

Диверсификация путей доставки контейнерных грузов в сообщении «Азия — Европа»

Щербинин Н. В.¹, Русинов И. А.^{2,*}

¹ Всероссийская академия внешней торговли Министерства экономического развития РФ, Москва, Российская Федерация

² Институт международного транспортного менеджмента Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова, Санкт-Петербург, Российская Федерация

* e-mail: RusinovIA@gumrf.ru

РЕФЕРАТ

В современных внешнеэкономических условиях развитие контейнерных перевозок по системе международных транспортных коридоров на евразийском пространстве является одним из ключевых аспектов совершенствования национального транспортного комплекса и обеспечения экономической устойчивости субъектов Российской Федерации. Объектом исследования является сегмент рынка контейнерных перевозок в грузовом сообщении «Азия — Европа», предмет исследования — оценка целесообразности диверсификации путей доставки контейнеров на евразийском пространстве.

Цель. Рассмотреть возможности российской транспортной системы при перестройке цепей поставок и интенсификации контейнерных перевозок по международному транспортному коридору «Запад — Восток».

Задачи. Выявить составляющие повышения конкурентоспособности контейнерной системы РФ; определить основные маршруты системы МТК «Запад — Восток»; произвести статистический анализ данных по контейнерным перевозкам в РФ; выполнить сравнительный анализ контейнерных перевозок по МТК «Запад — Восток» и по альтернативным маршрутам в сообщении «Азия — Европа».

Методология. Были собраны данные об основных маршрутах МТК «Запад — Восток» систем Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), Евразийского банка развития (ЕАБР), Дирекции международных транспортных коридоров (ДМТК), Всероссийской академии внешней торговли (ВАВТ), Центра Экономики инфраструктуры (ЦЭИ).

Результаты. Проведено исследование релевантных маршрутов контейнерных перевозок российских грузов при современной отраслевой конъюнктуре, а также рассмотрение основных преимуществ диверсификации путей доставки контейнерных грузов в сообщении «Азия — Европа».

Выводы. Востребованность маршрутов контейнерных перевозок по МТК «Запад — Восток» возросла параллельно с процессом переориентации грузопотоков. Диверсификация путей доставки контейнеров позволяет значительно сократить время выполнения транспортных операций, а также стимулирует развитие национальной транспортной системы.

Ключевые слова: контейнерные перевозки, международные транспортные коридоры, линейное судоходство, контейнеропотоки, внешнеэкономические связи

Для цитирования: Щербинин Н. В., Русинов И. А. Диверсификация путей доставки контейнерных грузов в сообщении «Азия — Европа» // Евразийская интеграция: экономика, право, политика. 2023. Т. 17. № 2. С. 71–81.

<https://doi.org/10.22394/2073-2929-2023-02-71-81>

Diversification of Transport Links in the “Asia — Europe” Container Shipping Traffic

Nikita V. Shcherbinin^a, Igor A. Rusinov^{b,*}

^a Russian Foreign Trade Academy of the Ministry for Economic Development of the Russian Federation, Moscow, Russian Federation

^b Institute of International Transport Management of the Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping, Saint Petersburg, Russian Federation

* e-mail: RusinovIA@gumrf.ru

ABSTRACT

In the modern foreign economic conditions, the development of container shipping through the system of international transport corridors in the Eurasian space is one of the key aspects in order to improve the national transport complex and to ensure the economic sustainability of the federal subjects of Russia. The object of this research is the «Asia-Europe» segment of the container transportation market, the research subject is to make assessment of the feasibility of the container shipping routes diversification in Eurasia.

Aim. To consider the possibilities of the Russian transport system in conditions of restructuring supply chains and container shipping intensification through the international transport corridor “West — East”.

Tasks. To identify the directions of increasing the competitiveness of the Russian Federation container system; to determine the main routes of the ITC “West — East» system; to implement the statistical analysis of container shipping data in Russia; to complete the comparative analysis of container transportation through ITC “West — East” and through alternative routes in the “Asia — Europe” connection.

Methods. The collection of the data on the main ITC “West — East” routes in accordance with the following systems: Organisation for Cooperation between Railways (OSJD), Eurasian Development Bank (EDB), Directorate of International Transport Corridors (DITC), Russian Foreign Trade Academy (RFTA), Centr Ekonomiki Infrastruktury (CEK).

Results. The research of the relevant container shipping routes of Russian goods in the current industry conditions and the consideration of the main advantages of containerized cargo delivery routes diversification in the “Asia — Europe” connection were carried out.

Conclusions. The demand for container transportation routes passing through ITC “West — East” has increased in parallel with the process of cargo flows redirection. Diversification of containers delivery routes leads to significantly reduction of the transit time and support the development of the national transport system.

Keywords: container shipping, international transport corridors, liner shipping, container flows, foreign economic relations

For citation: Shcherbinin N. V., Rusinov I. A. Diversification of Transport Links in the “Asia — Europe” Container Shipping Traffic // Eurasian Integration: Economics, Law, Politics. 2023. Vol. 17. No. 2. P. 71–81. (In Rus.)

<https://doi.org/10.22394/2073-2929-2023-02-71-81>

Введение

Ввиду продолжающегося глобального тренда по контейнеризации потоков внешнеторговых грузов логистика контейнерных перевозок представляется системообразующим компонентом транспортного комплекса РФ. Основу контейнеризируемых грузов составляют готовая продукция и комплектующие несырьевого сектора экономики. Традиционно важными для контейнерных перевозок на евразийском

пространстве считаются следующие номенклатуры грузов: электрические устройства, механическое оборудование, автотехника, пластмассы, продукция лесопромышленного комплекса, химические товары, металлы и изделия из них, товары народного потребления и прочее^{1, 2}.

