

Развитие экспортно-импортных контейнерных перевозок в современных внешнеэкономических условиях

*Никита Вячеславович ЩЕРБИНИН,
Всероссийская академия внешней торговли
(119285, Москва, Воробьевское шоссе, 6А),
факультет внешнеторгового менеджмента
– магистрант, e-mail: scherbi.nik@yandex.ru*

УДК: 656.073.235; ББК: 39.2; Ш 644
DOI: 10.24412/2072-8042-2023-3-84-96

Аннотация

Статья посвящена исследованию основных направлений развития российской контейнерной системы в текущих условиях с учетом волатильности отрасли и динамичной внешней среды. В связи с ограничениями, введенными крупнейшими контейнерными линиями относительно перевозок российских внешнеторговых грузов, возникает необходимость поддерживать уровень транспортного обеспечения внешнеэкономических связей. Этим обусловлена переориентация системы на грузопотоки в сообщении АТР – Россия и Южная Азия – Россия, а также расширение перечня сервисов контейнерных линий и операторов, продолживших деятельность на рынке в штатном режиме.

Ключевые слова: российская контейнерная система, контейнерный терминал, линейное судоходство, альянсы контейнерных перевозчиков, международные транспортные коридоры.

Development of Export-Import Container Transportation under Current Global Economic Conditions

*Nikita Vyacheslavovich SHCHERBININ,
Russian Foreign Trade Academy (119285, Moscow, Vorobëvskoe shosse, 6A), Faculty of Foreign
Trade Management – Master’s student, e-mail: scherbi.nik@yandex.ru*

Abstract

The article analyzes the main trends in Russia’s container market in the current conditions, taking into account the industry volatility and the changing external environment. Due to the restrictions imposed by major container lines on Russia’s international cargo, it is necessary to maintain the appropriate transport infrastructure and promotion of foreign trade. Thus, Russia initiated the reorientation of its cargo flows focusing on Asia-Pacific region – Russia and South Asia – Russia, along with the services expansion of the container lines and operators which continued to operate on the market in a regular mode.

Keywords: Russian container system, container terminal, line shipping, alliances of container carriers, international transport corridors.



Успешная интеграция России в мировую транспортную систему представляется чрезвычайно важной в тесной связи с тенденциями контейнеризации мировой торговли. Основными субъектами рынка контейнерных перевозок традиционно являются судоходные линии и операторы специализированных грузовых терминалов с одной стороны и грузовладельцы с другой.

Требуется заметить, что отечественные предприятия в сфере морского линейного контейнерного судоходства появились ещё в СССР, например, БМП (Балтийское Морское Пароходство), ДВМП (Дальневосточное Морское Пароходство). Однако фактическая ликвидация БМП и выход иностранных контейнерных перевозчиков на российский рынок (Maersk – 1992 г.¹, CMA CGM – 1997 г.², MSC – 1998 г.³) сформировали зависимость российских грузовладельцев от услуг глобальных контейнерных линий на Балтийском бассейне.

Сервис иностранных контейнерных линий также распространился на порты Южного и Дальневосточного бассейнов, при этом на последнем вели свою деятельность Сахалинское Морское Пароходство и Дальневосточное Морское Пароходство, поэтому национальным перевозчикам пришлось вступать в конкурентную среду рассматриваемого рынка.

Целью настоящего исследования является анализ направлений развития отрасли контейнерных перевозок России в текущих внешнеэкономических условиях. Для достижения цели ставятся следующие задачи: анализ уровня сервиса контейнерных линий и операторов, актуальных направлений транспортного обслуживания внешней торговли, рассмотрение возможностей совершенствования национальной контейнерной системы.

Для линейного судоходства характерны определенные формы сотрудничества и интеграции между перевозчиками: слот-чартерное соглашение, соглашение о совместных сервисных маршрутах, стратегические альянсы (которые пришли на смену линейным конференциям). Также наблюдается процесс консолидации флотов контейнерных линий за счет слияний и поглощений, собственно это и объясняет укрепление позиций глобальных контейнерных перевозчиков на рынке.

Стратегический альянс – это объединение контейнерных линий, которые имеют соглашение о совместном использовании общего флота на обслуживаемых торговых маршрутах, при этом ставки фрахта формируются каждым участником самостоятельно. Необходимость такой формы интеграции в линейном судоходстве объясняется повышением эффективности использования провозных мощностей судов альянса. Также соглашение не направлено против других участников рынка и не подразумевает общей политики членов альянса по ценообразованию. Тем не менее в настоящее время на рынке контейнерных перевозок фактически сформирована олигополистическая структура.

