	1,66	1,72	103,6	1,96	114,0
импорт	1,67	2,04	122,2	2,35	115,2
транзит	0,13	0,11	83,3	0,03	27,3
каботаж	0,85	1,08	126,5	1,25	115,7
груженых	3,18	3,68	115,8	4,16	113,0
порожных	1,14	1,29	112,8	1,43	110,9

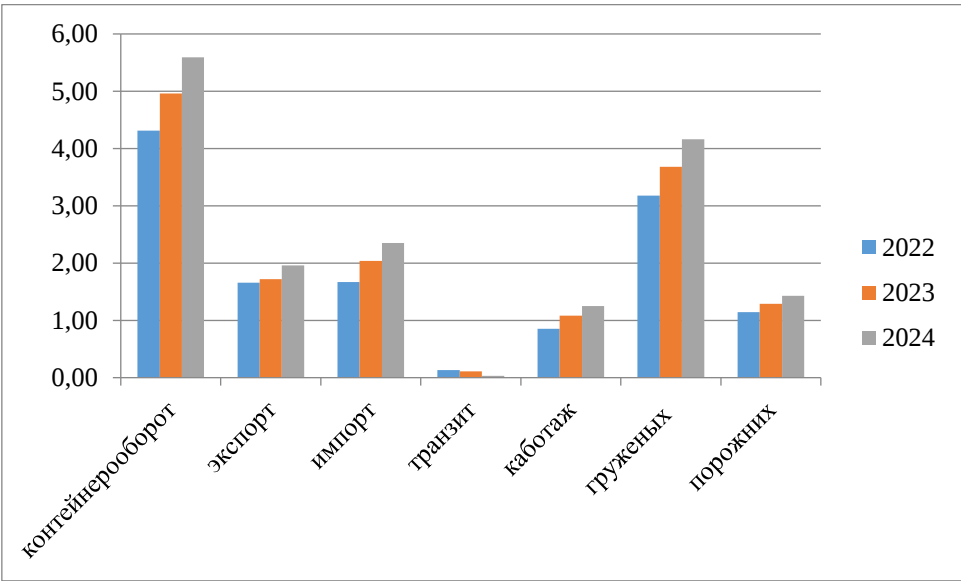


Рис. 1. Динамика контейнерооборота Российской Федерации за 2022-2024 гг., млн. TEU.

Как можно заметить, введение санкций не смогло помешать поступательному росту контейнерооборота Российской Федерации. Снизились лишь транзитные перевозки, что можно объяснить изменением мировых логистических маршрутов. Далее рассмотрим структуру контейнерооборота Российской Федерации за 2022-2024 гг. в таблице 2.

Таблица 2. Структура контейнерооборота Российской Федерации за 2022-2024 гг., %.

Показатель	2022	%	2023	%	2024	%
Контейнерооборот,	4,31	100,00	4,96	100,00	5,59	100,00
в т.ч. экспорт	1,66	38,52	1,72	34,68	1,96	35,06
импорт	1,67	38,75	2,04	41,13	2,35	42,04
транзит	0,13	3,06	0,11	2,22	0,03	0,54
каботаж	0,85	19,81	1,08	21,77	1,25	22,36
груженых	3,18	73,73	3,68	74,19	4,16	74,42
порожных	1,14	26,53	1,29	26,01	1,43	25,58

Наибольший удельный вес в структуре контейнерооборота занимают экспортные и импортные перевозки. Следует отметить структурные сдвиги по экспортно-импортным операциям:

доля экспорта снижается, а импорта, соответственно, увеличивается, что можно объяснить закупкой в других странах товаров, принадлежащим брендам, ушедшим из России. Также, необ-

ходимо отметить рост доли каботажных перевозок, который связан с активизацией логистики внутри страны на Балтийском направлении. Что касается груженых и порожних контейнеров, здесь наблюдается соотношение 3:1; за анализируемый период отмечается незначительный рост

доли груженых контейнеров, а, значит, проблему дефицита контейнеров пока не удастся решить. Проведем анализ структуры контейнерооборота страны по бассейнам на рисунке 2.

