

Альянс как перспективная форма организации линейного судоходства в современной России

УДК:656.6(470); ББК:65.37; Jel:R4
DOI: 10.24412/2072-8042-2025-7-83-91

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

Прошло уже более трех лет с того момента, когда российский рынок достаточно слаженно и оперативно покинули 7 из 8 крупнейших контейнерных перевозчиков (мейджоров), выполнявших рейсы в порты России. Помимо массового ухода компаний из списка мирового топ-10, отечественный рынок перестали обслуживать еще 4 компании из второй и третьей десятки мировых лидеров. Однако российский транспортно-логистический бизнес не только выдержал удар, но и уже к лету 2022 г. нишу ушедших линий заняли суда, находящиеся в оперативном управлении у перевозчиков из КНР, Турции, ОАЭ, Сингапура и, что крайне важно, – у российских компаний. Установлено, что на сегодняшний день морские перевозки контейнеров в Россию обслуживают 10 отечественных линий. Они совокупно оперируют судами (около 60 ед.) с достаточно небольшой совокупной вместимостью (около 45 тыс. ДФЭ), которые зачастую находятся в тайм-чартере, а регулярность предоставляемого сервиса составляет 1-2 раза в месяц. Представляется, что в случае возвращения мейджоров на российский рынок в том или ином виде отечественные перевозчики объективно столкнутся с проблемами. В этой связи, перспективной формой организации линейного бизнеса видится альянс. Формирование альянса российских линий может происходить с учетом советского опыта (правда с определенными оговорками) и потребует от перевозчиков ряда уступок, а от государства организационной и, вероятно, финансовой поддержки.

Ключевые слова: внешняя торговля России, логистика внешней торговли России, санкционный режим, линейное судоходство, международная морская перевозка контейнеров.



Alliance as a Promising Form of Liner Shipping Business of Russia

Andrej Moiseevich GOLUBCHIK,

Candidate of Sciences in Economics, Associate Professor, Moscow State Institute of International Relations (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, Moscow State Institute of International Relations (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

It has already been three years when 7 out of 8 global leading liner shipping companies (majors) left Russia's market. This demise was prompt and well-coordinated. A bit later 4 other liner companies out of top-20 and top-30 abandoned Russia. Nonetheless, Russian transport and logistics business overall managed to survive and by summer 2022 had already seen carriers from China, Turkey, OAE, and Singapore as well as Russian companies entering the market. It has been revealed that as of today 10 Russian liner companies handle national foreign trade. Such actors overall run almost 60 ships (predominantly in time-charter) with relatively low capacity (around 45 thousand TEU) rendering service 1-2 times a month. Should majors return to the Russian market national companies might face daring problems. Thus, the authors believe that creating an alliance might be a solution. Such process might be grounded in the Soviet experience (yet with some alterations). However, building the liner alliance logically presupposes mutual business concessions. As for the state it is worth rendering organizational and financial back-up to the members of the alliance.

Keywords: Russia's foreign trade, logistics of Russia's foreign trade, sanctions regime, liner shipping, international maritime shipments of containers.

На сегодняшний день можно уверенно говорить о стабилизации, а в ряде случаев и благоприятной динамике развития морского сегмента логистики внешней торговли России¹. По оценке авторов, на сегодняшний день контейнерные порты России обслуживают примерно 23-26 линейных перевозчиков, из которых 11 позиционируют себя как российские компании². Также показательно, что российским грузовладельцам сегодня доступно не менее 85-90% направлений от уровня покрытия линейного сервиса до введения санкционного режима в отношении России в марте 2022 г.

Более того, по целому ряду наиболее популярных направлений между перевозчиками даже возникла конкуренция, которая привела к некоторому снижению цен на перевозки (см. таблицу 1).

Таблица 1

Стоимость доставки сорокафутового контейнера СОС³ на маршруте Шанхай-Москва и Шанхай-Санкт-Петербург в июле 2024 г.-марте 2025 г., долл.

