

## Актуальные вопросы логистики морских перевозок контейнеров в Россию: некоторые уроки для участников ВЭД

УДК:658.7/8:656.6; ББК:65.40:39.4; Jel:R4  
DOI: 10.24412/2072-8042-2024-6-83-90

**Андрей Моисеевич ГОЛУБЧИК,**  
кандидат экономических наук, доцент,  
МГИМО МИД России  
(119454, Москва, проспект Вернадского, 76),  
кафедра УГМК «Международные транспортные  
операции» – доцент, e-mail: pigeon\_at@mail.ru;

**Егор Вадимович ПАК,**  
кандидат экономических наук, доцент,  
МГИМО МИД России  
(119454, Москва, проспект Вернадского, 76),  
кафедра УГМК «Международные транспортные  
операции» – заведующий кафедрой,  
кафедра международных экономических отношений  
и внешнеэкономических связей (МЭО и ВЭС)  
им. Н.Н. Ливенцева – доцент,  
e-mail: e.pak@inno.mgimo.ru

### Аннотация

На сегодняшний день логистика внешней торговли России и ее морской контейнерный сегмент в достаточной мере адаптировались к экзогенному санкционному шоку. Однако их структурная трансформация ввиду масштабности процесса объективно займет больше времени. Так, с точки зрения операционной деятельности грузооборот портов страны стабилизируется (а в ряде случаев растет), а ушедшие линейные мейджоры заменяются менее известными перевозчиками из «дружественных» стран и отечественными игроками. При этом происходящие изменения обнажили фундаментальные проблемы для российских участников ВЭД помимо, например, усложнившихся маршрутов доставки и увеличившейся стоимости доставки. Одной из таких проблем российских грузовладельцев в определенной мере является низкий уровень компетентности в области специфики транспортно-логистического обеспечения ВЭД. В этой связи, авторы на конкретных примерах, связанных с морскими перевозками контейнеров в Россию в 2023-2024 г., в т.ч. ситуация с общей аварией в Большом порту Санкт-Петербурга, наглядно демонстрируют профессиональную составляющую проблемы.

**Ключевые слова:** внешняя торговля России, логистика внешней торговли России, экономические санкции, международные морские перевозки, морские перевозки контейнеров в Россию.



**Rethinking Logistics of Russia's Seaborne Containerized Trade:  
A Couple of Recommendations**

**Andrej Moiseevich GOLUBCHIK,**

*Candidate of Sciences in Economics, Associate Professor, MGIMO-University  
(76, Prospect Vernadskogo, Moscow, Russia, 119454), Department of International Transport and  
Logistics – Associate Professor, e-mail: pigeon\_am@mail.ru;*

**Egor Vadimovich PAK,**

*Candidate of Sciences in Economics, Associate Professor, MGIMO-University  
(76, Prospect Vernadskogo, Moscow, Russia, 119454), Department of International Transport and  
Logistics – Head of the Department, Department of International Economic Relations and Foreign  
Economic Affairs named after N.N. Liventsev – Associate Professor, e-mail: e.pak@inno.mgimo.ru*

**Abstract**

As of today, logistics of Russia's foreign trade at large and its seaborne containerized segment in particular have generally overcome sanctions imposed by the West. Indeed, its structural transformation is on the way and is not an easy task. From the operational perspective the process is quite straightforward: turnover of Russian ports has levelled and new carriers (both from friendly states and of Russian origin) have entered the market. However, proficiency of national foreign trade companies in terms of transport and logistics is still lagging behind. Thus, the authors neatly highlight the problem with several linear shipping cases that took place in 2023-2024, i.e. that with general average announced near the port of Saint-Petersburg.

**Keywords:** Russia's foreign trade, logistics of Russia's foreign trade, economic sanctions, international shipping, seaborne transportation of containers to Russia

В 2022-2024 гг. транспортно-логистическая система России международного значения продемонстрировала достаточно сильную резистентность по отношению к введенному санкционному режиму<sup>1</sup>. Комплекс ограничительных мер со стороны стран коллективного Запада в этот период можно охарактеризовать как «санкционное цунами» – комбинацию прямых и косвенных мер воздействия<sup>2</sup>, в т.ч. в отношении «дружественных» стран, включившихся в торговые и логистические схемы обхода таких ограничений. Соответственно, на сегодняшний день можно с определенной уверенностью говорить о стабилизации (а в ряде случаев благоприятном развитии) логистики внешней торговли России, в т.ч. ее морского сегмента.