Альянсы контейнерных перевозчиков контролируют большую часть рынка, это выражается и в суммарной вместимости флота в двадцатифутовых эквивалентах (ДФЭ) и в расстановке флота альянсов на торговых маршрутах. В отчете UNCT-



AD “Review of Maritime Transport 2019” показано, что доля альянсов (2M, Ocean Alliance, THE Alliance) на направлении Азия – Европа составляет 98,8% по вместимости флота. На других направлениях Trans-Pacific (основная линия: Азия – Северная Америка) и Trans-Atlantic (основная линия: Европа – Северная Америка) доля независимых контейнерных перевозчиков составляет 13,3% и 8,5% соответственно⁴, что подтверждает тезис о контроле рынка альянсами. На сегодняшний день суммарная вместимость флота контейнеровозов членов альянсов составляет более 82% от вместимости мирового флота в ДФЭ⁵.

Эксперт ЮНКТАД Jan Hoffmann в своих работах выделяет следующие причины консолидации производственных мощностей в линейном судоходстве:

□ Экономические: достижение эффекта масштаба (как следствие, сокращение стоимости морской перевозки контейнера), увеличение прибыли за счет привлечения грузов на линию.

□ Стратегические: завоевание и удержание большей рыночной доли, возможность проводить перестановку судов по сервисным маршрутам и использовать перекрестное финансирование.

□ Рыночные: обеспечение регулярного и более широкого перечня транспортных услуг, конкурентоспособность линии даже в условиях дисбаланса в мировой торговле.

Региональным контейнерным линиям автор предлагает либо стать частью вышеописанного процесса (формирование альянсов, сотрудничество с глобальными линиями, слияние и поглощение), либо сфокусироваться на определенной и защищенной рыночной нише [1, 2].

Подобное объяснение тенденциям, связанным с концентрацией ресурсов контейнерных линий в рамках альянсов, было дано в работе авторов Русинова И.А. и Уами А.: межфирменная координация и общие цели, обмен маркетинговой информацией, эффект масштаба, гибкость при управлении работой флота, расширение географии линейного сервиса [4].

Линейное контейнерное судоходство имеет высокий уровень рыночной концентрации за счет интеграционных и консолидационных процессов между глобальными контейнерными перевозчиками. Проблемы в области конкуренции касаются как обеспокоенности грузовладельцев в отношении ставок фрахта и качества сервиса ввиду снижения конкуренции, так и более значительным весом альянсов при переговорах с операторами контейнерных терминалов по вопросу вертикальной интеграции⁶.

Транспортное обслуживание российской внешней торговли во многом зависело от сервиса альянсов и от иностранных контейнерных линий вне альянсов. С введением западных санкций в 2022 году многие иностранные контейнерные перевозчики временно или полностью прекратили оказание услуг по морской перевозке российских грузов. Некоторые терминалы в европейских портах транзитного маршрута⁷ (Роттердам, Гамбург, Бремерхафен и др.) также приостановили обработку экспор-

тно-импортных грузов России. Вывоз грузов контейнерными линиями продолжился после дополнительных проверок со стороны европейской таможни, при этом контейнер мог храниться в порту транзитом несколько месяцев. Последствия прекращения сервиса контейнерных линий в большей степени отразились на Балтийском бассейне, в меньшей – на Азово-Черноморском и Дальневосточном.

В таблице 1 был выполнен анализ изменений в работе десяти крупнейших контейнерных линий на российском рынке.

