Вестник Томского государственного университета. Экономика. 2026. № 74. С. 196–208.
Tomsk State University Journal of Economics. 2026. 74. pp. 196–208.

Научная статья
УДК 338.47
doi: 10.17223/19988648/74/12

Формирование устойчивой контейнерной логистики России в новых транспортных реалиях

Юлия Викторовна Зворыкина[1], Никита Вячеславович Щербинин[2]

[1, 2] Всероссийская академия внешней торговли
Министерства экономического развития Российской Федерации, Москва, Россия
[1] kpss2008@mail.ru
[2] scherbi.nik@yandex.ru

Аннотация. Контейнерная логистика каждый год сталкивается с новыми вызовами: 2022 г. – приостановление сервисов глобальных контейнерных перевозчиков в России, 2023 г. – военные риски в Баб-эль-Мандебском проливе и Красном море, 2024 г. – дисбаланс экспортно-импортных потоков и дефицит порожних контейнеров в Китае, 2025 г. – снижение импортного потока контейнерных грузов в Россию и риск возврата транснациональных компаний, покинувших рынок страны в 2022 г. В 2026 г. задачи отрасли охватывают не только открытие новых рынков и расширение географии поставок, но и формирование устойчивой к внешним факторам контейнерной логистики страны. В настоящем исследовании сформулированы принципы формирования такой стабильности, а также определен ряд практических мер.
Ключевые слова: логистика внешней торговли, внешнеэкономические связи, морская линия, линейный контейнерный сервис, линейное судоходство, международная кооперация, БРИКС

Для цитирования: Зворыкина Ю.В., Щербинин Н.В. Формирование устойчивой контейнерной логистики России в новых транспортных реалиях // Вестник Томского государственного университета. Экономика. 2026. № 74. С. 196–208. doi: 10.17223/19988648/74/12

Original article
doi: 10.17223/19988648/74/12

Emergence of Russian sustainable container logistics in the new transport environment

Julia V. Zvorykina[1], Nikita V. Shcherbinin[2]

[1, 2] Russian Foreign Trade Academy of the Ministry for Economic Development of the Russian Federation, Moscow, Russian Federation
[1] kpss2008@mail.ru
[2] scherbi.nik@yandex.ru

Abstract. Container logistics faces new challenges every year: 2022 – global container carriers suspended their services in Russia; 2023 – the certain military risks in the Bab-

© Зворыкина Ю.В., Щербинин Н.В., 2026

el-Mandeb Strait and the Red Sea arose; 2024 – a lack of empty containers in China and an imbalance between export and import flows, 2025 – import volumes of containerized cargo in Russia decline and the risk of transnational companies return to Russia after leaving in 2022. In 2026, the market's objectives encompass not merely entering the new markets and the supply chain expansion, but emerging Russian container logistics which keeps its sustainability despite external factors. This article highlights the principles of such stability and also outlines a set of practical measures.
Keywords: foreign trade logistics, foreign economic relations, shipping line, liner container service, liner shipping, international cooperation, BRICS

For citation: Zvorykina, Ju.V. & Shcherbinin, N.V. (2026) Emergence of Russian sustainable container logistics in the new transport environment. *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. Ekonomika – Tomsk State University Journal of Economics.* 74. pp. 196–208. (In Russian). doi: 10.17223/19988648/74/12

Текущий этап развития национального транспортного комплекса в сфере контейнерных перевозок на базовых направлениях отличается высоким уровнем суверенитета, устойчивостью сервисов морских линий и прогнозируемостью их развития. Согласно исследованию ТеДо (Технологии Доверия) и ГК «Дело», доля китайских грузов в контейнерной логистике России в 2023 г. оценивалась в 65%, прочие базовые направления: Турция – 8,4%, Индия – 3,4%, Египет – 2% [1]. При этом к маршрутам, которые контролируются российскими операторами, можно отнести: морские линии через Дальневосточный морской бассейн, контейнерные сервисы в прямом железнодорожном сообщении, каботажные перевозки. Расширение географии охвата сервисов российских морских линий с конца 2025 г. находится под воздействием риска возвращения глобальных морских перевозчиков в страну. В этой связи устойчивая контейнерная логистика России должна отвечать следующим принципам:

– использование советского опыта в линейном судоходстве;

– сохранение транспортного и экономического суверенитета, а также экспорт транспортных услуг, например в рамках перевозок на морских линиях «cross-trade»;

– многополярность в сфере линейного судоходства страны;

– акцент на сотрудничество с дружественными государствами, в том числе в контуре БРИКС.

География присутствия морских линий советских пароходств может рассматриваться отраслью как пример успешного выстраивания регулярных сервисов с целью обслуживания внешней торговли СССР с зарубежными рынками. Среди наиболее востребованных морских линий можно выделить развитие межконтинентальных направлений (Deep Sea сервисов): BALT-ORIENT LINE C.S., BALTCANADA LINE C.S., BALTGULF LINE, BSC RO-RO SERVICE, BLASCO ORIENTAL LINE, ODESSA OCEAN LINE. Потребность в тоннаже обеспечивалась строительством специализированного флота на отечественных верфях и верфях стран СЭВ.

А.Д. Бурменский и Н.И. Боева в своей работе отмечают, что на отечественных верфях строились контейнеровозы типов «Капитан Сахаров» вместимостью 320 TEU (Выборгский судостроительный завод) и «Александр Фадеев» вместимостью 400 TEU (Херсонский судостроительный завод), более крупные контейнеровозы строились в НРБ и ГДР [2].

Распределение контейнеровозов по морским бассейнам показывает, что 40,1% флота было сконцентрировано на линиях Балтийского морского пароходства (БМП), 32,4% – на линиях Дальневосточного морского пароходства (ДВМП), 15,5% – на линиях Черноморского морского пароходства (ЧМП). В расчетах учтены типы контейнеровозов согласно РД 31.07.15-87 (Классификатор морских транспортных судов ММФ), который был введен в действие с 01.07.1988, а также контейнеровозы ДВМП: «Капитан Баканов» и «Капитан Миловзоров». Общая вместимость специализированного флота СССР в 1987 г. оценивались в 35,5 тыс. TEU, однако с учетом контейнеровместимости ролкеров типов «Скульптор Коненков», «Капитан Смирнов», «Магнитогорск», которые были также задействованы на морских линиях БМП и ЧМП, общая вместимость флота составляет более 53,7 тыс. TEU.

Рис. 1. Распределение контейнерной вместимости специализированного торгового флота СССР по пароходствам, TEU.
Источник: составлено авторами по: [3, 4]

Британский исследователь Alan Edward Branch оценивает контейнеровместимость судов СССР в 49 тыс. TEU, а флота ПНР – в 30 тыс. TEU по состоянию на конец 1986 г. Эти показатели сопоставимы с ресурсами таких глобальных линий, как Maersk – 57 тыс. TEU, Hapag-Lloyd – 44 тыс. TEU, Yang-Ming – 30 тыс. TEU в аналогичный период [5]. В годовом статистическом обозрении, опубликованном в журнале «Морской флот», валовая регистровая вместимость (GT) контейнеровозов и лихтеровозов СССР оценивалась в 785 тыс. рег. т, таким образом, доля тоннажа СССР в мировом специализированном флоте на 1 июля 1988 г. составляла 3,5% [6]. Аналогичная доля получается при расчетах на основе базы данных UNCTADstat по параметру «дедвейт» судов-контейнеровозов: в 1988 г. дедвейт таких судов под флагом СССР составил 742 тыс. т, а мирового флота – 21,49 млн т [7].

