

О некоторых проблемах международных контейнерных перевозок в Россию на современном этапе

УДК:656.073.235; ББК:39.18; Jel:R41
DOI: 10.24412/2072-8042-2024-8-49-56

*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 морской транспорт остается системообразующим для «новой логистики» внешней торговли России, обеспечивая в целом устойчивое (но порой с несколькими переделками) сообщение с основными мировыми портами, в т.ч. находящимися в «недружественных странах». Вместе с тем при организации международных контейнерных перевозок в условиях действующего санкционного режима (14-й санкционный пакет) ЕС в отношении России введен в июне 2024 г. и содержит существенные ограничения на морском транспорте) российские участники ВЭД сталкиваются с рядом новых проблем. Преимущественно они связаны с приходом ранее неизвестных игроков на отечественный транспортно-логистический рынок для замещения сервиса линейных мейджоров в/из России после их ухода. Так, в статье авторы на примере весьма показательного кейса турецкого перевозчика E-Shipping выявили ряд актуальных проблем организации морских контейнерных перевозок в Россию и сформулировали подробные рекомендации, которые могут помочь российским участникам ВЭД избежать подобной ситуации в будущем.

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



Identifying Current Problems on Containerized Maritime Shipments to Russia

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

Seaborne leg turns out to be a key pillar sustaining 'new logistics' of Russia's foreign trade. As of today, shipments could be effected to almost all major ports worldwide, incl. that from 'unfriendly states'. Given sanctions regime of the West (as of June 2024 EU has introduced a 14th package of sanctions with serious limitations put on maritime sector) the market has seen a substitution of linear majors by less familiar to shippers carriers. Thus, the paper has put the E-Shipping case to the front and identified key induced stumbling points. The authors end up with practical outcomes on how to avoid typical problems in future.

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

Начиная с весны 2022 г., логика организации международного товародвижения в Россию изменилась самым принципиальным образом. Беспрецедентное санкционное давление (в экономическом и политическом аспектах) стран коллективного Запада на Россию в 2022-2024 гг. формализовалось в виде системы «шоковых санкций»¹. Фактически «недружественными странами» введены запреты на международные грузовые и пассажирские перевозки в направлении России на морском, железнодорожном, автомобильном и воздушном видах транспорта². Авторы мониторят санкционную проблематику на транспорте, оперативно дают оценку ситуации, а также делают актуальные и практические рекомендации российским участникам ВЭД³.

Так, в рамках 14-го «пакета санкций» ЕС транспортные ограничения связаны с морским, автомобильным и воздушным сегментами⁴.

Морская часть «санкционного пакета» ожидаемо стала самой внушительной. Введен запрет на транзит российского СПГ через порты ЕС. Ограничения распространяются также на перевалку СПГ с судна на судно (операция ship to ship, STS). В порты ЕС запрещен доступ 27 судам (связанным, по мнению ЕС, с Россией), и

ограничения касаются фрахтования, технического обслуживания судов, в т.ч. бункеровки, судового снабжения (услуги шипчандлеров), а также регистрации/перерегистрации в судовом реестре ЕС. Например, суда M/V Angara (контейнеровоз/ролкер под флагом России) и M/V Maria (балкер под флагом Камеруна) попали в настоящий ограничительный список за перевозку товаров, предназначенных для российского ВПК, а танкеры Hana (под флагом Габона), Canis Power (под флагом Острова Кука) и Andromeda Star (под флагом Панамы) – за обход «ценового потолка», введенного в отношении российских нефти и нефтепродуктов, поставляемых морем⁵.

С точки зрения автомобильных перевозок расширен запрет на грузоперевозки в ЕС, в т.ч. транзитом по территории ЕС, для предприятий, в которых 25% и более принадлежат российским физическими или юридическим лицам.

Введен запрет на прием российских воздушных бортов в аэропортах ЕС на нерегулярных маршрутах. Пакетом вводятся и персональные санкции против топ-менеджмента ГК «Волга-Днепр».