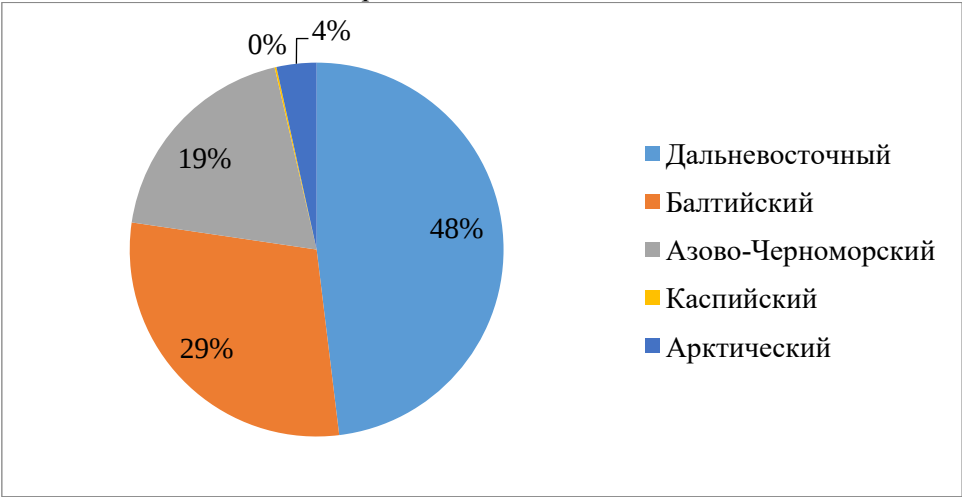


Рис. 2. Структура контейнерооборота Российской Федерации за 2024 г., %.

Наибольший удельный вес в структуре контейнерооборота имеет Дальневосточный бассейн, что объясняется его близостью к основному партнеру по российскому импорту – Китаю. На втором месте находится Балтийский бассейн, куда в основном поступают контейнеры из стран Европы и откуда осуществляется доставка в Калининградскую область. На третьем месте Азово-Черноморский бассейн, в который наиболее часто прибывают контейнеры из Турции, Египта и Ин-

дии. Осложнение отношений со странами Европейского союза не помешало Балтийскому бассейну оставаться в тройке лидеров по контейнерообороту страны по причине качественного сервиса в порту Санкт-Петербург, предлагаемого Транспортной группой «FESCO», которая перенаправляет сюда часть грузопотока контейнеров из Владивостока, где владеет контейнерными терминалами. Далее, рассмотрим деятельность крупнейших контейнерных операторов страны в таблице 3.

Таблица 3. Деятельность крупнейших контейнерных операторов Российской Федерации в 2024 г.

Оператор	Город	Бассейн	Владелец	Контейнерооборот, тыс. TEU	Доля рынка, %
Владивостокский морской торговый порт	Владивосток	Дальневосточный	ТГ FESCO	878,7	15,72
Контейнерный терминал «НУТЭП»	Новороссийск	Азово-Черноморский	ГК Дело	612,7	10,96
Контейнерный терминал Санкт-Петербург	Санкт-Петербург	Балтийский	Первая Портовая Компания	510,8	9,14
Новорослесэкспорт	Новороссийск	Азово-Черноморский	Группа НМТП	418,2	7,48
Владивостокский морской рыбный порт	Владивосток	Дальневосточный	-	369,7	6,61
Петролеспорт	Санкт-Петербург	Балтийский	ГК Дело	316,2	5,66
Первый контейнерный терминал	Санкт-Петербург	Балтийский	ГК Дело	285,9	5,11
Владивостокский морской порт «Первомайский»	Владивосток	Дальневосточный	Группа Соллерс	186,8	3,34
Пасифик Лоджистик	Владивосток	Дальневосточный	Группа Соллерс	168,8	3,02
Балтийская стивидорная компания	Калининград	Балтийский	Группа НМТП	157,8	2,82

