

УДК 656.6

ПРОБЛЕМНЫЕ ЗОНЫ В СИСТЕМЕ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ГРУЗОВЛАДЕЛЬЦЕВ НА МОРСКОМ ТРАНСПОРТЕ

Жерновая Анастасия Сергеевна¹, бакалавр

e-mail: nastassia987654@gmail.com

¹ Государственный морской университет имени адмирала Ф.Ф. Ушакова, Новороссийск, Россия

Аннотация. Статья посвящена анализу трансформации глобальных и российских маршрутов морских контейнерных перевозок под воздействием санкционных ограничений и геополитических изменений. Рассмотрены последствия пандемии COVID-19, приведшие к дефициту контейнеров и восьмикратному росту ставок фрахта. Особое внимание уделено уходу с российского рынка крупнейших морских линий (Maersk, MSC, CMA CGM, Hapag-Lloyd), сокращению контейнерного парка вдвое и блокировке до 60% экспортных грузов. На основе данных 2024 года показан рост контейнерооборота портов РФ на 12,7% (до 5,591 млн TEU) и переориентация потоков на Дальний Восток и черноморские порты. Представлен сравнительный расчёт транзитного времени и расхода топлива для двух маршрутов: «Амбарли - Новороссийск - Одесса» (9,93 сут., 1489,5 т топлива) и альтернативного «Измит - Новороссийск - Амбарли» (10,27 сут., 1540,5 т топлива). Показана роль Турции как основного логистического хаба. Описаны практические проблемы (дефицит автотранспорта, загруженность портов) и пути их решения, включая железнодорожные и паромные перевозки.

Ключевые слова: Контейнерные перевозки, морской фрахт, санкции, логистические маршруты, контейнерооборот, Турция, мультимодальные перевозки.

CHANGING TRADE ROUTES: HOW SANCTIONS ARE CHANGING MARITIME SHIPPING ROUTES

Anastasia S. Zhernovaya¹, Bachelor's Degree Student

e-mail: nastassia987654@gmail.com

¹ Admiral Ushakov State Maritime University, Novorossiysk, Russia

Abstract. This article analyzes the transformation of global and Russian maritime container shipping routes under the impact of sanctions and geopolitical changes. It examines the consequences of the COVID-19 pandemic, which have led to a container shortage and an eightfold increase in freight rates. Particular attention is paid to the withdrawal of major shipping lines (Maersk, MSC, CMA CGM, Hapag-Lloyd) from the Russian market, the halving of container fleets, and the blocking of up to 60% of export cargo. Based on 2024 data, it shows a 12.7% increase in container throughput at Russian ports (to 5.591 million TEUs) and a shift in flows to the Far East and Black Sea ports. A comparative calculation of transit time and fuel consumption is presented for two routes: Ambarli - Novorossiysk - Odessa (9.93 days, 1,489.5 tons of fuel) and the alternative Izmit - Novorossiysk - Ambarli (10.27

days, 1,540.5 tons of fuel). Turkey's role as a key logistics hub is highlighted. Practical challenges (vehicle shortages, port congestion) and solutions, including rail and ferry transport, are described.

Keywords: Container shipping, sea freight, sanctions, logistics routes, container turnover, Turkey, multimodal transportation.

Глобальная логистика последних лет столкнулась с беспрецедентными вызовами. Пандемия коронавируса, санкционное давление и изменение геополитической обстановки привели к трансформации устоявшихся цепочек поставок. Морские контейнерные перевозки, являющиеся основой мировой торговли, оказались в центре этих изменений.

Объемы перевалки и импорта контейнерных грузов по российским портам за 2020 год представлены на рисунке 1, млн тонн [2].

Перевозчики пошли на сокращение количества судов в море – так они пытались сдержать рост расходов и снизить ставки морского фрахта. Результатом стало торможение экспортно- импортных потоков и скопление брошенных контейнеров в портах.

Парадоксально, но глобально контейнерный кризис сыграл на руку российскому рынку ж/д перевозок контейнеров. Из-за скачка морского фрахта, сбоя и резкого удлинения сроков доставки по морю многие компании начали переключаться на железную дорогу.