Рынок морских контейнерных перевозок обладает высокой волатильностью. Так, например, во второй половине 2020 г. отмечался беспрецедентный рост фрахтовых ставок, на который оказало влияние множество факторов, в том числе дисбаланс порожних контейнеров, карантинные ограничения, постковидное восстановление внешнеэкономических связей и, как следствие, рост спроса на транспортные услуги морских контейнерных линий. В дополнение к этому можно также заметить, что с февраля — марта 2022 г. в отношении перевозок российских внешнеторговых грузов введены определенные ограничения со стороны крупнейших контейнерных линий.

В настоящей статье поднимается проблема исследования транспортной маршрутизации, которая обеспечивает оптимальное движение внешнеторговых потоков с учетом адаптации национальной контейнерной системы к современным условиям международного рынка логистических услуг.

Обзор литературы

Целесообразность эффективного нормативно-правового регулирования деятельности в сфере линейного судоходства и поощрения развития национального морского торгового флота обосновывается в исследованиях А. Г. Нелогова [5].

Ограничения глобальных морских контейнерных линий и перевалочных портов-хабов в отношении российских внешнеторговых грузов, а также выработка новых маршрутов контейнерных перевозок при создании пула поставщиков транспортных услуг рассматриваются в трудах О. Д. Покровской [6].

Описанию работы транспортного комплекса РФ в условиях внешнего санкционного давления посвящены работы А. М. Голубчика, который подчеркивает важность маршрутов внешнеторговой логистики, проходящих через порты Дальнего Востока, пограничные переходы с Китаем, Монголией и Казахстаном [1].

П. В. Куренков и соавторы акцентируют внимание на росте востребованности железнодорожного транспорта при евразийских перевозках и необходимости в сотрудничестве с региональными морскими перевозчиками при формировании новых цепочек поставок [2].

Согласно позиции А. Г. Липатова, развитие совокупности маршрутов МТК, которые проходят по территории РФ, направлено на снижение логистических издержек при внешнеторговой деятельности и поддержку российских экспортеров. Автор выделяет «Транссиб» как отдельный коридор при перемещении грузопотоков в сообщении «Азия — РФ — Европа» и определяет три его ответвления: на Казахстан и Китай, на Корейский полуостров, на Монголию [3].

При всеобщей конкуренции за привлечение контейнерных потоков авторы А. И. Фисенко и Е. Ю. Баранова отмечают, что разработка комплексных программ оптимизации перевозок с использованием «Транссиба» должна быть направлена на снижение стоимости доставки и улучшение качества транспортного сервиса, рациональное распределение грузопотоков между сухопутными и мультимодальными маршрутами, повышение степени делового взаимодействия в цепочке «морской порт — оператор ж/д подвижного состава — ж/д перевозчик» [11].

Тенденции развития морских линейных контейнерных перевозок в тесной связи с современными условиями международной торговли и пути оптимизации линейных контейнерных сервисов исследованы в работах К. Г. Тюленева [10], И. А. Русинова, И. А. Гавриловой и А. И. Берсенева [8].

В публикации Аналитического центра при Правительстве Российской Федерации МТК на евразийском пространстве определяются как важнейшие элементы мировой транспортной системы и рассматриваются

¹ Контейнерные железнодорожные перевозки на евразийском пространстве в первом полугодии 2022 года, ERAI [Электронный ресурс] // Index1520.com. URL: https://index1520.com/upload/medialibrary/638/acfb1sqxhpwg74uz8savigsllb1ini91/220829_OTLK_Russ.pdf (дата обращения: 19.01.2023).

² Trade Map, The International Trade Centre (ITC) [Электронный ресурс] // Trademap.org. URL: [https://www.trademap.org/\(X\(1\)S\(di0syw55k2zdcy55gq31cwq1\)\)/Bilateral_TS.aspx?nvpm=1%7c643%7c%7c156%7c%7cTOTAL%7c%7c%7c2%7c1%7c1%7c2%7c1%7c1%7c1%7c1%7c1%7c1](https://www.trademap.org/(X(1)S(di0syw55k2zdcy55gq31cwq1))/Bilateral_TS.aspx?nvpm=1%7c643%7c%7c156%7c%7cTOTAL%7c%7c%7c2%7c1%7c1%7c2%7c1%7c1%7c1%7c1%7c1) (дата обращения: 19.01.2023).

через призму схем маршрутов грузоперевозок, разработанных ОСЖД, ЕАБР, Министерством транспорта Российской Федерации¹.

Диверсификация логистических маршрутов

На этом фоне возрастает роль диверсификации контейнерных перевозок при грузовом сообщении «Азия — Европа», то есть использование транспортно-логистических схем, основанных на организации контейнерных поездов или на комбинированном использовании морского и железнодорожного видов транспорта. Во-первых, это обеспечит качественное транспортное обслуживание внешней торговли контейнеризированными товарами. Во-вторых, данный процесс играет чрезвычайно важную роль при развитии российского экспорта транспортных услуг, национального контейнерного флота, транспортной инфраструктуры, а также транзитного потенциала ЕАЭС.

Ключевая роль повышения конкурентоспособности морского флота с линейными судами в развитии транспортного комплекса РФ, в российском экспорте транспортных услуг за счет обслуживания грузов иностранных грузовладельцев, а также в снижении зависимости от импорта морских транспортных услуг отражена в Стратегии развития экспорта услуг до 2025 года² и в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года³.