Показательно, что в ходе опроса, проведенного Институтом народнохозяйственного прогнозирования (ИНП) РАН в апреле-мае 2023 г., 31,5% российских предприятий (всего опрошено 132 респондента), в т.ч. представители транспортно-экспедиторского бизнеса, отметили, что они не пострадали от экономических санкций (в ноябре-декабре 2022 г. этот показатель был равен 19,2%)<sup>3</sup>. Также внушает оптимизм, что доля предприятий, планирующих нарастить свою инвестици-

онную активность в ближайшие 1-2 года в сравнении с весной 2022 г., увеличилась почти в 2 раза до 40%<sup>4</sup>.

Вместе с тем необходимо признать, что логистика морских перевозок контейнеров в Россию в 2022-2024 гг. претерпела весьма серьезную структурную трансформацию<sup>5</sup>. Условно трансформация включает два направления: организационное (касается процесса перевозки как такового, например, перевозчиков и условий перевозки) и профессиональное (особенностей, порядка и навыка взаимодействия российских участников ВЭД с третьими сторонами в рамках внешнеторгового контракта). Важно, что этот процесс в виду его беспрецедентности и многогранности, бесспорно, продолжается по обоим направлениям.

С организационной точки зрения до февраля 2022 г. из топ-10 мирового рейтинга контейнерных перевозчиков на порты Российской Федерации работали 8 линий, а после введения санкционного режима – осталась только MSC. При этом, швейцарский мейджор стал жестко придерживаться списка подсанкционных товаров, что привело к уменьшению грузооборота в направлении и сокращению частоты ротации судов. Однако уже к лету 2022 г. порты России начали обслуживать новые морские перевозчики из КНР, Сингапура, Малайзии, ОАЭ и целого ряда других «дружественных» стран. Включились в работу также крупные российские транспортные компании и группы, ранее занимавшиеся в основном железнодорожными перевозками контейнеров или просто экспедиторской деятельностью. Из наиболее крупных игроков это – «Рускон», входящий в транспортную группу «Дело», и оператор «Трансинергия».

В своей основе новые перевозчики – небольшие компании, оперирующие всего 1-2 судами. Организовать перевозки на порты Дальнего Востока России оказалось самым простым делом: расстояние перевозки достаточно короткое, что позволило поставить на маршруты много небольших судов. Ситуация с обслуживанием порта Новороссийск также не стала технической проблемой – для перевозок из ОАЭ, Индии и тем более портов Турции также не требовались большие суда.

С грузопотоками на порт Санкт-Петербург ситуация стала намного сложнее<sup>6</sup>. Из-за режима санкций перевозчики, следующие в российские порты Северо-Запада, лишены любой возможности для захода в порты ЕС. Даже в случае аварийного захода судно немедленно будет арестовано за нарушение режима санкций, а капитан судна может попасть персонально под уголовную ответственность. Следовательно, необходимо иметь достаточно крупное судно, которое имеет техническую возможность не заходить в порты ЕС на всем протяжении пути: от выхода из Суэцкого канала, например, до Санкт-Петербурга или Усть-Луги. Есть еще один аспект в пользу использования для перевозок крупных судов – вполне очевидно, что себестоимость перевозки одного условного двадцатифутового контейнера (ДФЭ или TEU) будет снижаться по мере увеличения числа контейнеров на борту, т.е. ввиду «эффекта масштаба».



Традиционно все без исключения линейные мейджоры для доставки контейнеров из Китая и стран Юго-Восточной Азии в страны Северной Европы используют суда вместимостью 10-14 тысяч ДФЭ, а часто и выше. Такое судно идет до порта трансшипмента (как правило, Гавр, Роттердам, Гамбург), где полностью выгружается и берет груз на обратный курс, а в порты стран Балтии, Финляндии и России идут фидерные суда вместимостью 900-1500 ДФЭ.