Исходя из этого, можно зафиксировать, что внешнеэкономические связи СССР были обеспечены тоннажем под национальным флагом, а экспортно-импортные грузопотоки распределялись преимущественно на советские пароходства, что создавало основу для детерминированного планирования как перевозок, так и развития линейного судоходства. В ходе анализа трех параметров контейнерного флота СССР: GT, дедвейт и контейнеровместимость – установлено, что доля страны на рассматриваемом рынке в конце 1980-х гг. составила 3,5%, а провозные мощности были сопоставимы с таковыми крупнейших глобальных игроков, что позволяло советским пароходствам выдерживать конкуренцию не только на основных морских направлениях, но и на фидерных линиях, и на линиях cross-trade.

Необходимо также подчеркнуть и аспект международной кооперации СССР с развивающимися странами в области морского транспорта. Например, морская линия СССР–ГДР, которая связывала порты Рига и Росток, совместно обслуживалась пароходом Kahlenberg немецкой VEB Deutsche Seereederei и контейнеровозом «Симон Боливар» Латвийского морского пароходства. В 1970-х гг. были заключены соглашения о морском судоходстве с Бразилией (1972 г.) и Мексикой (1978 г.), оба соглашения предусматривают участие национального тоннажа договаривающихся сторон в обслуживании торговли [8, 9].

А.М. Голубчик и Е.В. Пак рассматривают консолидацию российского контейнерного флота как необходимую меру для увеличения числа прямых сервисов, увеличения частоты судозаходов и укрупнения размера судов, при этом авторы акцентируют внимание на эффективном подходе СССР к международной кооперации в части запуска совместных морских линий. Вместе с тем, в современных внешнеэкономических условиях советский опыт может быть принят с рядом оговорок, например, российские инвестиции в иностранные судоходные компании, а также создание альянсов российских перевозчиков с линиями стран БРИКС и других дружественных государств будет конкурентоспособной альтернативой в текущих внешнеэкономических условиях [10].

Ряд сегментов в контейнерной логистике России традиционно контролируется отечественными операторами: перевозки по железнодорожной сети, наземные и морские контейнерные терминалы. В особенности это имеет важное значение для стабильного функционирования портов Дальнего Востока, поскольку отправление и прибытие грузов производятся по железной дороге. Следовательно, иностранные перевозчики в Дальневосточном бассейне, как правило, предоставляют либо линейный сервис «порт – порт» с возможностью возврата порожнего контейнера в регионах России, либо сквозной (мультимодальный) сервис на базе собственных и привлеченных активов, вступая в кооперацию с российским оператором железнодорожного подвижного состава.

В этой связи российский оператор получает возможность задействовать свой парк фитинговых платформ или полувагонов не только для перевозок

грузов на судах своей морской линии, но и для сторонних сервисов. Тем не менее, существует два ограничения для такой схемы кооперации:

– использование активов в сторонних сервисах подразумевает наличие профицита этих активов в определенной локации. Например, перевозка контейнеров с импортными грузами, доставленных иностранными морскими линиями, при профиците подвижного состава на Дальнем Востоке;

– конкуренция российских операторов с иностранными линиями за перевозки контейнеров на «морском плече», поскольку каждая сторона заинтересована в увеличении степени загрузки своего флота. При этом такая конкуренция охватывает все аспекты сервиса, включая фрахтовые ставки, географию охвата и качество клиентского обслуживания.

Помимо рассмотренный особенностей перевозок контейнеров по сети ОАО «РЖД» транспортный суверенитет также поддерживается моделью управления портовым хозяйством в России – Landlord Port. В контексте этой модели частный оператор, арендуя инфраструктуру в порту, управляет конкретным морским терминалом и владеет перегрузочным оборудованием, зданиями и сооружениями, а ФГУП «Росморпорт» обеспечивает эффективное использование прибрежно-портовой инфраструктуры, которая находится в федеральной собственности [11]. В отличие от других стран, где применяется модель Landlord Port, морские контейнерные терминалы в России управляются отечественными компаниями, в том числе крупнейшими транспортно-логистическими холдингами ГК «Дело» и Транспортной группой FESCO.