В то же время важно учитывать тенденцию роста производственной мощности крупнейших зарубежных контейнерных линий, которая основана на стратегической цели оптимизации операционных расходов и снижении себестоимости морской перевозки контейнеров при эксплуатации контейнеровозов повышенной вместимости. Диверсификация линейных контейнерных сервисов (ЛКС) и расширение географии присутствия судоходной линии позволяют двигаться к стабильному использованию контейнеровместимости флота во избежание формирования избытка предложения на сегментах рынка. При этом интеграцию национального транспортного комплекса и международной системы линейного контейнерного судоходства стоит рассматривать как составляющую стимулирования конкурентоспособности внешнеэкономической деятельности [9].

Дополняя вышеописанное, в отрасли морских контейнерных перевозок наблюдаются процессы консолидации и интеграции производственных мощностей глобальных контейнерных линий в рамках соглашений о сотрудничестве, слияний и поглощений. Значительной отраслевой тенденцией является деятельность альянсов глобальных контейнерных линий, что является формой развития стратегического сотрудничества и позволяет участникам альянсов получить ряд конкурентных преимуществ, включая снижение операционных расходов за счет эффекта масштаба и обеспечения максимального использования контейнеровместимости флота [13].

Описанная выше нестабильность глобального рынка морских контейнерных перевозок, в том числе сегмента морских перевозок через Суэцкий канал, способствовала повышению востребованности международных транспортных коридоров, проходящих по территории стран — участниц ЕАЭС, в первую очередь МТК «Запад — Восток». Данный МТК включает в себя сеть маршрутов перевозок экспортно-импортных и транзитных грузов, при этом основными являются:

- сухопутные маршруты через Евразийский регион при организации прямых контейнерных поездов;
- мультимодальные маршруты с железнодорожно-морским сообщением: порты Азии — порты Дальнего Востока — Транссибирская магистраль.

Конкурентным преимуществом МТК «Запад — Восток» относительно маршрута через Суэцкий канал являются меньшие сроки доставки. Заметим, что сохраняется высокая стоимость перевоз-

¹ Концептуальный проект создания экосистемы цифровых транспортных коридоров евразийского экономического союза, Автономная некоммерческая организация «Аналитический центр при Правительстве Российской Федерации» [Электронный ресурс] // Евразийская экономическая комиссия. URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/NIR/Lists/List/Attachments/248/Реферат%20НИР%20ЦТК_31.01.19_короткий.pdf (дата обращения: 18.02.2023).

² Стратегия развития экспорта услуг до 2025 года [Электронный ресурс] // Министерство экономического развития Российской Федерации. URL: <https://www.economy.gov.ru/material/file/6a532b0291a562e597a55aa491061df7/strategiya.pdf> (дата обращения: 19.01.2023).

³ Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года [Электронный ресурс] // Министерство транспорта Российской Федерации. URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/3/1009> (дата обращения: 19.01.2023).

ки контейнеров по МТК «Запад — Восток» с учетом того, что ставки морского фрахта значительно снизились во второй половине 2022 г. Тем не менее и транспортно-технологические схемы через Южный морской путь, и по МТК «Запад — Восток» базируются на регулярных отправлениях в соответствии с расписанием, комплексном сервисе операторов перевозок и высокой степени сохранности груза. Согласованное развитие инфраструктуры, расшивка узких мест и упрощение административных барьеров обеспечат повышение конкурентоспособности МТК «Запад — Восток» и рост контейнеропотока.

Системы международных транспортных коридоров

На пространстве ЕАЭС определены несколько систем международных транспортных коридоров, среди которых железнодорожные транспортные коридоры (ОСЖД)¹, коридоры Евразийского транспортного каркаса (ЕАБР)², маршрутная сеть МТК (ДМТК)³, основные евразийские транспортные коридоры (ВАВТ, ЦЭИ)⁴. При рассмотрении грузопотоков в сообщении «АТР — Европа» на основании вышенаписанных систем можно выделить общий перечень коридоров (см. таблицу).

При транспортном обслуживании внешнеэкономических связей России прежде всего стоит выделить ЛКС, которые базируются как на организации прямых контейнерных поездов из Китая, так и на организации комбинированных перевозок контейнеров через порты Дальнего Востока (мульти-модальные маршруты). Ведущими операторами перевозок в этом сегменте рынка международных контейнерных перевозок выступают следующие компании: «Трансконтейнер», FESCO, «ОТЛК ЕРА», «РЖД Логистика» и прочие.

Мультимодальные перевозки в системе МТК «Запад — Восток» организуются таким образом, что морское транспортное плечо стыкуется с железнодорожным в месте пересечения грузом государственной границы России, то есть в морском пункте пропуска основных контейнерных портов Дальнего Востока (порты Владивосток и Восточный). При организации контейнерных перевозок по сухопутным маршрутам МТК «Запад — Восток» груз пересекает железнодорожный пункт пропуска России (Забайкальск), Казахстана (Алтынколь, Достык) или Монголии (Замын-Ууд), где производятся перегрузка контейнеров с одной колеи на другую и оформление документов для дальнейшего следования.

После введения ограничений в отношении перевозок российских внешнеторговых грузов со стороны определенных иностранных морских контейнерных перевозчиков отмечается рост значения международных транспортных коридоров, проходящих по территории ЕАЭС, на сегменте «Азия — Европа» глобального контейнерного рынка. Происходящая переориентация существенной части цепочек поставок российской экономики на АТР осуществляется через использование маршрутной сети МТК «Запад — Восток».