Корсаковский морской торговый порт	о. Сахалин	Дальневосточный	Логин Дело	143,6	2,57
------------------------------------	------------	-----------------	------------	-------	------

В целом деятельность крупнейших российских контейнерных операторов совпадает со структурой контейнерооборота страны: в лидерах находятся компании Дальневосточного, Балтийского и Азово-Черноморского бассейнов. Следует отметить, что большинство контейнерных операторов входит в более крупные организационно-

правовые формы деятельности. Самыми значительными объединениями на российском контейнерном рынке являются Транспортная группа «FESCO», Группа компаний «Дело» и Группа НМТП. Важно отметить, что 11 крупнейших контейнерных операторов страны имеют общий удельный вес 72,4% в контейнерообороте Российской Федерации.

Обсуждение.

В результате проведенного анализа выяснилось, что введение санкций не сказалось отрицательно на контейнерообороте нашей страны по причине того, что освободившийся сегмент рынка заняли новые линейные контейнерные операторы (рисунок 3).

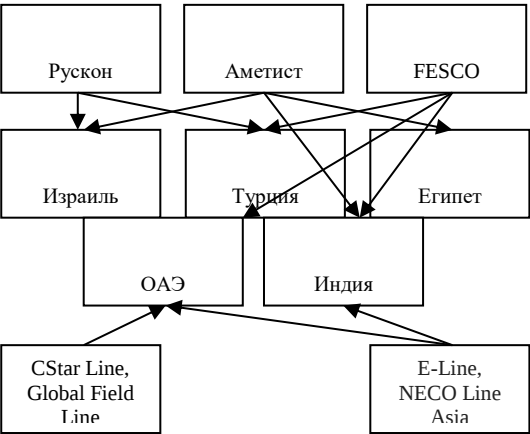


Рис. 3. Новые линейные сервисы с заходом в российские порты.

Тем не менее, переориентация грузовых потоков повлекла за собой некоторые проблемы. Одной из них является недостаточный уровень развития железнодорожной инфраструктуры. Особенно остро она стоит на Восточном полигоне страны, из-за чего некоторые виды грузов перестали входить в перечень первоочередных [3]. Ча-

стично решением этой проблемы может стать развитие Международных транспортных коридоров. Например, с 2022 г. начал работать контейнерный поезд по восточной ветке коридора «Север – Юг» (Москва – Казахстан – Туркменистан – Иран) с дальнейшей перегрузкой на судно в Бендер-Аббасе (рисунок 4).