Глобальные стивидорные холдинги на российском рынке не имели такого уровня присутствия, как в других развивающихся странах. В 2022 г., когда на российском рынке приостановили свои сервисы крупнейшие глобальные линии, доля APM Terminals (терминальная структура A.P. Moller-Maersk Group) в стивидорном холдинге Global Ports была приобретена ГК «Дело» [12]. Предлагается рассмотреть два порта как пример присутствия глобальных стивидорных холдингов:

– в порту Нава-Шева (Индия) 5 контейнерных терминалов, из которых 2 управляются холдингом DP World, 1 – APM Terminals, 1 – PSA International;

– в порту Танжер / «Танжер-Мед» (Марокко) 4 контейнерных терминала, из которых 2 – в управлении APM Terminals, 1 – Eurogate (в ноябре 2025 г. CMA CGM подписал соглашение о покупке 20% в этом холдинге), 1 – Tanger Alliance, акционерами которого выступают национальный оператор Marsa Maroc, Eurogate, Contship Italia Group, а также Hanseatic Global Terminals (терминальная структура Hapag-Lloyd).

По данным Alphaliner на 08.01.2026, в рейтинг 100 крупнейших контейнерных перевозчиков мира входят 5 российских компаний [13]:

1. FESCO (№ 36): 49 609 TEU, 32 судна в управлении, из них 23 судна собственные, 9 зафрахтованные.

2. Panda Express Line, ГК «Фининвест» (№ 84): 8 828 TEU, 6 судов в управлении, все зафрахтованные.

3. M-Line, Модуль (№ 86): 8 530 TEU, 4 судна в управлении, все зафрахтованные (на официальном сайте M-Line приводятся данные о 12 судах в управлении).

4. Transit Line (№ 89): 8 092 TEU, 7 судов в управлении, из них 6 собственные, 1 зафрахтованное (на официальном сайте приводятся данные о 2 зафрахтованных судах, итого 8 судов в управлении).

5. Silmar Shipping, основана совместно с испанской Silmar Freight (№ 97): 7 477 TEU, 4 судна в управлении, все зафрахтованные (на официальном сайте приводятся данные о 3 зафрахтованных судах).

Также можно выделить и других российских контейнерных перевозчиков, не вошедших в рейтинг Alphaliner: ГК «Евросиб», Нэко Лайн Азия (Neco Line), Рустранс Групп (RusTrans Group), Аврора Лайн (Aurora Line), Аметист (Ametist Line), Транспортно-логистический центр (TLC Baltic Line). Можно дополнить этот перечень российскими перевозчиками, которые работают на каботажных направлениях на Дальнем Востоке и в Балтийском бассейне: Камчатское морское пароходство (KASCO, находится в управлении FESCO), Сахалинское морское пароходство (SASCO, ГК «Дело»), Северное морское пароходство (NSC), Пеленг (Peleng Line), Новик Лайн, Балт Галф Шиппинг (Balt Gulf Line). Отметим, что каботажные перевозки осуществляются преимущественно под российским флагом, однако согласно Федеральному закону от 01.03.2020 № 34-ФЗ эта деятельность может осуществляться и судном под иностранным флагом [14]. Вместе с тем компания, которая планирует использовать судно под иностранным флагом на каботажных направлениях, должна получить разрешение на плавание в каботаже в Федеральном агентстве морского и речного транспорта (Росморречфлоте).

Если рассматривать провозные мощности операторов, которые работают на международных направлениях и входят в рейтинг Alphaliner, то вместимость флота в управлении крупнейших российских компаний составит более 82 тыс. TEU, т.е. 0,2% от мирового контейнерного флота – 33,6 млн TEU по состоянию на 08.01.2026. А.М. Голубчик и Е.В. Пак приводят выборку из 10 крупнейших контейнерных перевозчиков России (за исключением FESCO), суммарная вместимость флота которых составляет менее 45 тыс. TEU. Прибавив к этому значению вместимость флота FESCO из рейтинга Alphaliner, получается значение 94 тыс. TEU и указанная выше доля от мирового флота.