В современных внешнеэкономических условиях российские компании столкнулись со следующими затруднениями при внешнеторговой деятельности: приостановка приема букингов в направлении РФ, задержки грузов и ограничения на терминальное обслуживание в иностранных портах, ограниченная география ЛКС и необходимость поиска перевозчиков. Для участников рынка, продолживших оказание транспортных услуг в штатном режиме, открываются возможности по расширению географии присутствия и по привлечению грузов на уже существующие ЛКС на фоне перераспределения грузопотоков и недоступности сервиса крупнейших морских контейнерных линий.

¹ Схема железнодорожных транспортных коридоров ОСЖД, Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД) [Электронный ресурс] // OSJD.ORG. URL: <https://osjd.org/api/media/resources/c/51/121/809> (дата обращения: 20.01.2023).

² Евразийский транспортный каркас, Евразийский банк развития (ЕАБР) [Электронный ресурс] // EABR.ORG. URL: <https://eabr.org/mega-projects/evraziyskiy-transportnyy-karkas/> (дата обращения: 20.01.2023).

³ Autonomous Non-Commercial Organization «DIRECTORATE OF INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDORS», United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) [Электронный ресурс] // UNECE.ORG. URL: https://unece.org/sites/default/files/2021-09/WP5_Session34_Directorate_International_Transport_Corridors.pdf (дата обращения: 20.01.2023).

⁴ Евразийские транспортные коридоры: текущий статус и перспективы, Доклад ВАВТ-ЦЭИ [Электронный ресурс] // VAVT-IMEF.RU. URL: <https://www.vavt-imef.ru/wp-content/uploads/2019/11/Доклад-ВАВТ-ЦЭИ.pdf> (дата обращения: 20.01.2023).

Транспортные коридоры на пространстве ЕАЭС
Table. Transport Corridors in the EAEU Space

Наименование коридора	Территориальное расположение коридора	Основной маршрут
Коридор ОСЖД № 1	ЕС, страны ЕАЭС, Узбекистан, Монголия, КНДР, Китай	Куновице — Минск — Москва — Омск — Находка
Коридор ОСЖД № 2	Страны ЕАЭС, Китай, Вьетнам	Москва — Курган — Астана — Достык — Ляньюньган
Коридор ОСЖД № 5	ЕС, страны ЕАЭС, Украина, Молдова, Грузия, Азербайджан, Китай	Хедьешалом — Захонь — Жмеринка — Пенза — Кокчетав — Достык — Ляньюньган
Северный Евразийский коридор (ЕАБР)	Страны ЕАЭС, Монголия, Китай	Пекин — Улан-Батор — Улан-Удэ — Красноярск — Новосибирск — Екатеринбург — Москва — Брест / Санкт-Петербург; Далаянь — Харбин — Забайкальск / Нижнеленинское — Чита — Улан-Удэ — Красноярск — Новосибирск — Екатеринбург — Москва — Брест / Санкт-Петербург; Шанхай — Владивосток — Хабаровск — Чита — Улан-Удэ — Красноярск — Новосибирск — Екатеринбург — Москва — Брест / Санкт-Петербург
Центральный Евразийский коридор (ЕАБР)	Страны ЕАЭС, Китай	Ляньюньган — Урумчи — Достык — Астана — Петропавловск — Екатеринбург — Казань — Москва — Брест / Санкт-Петербург; Ляньюньган — Урумчи — Хоргос — Алматы — Шымкент — Кызылорда — Сагарчин — Самара — Москва — Брест / Санкт-Петербург
Восток — Запад (ДМТК)	ЕС, страны ЕАЭС	Находка — Хабаровск — Улан-Удэ — Новосибирск — Омск — Екатеринбург / Казань — Москва — Мурманск / Санкт-Петербург / Минск / Берлин / Вена
Европа — Западный Китай (ДМТК)	Страны ЕАЭС, Монголия, Китай	Тяньцзинь — Улан-Удэ — Новосибирск — Омск — Екатеринбург / Казань — Москва — Санкт-Петербург; Ляньюньган — Ланьчжоу — Урумчи — Казань — Москва — Санкт-Петербург
Черное море — Западный Китай (ДМТК)	ЕС, Турция, страны ЕАЭС, Китай	Ляньюньган — Ланьчжоу — Урумчи — Астана — Актау — Махачкала — Новороссийск
Европа — Арктика — Азия (ДМТК)	ЕС, страны ЕАЭС	Мурманск — Санкт-Петербург — Минск — Калининград
Запад — Восток (ВАВТ, ЦЭИ)	ЕС, страны ЕАЭС, Монголия, Китай	Чунцин / Чэнду / Пекин — Сиань — Урумчи — Достык / Алтынколь — Москва — Хельсинки / Дуйсбург / Милан; Сиань / Гуанчжоу / Ухань / Шанхай — Суйчжоу — Пекин — Наушки — Иркутск — Новосибирск — Екатеринбург — Москва — Хельсинки / Дуйсбург / Милан; Сиань / Гуанчжоу / Ухань / Шанхай — Суйчжоу — Пекин / Шэньян — Забайкальск — Иркутск — Новосибирск — Екатеринбург — Москва — Хельсинки / Дуйсбург / Милан; Владивосток — Иркутск — Новосибирск — Екатеринбург — Москва — Хельсинки / Дуйсбург / Милан
Транскаспийский (ВАВТ, ЦЭИ)	ЕС, Турция, страны ЕАЭС, Грузия, Азербайджан, Туркменистан, Узбекистан, Китай	Пекин — Сиань — Урумчи — Достык / Алтынколь — Амирабад / Туркменбаши / Актау / Атырау — Баку / Оля — Поти / Карс — Мерсин / Стамбул / Милан / Констанца

Источник: составлено авторами

С целью восстановить контейнеропоток в порты Северо-Западного бассейна организациями транспортной отрасли внедряются ЛКС без операции траншипмента в портах Евросоюза, также функционируют каботажные морские линии «Росморпорта» и «Северного морского пароходства». Помимо сервиса судоходных линий, на производственную деятельность контейнерных портов оказывает значительное влияние грузопоток зоны тяготения транспортного узла [12].