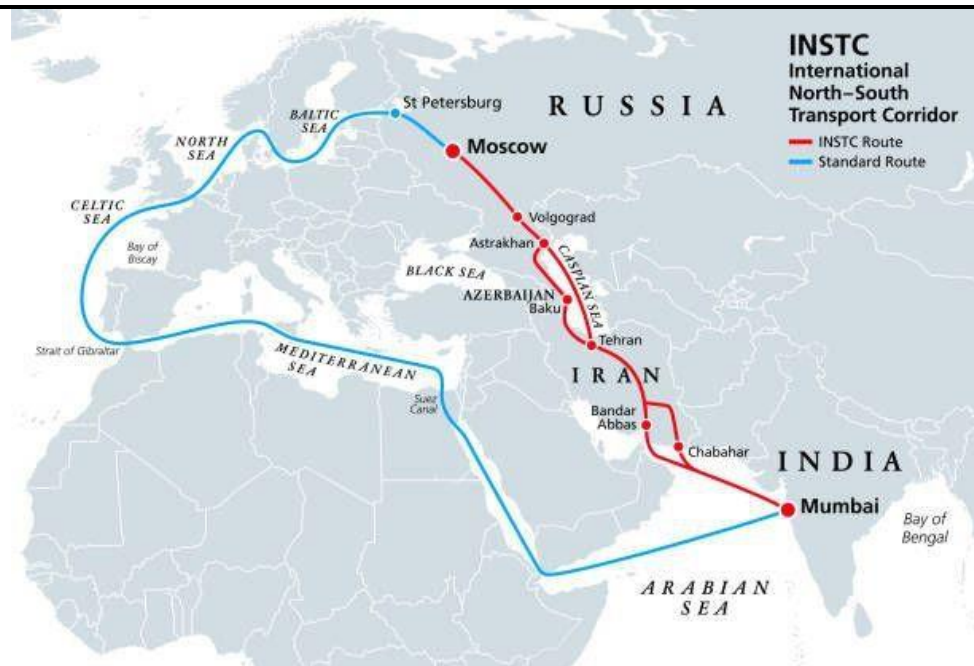


Рис. 4. Новый маршрут с использованием
Международного транспортного коридора «Север-Юг» [1].

В этих целях Иран расширил свою сеть через собственную государственную судоходную компанию. Другое иранское направление начинается в Астрахани и заканчивается в Энзели; оно было разработано в 2000 г., но не использовалось из-за геополитических препятствий и популярности других маршрутов. Но после введения санкций против России, Иранская государственная судоходная компания выделила контейнеры для перевозок на этом маршруте с конечным пунктом в Индии.

Еще одним видом транспортного сообщения с Индией являются прямые морские линии. Так, в июле 2022 г. был отправлен контейнеровоз из Новороссийска в Нава-Шева с возможностью дальнейшей фидерной отправки в Мундру [4]. Для осуществления транзакций российские компании открывают в индийских банках специальные счета с разрешения правительств обеих стран, а также используют действующие банковские счета, открытые во времена СССР.

Другой стратегический партнер России в морском контейнерном судоходстве – это Турция. Здесь также возможна смешанная перевозка – груз прибывает наземным транспортом в Стамбул, где происходит погрузка на судно и отправление в порты Азово-Черноморского бассейна, в основном, в Новороссийск. Таким же способом грузы российских отправителей могут доставляться в страны Северной Африки, Южной Америки и в Индию.

Логистические схемы иностранных партнеров России трансформировались под санкционным давлением до неузнаваемости маршрутов и способов доставки и приобрели черты усложненности, масштабности и максимальной эффективности [5]. Конечно же, это сопряжено с некоторыми сложностями и проблемами. Так, страны Евросоюза периодически накладывают на Россию и ее логистических партнеров новые санкции в попытках пресечь пути параллельного импорта. Тем не менее, объем грузопотоков на направлении «Турция – Россия» демонстрирует рост. Если в первом квартале 2022 года количество сервисов на этом направлении составляло 14 единиц, то через год их стало уже 18 [6]. Доступен заход в следующие морские порты: Стамбул, Измит, Измир, Гемлик, Мерсин, Самсун, Амбарлы, Эвьяп, Искендерун, Мерсин и др. За счет осуществления прямых судозаходов в турецкие порты, время доставки снизилось более чем в 3 раза, т.к. ранее крупные контейнерные линии на турецко-российском направлении использовали порты транзитного, например, Мальту.

В основном, на турецком направлении перевозчики работают по условию поставки FIFO: в тариф включена только стоимость морского фрахта, т.е. работы по перегрузке контейнера в портах отправления и назначения в тариф не включаются. Если рассматривать волатильность тарифа на направлении «Турция – Россия», то в 2023 г. ставки снизились, в среднем, на 40% по

сравнению с 2022 г. Но в 2024 г. ставки снова выросли; сейчас средняя стоимость морского фрахта из Стамбула в Новороссийск составляет 1600\$ и 1800\$ для двадцати- и сорокафутовых контейнеров, соответственно, против 1350\$ и 1750\$ в 2023 г. [7].

