

Внешнеторговая транспортная логистика России в условиях санкционного режима: год спустя

УДК:658.7/.8(470);

ББК:65.40(2Рос); JELR41

DOI: 10.24412/2072-8042-2023-10-77-84

Андрей Моисеевич ГОЛУБЧИК
кандидат экономических наук, доцент,
технический университет (МАДИ)
(125319, Москва, Ленинградский проспект, 64)
кафедра правового и таможенного
регулирующего на транспорте,
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» – и.о. заведующего кафедрой,
кафедра международных экономических отношений и
внешнеэкономических связей (МЭО и ВЭС)
им. Н.Н. Ливенцева – доцент e-mail: e.pak@inno.mgimo.ru

Аннотация

Статья продолжает цикл научных публикаций авторов, посвящённых транспортному аспекту действующего санкционного режима стран коллективного Запада в отношении России. В ней представлен детальный анализ (по видам транспорта) сложившейся модели транспортного обеспечения внешней торговли России за прошедший год. Так, на автомобильном виде транспорта зафиксировано заметное ухудшение ситуации, на воздушном – она по-прежнему сложна, на железнодорожном – изменилась география перевозок, а на морском – наблюдается в целом положительная динамика и на Балтике, и в Чёрном море, и на Дальнем Востоке. Выявлено, что, например, во втором квартале 2023 г. среднее количество регулярных судозаходов морских перевозчиков в российские порты увеличилось, а ушедшие мировые мейджоры заменили региональные судоходные компании из Турции, Китая, ОАЭ, а также ряд российских операторов. Вместе с тем это привело к снижению производительности портов и росту себестоимости перевозок ввиду использования флота меньшей вместимости. В заключении авторами сделан вывод, что внешнеторговая транспортная логистика России в достаточной мере адаптировалась к действующим ограничениям.

Ключевые слова: внешнеторговая транспортная логистика, международное товародвижение, экономические санкции, транспортное обеспечение внешней торговли России.



**Logistics of Russia's Foreign Trade and Economic Sanctions:
Marking First Anniversary**

Andrej Moiseevich GOLUBCHIK,

Candidate of Economic Sciences, Associate Professor, Moscow Automobile and Road Construction State Technical University (MADI), (64, Leningradsky Prospect, Moscow, Russia, 125319), Department of Legal and Customs Management of Transport – Associate Professor, Moscow State Institute of International Relations (MGIMO University) (76, Prospect Vernadskogo, Moscow, Russia, 119454), Department of International Transport and Shipping – Associate Professor, e-mail: pigeon_am@mail.ru;

Egor Vadimovich PAK,

Candidate of Economic Sciences, Associate Professor, Moscow State Institute of International Relations (MGIMO University), (76, Prospect Vernadskogo, Moscow, Russia, 119454), Department of International Transport and Shipping – Acting 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

This article follows the research track of the authors devoted to the transport dimension of the existing sanctions regime of the West imposed on Russia. It neatly investigates the current state of affairs on each mode of transport sustaining Russia's foreign trade throughout the year. Thus, the related situation on auto mode has seen a drastic deterioration, on air – has remains difficult, on rail – has seen a change in geography, on sea – has experienced a bounce back in all the basins. For instance, in the second quarter of 2023 the average number of linear port-calls has increased with foreign majors being replaced by regional operators, i.e. from Turkey, China, UAE as well as of Russian origin. However, due to smaller tonnage of the arriving fleet this process has resulted in lower efficiency of ports and greater cost of shipments. Overall, the authors conclude that logistics of Russia's foreign trade has to some extent adapted to the existing sanctions regime.

Keywords: international transport and logistics, international merchandise trade, economic sanctions, logistics of Russia's foreign trade.

Представляется, что на сегодняшний день в условиях фрагментации международной торговли¹ гибкая система её транспортного обеспечения становится определяющим фактором развития. В марте 2022 г. сразу после начала специальной военной операции на Украине авторы предприняли попытку оценить влияние санкционного режима стран коллективного Запада на международную транспортную логистику России². По прошествии года представляется необходимым снова вернуться к этой проблематике.