Контейнерные линии и операторы формируют свою сеть ЛКС при обслуживании грузопотоков по основным артериям Восточного коридора с учетом переориентации грузопотоков из Северо-Западного бассейна в направлении евразийских железнодорожных маршрутов и мультимодальных маршрутов через Дальний Восток. При этом вырос суммарный объем внешней торговли, тяготеющий к перевозкам по маршрутам МТК «Запад — Восток».

Повышению эффективности использования Восточного коридора при контейнерных перевозках в международном сообщении должны способствовать федеральные проекты «Логистика международной торговли»¹ и «Транспортно-логистические центры»², предусматривающие развитие транспортной инфраструктуры (в частности, пограничных пунктов пропуска), формирование опорной сети транспортно-логистических центров (ТЛЦ), повышение скорости товародвижения по сети железных дорог, внедрение интеллектуальных транспортных систем. Предусмотрено также проведение технологических мероприятий по увеличению пропускной способности железных дорог и повышению доступности портовых мощностей с целью обеспечения устойчивой логистики контейнерного оборота³.

В рамках анализа актуальных изменений в направлениях потоков контейнерных грузов предлагается рассмотреть статистические данные контейнерооборота портов РФ и объемы контейнерных грузов, которые были перевезены по инфраструктуре ОАО «РЖД».

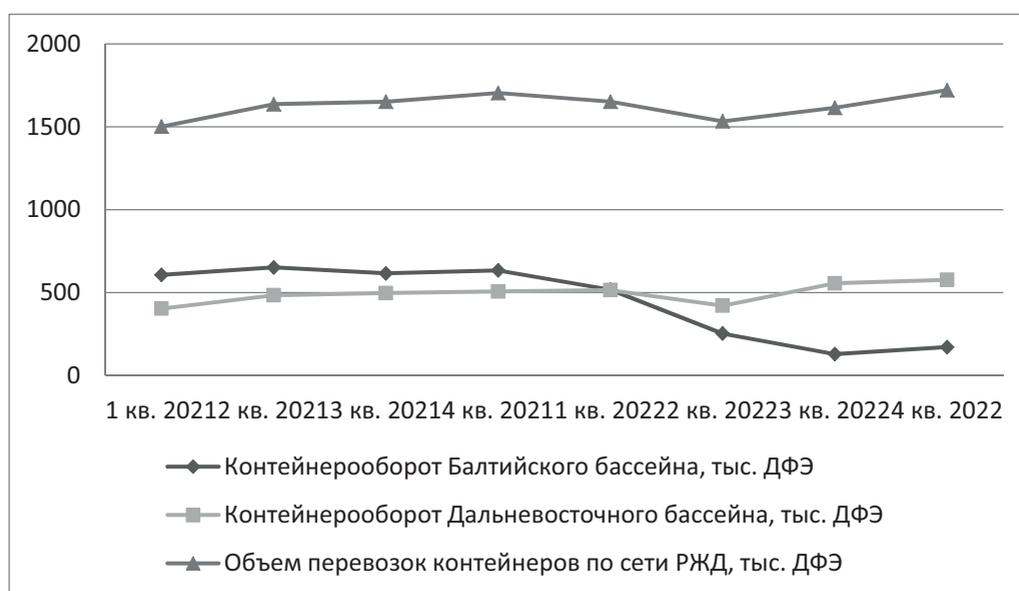


Рис. 1. Показатели деятельности морских портов и железнодорожного транспорта при контейнерных перевозках в 2021–2022 гг., тыс. ДФЭ^{4,5}

Fig. 1. Performance Indicators of seaports and railway transport during container transportation in 2021–2022, thousand TEU

¹ Паспорт федерального проекта «Логистика международной торговли», Национальный проект «Международная кооперация и экспорт» (утв. президиумом Совета при Президенте РФ по стратегическому развитию и национальным проектам, протокол от 24.12.2018 № 16).

² Паспорт федерального проекта «Транспортно-логистические центры» [Электронный ресурс] // Министерство транспорта Российской Федерации. URL: <http://mintrans.org/ftpgetfile.php?id=9> (дата обращения: 19.01.2023).

³ Рекомендация Коллегии ЕЭК от 27.12.2022 № 48 «Об организации в Евразийском экономическом союзе смешанных перевозок и предложениях по совершенствованию права Евразийского экономического союза в части осуществления контейнерных перевозок» [Электронный ресурс] // Правовой портал ЕАЭС. URL: https://docs.eaeunion.org/docs/ru-ru/01037824/err_29122022_48 (дата обращения: 19.01.2023).

⁴ Пресс-релизы ОАО «Российские железные дороги» [Электронный ресурс] // РЖД. URL: <https://company.rzd.ru/ru/9397> (дата обращения: 21.01.2023).