	Июль 2024	Сентябрь 2024	Ноябрь 2024	Январь 2025	Март 2025
Шанхай-Москва (сорокафутовый контейнер СОС), сквозная ставка					
Через порты Дальнего Востока	7657	8401	8159	8060	6572
Через Новороссийск	9792	9051	9039	9204	8317
Через Санкт-Петербург	8990	8931	9558	8783	8291
Шанхай-Санкт-Петербург (сорокафутовый контейнер СОС), стоимость фрахта					
Шанхай-Санкт-Петербург	7070	7401	8866	8167	6848

Источник: составлено авторами на основе данных агрегатора контейнерных перевозок TEUSTAT. URL: <https://teustat.ru>

Можно также констатировать, что ставки перевозчиков второго и третьего эшелонов в начале 2025 г. также снизились и в ряде случаев стали в целом сопоставимы со стоимостью перевозки от единственного мейджора, обслуживающего российские порты – швейцарской MSC (см. таблицу 2).

Таблица 2

Стоимость морской доставки сорокафутового контейнера СОС на маршруте Шанхай-Владивосток в феврале-марте 2025 г., долл.

	01.02.2025	01.03.2025
Sinokor (КНР)	2820	2300
SN Navigator (Россия)	2600	2000
SASCO (Россия)	2600	2200
DONGYOUNG (Республика Корея)	2200	1500
HUB Shipping ⁴ (КНР)	1775	1575
MSC (Швейцария)	1700	1500

Источник: составлено авторами на основе данных агрегатора контейнерных перевозок TEUSTAT. URL: <https://teustat.ru>

Вместе с тем следует отметить, что даже после некоторого снижения общий уровень цен на перевозку грузов в контейнерах остается высоким, примерно на 30%, а по ряду направлений на 50% выше, чем до ухода мейджоров с российского рынка.



Таким образом, в 2022-2025 гг. в России сложился свой рынок международных морских перевозок контейнеров, причем практически не зависящий от поведения крупнейших иностранных линий. Ситуация, по сути, уникальная и беспрецедентная, если принять во внимание географические размеры России и объемы национальной внешней торговли.

Авторами выявлено, что на сегодняшний день на рынке работают 11 российских компаний. Крупнейший отечественный перевозчик – FESCO – выведен за рамки анализа ввиду несопоставимости его показателей со значениями выборки. Соответственно, в исследование включены 10 компаний, составляющие основу отечественного рынка контейнерного судоходства (см. таблицу 3).

Таблица 3

Российские судоходные компании, обслуживающие морские перевозки контейнеров в Россию

	<i>Количество судов³ в эксплуатации</i>	<i>География перевозок</i>
Аврора Лайн	1	Порты КНР
Аметист Лайн	3	Порты Турции, Египта и Израиля
Евросиб-СПб Транспортные системы	4	Порты КНР
KASCO	2	Порты КНР и Японии
М-Лайн («Модуль»)	12	Порты Индии и Бразилии
Неко Лайн	4	Порты КНР, Индии и Пакистана
САСКО	4	Порты КНР и Японии
Транзит	21 ⁶	Порты КНР и Южной Кореи
Panda Express Line	8	Порты КНР и Южной Кореи
SILMAR SHIPPING LLC.	7	Порты Индии и КНР

Источник: составлено авторами на основе данных официальных сайтов перевозчиков.

На основании анализа данных с официальных сайтов этих перевозчиков, можно сделать следующие выводы:

- ❑ совокупно все компании оперируют флотом из 50-60 судов, более 60% из них находятся в оперативном управлении (чаще всего по тайм-чартеру);
- ❑ эксплуатируемый флот состоит как из специализированных контейнеровозов, так и сухогрузов;
- ❑ суммарная вместимость этого флота не превышает 45 тыс. ДФЭ;
- ❑ частота судозаходов по самым популярным направлениям не превышает 2х раз в месяц, по некоторым направлениям до 1 раза в полтора месяца;
- ❑ наиболее популярные направления:
 - порты Китая (Шанхай, Циндао, Нинбо, Сямынь) – Владивосток/Восточный/Санкт-Петербург – сервис 6 перевозчиков;

- порты Индии (Мундра, Мумбай) – Новороссийск/Санкт-Петербург – сервис 3 перевозчиков;
- порты ОАЭ (Джеббель-Али)/Турции (Мерсин, Амбарли, Гебзе) – Новороссийск/Санкт-Петербург – сервис 2 перевозчиков;
- Порт Пусан (Республика Корея) – Владивосток/Находка – сервис 2 перевозчиков.