Сегодня обычные ещё полтора года тому назад перевозки грузов из стран Европы или через них в направлении России **морем** оказались под фактическим запретом. Из крупнейших контейнерных операторов российский рынок не по-

кинула только зарегистрированная в условно нейтральной Швейцарии компания Mediterranean Shipping Company (MSC), но она резко сократила перечень перевозимых грузов в Новороссийск, ограничившись только продовольственными и гуманитарными грузами с частотой судозаходов до трёх раз в неделю³.

Вторую половину 2022 г. порты Санкт-Петербург и Усть-Луга пребывали в состоянии близком к простоя, но затем на балтийский рынок вышли небольшие перевозчики, и работа в портах оживилась. Так, например, 20 марта 2023 г. начал работу сервис крупнейшего на текущий момент контейнерного оператора в российских портах на Балтике – китайской логистической фирмы Torgmoll. На обслуживаемой линии Циндао – Шанхай – Хуанпу (Гуанчжоу) – Санкт-Петербург задействовано пять судов примерно по 2500 TEU каждое. Фактический перевозчик – Hainan Yangpu Newnew Shipping Co.⁴.

Наибольшая активность по открытию новых контейнерных линий во втором квартале 2023 г. наблюдалась на Балтике, возникшие год назад опасения о поголовной проверке судов, следующих в/из России через Ла-Манш, соответствующими службами (например, французской морской жандармерии) не подтвердились. Массовые проверки и задержки судов прекратились примерно в первой половине марта 2022 г.

Как результат – среднее количество регулярных судозаходов международных морских сервисов в российские порты увеличилось за этот период на 27%, совокупная среднемесячная вместимость линий выросла на 29% до 69 100 TEU. Лидерами рейтинга в Балтийском бассейне стали иностранные игроки: MSC, а также REEL SHIPPING (головной офис в Дубай, ОАЭ) и китайская компания SAFETRANS (выполняет прямые рейсы между портами Китая и Санкт-Петербурга в альянсе с оператором OVP Shipping). В целом по состоянию на конец июня 2023 г. в портах Северо-Запада работало 17 регулярных контейнерных линий, тогда как кварталом ранее их было только 12.

Тем не менее основная нагрузка сместилась на порты Чёрного моря и Дальнего Востока. В этих портах произошла быстрая замена ушедших мировых мейджоров на региональных перевозчиков: в Чёрном море – преимущественно турецких и, частично, российских, а на Дальнем Востоке – китайских и, отчасти, компаний из Республики Корея (Sinokor Merchant Marine, HEUNG-A Line, Dong Young Shipping). Активно начали включаться в работу и российские операторы: помимо хорошо известных перевозчиков FESCO (бывшее Дальневосточное морское пароходство) и SASCO (бывшее Сахалинское морское пароходство) свои суда на маршруты поставили, например, «Рускон», «ТрансСинергия», «Евросиб», «ГК Дело» и др.

Рост грузооборота порта Санкт-Петербург привёл к некоторому снижению активности (вполне ожидаемому) морских контейнерных перевозчиков во втором квартале в Новороссийске. Количество судозаходов регулярных линий по сравне-



нию с апрелем 2023 г. снизилось на 13%, совокупная же вместимость обслуживаемых портом линий снизилась за тот же период на 4% до 87,8 тыс. TEU. Однако здесь на первое место в рейтинге вышел отечественный транспортный оператор – группа «Дело», которая увеличила показатель среднемесячной вместимости судов, зафрахтованных для перевозок через Новороссийск, почти на треть, увеличив свою долю рынка в этом регионе до 17%. Основную массу перевозчиков, работающих в Новороссийске, составляют фидерные линии, доставляющие российские внешнеторговые грузы в порты транзитного Средиземного моря (например, Стамбул, Александрия, Думьят и Ашдод), но также присутствуют прямые контейнерные сервисы на порты Турции, Индии, Ближнего Востока и Китая.

А вот все морские порты бассейна Азовского моря пока находятся в вынужденном простое из-за близости военных действий.