⁵ Operational Results, Reports and Results [Электронный ресурс] // Global Ports. URL: <https://www.globalports.com/en/investors/reports-and-results/> (дата обращения: 21.01.2023).

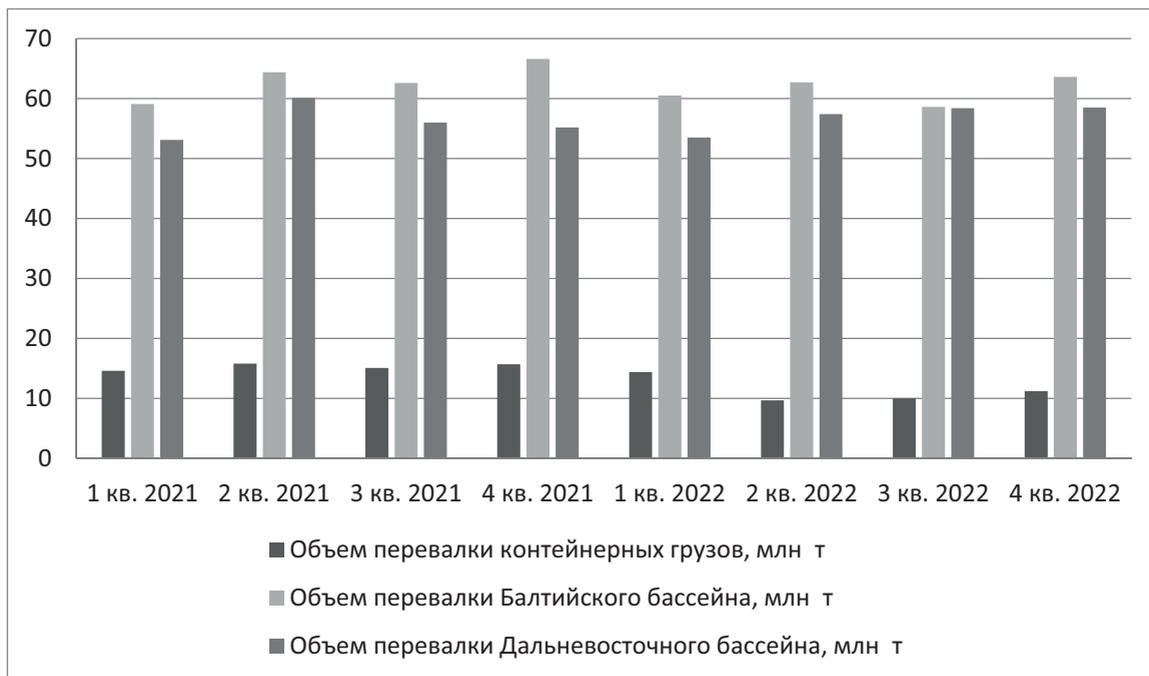


Рис. 2. Объемы перевалки контейнерных и прочих грузов в морских портах РФ, млн т^{1,2}

Fig. 2. Volume of container and other cargo transshipment in the seaports of the Russian Federation, million tons

Исходя из вышеприведенных диаграмм, можно сделать вывод о том, что разворот логистики контейнерных перевозок на Восток подтверждается снижением объемов перевалки контейнерных грузов в портах Балтийского бассейна и ростом контейнерооборота Дальневосточного бассейна. Несмотря на то, что суммарный грузооборот морских портов РФ вырос на 0,7% в 2022 г. относительно показателя 2021 г.³, годовой контейнерооборот морских портов по итогам 2022 г. сократился примерно на 24% в сравнении с аналогичным показателем деятельности 2021 г.

Снижение контейнерного рынка возможно нивелировать при внедрении новых линейных контейнерных сервисов, интенсификации контейнерных перевозок по системе МТК на пространстве ЕАЭС, развитии международного сотрудничества с новыми иностранными партнерами в области транспорта.

В плане привлечения транзитных грузов на МТК «Запад — Восток» стоит обратить внимание на основное конкурентное преимущество данной системы маршрутов — средняя продолжительность доставки контейнеров. Например, при Deep Sea сервисах крупнейших контейнерных линий время в пути из Китая в порты-хабы Западной Европы составляет 30–40 дней, а до портов фидерной зоны Балтийского моря — до 50 дней. При использовании мультимодальных маршрутов через Владивосток с комбинированным применением морского и железнодорожного видов транспорта время доставки контейнера из Китая в Москву составит 28–33 дня, транзитное время при контейнерных перевозках в сообщении «Азия — Европа» по сухопутным маршрутам через Евразийский регион составляет око-

¹ Морские порты России, исследования по направлению «Водный транспорт», Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ) [Электронный ресурс] //ИПЕМ.RU. URL: <https://ipem.ru/content/filter/area-is-transport/tags-is-e22bb00f14238eeec8aa447796d5c19/apply/> (дата обращения: 21.01.2023).

² Показатели работы морских портов России, статистика, Ассоциация морских торговых портов [Электронный ресурс] //MORPORT.COM. URL: <https://www.morport.com/rus/content/statistika-0> (дата обращения: 21.01.2023).

³ Грузооборот морских портов России в 2022 году вырос на 0,7% до 841,5 млн тонн, новостная лента, Федеральное агентство морского и речного транспорта (Росморречфлот) [Электронный ресурс] //MORFLOT.GOV.RU. URL: <https://morflot.gov.ru/novosti/lenta/n6630.html> (дата обращения: 21.01.2023).