□ У «М-лайн» (входит в группу компаний «Модуль») заявлены рейсы в Бразилию (Сантос и Рио-де-Жанейро);

□ «Аметист» заявляет рейсы Новороссийск – Александрия (Египет) и Ашдод/Хайфа (Израиль).

Установлено, что прямого сообщения с портами в сервисах не много, однако грузы можно доставить с использованием партнерских сервисов, т.е. находящихся в управлении других компаний, не имеющих собственных судозаходов в порты России. Часто такую перевозку можно выполнить по сквозному коносаменту, что, несомненно, с одной стороны, очень удобно для грузовладельца, а с другой может таить в себе определенные риски.

Так, выданный перевозочный документ может не оказаться коносаментом морского перевозчика, а будет, например, коносаментом экспедитора, или вообще может быть выдан «структурой, с неопределенным правовым статусом».

В этой связи весьма показательным примером является ситуация с компанией E-line. В п.26 документа «Условия коносамент»⁷ сказано, что транспортный документ этого перевозчика может быть выпущен как коносамент «Оператора флота, не владеющего тоннажем» (Non-vessel operating common carrier, NVOCC). При этом п.27 Условий сообщает, что перевозка, подтвержденная настоящим коносаментом, находится в юрисдикции Российской Федерации. Но национальное право России не знает такого субъекта права, как «Оператор флота, не владеющий тоннажем» (!). Следовательно, грузовладельцы имеют дело со «структурой, с неопределенным правовым статусом», а это уже достаточно опасно.

Несмотря на общую положительную динамику и налаженное линейное сообщение, работающее регулярно, но с большими перерывами между рейсами, российский рынок международных контейнерных перевозок морем продолжают преследовать неприятности. Так, за период с осени 2022 г. по февраль 2025 г., по подсчетам авторов, рынок покинули по меньшей мере 9-10 линейных перевозчиков, из числа «новых» перевозчиков, пришедших уже после ухода мейджоров.

Такая ситуация, бесспорно, привела к определенным проблемам у российских участников ВЭД. Практически всегда контейнеры с грузом судовладельцы оставляли в транзитных портах (чаще всего Джеббель-Али), и суда уходили в распоряжение нового фрахтовщика. Организовывать вывоз своего груза российским получателям обычно приходилось самостоятельно и за свой счет.



И здесь опять же показательной выглядит ситуация с E-line⁸, вышедшей на рынок в начале лета 2024 г., позиционируя себя российским перевозчиком с оперативным управлением двух судов под флагом Маршалловых островов – Xin Long Yun 66 и Hua Xin 678. Первое судно вышло из портов Китая в самом конце октября 2024 г. назначением на Санкт-Петербург, имея на борту более 700 контейнеров с грузом. По требованию судовладельца в пути судно два раза арестовывалось властями различных стран: последний арест в территориальных водах Дании длился три месяца. По данным интернет-портала TDPartners, причина ареста – невыполнение фрахтователем обязательств по оплате аренды судна⁹.

В результате судно смогло выгрузиться в Санкт-Петербурге только 14 марта 2025 г., т.е. спустя пять с половиной месяцев после выхода из порта отправления. Произошло это благодаря усилиям другой компании из Санкт-Петербурга – M-Line, которая приняла на себя обязательства генерального агента судна. Тем не менее за каждый физический контейнер грузовладельцам придется уплатить по 3682 долл. США в качестве компенсации затрат судовладельца.

В свою очередь, судно Hua Xin 678 простояло более двух месяцев под арестом в порту Мундра (Индия) и 25 марта по требованию капитана, все контейнеры были принудительно выгружены на берег¹⁰. Дальнейшая судьба этих контейнеров пока не известна, но они по требованию судовладельца находятся под коммерческим арестом до уплаты возникшего долга по аренде судна.

Представляется, что банкротство ООО «Е-Лайн» состоится с высокой долей вероятности, а грузовладельцы, чьи грузы были на судах этого перевозчика, понесут реальные убытки. Шансы получить компенсацию от перевозчика через решение арбитражного суда крайне малы – у ООО «Е-Лайн» нет никакого стоящего имущества.