Между тем вместимость флота в управлении представляется крайне волатильным показателем, поскольку по тайм-чартерному соглашению с иностранным судовладельцем российский оператор осуществляет только коммерческую эксплуатацию судна в течение определенного периода. Судовладельцы могут переставлять свои активы с одного сегмента на другой в зависимости от конъюнктуры на фрахтовом рынке. В этой связи более стабильным показателем для анализа будет вместимость флота под российским флагом.

Всего в книгу Российского морского регистра судоходства внесено 43 контейнеровоза, из них 27 зарегистрированы под российским флагом.

По оценкам авторов, под национальным флагом ходят 30 контейнеровозов, включая сухогрузы, задействованные на контейнерных сервисах. Общая вместимость этого флота составляет 26 306 TEU. Следует дополнительно отметить, что нижеприведенные данные не учитывают контейнеровозы отечественных операторов, зарегистрированных под иностранным флагом, но в российском регистре.

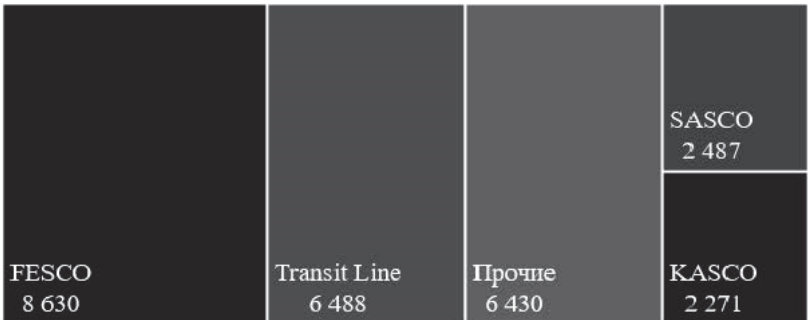

Рис. 2. Распределение контейнерной вместимости специализированного торгового флота под российским флагом по операторам, TEU.
Источник: составлено авторами на основе данных портала VesselFinder и официальных сайтов российских операторов

Контейнерный флот российских операторов будет обеспечивать транспортный суверенитет страны при условии, если будет не только находиться в управлении отечественных компаний как забалансовый актив, но и в собственности этих компаний или их представительств за рубежом. Выполнение такого условия будет повышать степень устойчивости контейнерной логистики России относительно внешних факторов. Параллельно с этим такой флот может быть задействован не только для доставки российских грузов на базисах поставки EXW, FCA и FOB, но и для экспорта транспортных услуг, например, перевозки на базисах поставки CFR/CIF, доставка грузов между портами иностранных государств – линии cross-trade (Китай – Южная Корея, Китай – Юго-Восточная Азия и другие направления).

Не менее важный рыночный аспект – это многополярность, т.е. в каждом морском бассейне выделяются несколько лидеров и существует конкурентная среда. В соответствии с данными рейтинга морских линий SeaLogic за 2-й квартал 2025 г. можно отметить, что иностранный тоннаж по-прежнему имеет существенное значение для контейнерных перевозок российских грузов. Так, 2 из 3 крупнейших морских контейнерных линий в портах России являются иностранными: швейцарская MSC и южнокорейская Sinokor. В Дальневосточном бассейне только 5 из 10 морских линий являются российскими, а всего отечественные операторы контролируют более 50% тоннажа в бассейне [15].