ло 16–18 суток¹. Временной фактор маршрутов доставки контейнерных грузов через Евразийский регион способствует росту интереса грузовладельцев к этому варианту, так как ценовой фактор уже не рассматривается как абсолютный приоритет на рынке международных контейнерных перевозок [4].

Однако при сравнительном анализе длительности выполнения транспортных операций ЛКС через Суэцкий канал и через систему маршрутов МТК «Запад — Восток» стоит учитывать следующие особенности организации контейнерных перевозок на евразийском пространстве: необходимость перегружать контейнеры и простои железнодорожных составов на границе, ожидание при накоплении вагонов с контейнерами для формирования состава, нехватка фитинговых платформ [7].

Выводы

МТК «Запад — Восток» представляется комплексной транспортно-экономической системой, охватывающей совокупность определенных маршрутов товародвижения, опорную логистическую инфраструктуру, субъекты транспортных процессов, деятельность государственных и международных организаций, нормативно-правовую базу международных перевозок. Сопряжение данной системы с функционированием и развитием транспортного комплекса РФ в соответствии с документами стратегического планирования формирует необходимый уровень транспортной независимости государства. Применение данного определения в научных исследованиях создает концептуальные возможности для дальнейшей работы по изучению сформулированной проблемы.

На основании вышеизложенного можно сформулировать следующие выводы.

1. Волатильность баланса спроса и предложения на рынке линейного контейнерного судоходства, а также ограничения глобальных контейнерных линий в отношении контейнерных перевозок российских грузов способствовали росту востребованности маршрутов МТК «Запад — Восток» при процессах переориентации внешнеторгового трафика РФ на Восток.
2. Переформатирование логистики контейнерных перевозок российских грузов сопровождалось расширением зоны тяготения контейнерных портов Дальневосточного бассейна и ростом объемов перевалки контейнерных грузов в дальневосточных портах по итогам 2022 г., что закрепило лидирующие позиции стивидорных компаний «Владивостокский морской торговый порт» и «Восточная Стивидорная Компания» по контейнерообороту.
3. МТК «Запад — Восток» включает в себя систему маршрутов для обеспечения логистики экспортно-импортных и транзитных контейнерных грузов. Для транспортного обеспечения внешней торговли РФ ключевую роль играют сухопутные и мультимодальные маршруты, проходящие по территории стран ЕАЭС, Монголии и Китая.
4. Диверсификация путей доставки контейнерных грузов, в частности проектирование и функционирование ЛКС через маршруты МТК «Запад — Восток», позволяет значительно снизить сроки доставки, а также способствует освоению национального транзитного потенциала, российскому экспорту транспортных услуг и развитию транспортного комплекса РФ.

Заключение

Теоретическая значимость исследования состоит в том, что выводы работы вносят вклад в развитие теоретико-методологической базы о сети трансъевразийских маршрутов при транспортно-логистическом обслуживании экспортно-импортных и транзитных потоков товарооборота Европы и Азии. Результаты настоящего исследования могут быть использованы контейнерными линиями и операторами при разработке ЛКС и управлении своими производственными мощностями, при государственном управлении в области транспорта и координации транспортного взаимодействия, а также в образовательной деятельности.

¹ Евразийские транспортные связи. Введение в действие наземных транспортных соединений между Европой и Азией. С. 40–50 [Электронный ресурс] // ЕЭК ООН. URL: <https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2019/wp5eal/ECE-TRANS-265r.pdf> (дата обращения: 21.01.2023).

Литература

1. Голубчик А. М. Актуальные реалии логистики международного товародвижения // Логистика. 2022. № 10 (191). С. 32–34. EDN: GIOKTC
2. Куренков П., Харитоновна М., Захаров А., Калинина Е. Влияние санкций коллективного Запада на транспортную логистику Российской Федерации // Логистика. № 1 (193). С. 10–13. DOI: 10.54959/22197222_2023_01_10. EDN: THOPYQ
3. Липатов А. Г. Система международных транспортных коридоров, современное состояние и перспективы развития // Modern Economy Success. 2022. № 2. С. 31–37. EDN: LEBKYA
4. Мусин А. К. Анализ существующих международных транспортных коридоров, проходящих через территории государств-членов. Аналитический доклад / под общ. ред. А. В. Диянского. 2019. № 5. С. 9–11.
5. Нелогов А. Г. Линейная зависимость [Электронный ресурс] // Вести Морского Петербурга. 2017. № 2. С. 18–19. URL: <http://morspb.ru/images/pdf/vesti-2-2017-pr.pdf> (дата обращения: 19.05.2023).
6. Покровская О. Д. Логистические транспортные системы России в условиях новых санкций // Бюллетень результатов научных исследований. 2022. № 1. С. 80–94. DOI: 10.20295/2223-9987-2022-1-80-94 EDN: YINMKX
7. Раровский П. Е. Пути повышения эффективности экспорта транспортных услуг на транссибирском контейнерном маршруте // Российский внешнеэкономический вестник. 2017. № 1. С. 123–124. EDN: XTDONR
8. Русинов И. А., Гаврилова И. А., Берсенева А. И. Мировые тенденции морских линейных контейнерных перевозок // Транспортное дело России. 2019. № 1. С. 186–188. EDN: JEIMEB
9. Тюленев К. Г. Интеграция процессов управления линейным контейнерным судоходством // Логистика и управление цепями поставок. 2016. № 1. С. 80–83. EDN: WCCACL
10. Тюленев К. Г. Управление контейнерными перевозками во внешнеэкономической деятельности. СПб. : ИПТ РАН. 2017. 112 с.
11. Фисенко А. И., Баранова Е. Ю. Контейнерные перевозки по международным транспортным коридорам стран-членов ШОС и восточный полигон России: необходимость согласования общей позиции и программы развития // Транспортное дело России. 2022. № 4. С. 177–180. DOI: 10.52375/20728689_2022_4_177. EDN: EBGWNL
12. Щербинин Н. В. Контейнерные терминалы Балтийского моря // Российский внешнеэкономический вестник. 2021. № 8. С. 129. DOI: 10.24412/2072-8042-2021-8-117-132. EDN: WREXRL
13. Rusinovi I., Ouami A. Key Profitability Factors for Strategic Alliances in Shipping Industry // IOP Conference Series: Earth and Environmental Science. IOP Publishing, 2022. V. 988. No. 4. Sci. 988 042043. DOI: 10.1088/1755-1315/988/4/042043