Таблица 1

Иностранные океанские контейнерные линии

Наименование морской контейнерной линии	Регистрация в едином реестре морских линий Росморречфлота	Главный офис компании	Текущий статус по предоставлению транспортных услуг
Mediterranean Shipping Company (MSC)	Да (все бассейны)	Женева, Швейцария	Частичная приостановка линейного сервиса. К перевозке продолжают приниматься продовольственные, медицинские и гуманитарные грузы ⁸
Maersk		Копенгаген, Дания	Объявлено полное прекращение деятельности в России ^{9, 10}
CMA CGM		Марсель, Франция	Приостановка сервиса линии ¹¹
COSCO Shipping	Да (Балтийский бассейн, Азово-Черноморский бассейн)	Шанхай, Китай	Перестановка судов на другие сервисные маршруты ¹²
Napag-Lloyd	Да (Балтийский бассейн)	Гамбург, Германия	Приостановка сервиса линии ¹³
Evergreen Marine Corporation	Нет	Таоюань, Тайвань (Китай)	Приостановка сервиса линии ¹⁴
ONE (Ocean Network Express)	Да (Дальневосточный бассейн)	Сингапур, Республика Сингапур	Приостановка сервиса линии в Санкт-Петербурге и Новороссийске. Для Дальневосточного бассейна: ограничение судозаходов и перестановка судов ¹⁵
HMM (Hyundai Merchant Marine)		Сеул, Республика Корея	Приостановка сервиса линии в Санкт-Петербурге и Новороссийске. Для Дальневосточного бассейна: ограничение судозаходов и перестановка судов ¹⁶



<i>Наименование морской контейнерной линии</i>	<i>Регистрация в едином реестре морских линий Росморречфлота</i>	<i>Главный офис компании</i>	<i>Текущий статус по предоставлению транспортных услуг</i>
Yang Ming	Нет	Цзилун, Тайвань (Китай)	Приостановка сервиса линии в Санкт-Петербурге и Новороссийске ¹⁷
ZIM	Да (Азово-Черноморский бассейн)	Хайфа, Израиль	Приостановка сервиса линии ¹⁸

Источник: составлено автором.

Заметим, что на Балтийском бассейне существовала наибольшая зависимость от транспортных услуг контейнерных перевозчиков иностранных государств, большинство из которых входит в перечень недружественных. Прекращение линейного сервиса фактически несет риск недозагрузки всех контейнерных терминалов Санкт-Петербурга (включая порт Бронка) и Усть-Луги. Также это вынуждает транспортно-экспедиционные компании, находящиеся в зоне тяготения морских портов, искать другие направления для организации перевозок контейнерных грузов, при этом учитывая обновленные реалии линейного судоходства в России.

На Азово-Черноморском бассейне уход глобальных контейнерных линий частично нивелируется сервисом турецких контейнерных линий (Arkas Line, Akkon Line, Medkon Lines), который связывает Новороссийск с портами Турции и других стран Средиземноморского региона. Более того, снижение количества субъектов рынка и уровня конкуренции способствовало развитию сервисов российских транспортных компаний. Группа Компаний «Дело», в которую входят контейнерный оператор ПАО «ТрансКонтейнер», одна из крупнейших транспортно-логистических компаний – ООО «Рускон», оператор контейнерного терминала ООО «НУ-ТЭП», на сегодняшний день уже запустила несколько сервисных направлений как по морским, так и по комбинированным перевозкам из Турции, Индии, Израиля, Китая и прочих государств Азии через порт Новороссийск.

Дальнего Востока изменения коснулись в меньшей степени ввиду того, что на этом рынке присутствовали как национальные перевозчики – FESCO, SASCO (входит в ГК «Дело»), а также китайские и корейские региональные контейнерные линии. Через порты Владивосток и Восточный было построено достаточно транспортно-технологических схем комбинированных контейнерных перевозок, где морское плечо стыкуется с железнодорожным именно в порту Владивосток/Восточный. FESCO связывает регулярными морскими линиями главные контейнерные порты России на Дальнем Востоке с портами Китая, Тайваня, Кореи, Японии и Вьетнама. При этом иностранные контейнерные линии регионального уровня, не введшие каких-либо ограничений, имеют аналогичный морской сервис, ко-

торый дополнен сообщением с Таиландом, Индонезией, Филиппинами, Индией, Бангладешем и др. В дополнение к этому, можно отметить развитие сервисов ГК «Дело» и в этом рыночном сегменте, например, запуск морского сервиса из портов Китая в порт Восточный (терминал Восточная Стивидорная Компания также входит в этот холдинг) с последующей отгрузкой контейнеров на железнодорожный транспорт.

В силу того, что региональные перевозчики не являются членами альянсов глобальных контейнерных линий 2M, Ocean Alliance, THE Alliance, хоть и могут иметь различные соглашения о сотрудничестве с ними – предлагается отдельно рассмотреть уровень текущего сервиса в российских портах по выборке региональных контейнерных линий в нижеприведенной таблице.