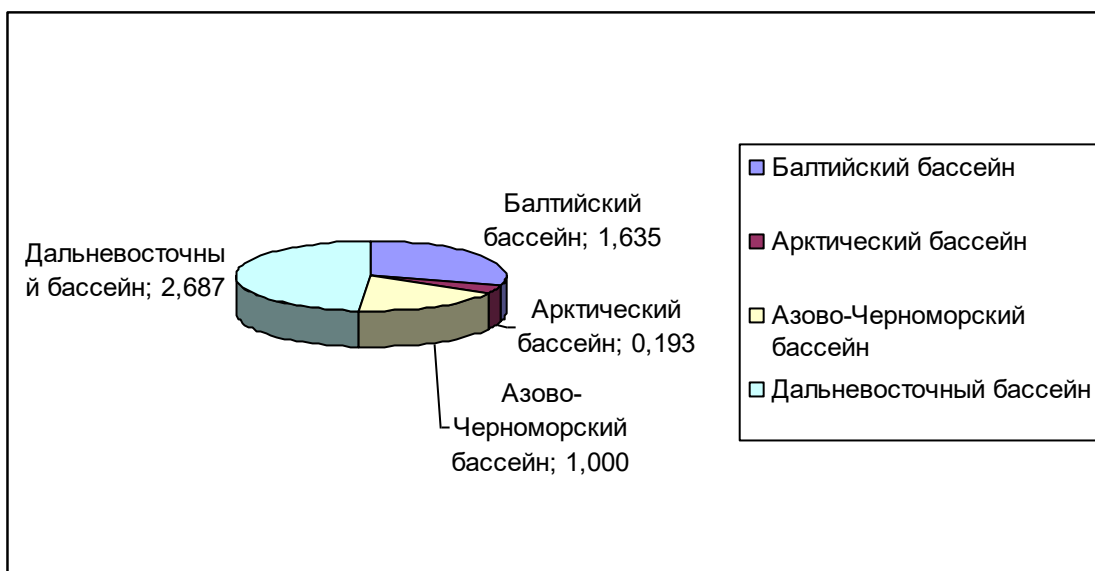


Рисунок 1 – Перевалка и импорт в портах России в 2020 году, млн TEU
Источник: [4]

В апреле 2020 года число перенесенных морских подскочило с 45 до 212 единиц, особенно сильно это затронуло направления Азия - Европа. Из-за введенных карантин и закрытых границ обработка контейнеров в европейских портах практически встала. Контейнерные грузы из Азии подолгу задерживались в Европе, что спровоцировало глобальный дефицит и почти восьмикратный скачок фрахтовых ставок по всему миру.

В начале 2020 года аренда 40-футового контейнера при перевозке из Китая в Санкт-Петербург (путь занимал 40–50 суток) стоила около 2,2 тыс. долларов. К концу года эта ставка взлетела до 10 500 долларов, а в 2021 году достигла уже 12 тыс. долларов.

Спад ударил по обоим направлениям: импорт сократился на 1,4% (до 2,2 млн TEU), экспорт - на 2% (до 2,1 млн TEU). Объемы перевалки контейнеров в балтийских портах пошли в низ, зато в портах на Дальнем Востоке выросла. Причина - переключение маршрутов с прямой линии Китай - Санкт-Петербург на схему через дальневосточные

порты с дальнейшей перегрузкой на железную дорогу. В порту Санкт-Петербург перевалка составила тогда 2,1 млн TEU при пропускной способности более 5 млн TEU.

После эскалации конфликта перевозку российских грузов прекратили крупнейшие контейнерные линии, включая:

Maersk Line (20% рынка),
MSC (14,7% рынка),
CMA CGM Group (11,6% рынка),
Narag-Lloyd (7,2% рынка).

До санкционного периода в России насчитывалось порядка 1,5 млн контейнеров в обороте. После того как европейские линии прекратили работу, парк сократился почти вдвое - до 750 тыс. ед. Собственный контейнерный флот страны невелик: к примеру, FESCO располагает 20 судами и 100 тыс. контейнеров (для сравнения: у датской Maersk - 750 судов и 4,2 млн. контейнеров).

Более 300 тыс. контейнеров застряли на пути в Российскую Федерацию. В зоне блокировки оказалось до половины импортных и до 60 % экспортных контейнерных грузов.

Крупнейшие европейские порты - бельгийские Антверпен и нидерландский Роттердам – перестали обрабатывать суда с российскими товарами. Ограничения коснулись также Новороссийского морского порта и порта Санкт-Петербург: западным компаниям было запрещено проводить сделки с ними.

Показатели 2024 года опровергли пессимистические прогнозы: совокупный контейнерооборот российских морских портов достиг 5,591 млн TEU. По сравнению с предыдущим годом рост превысил 12 процентов - а именно 12,7%.