В санкционных реалиях 2022-2024 гг. выстроены альтернативные маршруты доставки грузов в Россию, применяются сложные схемы реализации внешнеторговых контрактов, сложные настолько, что в них условие поставки по ИНКО-ТЕРМС© фактически превращается в пустую формальность. Такие схемы построены и реализуются логистическими провайдерами, которые, зачастую, принимают на себя не только ответственность по доставке, но и обязательства по поставке товара, начиная с закупки в «недружественной стране».

Разумеется, деятельность этих компаний совершенно невозможна без фактических перевозчиков, т.е. компаний, непосредственно осуществляющих перемещение товаров между странами. После ухода с отечественного рынка крупнейших международных контейнерных перевозчиков (из топ-10 мирового рейтинга на порты России работали 8, из которых ушли 7), ситуация самым принципиальным образом изменилась.

Сегодня на смену ушедшим гигантам рынка пришло большое количество очень малых, малых и средних перевозчиков, которые смогли в кратчайшие сроки заполнить нишу и возобновить контейнерное сообщение с большей частью портов мира. По оценкам авторов, в настоящее время существует возможность регулярного сообщения примерно с 90% портов мира по сравнению с «досанкционным» периодом. Необходимо отметить, что весьма серьезным неудобством такой схемы является необходимость смены 2-3 компаний – морских перевозчиков, что отрицательно влияет на надежность, сроки и стоимость доставки.

Представляется, что неоднократные перевалки в самых разных портах в условиях «новой логистики» внешней торговли России объективно свидетельствуют о том, что наиболее удобной транспортной тарой является стандартный контейнер. В настоящее время контейнеров вполне достаточно, но появилась другая проблема – разбалансировка контейнерных парков. Традиционный контейнерный экспорт



из России – это продукция не самого глубокого уровня передела: во многом это полуфабрикаты. Такой груз тяжелый и требует двадцатифутовых контейнеров, а импорт в подавляющем числе случаев – это готовая продукция, груз относительно легкий, дорогостоящий, но объемный, следовательно, требующий в основном сорокафутовых контейнеров. Как результат – одного типа контейнеров критически не хватает, а другие находятся в серьезном избытке. По самым разным данным в текущий момент времени на терминалах в Московской области хранится более 5-ти тысяч сорокафутовых контейнеров, которые необходимо возвращать.

Ситуация с дисбалансом контейнерного парка не нова: шестнадцать лет тому назад один из авторов в своем диссертационном исследовании подробно рассмотрел проблему и предложил некоторые пути ее решения⁶. Часть из них была реализована и до начала 2022 г. проблема дисбаланса парка столь остро не стояла. В текущих условиях владельцам контейнерного парка придется идти на крайне непопулярные меры и включать в ставку на каждый контейнер с импортом надбавку за возврат порожних контейнеров (в терминологии линейного бизнеса Equipment Handover Charge, ЕНС). По оценкам авторов, эта сумма в среднем может равняться 300-400 долл. на один порожний сорокафутовый контейнер. Как результат, на лицо рост стоимости доставки и, соответственно, увеличение стоимости импортного товара.

Сколько новых игроков появилось в российском сегменте рынка контейнерных перевозок сказать невозможно: новые перевозчики появляются постоянно, а некоторые – его покидают. По подсчетам авторов, рынок покинули не менее 9 компаний, кто-то смог это сделать спокойно и без материального ущерба для клиента, а кто-то со скандалом и нанесением ущерба грузовладельцу, иногда весьма серьезного.

Практически сразу новые участники рынка заявляют себя как «контейнерная линия», однако в подавляющем числе случаев они таковой не являются. Используемое в названии слово «Line»/ «Линия» ровным счетом никого не должно вводить в заблуждение, это не более чем рядовой маркетинговый ход. В соответствии со Ст. 114.1 Кодекса торгового мореплавания (КТМ) России регулярная линия должна быть зарегистрирована Минтрансом России⁷. Перечень зарегистрированных линий можно посмотреть на сайте Федерального агентства морского и речного транспорта⁸, правда данные там содержатся по состоянию на осень 2022 г.