Таблица 2

Региональные контейнерные линии

<i>Наименование морской контейнерной линии</i>	<i>Регистрация в едином реестре морских линий Росморречфлота</i>	<i>Главный офис компании</i>	<i>Текущий статус по предоставлению транспортных услуг</i>
Arkas Line	Нет (сервис фактически осуществляется на Азово-Черноморском бассейне)	Измир, Турция	Контейнерные линии продолжают свой сервис в порту Новороссийск
Akkon Lines		Стамбул, Турция	
FESCO	Да (Дальневосточный бассейн)	Москва, Россия	Контейнерная линия ведет свою деятельность в штатном режиме ¹⁹
SITC Container Line	Нет (сервис фактически осуществляется на Дальневосточном бассейне)	Гонконг, Китай	Контейнерные линии продолжают свой сервис на Дальневосточном бассейне
Sinokor Merchant Marine		Сеул, Республика Корея	
HEUNG A LINE		Сеул, Республика Корея	
Zhonggu Shipping Group		Шанхай, Китай	
Transit Line		Владивосток, Россия	
Dong Young Shipping		Сеул, Республика Корея	
SASCO	Да (Дальневосточный бассейн)	Холмск, Россия	

Источник: составлено автором.



Таким образом, на Южном и Дальневосточном бассейнах основные контейнерные перевозчики регионального уровня продолжили свою деятельность как операторы морских линий. В текущих условиях Балтийский бассейн России имеет тенденцию обособленного развития относительно глобальной системы морского линейного контейнерного судоходства ввиду действий со стороны всех океанских и многих региональных линий. На Балтийском бассейне сохраняются сервисы определенных контейнерных линий, которые связывают Большой порт Санкт-Петербурга с США, Индией и Бразилией, однако для этого зачастую используются универсальные суда, а отсутствие трансшипмента уменьшает частоту судозаходов.

Железнодорожные контейнерные перевозки и терминальное обслуживание как отдельные элементы национальной контейнерной системы в сравнении с рынком морских линий в большей степени обеспечиваются российскими компаниями. На железнодорожном транспорте абсолютное большинство локомотивов принадлежит Российским Железным Дорогам, эта компания и является крупнейшим перевозчиком контейнеров железнодорожным транспортом в России. Для эффективного взаимодействия контейнерных операторов и РЖД был разработан соответствующий Регламент²⁰. С контейнерными операторами в свою очередь взаимодействуют транспортно-экспедиционные предприятия и грузовладельцы. В России применяется модель организации портового хозяйства “landlord port” (морской терминал находится в управлении частной компании, а инфраструктура и территория – в государственной собственности), операторами железнодорожных и морских терминалов являются российские компании, это также сохраняет независимость транспортной системы.

Организация контейнерных поездов является устойчивой и перспективной схемой транспортного обслуживания внешней торговли РФ со странами Азии, в первую очередь – с Китаем. Необходимо также обратить внимание на то, что емкость морского стивидорного рынка оценивалась в 5,405 млн TEU в 2021 году²¹, при этом за тот же период объемы железнодорожных экспортно-импортных перевозок контейнеров по инфраструктуре ОАО «РЖД» составили 2,958 млн TEU²². Даже с учетом динамичного роста объемов контейнерных перевозок ж/д транспортом по МТК “Восток-Запад”, который сохранился и в январе – сентябре 2022 года с учетом снижения транзитных перевозок²³, морской транспорт имеет сравнительно большую провозную способность, это и объясняет наличие комбинированных перевозок через порты Дальнего Востока. В дополнение к этому контейнерные перевозки ж/д транспортом конкурируют за использование инфраструктуры с большими объемами массовых грузов, отправляемых на экспорт.

Превышение уровня спроса над предложением, дефицит порожних контейнеров (вызванный дисбалансом внешнеторговых потоков), инцидент с контейнеровозом «Ever Given», нехватка производственных мощностей определенных портов

при возросшем грузообороте, карантинные меры в глобальной системе морских контейнерных перевозок привели к кризису, который сопровождался беспрецедентным ростом ставок фрахта на экспортные перевозки из Азии²⁴.

Этот процесс стал подтверждением волатильности рынка морских контейнерных перевозок, а высокие ставки фрахта по направлению “Far East – Europe” сохраняются и на текущий момент, несмотря на снижение относительно пиковых значений. Предлагается провести сравнительный анализ фрахтовых индексов контейнерных перевозок как через Суэцкий канал, так и по МТК “Запад – Восток” (см. рисунок 1).