Наибольшую долю рынка регулярных морских контейнерных перевозок занимают операторы портов Дальнего Востока: совокупная среднемесячная вместимость регулярных линий в регионе во втором квартале текущего года выросла на 20%, приблизившись к отметке в 185 тыс. TEU. Основными портами захода служат Владивосток и Восточный, в то же время несколько линий заходят в Находку и Петропавловск-Камчатский. Около 68% грузооборота приходится на китайские порты и 25% – на Республику Корея, выступающую логистическим центром для перевалки российских грузов, следующих из портов Юго-Восточной Азии.

Таким образом, на сегодняшний день в топ-10 линейных перевозчиков, осуществляющих судозаходы в российские порты во всех акваториях входят преимущественно региональные операторы (см. таблицу 1).

Таблица 1

Среднемесячная вместимость судов морских операторов, работающих в портах России в 2022 г. и 1-2 кварталах 2023 г. (TEU)

<i>Оператор</i>	<i>Среднемесячная вместимость (TEU) январь-декабрь 2022 г.</i>	<i>Среднемесячная вместимость (TEU) январь-июнь 2023 г.</i>
MSC	19 535	51 454
FESCO	25 913	46 052
ГК Дело	9 702	33 250
Sinokor	8 372	28 804
Reel Shipping	1 546	25 386
Torgmoll	12 962	17 518
Транзит	3 144	15 142
Panda Express Line		11 067
Arkas Lines	7 263	8 287
Akkon Lines	2 749	7 107

Источник: составлено авторами по материалам InfraNews и SeaLogic. URL: <https://www.infranews.ru/logistika/sujeti/62515-srednyaya-vmestimost-kontejnnyh-linij-cherez-rossijskie-porty-vo-vтором-kvartale-velichilas-na-17-rejting-infranews-i-sealogic/>

Таким образом, в результате такого замещения сложилась крайне неоднозначная ситуация. С одной стороны, суммарная вместимость флота упала незначительно, следовательно, провозная возможность понизилась также на небольшую величину. Но, с другой стороны, ушедшие линии работали на российские порты относительно крупными судами, вместимостью от 800 до 2500 TEU, а пришедший флот – это суда малые, вместимостью от 120 до 350 TEU. Получается, что для замещения одного ушедшего судна необходимо 7-8 малых. Такой флот на профессиональном языке получил название «москитного».

И маленькое, и большое судно занимают один и тот же причал. Хотя времени на терминальную обработку малого судна требуется меньше (максимум в 2 раза), но для замещения судна бóльшей вместимости требуется несколько маленьких. Как результат – производительность морских портов сильно снизилась. Особенно сложная ситуация возникла в портах Дальнего Востока, где в ожидании места у причала суда могут простаивать по две недели, а иногда и дольше. Эти издержки судовладелец перекладывает на фрахтователя, а тот вынужденно включает в ставку на перевозку.

Кроме того, себестоимость перевозки грузов маленьким судном объективно выше. В результате возможен весьма значительный рост ставок, причём не столько из-за удорожания фрахта сколько из-за дополнительных расходов, связанных с различными схемами товародвижения, в т.ч. с целью обхода существующих торговых ограничений в отношении России.

Интересна ситуация с перевозками грузов в направлении России на Каспии. Объёмы грузоперевозок морем в регионе объективно увеличились. В санкционных реалиях Иран показал себя как надёжный партнёр России. Официальные лица страны максимально дипломатично обходят стороной российско-украинский конфликт, но при этом оказывают достаточное экономическое содействие России с учётом имеющегося у Ирана собственного опыта нахождения под санкциями.

Так, после заявления Турции о запрете реэкспорта санкционных товаров в Россию в середине марта 2023 г., значительная часть таких товаров поехала на автомобилях в Иран. Далее меньшая часть из них попадает в Россию через Азербайджан, но чаще происходит перегрузка на морские суда, которые следуют в Махачкалу, Астрахань и порт Оля.

На сайте Морского торгового порта Оля⁵ есть информация о двух судах типа Ро-Ро (паром) – «Композитор Гасанов» и «Композитор Рахманинов», но расписание движения этих судов отсутствует. Оба судна весьма старые (были построены в ГДР в 1986 г.) и относятся к классу малых судов с накатной погрузкой (тип РО-8), пережили смену большого числа владельцев и недолжные условия эксплуатации⁶.