Экспорт: 1,958 млн TEU (+13,5%)

Импорт: 2,349 млн TEU (+15,2%)

Транзит: 34,4 тыс. TEU (-69,6%)

Каботаж: 1,249 млн TEU (+15,3%)

По бассейнам:

Дальневосточный: 2,687 млн TEU (+4,6%)

Балтийский: 1,635 млн TEU (+34,5%)

Азово-Черноморский: 1,066 млн TEU (+6,5%)

Порт Владивосток увеличил перевалку на 8,3% (до 1,645 млн TEU), Новороссийск - на 6,5% (до 1,066 млн TEU), Большой порт Санкт-Петербург - на 31,3% (до 1,374 млн TEU).

В условиях сохраняющихся внешних ограничений магистральные операторы вынуждены осваивать новые линейные маршруты. На сегодня запущены регулярные морские контейнерные перевозки из Новороссийска по следующим направлениям Турция, Израиль, Египет, ОАЭ, Индия (см.рис.2). Эти данные наглядно представлены на рисунке 2.

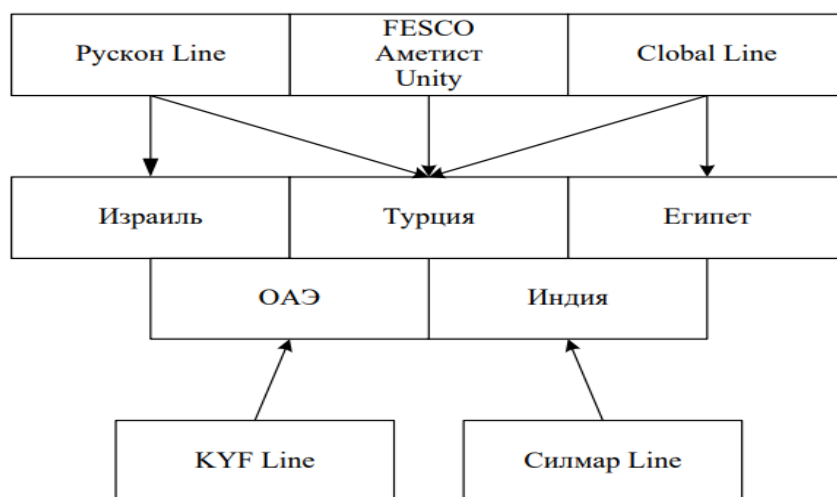


Рисунок 2 – Новые линейные сервисы из Новороссийска

Турция заняла место ключевого транзитного узла между Россией и Европой. Схема выглядит так: грузы поступают в Стамбул наземным транспортом, после чего перегружаются на суда и направляются в российские порты на Черном море.

Динамика сервисом на маршруте Россия - Турция показывает рост: если в первом квартале 2022 года насчитывалось 14 регулярных линий, то к марту 2023 года их число достигло 18. Сегодня практически все перевозки практикуют прямые заходы в турецкие порты. В результате среднее время доставки сократилось с трех недель до одной недели и даже меньше.

Из-за переизбытка предложения на рынке ставки морского фрахта просели примерно на 40%. Стоимость так называемого «голого» фрахта по маршруту Стамбул- Новороссийск складывается следующим образом:

для 20-футовый контейнер - 1,35 тыс. долларов,

для 40-футовый контейнер - 1,75 тыс. долларов.

Сравнительный расчёт маршрутов: до и после санкций

В исходной статье приведён расчёт для контейнеровоза вместимостью 990 TEU, который фраговала компания MSC. Длина морского пути - 10 300 км, скорость - 18 узлов (33 км/ч), расход топлива - 150 т в сутки, время на перевалку и таможенную - 4 суток.

Маршрут «Амбарли - Новороссийск - Одесса» (действовал до марта 2022 г.):

Транзитное время:

$$T=10\ 300/33 \times 24 + 4 = 7400 + 4 \approx 7404 \text{ сут.}$$

$$\text{суд.} T = 33 \times 2410/300 + 4 = 792 + 4 \approx 796 \text{ сут.}$$

Расход топлива:

$$Q=7404 \times 150 = 1\ 110\ 600 \text{ т.}$$

$$Q=796 \times 150 = 119\ 400 \text{ т.}$$

Маршрут «Измит - Новороссийск - Амбарли» (альтернатива после марта 2022 г.):

Транзитное время:

$$T=10,27 \text{ сут.}$$

Расход топлива:

$$Q=10,27 \times 150 = 1\ 540,5 \text{ т.}$$

Таблица 1. Сравнение

Показатель	Амбарли – Новороссийск – Одесса	Измит – Новороссийск – Амбарли
Срок доставки, сут	9,93	10,27
Расход топлива, т	1 489,5	1 540,5
Влияние санкций	Маршрут невозможен	Не влияют

Вывод: маршрут через Одессу был быстрее и экономичнее, но из-за геополитической обстановки он заблокирован. Используется маршрут Измит–Новороссийск–Амбарли, несмотря на чуть более высокие затраты. Приоритетом становится не экономическая эффективность, а сама возможность доставки.