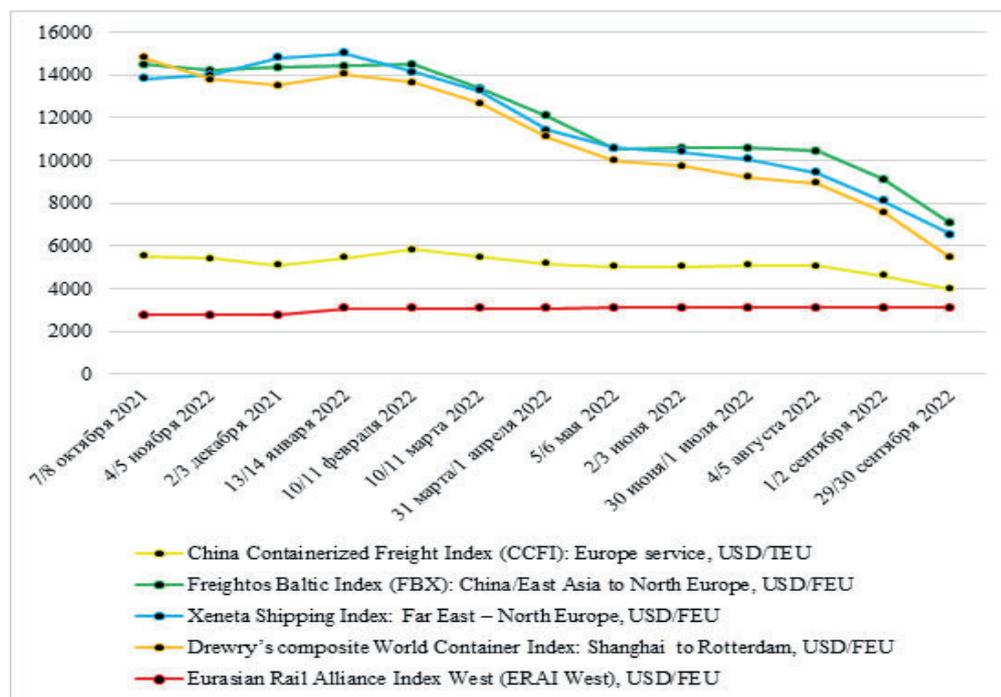


Рис. 1 - Сравнительный анализ ставок фрахта на контейнерные перевозки в сообщении Азия-Европа

Fig. 1 - Comparative analysis of freight rates for container transportation in the Asia-Europe connection

Примечание: ERAI West отражает стоимость транзитных перевозок по территории ЕАЭС в сообщении Китай – ЕС, публикуется АО «Объединенная транспортно-логистическая компания – Евразийский железнодорожный альянс» (UTLC ERA). В рисунке 1 приведены значения индекса по месяцам.

Источник: составлено автором.



Сравнительный анализ в таблице касается грузопотоков из Азии в Европу (в западном направлении), так как это является направлением прямой загрузки для контейнерных перевозчиков.

Таким образом, несмотря на уже упомянутый кризис в морской контейнерной системе, начавшийся в конце 2020 года и повлекший за собой значительный рост транспортных расходов, услуги океанских линий остаются востребованными в большинстве стран при транспортном обслуживании внешней торговли. При этом фрахтовые ставки на морские перевозки контейнеров имеют тенденцию к снижению с начала текущего года. Конкурентным преимуществом организации перевозок по МТК “Запад – Восток” является меньшая продолжительность транзитного времени в сравнении с Южным морским путем, однако МТК “Запад – Восток” уступает последнему по объемам грузоперевозок и стоимости фрахта.

Российская контейнерная система ориентирована также на маршруты комбинированных перевозок из Азии в рамках ключевых транспортных коридоров МТК “Запад – Восток” и МТК “Север – Юг”:

1) при торговле с Азиатско-Тихоокеанским регионом – морская перевозка до портов Владивосток или Восточный с последующей отгрузкой на железнодорожный транспорт,

2) при торговле с Южной Азией – морская перевозка до порта Бендер-Аббас с последующей отгрузкой на железнодорожный транспорт, транзит по территории Азербайджана или Туркменистана и Казахстана.

Существенное развитие получили сервисы отечественных операторов комбинированных контейнерных перевозок (в рамках одного договора), которые имеют в управлении парк контейнеров, флот, морские и наземные контейнерные терминалы. В таких транспортно-технологических схемах базисом, который позволяет повысить конкурентоспособность МТК на евразийском пространстве, является скоординированное взаимодействие водного, автомобильного и железнодорожного видов транспорта [5].