В качестве примера рассмотрим самую последнюю (по состоянию на конец июня) и весьма показательную ситуацию. В апреле 2023 г. в российских и зарубежных СМИ появилось сообщение о новом игроке на российском контейнерном рынке – зарегистрированной в Турции в феврале 2023 г. судоходной компании E-Shipping⁹. Из этих сообщений следовало, что компания подписала агентское соглашение с южнокорейским экспедитором Farmko GLS и запустила регулярную морскую линию под названием Korea Vladivostok Express, соединившую Влади-

восток с корейским Пусаном и китайскими портами Шанхай, Тяньцзинь, Шекоу, Нинбо, Сямэнь, Жичжао и Далянь. Во Владивостоке компания пользовалась услугами терминала («Владивостокский морской торговый порт» (ВМТП), выступившего «генеральным партнером» линии¹⁰.

Строго говоря, любому профессионалу новая компания изначально должна была показаться несколько странной, исходя как минимум из следующего. Во-первых, она зарегистрирована в Турции, а в оперативном управлении у нее находилось два судна – А НОУОУ и Да Вао, явно принадлежащих китайскому судовладельцу. Во-вторых, операционную деятельность компания вела на Дальнем Востоке. В-третьих, применимым правом перевозчик выбрал российское, а местом судебного разбирательства – арбитражный суд в Москве. В приведенном перечне нет ничего противозаконного, но сочетание сведений крайне удивительное. До событий февраля 2022 г. морские перевозчики любыми законными средствами избегали российской юрисдикции, а фирмы с турецкой регистрацией исторически строили свой контейнерный бизнес с привязкой к национальным портам.

В этой связи нельзя обойти стороной еще один важнейший для специалистов аспект – оба судна находились у E-Shipping в аренде по тайм-чартеру (time-charter). Разумеется, детали этого договора являются коммерческой тайной, но сам факт должен был насторожить профессионала. Тайм-чартер – договор аренды судна обычно краткосрочный, чаще всего от 6 до 12 месяцев, а это крайне малый срок для организации полноценного линейного судоходства.

Важно отметить, что именно по тайм-чартеру находились в аренде суда у большинства компаний, со скандалом покинувших российский рынок. Например, Global Field Line (GFL) – ноябрь 2023, «Трансмастерс» (судно HONRIZE) – декабрь 2023. В обоих случаях суда полностью выгрузили весь груз в транзитном порту (Джебель-Али, ОАЭ) и по приказу владельцев снялись с маршрута.

Всего через полгода после начала работы, осенью 2023 г, начались первые неприятности у «Ист Шиппинг Лайн», агента E-Shipping, а первые судебные претензии были направлены в адрес компании уже весной 2024 г. Один из исков на сумму, превышающую 20 млн руб., подал контейнерный оператор «Транс Синергия» (номер дела А40-90180/2024 от 22.04.24)¹¹. С октября 2023 г. по январь 2024 г. «Ист Шиппинг Лайн» привлекала у оператора контейнеры для перевозки грузов из Китая в Россию. Контейнеры линейный перевозчик вернул, но в полном объеме услуги «Транс Синергия» не оплатил, что стало основанием требования долга и неустойки.

По данным сайта платформы «Картотека арбитражных дел», за период с марта по июнь 2024 г. против компании-агента ООО «Ист Шиппинг Лайн» было возбуждено 8 арбитражных производств общим объемом требований более 72 млн руб. Представляется, что погасить такую сумму компании будет крайне затруднительно, если вообще это возможно.



В этой связи, возникает следующий вопрос – почему требования истцов были обращены на агента, а не на саму линию? Ответ достаточно прост: E-Shipping как перевозчик по коносаменту несет ответственность исключительно в рамках договора перевозки, а в рассматриваемых исках речь идет об оказании сопутствующих и связанных с перевозкой услуг, которые традиционно предоставляются агентом линии.