Ситуация на **воздушном транспорте** за прошедший год принципиально не изменилась. Для самолётов иностранного происхождения, но с российской регистрацией закрыто небо примерно половины стран мира. Даже дружественные страны,



например, Китай – закрыли своё небо для таких самолётов, так как опасаются попадания в санкционные списки в рамках института «вторичных санкций». При этом для этих самолётов невозможно получить продление сертификата лётной годности в центрах, авторизованных производителями. На этом фоне активно эксплуатируются борта российской и советской постройки. Небо над Европой для российских перевозчиков полностью закрыто. Единственное исключение Сербия, но в Россию могут летать исключительно воздушные суда с сербской регистрацией, но не наоборот.

Значимый санкционный прецедент на воздушном виде транспорта может быть создан Канадой в случае передачи Украине арестованного в аэропорту Торонто воздушного судна Ан-124, принадлежащего крупнейшему российскому грузовому авиаперевозчику ГК «Волга-Днепр»⁷. Канада стала первой страной из G7, в законодательстве которой (Закон о специальных экономических мерах / Special Economic Measures Act) прописан механизм конфискации иностранной собственности с формулировкой за «грубое нарушение международного мира и безопасности, которое повлекло или может повлечь серьёзный международный кризис»⁸. Представляется, что такая юридическая практика отчуждения российской собственности за рубежом может быть использована и другими странами коллективного Запада.

Общие объёмы перевозки грузов **железнодорожным транспортом** по итогам 2022 г. упали незначительно. Но сегмент международных перевозок сократился и принципиальным образом поменял географическое направление. Теперь это государства Закавказья (но там грузопоток большим никогда и не был), республики Центральной Азии, а также Китай и Монголия. На западном направлении имеют место очень редкие (порой единичные) повагонные отправки в/из Финляндии, ограниченный транзит в Калининград (через Беларусь), и пока продолжает работу еженедельный контейнерный поезд на север Италии (Милан/Верона) через Брест и Малашевиче⁹.

В свою очередь, основной объём железнодорожных перевозок экспортно-импортных грузов сместился на Восток. Как следствие Восточный полигон ОАО «РЖД» существенно перегружен, и его пропускные способности явно не соответствуют потребностям российской экономики.

Автомобильный транспорт следует считать наиболее пострадавшим в текущей ситуации. Одномоментно более тысячи автопредприятий лишились традиционного заработка – перевозок из/в страны Европы. Работа с перецепкой полуприцепов на пограничном переходе Козловичи (Брестская область) ведётся с низкой активностью, сказываются ограничения по номенклатуре грузов и тот факт, что эту работу в основе выполняют белорусские перевозчики. Как результат, объёмы перевозок со странами Европы снизились на 70-80%.

Одновременно с этим увеличился спрос на перевозки из Белоруссии (на 106%), Монголии (на 139%) и Китая (на 85%). Также значительно возрос спрос на перевозки из Турции, Казахстана и Узбекистана.

Регулярное автомобильно-паромное сообщение между Турцией и Россией – Трабзон-Сочи-Трабзон – планировали запустить с 1 мая 2023 г.¹⁰ Но, по состоянию на 15 июля, перевозки так и не начались. Была информация, что судно временно задействовано на Керченской переправе, и постанова его на новую линию будет полностью зависеть от сроков окончания ремонта Керченского моста (после атаки в октябре 2022 г.). Ремонт моста официально закончен, а актуальной информации о пароме нет. Атака на Крымский мост 17 июля 2023 г. также внесла корректировки в намеченные планы данного вида сообщения.

Пока же между Россией и Турцией работают небольшие паромы турецких владельцев, они курсируют между портом Самсун и портами Темрюк и Кавказ. Расписание постоянно сбивается и говорить о хорошей регулярности не приходится.