Эффект масштаба в глобальной контейнерной системе достигается не только техническим сотрудничеством субъектов рынка в формате альянсов, но и разделением линейных маршрутов на магистральные и региональные, соответственно, порты также подразделяются на порты-хабы и порты, находящиеся в фидерной зоне²⁵. На магистральные маршруты линии ставят океанские контейнеровозы, а порты-хабы используют в своей сети как узлы, в которых как производится консолидация контейнеров для фидерных зон, так и обработка собственных и транзитных грузопотоков. Порт-хаб должен отвечать следующим требованиям:

- 1) стратегическое расположение (вблизи крупнейших торговых маршрутов);
- 2) доступность инфраструктуры (максимально допустимые осадки, количество причалов и пр.);
- 3) современное терминальное оборудование для грузовой обработки судов;
- 4) большая площадь контейнерных дворов.

Пункты 2, 3 и 4 объясняются тем, что контейнерные линии заинтересованы в сокращении времени ожидания причалов, стальнойного времени – чтобы избежать отклонений от расписания, а также в доступности глубоководных портов для их судов, высоком уровне технической оснащённости и пропускной способности порта [3].

Траншипмент для портов Балтийского моря, находящихся в фидерной зоне контейнерных линий, может производиться не только в Западной Европе, но в других портах, например, в Гданьске или в Клайпеде (потенциальный хаб). Однако в текущих рыночных условиях организация морского сервиса из Азии в порт Санкт-Петербург подразумевает либо поиск порта траншипмента в стране, не включённой в список недружественных, либо рассмотрение прямого маршрута в глубоководный порт Бронка.

В текущих условиях участники рынка в качестве порта траншипмента для сервиса из Китая в Новороссийск используют Стамбул²⁶. Для морских контейнерных перевозок в Санкт-Петербург операторами судов могут быть рассмотрены маршруты с перевалкой в Марокко или в Турции.

Отсутствие транзитных контейнерных грузов в российских портах отмечено в Транспортной стратегии и объясняется следующим образом: “вследствие сложившихся особенностей логистики, характера и структуры транспортно-экономических связей”²⁷.

Анализ уровня сервиса контейнерных линий показал, что на российском рынке контейнерных перевозок продолжили свою деятельность в штатном режиме отечественные контейнерные перевозчики и азиатские региональные линии, крупнейшая контейнерная линия MSC продолжила свой бизнес в России с существенными ограничениями.

Транспортное обслуживание внешнеторговых потоков в сообщении Азия – Россия производится как по схемам комбинированных перевозок через порты Дальнего Востока, так и по прямым железнодорожным маршрутам с транзитом через Казахстан (большая часть) и Монголию, через пограничный переход Маньчжурия – Забайкальск. Остаются нерешёнными вопросы контейнерных перевозок грузов внешней торговли России с Южной Америкой и Африкой, ранее подобный сервис предоставлялся иностранными морскими линиями.

Производственные мощности национальной контейнерной системы в большей степени сфокусированы на Азии, что подразумевает развитие двух важнейших МТК “Запад – Восток” и “Север – Юг”. Также в Транспортной стратегии прогнозируется рост контейнеризации за счёт генеральных грузов, это ещё больше повысит спрос на услуги контейнерных линий и операторов.

Прекращение деятельности альянсов иностранных контейнерных линий в российской контейнерной системе, во-первых, снижает уровень конкуренции в отрасли и даёт возможность региональным перевозчикам обслуживать конкретные торговые направления, во-вторых, повышает долю внешнеторговых грузов, пере-



возимых на судах российских компаний. Ввиду преференциальных условий для морских линий^{28,29} возможно также появление новых российских контейнерных линий (например, путем диверсификации бизнеса крупной транспортно-экспедиционной компании) или выхода новой региональной линии на рынок России. Несмотря на это, ограничения сервиса со стороны иностранных контейнерных линий привели как к существенному падению совокупного контейнерооборота в третьем квартале 2022 года на Балтийском бассейне – на 79,1% и на Южном бассейне – на 19,6% относительно того же периода прошлого года³⁰, так и снижению в третьем квартале 2022 года показателя LSCI (Liner Shipping Connectivity Index), который отражает уровень интеграции страны в глобальную систему линейного судоходства³¹.