Дополнительно работа флота на этом направлении осложняется гидрометеорологической обстановкой и медленной обработкой судов в порту Новороссийск. Последнее вызвано недостаточной пропускной способностью морского порта по причине невозможности расширения его территории из-за расположения причальной зоны рядом с жилыми микрорайонами. Также, транспортная работа замедляется из-за большого разнообразия собственников контейнерного оборудования, что приводит к загруженности припортовых терминалов. Помимо этого, существует проблема хранения скоропортящихся грузов, т.к. часть рефрижераторных складов находится на территории припортовых терминалов, куда требуется доставка автомобильным транспортом, что приводит к росту стоимости логистики, пробкам на автомобильных дорогах, дефициту автомобилей-контейнеровозов.

У этой проблемы несколько путей решения:

1) выбрать вариант доставки с использованием железнодорожного транспорта (например, по маршрутам Международных транспортных коридоров);

2) заранее бронировать автомобильный транспорт, что вызывает дополнительные издержки за фрахтование транспортного средства;

3) вывоз контейнеров после таможенного оформления на местный склад с перегрузкой в тентованные полуприцепы;

Конфликт интересов

Не указан.

Рецензия

Все статьи проходят рецензирование в формате double-blind peer review (рецензенту неизвестны имя и должность автора, автору неизвестны имя и должность рецензента). Рецензия может быть предоставлена заинтересованным лицам по запросу.

4) выбрать вариант доставки через контейнерные терминалы Санкт-Петербурга.

Если грузоотправитель или экспедитор выбирает вариант с наземной перевозкой, необходимо определить целесообразность перетарки груза. Например, для скоропортящихся грузов стоимость использования рефрижераторного контейнера значительно выше расходов на перетарку.

Заключение.

Таким образом, проведя анализ грузопотоков контейнеров, проходящих через территорию Российской Федерации, можно предложить следующие мероприятия для повышения эффективности управления ими:

1) осуществлять гибкое реагирование на изменение геополитической обстановки и конъюнктуры рынка, активно налаживать связи с морскими перевозчиками Азии и Южной Америки;

2) координировать бизнес-процессы, начиная с низшего звена управления транспортным комплексом Российской Федерации – транспортно-логистических компаний;

3) ликвидировать узкие места в системе управления – рассмотреть возможность переключения грузопотока контейнеров с Новороссийска на другие порты Азово-Черноморского бассейна, что требует строительства новых контейнерных терминалов и модернизации старых. Новороссийск может выступать как порт транзитного с дальнейшей перегрузкой в портах Азовского моря, в т.ч. и на новых российских территориях.

Необходимо учитывать, что санкции носят двусторонний характер: для стран Евросоюза это значительный рост цен на ресурсы, снижение объемов международной торговли и грузооборота морских портов, нарушение в международных производственных цепочках и логистике [8].

Conflict of Interest

None declared.

Review

All articles are reviewed in the double-blind peer review format (the reviewer does not know the name and position of the author, the author does not know the name and position of the reviewer). The review can be provided to interested persons upon request.

Список источников:

1. Гашикова Л.В., Морозова О.Ю. Современное состояние рынка международных контейнерных перевозок в России // Вестник Алтайской академии экономики и права. – 2022. – № 9-1. – С. 53-61. – DOI 10.17513/vaael.2391.
2. Контейнерооборот в российских портах // Информационное агентство «Интерфакс». – 2024. [Электронный ресурс]: <https://www.interfax.ru/business/1005102> Доступ 16.03.2025.
3. Масленников С.Н., Корчагин Р.Е. Возможности переключения грузопотока Восточного полигона на транспортный коридор «СМП – реки Сибири» // Научные проблемы транспорта Сибири и Дальнего Востока. – 2023. – № 1. – С. 36-39.
4. Хождения за три моря // Информационное агентство «Восток России». – 2022. [Электронный ресурс]: <https://www.eastrussia.ru/material/khozheniya-za-tri-morya/> Доступ 18.03.2025.