21 июня 2024 г. стало известно, что контейнеры российских получателей, два месяца находившиеся на контейнеровозе A HOUOU в Китае, доставит во Владивосток судно группы компаний FESCO – History Maria. Соответствующие письма компания «Ист Шиппинг Лайн», российский агент судоходной линии E-Shipping, разослала грузовладельцам и экспедиторам (текст письма имеется в распоряжении авторов). Новость, несомненно, положительная, но несколько десятков российских грузополучателей, чьи контейнеры простояли в Китае, несомненно, понесли убытки, размер которых, конечно, неизвестен, но есть основания полагать, что он достаточно существенный.

* * *

На сегодняшний день можно с определенной уверенностью констатировать, что внешняя торговля и внешнеторговая логистика России вполне приспособились к режиму санкций. Вместе с тем по-прежнему остаются несколько проблемных моментов, решить которые пока нет возможности. В этой связи, проанализировав кейс E-Shipping, авторы хотели бы сформулировать некоторые рекомендации, которые могут помочь российским участникам ВЭД если не избежать этих проблем, то хотя бы минимизировать их воздействие на бизнес.

Во-первых, необходимо четко понимать, что избежать уплаты дополнительного сбора «за регулировку контейнерного парка» с любого импортного контейнера скорее всего не удастся. К этому просто надо быть готовым.

Во-вторых, нужно внимательно изучить бэкграунд контейнерных перевозчиков, услугами которых планируется воспользоваться. При желании практически всю информацию можно найти в открытом доступе. Так, текст и условия договора перевозки (печатается на лицевой стороне коносамента) у большинства компаний приведен на их сайтах. Информацию о судах также можно найти, не всю, но по доступной части можно сделать ряд весьма интересных выводов.

Например:

❑ Отсутствие на сайте линии текста условий договора перевозки и применимого права не является нарушением закона, но сам факт имеет очевидно негативный подтекст;

❑ Если грузовладельцу удалось найти текст условий договора перевозки по коносаменту, то надо внимательно изучить его и выяснить – по каким международным законам работает этот перевозчик, и в какой юрисдикции он оперирует.

При этом важно помнить, что юрисдикция может не совпадать с государством, где зарегистрирован перевозчик, как это и было в случае E-Shipping;

□ Наличие у компании-перевозчика в оперативном управлении незначительного количества судов, например, от 1 до 3 судов-контейнеровозов, есть еще один отрицательный момент, и частота сервиса как минимум будет весьма невысокой;

□ В идеале эксплуатируемые суда (или хотя бы половина флота перевозчика) должны быть в собственности или в долгосрочной аренде по бэрбоут- или димайз-чартеру;

□ Наличие у контейнерного оператора судов, взятых в аренду, исключительно по тайм-чартеру является очень тревожным сигналом. Проблемы могут возникнуть в любой момент времени, как и чем они закончатся, как показывает практика, предсказать невозможно.

ПРИМЕЧАНИЯ:

¹ Тимофеев, И.Н. Все шоковые санкции против России уже введены. Российский совет по международным делам. 04.06.2024. URL: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/interview/vse-shokovye-sanktsii-protiv-rossii-uzhe-vvedeny/>

² Коновалова Т.В., Надирян С.Л., Горланова А.Н., Соскова В.В. Тенденции развития грузоперевозок Российской Федерации в условиях санкций // Вестник транспорта. – 2024. – №3. – С. 37-38; Куренков П., Харитонов М., Захаров А., Калинина Е. Влияние санкций коллективного Запада на транспортную логистику Российской Федерации // Логистика. – 2023. – №1 (193). – С. 10-13; Рожко А.И., Помогаева М.В., Бондаренко И.Н., Бондаренко А.В. Влияние санкций на развитие транспортной логистики в современной России // Вестник Астраханского государственного технического университета. Серия: Морская техника и технология. – 2024. – №2. – С. 116-122.

³ Подробнее см. Голубчик А.М., Пак Е.В. // Актуальные вопросы логистики морских перевозок контейнеров в Россию: некоторые уроки для участников ВЭД // Российский внешнеэкономический вестник. – 2024. – №6. – С. 83-90.