В силу вышеизложенного, можно отметить существенный рост значения порта Владивосток для контейнерных экспортно-импортных грузов России, так и тенденции роста объемов контейнерных перевозок через Дальний Восток несмотря на сокращение субъектов рынка линейного судоходства. Также заметим, что в текущих рыночных условиях повышается значимость грузового сообщения Азии и Санкт-Петербурга по железной дороге, что обеспечивает использование пропускной способности наземных контейнерных терминалов, однако неиспользование основного ресурса порта – морского грузового фронта, которое вызвано беспрецедентным снижением судозаходов контейнеровозов, является одним из основных вопросов по развитию национальной контейнерной системы.

ПРИМЕЧАНИЯ:

¹ 25 лет Maersk в России, SeaNews Information&Consulting / SEANEWS.RU. URL: <https://seanews.ru/en/2017/09/22/25-let-maersk-v-rossii/> (дата обращения 01.10.2022)

² CMA CGM, ваш эксперт в сфере морских перевозок, CMA CGM РОССИЯ, About us //CMA-CGM.COM. URL: <https://www.cma-cgm.com/local/russia-agencies> (дата обращения 02.10.2022)

³ Компания MSC – 20 лет в России!, SeaNews Information&Consulting //SEANEWS.RU. URL: <https://seanews.ru/en/2018/05/08/kompanija-msc-20-let-v-rossii/> (дата обращения 02.10.2022)

⁴ Review of Maritime Transport 2019, UNCTAD //UNCTAD.COM. URL: <https://unctad.org/webflyer/review-maritime-transport-2019> (дата обращения 09.10.2022)

⁵ Alphaliner TOP 100, Alphaliner //ALPHALINER.AXSMARINE.COM. URL: <https://alphaliner.axsmarine.com/PublicTop100/> (дата обращения 09.10.2022)

⁶ Проблемы, с которыми сталкиваются развивающиеся страны в области конкуренции и регулирования в секторе морских перевозок, Записка секретариата ЮНКТАД, TD/B/C.I/CLP/49 / UNCTAD.COM. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/ciclpd49_ru.pdf (дата обращения 02.10.2022)

⁷ Траншшипмент – терминальная операция, включающая выгрузку контейнеров с одного судна, складирование на контейнерном терминале и перегрузку на другое судно.

⁸ MSC temporarily halts bookings to/from Russia, MSC / MSC.COM. URL: <https://www.msc.com/en/newsroom/customer-advisories/2022/march/msc-temporarily-halts-bookings-tofrom-russia> (дата обращения 02.10.2022)

⁹ A.P. Moller – Maersk completes divestment of shares in Global Ports, News, Press releases, Maersk / MAERSK.COM. URL: <https://www.maersk.com/news/articles/2022/09/13/maersk-completes-divestment-of-shares-in-global-ports> (дата обращения 02.10.2022)

¹⁰ Russia / Ukraine update, News, Press releases, Maersk // MAERSK.COM. URL: <https://www.maersk.com/news/articles/2022/02/24/russia-ukraine-situation-update> (дата обращения 02.10.2022)

¹¹ Black Sea and Ukraine situation update #2 - 01/03/2022, Details, News, CMA-CGM / CMA-CGM. URL: <https://www.cma-cgm.com/news/4057/black-sea-and-ukraine-situation-update-3> (дата обращения 02.10.2022)

¹² Russian container market update: FESCO launches new service, COSCO and ZIM drop routes, Container News / CONTAINER-NEWS.COM. URL: <https://container-news.com/russian-container-market-update-fesco-launches-new-service-cosco-and-zim-drop-routes/> (дата обращения 02.10.2022)

¹³ Update: February 24, 2022, CustomerNEWS, Hapag-Lloyd / HAPAG-LLOYD.COM. URL: <https://www.hapag-lloyd.com/en/services-information/news/2022/02/feb24-ukraine-russia-hapag-lloyd.html> (дата обращения 02.10.2022)

¹⁴ Customer advisory for Russia – Ukraine Status, Evergreen / EVERGREEN-MARINE.COM. URL: https://www.evergreen-marine.com/tuf1/jsp/TUF1_News.jsp?newsType=G2&newsId=NEWS2022031100011937&lang=en (дата обращения 02.10.2022)

¹⁵ Customer Advisory Russia – Ukraine Status, News, ONE / ONE-LINE.COM. URL: <https://www.one-line.com/en/news/customer-advisory-russia-ukraine-status> (дата обращения 02.10.2022)