При мультимодальных поставках через Турцию наблюдается дефицит автомобилей-контейнеровозов. Операторы переориентируются на железную дорогу как более дешёвую альтернативу. Если сравнить стоимость доставки одного контейнера, то железнодорожный тариф обходится примерно в 70 тыс. рублей. Автомобильная перевозка заметно дороже порядка 200 тыс. рублей с учетом НДС.

Что касается паромного сообщения с Турцией, то после того, как в ноябре 2022 года закрылись порты Кавказ и Темрюк, перевозки теперь идут через Новороссийск и Туапсе. На линии задействовано около двух десятков паромов. Каждый из них способен принять от 40 до 110 единиц накатной техники. Ставка фрахта за одну фуру или прицеп составляет 3 тыс. долларов. Время в пути:

Карасу → Новороссийск / Туапсе: 38 часов

Самсун → Новороссийск: 24 часа

Самсун → Туапсе: 18 часов

Стамбул → Новороссийск (прямой паром): 46–50 часов

Санкции и геополитические изменения радикально изменили направления морских перевозок России. Уход глобальных линий, блокировка европейских портов и потеря части контейнерного парка вынудили операторов искать новые маршруты. Ключевым хабом стала Турция, а главным «бутылочным горлышком» - перегруженность Новороссийска.

Несмотря на все сложности, контейнерооборот российских портов в 2024 году вырос. Операторы адаптируются: развивают прямые сервисы, используют железную дорогу, паромные линии и мультимодальные схемы. При этом экономическая эффективность часто уступает место надёжности и возможности поставки. Мировая логистика продолжает перестраиваться, и российский контейнерный рынок - яркое подтверждение этой новой реальности. Учитывая изложенное выше, для получения более точных прогнозов, которые позволят упорядочить работу логистических компаний, необходимо внедрять в аналитические отделы практику использования методологии предиктивной аналитики и машинного обучения, что позволит учесть уже имеющийся опыт. Особо ценной полученная информация будет для развития контейнерных перевозок [11].

Список литературы:

1. Всемирная торговая организация. [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://www.wto.org/english/news_e/pres21_e/pr876_e.html (дата обращения: 10.03.2025).
2. Грузы уходят в сухие доки, водам России объявляют войну. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://vgudok.com/lenta/gruzy-uhodyat-vsuhiedokivodamrossiioabyavlyayutvoynuzapadnyeoperatoryotkazyvayutsya> (дата обращения: 10.03.2025).
3. Иран открывает новые морские маршруты из России в Индию. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://portsinfo.ru/ports-news/144-port-news/170480-iran-otkryvaet-novye-morskie-marshruty-iz-rossiiv-indiyu> (дата обращения: 10.03.2025).
4. Контейнерооборот в российских портах в 2024 году вырос на 12,7%. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.interfax.ru/business/1005102> (дата обращения: 10.03.2025).
5. Новая реальность контейнерного рынка. [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://www.korabel.ru/news/comments/novaya_realnost_konteynernogo_rynka.html (дата обращения: 10.03.2025).



6. Российский экспорт в 2023 году вырос. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://rg.ru/2024/02/07/rossijskij-eksport-v-2023-godu-vyros-na-457-procenta.html> (дата обращения: 10.03.2025).

7. Ставки на 40-футовый контейнер в 4500 долларов из Китая до СПб – желаемый показатель. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://customsforum.ru/news/opinion/stavki-na-40-futovyy-konteyner-v-4500-dollarov-iz-kitaya-do-spb-zhelaemyy-pokazatel555362.html?ysclid=l1vvsiinpg> (дата обращения: 10.03.2025).

8. Топ стивидоров РФ – лидеров по грузообороту в I полугодии 2024 г. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.morvesti.ru/news/1679/97094/> (дата обращения: 10.03.2025).

9. Трофимов С., Архангельская О. Обзор отрасли грузоперевозок в России, 2024 год. 2024.

10. Ботнарюк, М. В. Проблемные аспекты организации доставки грузов в контейнерах морем / М. В. Ботнарюк // Логистика: современные тенденции развития : Материалы XXIV Международной научно-практической конференции, Санкт-Петербург, 10–11 апреля 2025 года. – Санкт-Петербург: Государственный университет морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова, 2025. – С. 43-50. – EDN SNRFBV.