* * *

С учетом ускорившейся динамики в международных отношениях и, как следствии, в международных экономических отношениях есть основания полагать, что санкционный режим в отношении России может быть смягчен, и ушедшие ранее перевозчики пожелают вернуться на российский рынок. Объективно их организационно-финансовые возможности значительно превосходят соответствующие показатели и российских, и других иностранных линейных перевозчиков, обслуживающих сейчас морской сегмент логистики внешней торговли России. Например, крупнейшая в мире линия из Швейцарии MSC имеет флот, в 11 раз превышающий численность флота 10 российских компаний, а датская MAERSK – обладает флотом большим в 9,5 раз по числу судов и более чем в 23 раза по суммарной вместимости флота.

Эти мейджоры имеют практически безграничные провозные возможности: их сервис в 3-4 раза чаще, а расписание выдерживается более стабильно. Они имеют возможность резко снизить стоимость своих услуг, следовательно, обладают целым рядом конкурентных преимуществ по сравнению с российскими компаниями.

Представляется, что в сложившихся условиях оптимальным выходом для российских перевозчиков может стать создание линейного альянса.

Компании-участницы линейного альянса объединяют свои технические возможности (в первую очередь суда), разрабатывают единые тарифные ставки, скидки с тарифа, единые правила ведения бизнеса, а также распределение соответствующих рисков. При этом о слиянии акционерных капиталов речи не идет (во всяком случае на начальном этапе). По сути, такой альянс может строиться по принципу «джентельменского соглашения»¹¹ – добровольного, равноправного и в отличие от, например, линейных конференций (картелей), не подразумевающего жестких санкций за нарушение условий соглашения.

В рамках альянса следует объединить и поставить под единое расписание самые популярные сервисы, связывающие российские порты с портами Китая, Индии, ОАЭ и, возможно, Турции. Такой шаг позволит увеличить частоту судозаходов в базовые порты, (доведя ее хотя бы до 1 в неделю), сформировать стабильное расписание и вывести из эксплуатации совсем малые, т.е. экономические нерентабельные суда. Например, на маршрут порты Китая – Санкт-Петербург необходимо ставить суда вместимостью не менее 1400-1600 ДФЭ, а желательно до 2,5 тыс. ДФЭ. Эксплуатация такого судна в пересчете на 1 ДФЭ обойдется примерно на 40-50% дешевле, что позволит сделать ставки более привлекательными для грузовладельцев.

Важной составляющей формирования конкурентоспособного линейного альянса (правда, на более поздних этапах) является создание собственного специализированного флота¹².

Помочь в создании линейного альянса перевозчиков России может советский опыт, правда, с некоторыми оговорками. Так, в 1970-1980-ые гг. действовали совместные регулярные линии СССР-ГДР, СССР-НРБ, «Юнифарика» с участием пароходств ГДР, ПНР и СССР, «Балтамерика» с участием пароходств ГДР, ПНР и СССР, а также «Юнилевант» с участием пароходств НРБ, ГДР, ПНР и СССР¹³. Совместные судоходные линии (еще одна форма организации линейного судоходства) обслуживали взаимную торговлю СССР с Индией, Алжиром и Египтом¹⁴.

Возможно расширение участия российского капитала в создании перевозчиков (с последующим вступлением в альянс) в «дружественных» странах. Например, в свое время при поддержке СССР для перевозки внешнеторговых грузов советских грузовладельцев были созданы судоходные компании Shipping Corporation of India (Индия), Islamic Republic of Iran Shipping Lines (Иран), Alianca (Бразилия), Transroll (Бразилия), ELMA (Индия)¹⁵.



Важно, что создание альянса следует инициировать оперативно, пока на российский рынок не вернулись мейджоры. Вместе с тем важно понимать, что такое решение потребует от судоходных компаний определенной гибкости (например, в части расстановки судов, приоритизации рейсов, распределения грузовой базы), а от государства всей необходимой поддержки (например, в части субсидий и поддержки судостроения).

ПРИМЕЧАНИЯ:

¹ 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.

² Здесь и далее все данные являются оценочными: они получены авторами на основе анализа открытых сведений, приведенных морскими перевозчиками, а также морскими портами на своих официальных сайтах.