5. Альтернативная логистика российской Федерации в условиях западных санкций / О. Д. Покровская, А. А. Воробьев, А. А. Мигров [и др.] // *International Journal of Advanced Studies*. – 2022. – Т. 12, № 4. – С. 111-134. – DOI 10.12731/2227-930X-2022-12-4-111-134.
6. Турция: логистика под давлением // Информационный портал «Логирус». – 2023. [Электронный ресурс]: https://logirus.ru/articles/ved/turtsiya-_logistika_pod_davleniem.html Доступ 19.03.2025.
7. Доставка грузов из Турции // Логистическая компания «РОКОТТ Транс». – 2025. [Электронный ресурс]: <https://trans.rokott.ru/dostavka-gruzov-iz-turcii> Доступ 19.03.2025.
8. Влияние экономических санкций на развитие промышленного комплекса и транспортной системы Российской Федерации / П. В. Куренков, А. А. Сафронова, О. Н. Мадяр, И. В. Серапова // *Экономика железных дорог*. – 2022. – № 4. – С. 45-57.

References:

1. Gashkova L.V., Morozova O. YU. Current state of the market of international container transportation in Russia. *Bulletin of the Altai academy of economics and law*, 2022, Iss. 9-1, pp. 53-61. DOI 10.17513/vaael.2391.
2. Container turnover in Russian ports, Information agency "Interfax", 2024. [Electronic resource]: <https://www.interfax.ru/business/1005102> Access 16.03.2025.
3. Maslennikov S.N., Korchagin R.E. Possibilities of switching the cargo flow of the Eastern polygon to the transport corridor "NSR - rivers of Siberia". *Scientific problems of transportation in Siberia and the Far East*, 2023, Iss. 1, pp. 36-39.
4. Voyages beyond three seas, Information agency "East of Russia", 2022. [Electronic resource]: <https://www.eastrussia.ru/material/khozheniya-za-tri-morya/> Access 18.03.2025.
5. Alternative logistics of the Russian Federation in the conditions of western sanctions, O. D. Pokrovskaya, A. A. Vorob'ev, A. A. Migrov [etc.]. *International Journal of Advanced Studies*, 2022, T. 12, Iss. 4, pp. 111-134. DOI 10.12731/2227-930X-2022-12-4-111-134.
6. Türkiye: Logistics under pressure, Information portal "Logirus", 2023. [Electronic resource]: https://logirus.ru/articles/ved/turtsiya-_logistika_pod_davleniem.html Access 19.03.2025.
7. Cargo delivery from Turkey, Logistics company "ROKOTT Trans", 2025. [Electronic resource]: <https://trans.rokott.ru/dostavka-gruzov-iz-turcii> Access 19.03.2025.
8. The impact of economic sanctions on the development of the industrial complex and transport system of the Russian Federation, P. V. Kurenkov, A. A. Safronova, O. N. Madyar, I. V. Seryapova. *Economy railways*, 2022, Iss. 4, pp. 45-57.

Информация об авторах:

Кацемир Яна Витальевна, кандидат экономических наук, доцент кафедры экономической теории, экономики и менеджмента, Государственный морской университет имени адмирала Ф.Ф. Ушакова, E-mail: kacemiryana@yandex.ru

Классовская Мария Ивановна, старший преподаватель кафедры экономической теории, экономики и менеджмента, Государственный морской университет имени адмирала Ф.Ф. Ушакова, E-mail: mariaklass@mail.ru

Yana V. Katsemir, PhD in Economics, Associate Professor of the Department of Economic Theory, Economics and Management, Admiral F.F. Ushakov State Maritime University.

Maria I. Klassovskaya, Senior Lecturer at the Department of Economic Theory, Economics and Management, Admiral F.F. Ushakov State Maritime University.

Вклад авторов:

все авторы сделали эквивалентный вклад в подготовку публикации.

Contribution of the authors:

All authors contributed equally to this article.

Статья поступила в редакцию / The article was submitted 03.04.2025;

Одобрена после рецензирования / Approved after reviewing 18.04.2025;

Принята к публикации / Accepted for publication 20.04.2025.

Авторами окончательный вариант рукописи одобрен.