Основные российские контейнерные терминалы, находящиеся в Санкт-Петербурге и его окрестностях – мелководные. Они расположены не на морской, а пресной неводской воде, что накладывает серьезные ограничения на габариты судов, способных работать в этих портах. Судно, имеющее осадку 11,2 м (при длине менее 300 м и ширине менее 33 м), грузоподъемностью 33-35 тыс. т или 2100-2300 ДФЭ является максимальным судном, способным пройти в Санкт-Петербург морским судоходным каналом и иметь возможность минимального маневра у причала. Именно такие габариты были у контейнеровоза *Flying Fish 1*, инцидент с которым послужил ярким примером второго направления структурной трансформации логистики внешней торговли России – профессионального, связанного с наличием определенных компетенций у российских участников ВЭД.

Таким образом, в текущих реалиях российские порты на Балтике обслуживаются относительно небольшими судами, и, как результат, стоимость доставки 1 ДФЭ из основных портов Китая на этом направлении выше на 30-50% в сравнении с периодом до весны 2022 г.

К маю-июню 2023 г. возможность доставки контейнеров из самых различных портов мира в Россию восстановилось примерно на 80-85%, но такая доставка значительно подорожала. Летом 2023 г. даже наблюдалось некоторое снижение уровня ставок на наиболее востребованных маршрутах. Одновременно с рынка начали уходить мелкие перевозчики, которые не смогли выдержать конкуренции. К осени прекратили шиппинговые операции «Рускон» и «Транссинергия», но, правда, выполнив все взятые обязательства.

Однако были и показательные исключения. В ноябре 2023 г. компания *Global Field Line (GFL)* заявила о прекращении сервиса, а в декабре судно *HONRIZE*, находящееся в операционном управлении у компании «Трансмастерс», следуя из Индии в Санкт-Петербург, по требованию судовладельца полностью выгрузила все контейнеры в транзитном порту Джебель-Али (ОАЭ) и снялось с сервиса. Компания «Трансмастерс», выступавшая в качестве перевозчика по коносаменту на этой линии, объявила чрезвычайную ситуацию (*emergency*) и затребовала с владельцев контейнеров, находившихся на борту судна *HONRIZE* доплатить по 3 тыс. долл. США за 20-ти футовый контейнер (1 ДФЭ) для того, чтобы иметь возможность доставить эти контейнеры получателям на судах других перевозчиков<sup>7</sup>.

Большого резонанса эти случаи не вызвали, так как на судах было не очень много контейнеров. Так, по оценкам авторов, грузовладельцам пришлось доплатить примерно за 200-240 единиц ДФЭ. Относительно спокойно ситуацию с за-

стрявшими в том же порту Джебель-Али контейнерами GFL помогла разрешить компания «Модуль» из Санкт-Петербурга. Цена за такую помощь осталась коммерческой тайной, но с известной долей уверенности можно оценить убытки грузовладельцев минимум в 1 млн долл. Следовательно, понесенные расходы (около 1 млн долл.) были добавлены к стоимости товаров, находившихся в этих контейнерах. К этой цифре следует добавить дополнительные налоги, сборы и пошлины, а также интересы крупных и малых оптовиков. В результате этого совокупные расходы могли составить до 2 млн долл. и, в конечном итоге, «легли на плечи» конечных покупателей.

Следующее происшествие имело место 2 февраля 2024 г., когда при проходе по морскому каналу в порт Санкт-Петербург сел на мель контейнеровоз Flying Fish 1 (флаг Панама), принадлежащий OVP Shipping. Капитан судна объявил *общую аварию (general average)*. Спасательная операция заняла около суток. В результате все закончилось благополучно, обошлось без повреждений, и судно смогло благополучно разгрузиться в порту назначения.

Однако Северо-Западный филиал ФГБУ «Морспасслужбы» наложил арест на судно и грузы до урегулирования вопроса о возмещении стоимости работ по снятию с мели, которые были оценены в 800 млн руб.<sup>8</sup> Эта, несомненно, гигантская сумма подлежала распределению *диспаушеру (general adjuster)* – фирмой из Гонконга TCWong Average Consulting Limited (известной на рынке как Asia Maritime Adjusting HK) – между судном, фрахтом и грузом. Важно подчеркнуть, что ликвидация последствий общей аварии – это старинный и крайне специфический морской обычай, когда владельцы груза несут солидарную ответственность за все возникшие убытки.