⁴ Russia's war of aggression against Ukraine: comprehensive EU's 14th package of sanctions. European Council. 24 июня 2024. URL: <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2024/06/24/russia-s-war-of-aggression-against-ukraine-comprehensive-eu-s-14th-package-of-sanctions-cracks-down-on-circumvention-and-adopts-energy-measures/>

⁵ Council Regulation (EU) 2024/1745. Official Journal of the European Union. 24 июня 2024. URL: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202401745

⁶ Голубчик, А.М. Организация и техника российского экспорта услуг по транспортному экспедированию контейнерных грузов. дис. на соиск. учен. степ. канд. эконом. наук (08.00.14) / Голубчик Андрей Моисеевич, ВАВТ Минэкономразвития. – Москва, 2008. – 156 с.

⁷ Статья 144.1. Морская линия. КонсультантПлюс. URL: [https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_22916/fb5ccda9a70b4fbb9f552bf89aa9fc986d1d3922/#:~:text=Морская%20линия,-\(введена%20Федеральным%20законом&text=1.,на%20регулярной%20основе%20по%20расписанию.](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_22916/fb5ccda9a70b4fbb9f552bf89aa9fc986d1d3922/#:~:text=Морская%20линия,-(введена%20Федеральным%20законом&text=1.,на%20регулярной%20основе%20по%20расписанию.)



⁸ Сводный реестр морских линий 2022 год. Росморречфлот. URL: <https://morflot.gov.ru/media/33hcn4x/edinii-reestr-mor-linii.xls>

⁹ Официальное наименование E SHIPPING KONTEYNER TAŞIMACILIK HİZMETLERİ İÇ VE DIŞ TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ.

¹⁰ Сотни российских контейнеров линии E-Shipping застряли в Китае. Infranews. 04.06.2024. URL: <https://www.infranews.ru/logistika/sujeti/65166-sotni-rossijskih-kontejnerov-linii-e-shipping-zastryali-v-kitae/>

¹¹ Дело А40-90180/2024. Картотека арбитражных дел (Электронное правосудие). 22.04.2024. URL: <https://kad.arbitr.ru/Card/743d08c6-e0d9-4da5-ac21-6cd02a43eb5e>

БИБЛИОГРАФИЯ/BIBLIOGRAPHY

Коновалова Т.В., Надирян С.Л., Горланова А.Н., Соскова В.В. Тенденции развития грузоперевозок Российской Федерации в условиях санкций // Вестник транспорта. – 2024. – №3. – С. 37-38 @@ Konovalova T.V., Nadirjan S.L., Gorlanova A.N., Soskova V.V. Tendencii razvitiya gruzoperevozok Rossijskoj Federacii v uslovijah sankcij // Vestnik transporta. – 2024. – №3. – S. 37-38.

Куренков П., Харитонов М., Захаров А., Калинина Е. Влияние санкций коллективного Запада на транспортную логистику Российской Федерации // Логистика. – 2023. – №1 (193). – С. 10-13 @@ Kurenkov P., Haritonova M., Zaharov A., Kalinina E. Vlijanie sankcij kollektivnogo Zapada na transportnuju logistiku Rossijskoj Federacii // Logistika. – 2023. – №1 (193). – S. 10-13.

Рожко А.И., Помогаева М.В., Бондаренко И.Н., Бондаренко А.В. Влияние санкций на развитие транспортной логистики в современной России // Вестник Астраханского государственного технического университета. Серия: Морская техника и технология. – 2024. – №2. – С. 116-122 @@ Rozhko A.I., Pomogaeva M.V., Bondarenko I.N., Bondarenko A.V. Vlijanie sankcij na razvitie transportnoj logistiki v sovremennoj Rossii // Vestnik Astrahanskogo gosudarstvennogo tehničeskogo universiteta. Serija: Morskaja tehnika i tehnologija. – 2024. – №2. – S. 116-122.