* * *

Таким образом, за истекший год с начала специальной военной операции внешнеторговая транспортная логистика России в целом адаптировалась к действующему санкционному режиму, несмотря на ухудшение ситуации при организации международных перевозок в/из России некоторыми видами транспорта. На сегодняшний день сформированная за истекший год модель транспортного обеспечения российской внешней торговли в целом функционирует достаточно стабильно¹¹. Так, создана система обхода «ценового потолка» на российские нефть и нефтепродукты, поставляемые на экспорт морем. Действуют ряд логистических схем организации импортных поставок в страну с использованием территории «дружественных стран» и категории «прокси покупателя». Вместе с тем, представляется, что перманентным риском для внешнеторговой транспортной логистики России является институт «вторичных санкций» со стороны стран Запада в отношении «дружественных стран» (в условиях постоянных заявлений ряда стран ЕС и США о мерах и планах по их ужесточению), а также нестабильность политической и экономической ситуации в этих странах.



ПРИМЕЧАНИЯ:

- ¹ Confronting Fragmentation Where It Matters Most: Trade, Debt, and Climate Action. IMF Blog. 16.01.2023. URL: <https://www.imf.org/en/Blogs/Articles/2023/01/16/Confronting-fragmentation-where-it-matters-most-trade-debt-and-climate-action#:~:text=In%20addition%20to%20trade%20restrictions,a%20more%20shock%2Dprone%20world>
- ² Голубчик А.М., Пак Е.В. Экономические санкции в отношении России: транспортный аспект // Российский внешнеэкономический вестник. – 2022. – №3. – С. 50-58.
- ³ НУТЭП обработал первое после почти двухлетнего перерыва судно линии MSC. PortNews. 21.04.23. URL: <https://portnews.ru/news/328403/>
- ⁴ «Первый контейнерный терминал» начал обслуживать контейнерный сервис Torgmoll из Китая. GlobalPorts. 20.03.2023. URL: <https://www.globalports.com/ru/news-and-media/press-releases-and-news/20230320/>
- ⁵ Наш флот. Морской торговый порт Оля. 17.04.2023. URL: <https://mtpo.ru/our-fleet/>
- ⁶ Голубчик, А.М. Дежавю МТК «Север-Юг» // Вестник транспорта. – 2022. – №10. – С. 15-17.
- ⁷ Шмыгаль сообщил о планах Канады передать Украине российский Ан-124. РБК. 17.04.2023. URL: <https://www.rbc.ru/politics/17/04/2023/643c79419a79475ae061af1c>
- ⁸ Тимофеев И.Н. Санкции и конфискация российской собственности. Первый опыт // МДК «Валдай». 11.01.2023. URL: <https://ru.valdaiclub.com/a/highlights/sanktsii-i-konfiskatsiya-rossiyskoj-sobstvennosti/>
- ⁹ Экспортные перевозки в Италию. FESCO. 17.04.2023. URL: <https://www.fesco.ru/ru/clients/export/europe/italy/>
- ¹⁰ Из турецкого Трабзона в Сочи пустят паром после девятилетнего перерыва. РБК. 01.04.2023. URL: <https://www.rbc.ru/society/01/04/2023/642893909a7947c83b678ff9>
- ¹¹ Холопов К.В. Современные аспекты внешнеторговой транспортной логистики в России // Вестник транспорта. – 2023. – №3. – С. 5-9.

БИБЛИОГРАФИЯ/VIBLIOGRAPHY

- Голубчик А.М. Дежавю МТК «Север-Юг» // Вестник транспорта. – 2022. – №10. – С.15-17 @@ Golubchik A.M. Dezhavju MTK «Sever-Jug» // Vestnik transporta. – 2022. – №10. – S.15-17.
- Голубчик А.М., Пак Е.В. Экономические санкции в отношении России: транспортный аспект // Российский внешнеэкономический вестник. – 2022. – №3. – С. 50-58 @@ Golubchik A.M., Pak E.V. Jekonomicheskie sankcii v otnoshenii Rossii: transportnyj aspekt // Rossijskij veshnejekonomicheskij vestnik. – 2022. – №3. – S.50-58.)
- Холопов К.В. Современные аспекты внешнеторговой транспортной логистики в России // Вестник транспорта. – 2023. – №3. – С. 5-9 @@ Holopov K.V. Sovremennye aspekty vshnetorgovoj transportnoj logistiki v Rossii // Vestnik transporta. – 2023. – №3. – S.5-9.