Технически для распределения признанных общей аварией расходов и убытков диспаушером определяется *контрибуционный дивиденд (contributory dividend)*. Настоящий показатель характеризует соотношение между убытками и расходами по общей аварии и стоимостью имущества, участвующего в покрытии акта общей аварии – *контрибуционной стоимости (contributory value)*. Из контрибуционной стоимости имущества исключаются все расходы, признанные *частной аварией (particular average)*. Фрахт, как правило, не включается как отдельная статья в контрибуционную стоимость, если он включен в стоимость груза – внешнеторговый контракт на любом базисном условии поставки от CFR/CIF и далее до DDP (ИНКОТЕРМС©2020).

Таким образом, расходы в рамках общей аварии всегда вынужденные, но они понесены осознанно, распределяются пропорционально стоимости спасенного между заинтересованными сторонами и всегда меньше убытков от гибели судна вместе с грузом.

17 февраля 2024 г. перевозчик разослал всем заинтересованным сторонам уведомление (копия имеется в распоряжении авторов), из которого следовало, что все грузовладельцы, имеющие страховое покрытие риска «общая авария», могут предоставить специальные гарантийные расписки от страховых компаний (стра-



ховые бонды), в которых страховщик обязуется покрыть все расходы, отнесенные на конкретную партию груза за его владельца. Если груз не застрахован, то владелец может внести депозит равный 21% от стоимости груза по инвойсу плюс стоимость фрахта и забрать свой груз немедленно, либо внести депозит в размере от 5 до 8%. Однако в этом случае получить груз можно будет только после того, как с него будет снят арест, т.е. когда все спорные вопросы со спасательной службой будут урегулированы перевозчиком.

После довольно долгих торгов было объявлено, что размер взноса составит 7% от стоимости груза и фрахта. Отказаться от выплаты причитающейся суммы возмещения убытков – практически невозможно, и грузоотправитель согласился с таким принципом урегулирования проблемы, как только он сам или его представитель получили на руки оригиналы коносаментов или документов их заменяющих.

По открытым данным на судне было 2138 ДФЭ контейнерного груза. Будем считать, что с грузом было 2000 ДФЭ, и стоимость груза в каждом ДФЭ составила 20 000 долл. Итого на судне было груза на 40 млн долл. Само судно – 2000 года постройки. Его стоимость равняется ориентировочно 6 млн долл. Итого суммарная стоимость груза и судна 46 млн долл., и 7% от этой суммы равно 3,22 млн долл. Представляется, что полученная цифра явно занижена, но точная сумма – коммерческая тайна.

В этой связи, для российских грузовладельцев возникает резонный вопрос: можно ли было избежать этих затрат? По мнению авторов, да, можно, если бы груз был застрахован. Тогда все издержки легли бы на страховую компанию, а не грузовладельца. По данным, имеющимся в распоряжении авторов, застрахованными были не более 25% грузов на борту судна. Но самый удивительный факт заключается совсем в другом – грузополучатели примерно 90 ДФЭ внесли депозит самостоятельно, хотя имели контракты с китайскими партнерами на условиях CIF Санкт-Петербург!

\* \* \*

В действующих санкционных реалиях 2022-2024 гг., характеризующихся постоянно совершенствующимися ограничительными инструментами со стороны стран коллективного Запада, российские участники ВЭД столкнулись с новыми проблемами как технического, так и профессионального характера. Представляется, что описанные авторами ситуации при организации логистики морских перевозок контейнеров в Россию могут способствовать повышению общего уровня компетентности отечественных участников ВЭД<sup>9</sup>.

Так, для российских грузовладельцев, имевших страховое покрытие, весьма показателен пример с общей аварией, произошедшей в акватории Большого порта Санкт-Петербург с контейнеровозом Flying Fish 1 в феврале 2024 г.

Важно подчеркнуть, что даже базовый уровень страхования на условиях CIF ИНКОТЕРМС©2020 всегда покрывает убытки от общей аварии, причем на 110%. Почему грузополучатели не обратились с требованием урегулирования требований диспашера к страховой компании!? Можно было не ждать вынесения решения, не нести дополнительные расходы, а просто обратиться к страховщику с требованием выдать страховой бонд перевозчику. У авторов только один ответ на такой вопрос – грузополучатели просто не знали о такой опции условия поставки CIF в соответствии с ИНКОТЕРМС©2020.