³ Carrier owned container (COC) – контейнер, предоставляемый судоходной компанией грузовладельцу. Может находиться в собственности линии или в ее управлении.

⁴ Торговая марка компании VUXX SHIPPING (SHANGHAI) LTD.

⁵ Данные по числу эксплуатируемых судов сильно разнятся. Например, на сайте компании «Транзит» указано 6 собственных судов и «до 10 привлеченных», но на конференции в рамках 29-й международной выставки ТрансРоссия-2025 руководитель департамента «Морская линия» Б.Пузынин озвучил цифру 7+3 судна.

⁶ По официальным данным «Транзит» располагает 6 собственными контейнеро-вами и эксплуатирует 15 зафрахтованных судов (правда, неясно какого типа).

⁷ Лицевая сторона коносамента E-line. URL: <https://e-line.ru/bill-of-lading>

⁸ По данным сайта URL: <https://e-line.ru/> компания носит официальное наименование ООО «Е-лайн» (E-Line Co., Ltd) и находится по адресу: г. Санкт-Петербург, пр-т Стачек, 48и, оф. 201.

⁹ Морская линия E-line обанкротилась. 14.03.2025. URL: <https://tdpartner.ru/news/morskaya-liniya-e-line-obankrotilas/>

¹⁰ Копии требования капитана судна Hua Xin 678 и уведомления судовладельца о выплате компенсационного взноса по судну Xin Long Yun 66 имеются в распоряжении авторов.

¹¹ Русинов И.А., Гаврилова И.А., Нелогов, А.Г. Коротко о линейных конференциях // Морской вестник. – №2. – 2016. – С. 114.

¹² Грушников В.А. Окрепшая поддержка российского судоходства // Вестник транспорта. – 2023. – №6. – С. 29-36.

¹³ Оберг Р.Р., Фафаурин Н.А. Коммерческая практика заграничного плавания. – М.: «Транспорт», 1973. – С. 156-157.

¹⁴ Петровский В.В. Морское линейное судоходство. – М.: «Транспорт», 1977. – С. 150.



¹⁵ Русинов И.А., Гаврилова И.А., Нелогов А.Г. Деятельность линейных конференций накануне принятия Конвенции ООН о Кодексе поведения линейных конференций // Вестник государственного университета морского и речного флота им. Адмирала С.О. Макарова. – 2016. – №2. – С. 64.

БИБЛИОГРАФИЯ/BIBLIOGRAPHY

Оберг Р.Р., Фафаурин Н.А. Коммерческая практика заграничного плавания. – М.: «Транспорт», 1973. – 280 с. @@ Oberg R.R., Fafaurin N.A. Kommercheskaja praktika zagranichnogo plavanija. – М.: «Transport», 1973. – 280 s.

Грушников В.А. Окрепшая поддержка российского судоходства // Вестник транспорта. – 2023. – №6. – С. 29-36. @@ Grushnikov V.A. Okrepshaja podderzhka rossijskogo sudohodstva // Vestnik transporta. – 2023. – №6. – С. 29-36.

Петровский В.В. Морское линейное судоходство. – М.: «Транспорт», 1977. – 288 с. @@ Petrovskij V.V. Morskoe linejnoe sudohodstvo. – М.: «Transport», 1977. – 288 s.

Русинов И.А., Гаврилова И.А., Нелогов А.Г. Деятельность линейных конференций накануне принятия Конвенции ООН о Кодексе поведения линейных конференций // Вестник государственного университета морского и речного флота им. Адмирала С.О. Макарова. – 2016. – №2. – С. 53-64. @@ Rusinov I.A., Gavrilova I.A., Nelogov A.G. Dejatel'nost' linejnyh konferencij nakanune prinjatija Konvencii ООН o Kodekse povedenija linejnyh konferencij // Vestnik gosudarstvennogo universiteta morskogo i rechnogo flota im. Admirala S.O. Makarova. – 2016. – №2. – С. 53-64.

Русинов И.А., Гаврилова И.А., Нелогов, А.Г. Коротко о линейных конференциях // Морской вестник. – №2. – 2016. – С. 113-116. @@ Rusinov I.A., Gavrilova I.A., Nelogov, A.G. Korotko o linejnyh konferencijah // Morskoj vestnik. – №2. – 2016. – С. 113-116.