Об авторах:

Щербинин Никита Вячеславович, магистрант факультета внешнеторгового менеджмента Всероссийской академии внешней торговли Министерства экономического развития Российской Федерации (Москва, Российская Федерация);
e-mail: scherbi.nik@yandex.ru

Русинов Игорь Александрович, заведующий кафедрой коммерческой эксплуатации водного транспорта Института международного транспортного менеджмента Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова (Санкт-Петербург, Российская Федерация), доктор технических наук, профессор;
e-mail: RusinoviA@gumrf.ru

References

1. Golubchik A. Actual Realities of Logistics of International Goods Movement // Logistics [Logistika]. 2022. No. 10 (191). P. 32–34. (In Rus.) EDN: GIOKTC

2. Kurenkov P., Kharitonova M., Zakharov A., Kalinina E. The Influence of the Sanctions of the Collective West on the Transport Logistics of the Russian Federation // *Logistics [Logistika]*. 2023. No. 1 (193). P. 10–13. (In Rus.) DOI: 10.54959/22197222_2023_01_10. EDN: THOPYQ
3. Lipatov A. G. The System of International Transport Corridors, the Current State and Prospects of Development // *Modern Economy Success [Modern Economy Success]*. 2022. No. 2. P. 31–37. (In Rus.) EDN: LEBKYA
4. Musin A. K. Analysis of Existing International Transport Corridors Passing through Member States Territories. Analytical report / ed. by A. V. Diyansky. 2019. No. 5. P. 9–11. (In Rus.)
5. Nelogov A. G. Linear Dependence [Electronic resource] // *News of the Marine Petersburg [Lineinaya zavisimost']*. 2017. No. 2. P. 18–19. URL: <http://morspb.ru/images/pdf/vesti-2-2017-pr.pdf> (accessed: 19.05.2023) (In Rus.)
6. Pokrovskaya O. D. Russia's Logistics Transport Systems under New Sanctions // *Bulletin of the Results of Scientific Research [Byulleten' rezul'tatov nauchnykh issledovaniy]*. 2022. No. 1. P. 80–94. (In Rus.) DOI: 10.20295/2223-9987-2022-1-80-94. EDN: YINMKX
7. Rarovskiy P. E. Ways to Increase Transportation Services Exports Efficiency on The trans-Siberian Container Route // *Russian Foreign Economic Bulletin [Rossiiskii vneshneekonomicheskii vestnik]*. 2017. No. 1. P. 115–133. (In Rus.) EDN: XTDONR
8. Rusinov I. A., GavriloVA I. A., Bersenev A. I. The World Trends of Sea Linear Container Transportations // *Transport Business of Russia [Transportnoe delo Rossii]*. 2019. No. 1. P. 186–188. (In Rus.) EDN: JEIMEB.
9. Tulenev K. G. Global Integration of Liner Shipping Management Processes // *Logistics and Supply Chain Management [Logistika i upravlenie tsepyami postavok]*. 2016. No. 1 (72). P. 80–83. (In Rus.) EDN: WCCACL
10. Tyulenev K. G. Management of Container Transportation in Foreign Economic Activity. Saint Petersburg : Institute for Transport Problems RAS. 2017. 112 p. (In Rus.)
11. Fisenko A., Baranova E. Container Traffic along International Transport Corridors of SCO Member States and Russia's Eastern Polygon: The Need to Agree on a Common Position and Development Program // *Transport Business of Russia [Transportnoe delo Rossii]*. 2022. No. 4. P. 177–180. (In Rus.) DOI: 10.52375/20728689_2022_4_177. EDN: EBGWHK
12. Shcherbinin N. V. Baltic Sea Container Terminals // *Russian Foreign Economic Bulletin [Rossiiskii vneshneekonomicheskii vestnik]*. 2021. No. 8. P. 117–132. (In Rus.) DOI: 10.24412/2072-8042-2021-8-117-132. EDN: WREXRL.
13. Rusinov I., Ouami A. Key Profitability Factors for Strategic Alliances in Shipping Industry // *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*. IOP Publishing, 2022. V. 988. No. 4. Sci. 988 042043. DOI: 10.1088/1755-1315/988/4/042043

About the authors:

Nikita V. Shcherbinin, Master's student at the Foreign Trade Management Department of the Russian Foreign Trade Academy of the Ministry for Economic Development of the Russian Federation (Moscow, Russian Federation);
e-mail: scherbi.nik@yandex.ru

Igor A. Rusinov, Head of the Department of Commercial Operation of Water Transport of the Institute of International Transport Management of the Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping (Saint Petersburg, Russian Federation), Doctor of Technical Sciences, Professor;
e-mail: RusinovIA@gumrf.ru