### ПРИМЕЧАНИЯ:

<sup>1</sup> Щербанин Ю.А. Транспорт России: девять лет экономических санкций // Проблемы прогнозирования – 2023. – №5. – С. 48.

<sup>2</sup> Timofeev, I.N, Arapova E.Y., Nikitina Y.A. The Illusion of “Smart” Sanctions: The Russian Case // Russia in Global Affairs. – 2024. – Vol. 22. – No. 2. – P. 171-172.

<sup>3</sup> Кувалин Д.Б., Зинченко Ю.В., Лавриненко П.А., Ибрагимов Ш.Ш., Зайцева А.А. Российские предприятия весной 2023 г.: преодоление санкционного кризиса и усиление инвестиционной активности // Проблемы прогнозирования. – 2024. – №1. – С. 218.

<sup>4</sup> Там же, С. 231.

<sup>5</sup> Подробнее см. Голубчик А.М., Пак Е.В. Внешнеторговая транспортная логистика России в условиях санкционного режима: год спустя // Российский внешнеэкономический вестник. – 2023. – № 10. – С. 77-84.

<sup>6</sup> Кувалин Д.В., Щербанин Ю.А. Адаптация экономики российских регионов к разрыву отношений с Европой (на примере портов Балтийского моря) // Балтийский регион. – 2023. – Т. 15. – №4. – С. 66-67.

<sup>7</sup> Сотни контейнеров линии GFL не доехали из Дубай в Санкт-Петербург. InfraNews. 19 января 2024. URL: <https://www.infranews.ru/logistika/sujeti/64186-sotni-kontejnerov-linii-gfl-ne-doechali-iz-dubaya-v-sankt-peterburg/>

<sup>8</sup> Что составляет 8,67 млн долл. США по курсу ЦБ России на 10 марта 2024 г.

<sup>9</sup> Подробнее см. Холопов К.В., Голубчик А.М. Высшее профессиональное образование как фактор развития международных экономических отношений // Российский внешнеэкономический вестник. – 2020. – № 7. – С. 7-17.

### БИБЛИОГРАФИЯ/BIBLIOGRAPHY:

Кувалин Д.Б., Зинченко Ю.В., Лавриненко П.А., Ибрагимов Ш.Ш., Зайцева А.А. Российские предприятия весной 2023 г.: преодоление санкционного кризиса и усиление инвестиционной активности // Проблемы прогнозирования. – 2024. – №1. – С. 217-232 @@@  
Kuvalin D.B., Zinchenko Ju.V., Lavrinenko P.A., Ibragimov Sh.Sh., Zajceva A.A. Rossijskie predprijatija vesnoj 2023 g.: preodolenie sankcionnogo krizisa i usilenie investicionnoj aktivnosti // Problemy prognozirovaniya. – 2024. – №1. – S. 217-232. URL: <https://doi.org/10.47711/0868-6351-202-217-232>



Кувалин Д.В., Щербанин Ю.А. Адаптация экономики российских регионов к разрыву отношений с Европой (на примере портов Балтийского моря) // Балтийский регион. – 2023. – Т.15. – №4. – С. 62-78 @@ Kuvalin D.V., Shherbanin Ju.A. Adaptacija jekonomiki rossijskih regionov k razryvu otnoshenij s Evropoj (na primere portov Baltijskogo morja) // Baltijskij region. – 2023. – Т.15. – №4. – С. 62-78. URL: <https://doi.org/10.5922/2079-8555-2023-4-4>

Щербанин Ю.А. Транспорт России: девять лет экономических санкций // Проблемы прогнозирования – 2023. – №5. – С.45-58 @@ Shherbanin Ju.A. Transport Rossii: devjat' let jekonomicheskijh sankcij // Problemy prognozirovanija – 2023. – №5. – С.45-58. URL: <https://doi.org/10.47711/0868-6351-200-45-58>

Timofeev, I.N, Arapova E.Y., Nikitina Y.A. The Illusion of “Smart” Sanctions: The Russian Case // Russia in Global Affairs. – 2024. – Vol. 22. – No. 2. – P. 156-178. URL: <https://doi.org/10.31278/1810-6374-2024-22-2-156-178>