¹⁶ Russia – Ukraine Situation Customer Advisory, News & Notices, HMM / HMM21.COM. URL: http://www.hmm21.com/cms/business/russia/information/news/1210864_16058.jsp (дата обращения 02.10.2022)

¹⁷ Customer Advisory – Odessa, Ukraine and Russia Situation Updated Mar/02/2022, News, Bulletin Notice, Yang Ming / YANGMING.COM. URL: https://www.yangming.com/News/press_release/PressContent.aspx?BulletinType=Notice&uid=14185&localSiteD (дата обращения 02.10.2022)

¹⁸ Black Sea Region situation – 3rd update, Customer Advisory, News, ZIM / ZIM.COM. URL: <https://www.zim.com/news/customer-advisory/black-sea-region-situation-3rd-update> (дата обращения 02.10.2022)

¹⁹ Информационное сообщение от 24 февраля 2022, Пресс-Центр, Новости, FESCO / FESCO.RU. URL: <https://www.fesco.ru/ru/press-center/news/informatsionnoe-soobshchenie-ot-24-02-2022/> (дата обращения 02.10.2022)

²⁰ «Регламент организации контейнерных поездов» (утв. ОАО «РЖД» 31.12.2014 N 523)

²¹ Global Ports Investments PLC, Годовой отчет – 2021 Гибкость, Развитие, Созидание, Стратегический отчет – Global Ports – 2022 – С. 31.

²² Годовой отчет ОАО «РЖД» за 2021 г., Отчетность компании, ОАО «РЖД» / AR2021.RZD.RU. URL: <https://ar2021.rzd.ru/ru> (дата обращения 09.10.2022)



²³ Перевозки контейнеров внутри страны выросли на 3,6% в январе-сентябре, Пресс-релизы, Пресс-центр, ОАО «РЖД» /COMPANY.RZD.RU. URL: <https://company.rzd.ru/ru/9397/page/104069?id=277684> (дата обращения 09.10.2022)

²⁴ Кузнецов А.Л., Семенов А.Д., Глобальная контейнерная система: кризис или катастрофа?, Морские вести России / MORVESTI.RU. URL: <http://www.morvesti.ru/analitika/1685/95714/> (дата обращения 02.10.2022)

²⁵ Фидерная зона – водный бассейн, обслуживаемый судами небольшой контейнеро-местимости при обязательной операции траншипмента в портах-хабах.

²⁶ Рускон открыл новый мультимодальный маршрут из Китая в РФ через Новороссийск, Морские вести России / MORVESTI.RU. URL: <http://www.morvesti.ru/news/1678/97641/> (дата обращения 02.10.2022)

²⁷ Распоряжение Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 года №3363-р «Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года»

²⁸ Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 22.10.2021 № 356 «Об утверждении Положения о морских линиях»

²⁹ Федеральный закон от 3 июля 2016 г. N 282-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации и статьи 17 и 19 Федерального закона «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»

³⁰ Q3 and 9M 2022 Operational results, IR news, Results and reporting, Global ports / GLOBALPORTS.COM. URL: <https://www.globalports.com/en/investors/news/20221014/> (дата обращения 15.10.2022)

³¹ Liner shipping connectivity index, Maritime transport, Data center, UNCTAD-stat / UNCTADSTAT.UNCTAD.ORG. URL: <https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=92#> (дата обращения 02.10.2022)

БИБЛИОГРАФИЯ:

1. Hoffmann J. Concentration in Liner Shipping: Causes and Impacts / World trade Service Review. – 1998. – V. 1. p. 69-70.

2. Hoffmann J. Concentration in liner shipping: its causes and impacts for ports and shipping services in developing regions. – 1998. p. 24.

3. Mason T., Liner Trades – Institute of Chartered Shipbrokers, 2015, p. 164-167.

4. 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. – №. 4. – p. 1-8.

5. Тюленев К. Г. Совершенствование транспортно-технологических схем мультимодальных перевозок на основе водного транспорта при реализации стратегических целей транспортного комплекса. 2022. № 3 часть 1, С. 296-301 @ @ Tyulenev K. G. Sovershenstvovanie transportno-technologicheskix sxem mul'timodal'ny'x perezozok na osnove vodnogo transporta pri realizacii strategicheskix celej transportnogo kompleksa. 2022. № 3 chast' 1, S. 296-301.