Доли российских перевозчиков обсуждались также экспертами отрасли в ходе конференции «Логистика в условиях турбулентности: мультимодальные решения для новых транспортных реалий», которая проходила 23.10.2025 [16]:

– по оценке ГК «Евросиб» российские контейнерные линии контролируют более 60% тоннажа на Дальнем Востоке;

– генеральный директор «Новоморснаба» оценивает совокупную долю FESCO, Ametist Line и Silmar Shipping в Азово-Черноморском бассейне за 9 месяцев 2025 г. в 15%;

– представитель Silmar Shipping приводит объемы перевозок за 8 мес. 2025 года морских линий Балтийского бассейна, из данных следует, что MSC является крупнейшей морской линией в порту Санкт-Петербург.

Генеральный директор ООО «Транзит» в рамках Транспортной недели 2025 г. (19 ноября) отметил, что доля российских судовладельцев в контейнерных перевозках через порты Дальнего Востока в 2024 г. составила менее 40%, через порты северо-запада – менее 15%, через Новороссийский морской торговый порт – менее 5%. В ходе выступления предложены меры для увеличения этих долей до 60% к 2030 г.: льготные портовые сборы и приоритетное предоставление железнодорожных мощностей для российских судовладельцев, льготное кредитование на покупку или строительство контейнеровозов. По мнению эксперта, возврат глобальных перевозчиков рассматривается как риск для суверенной логистики внешнеэкономической деятельности [17].

Отметим и государственные меры поддержки отрасли. Во-первых, операторам, которые официально зарегистрированы как морская линия в соответствии с морским правом России, предоставляется ряд преференций: скидки по уплате портовых сборов, приоритетное движение судов в морских портах, первоочередной порядок обслуживания при проведении государственного контроля в морских портах [18]. Во-вторых, Государственной думой рассматривается законопроект о приоритетном использовании судов под российским флагом для вывоза экспортных грузов из российских портов [19].

При всем этом множества участников контейнерной логистики и российских морских линий пересекаются, но не совпадают, следовательно, перед рядом компаний открыта возможность для диверсификации бизнеса и выхода на рынок линейного судоходства. Так, в своем исследовании АО «Институт экономики и развития транспорта» (ИЭРТ) приводит численность парка фитинговых платформ с детализации по 35 крупнейшим операторам, и только 7 из них имеют свою морскую линию в рамках холдинга: SASCO («Трансконтейнер»), FESCO, Panda Express Line («Логопер»), Eurosib Line, M-Line (Модуль), Swift Line («Восточный Экспресс»). Количество контейнеров, которое находится в управлении российских операторов, ИЭРТ оценивает в 407 тыс. ед. [20], но этот парк включает и арендованный парк контейнеров. Парк контейнеров глобальных перевозчиков во много раз превышает этот показатель, например, по оценкам агента Hapag-Lloud – OCS Group, количество контейнеров принципала составляет около 2,3 млн ед., а размеры новых заказов на изготовление контейнеров в 2024–2025 гг. таких глобальных компаний, как DP World и Yang Ming, составляли около 20–25 тыс. ед.

Консолидация флота российских операторов представляется возможной в рамках слот-чартерных соглашений друг с другом, при более высоком

уровне координации операторы заключают Vessel Sharing Agreement (VSA), т.е. соглашение о совместном использовании судов на линейных сервисах. При более низком уровне координации между операторами «обмен слотами» осуществляется на основании договора о транспортной экспедиции или договора морской перевозки, когда один оператор закупает часть вместимости на судне другого оператора при наличии потребности. Во всех трех конфигурациях сотрудничества операторы сохраняют независимую коммерческую политику, однако они могут согласовывать уровень тарифных ставок и систему скидок для обеспечения баланса интересов всех сторон.

К.Г. Тюленев, с 2009 по 2015 г. возглавлявший российское представительство UASC, в своих трудах отмечает, что совместное использование слотов является взаимовыгодным решением с целью повышения частоты судозаходов, однако сервисы операторов должны быть совместимы по маршруту и прочим параметрам. В рамках операционного менеджмента каждый участник такой кооперации сравнивает стоимость закупки слотов на партнерском сервисе и действующие предложения на рынке, отслеживает загрузку слотов на своих и сторонних судах, контролирует качество транспортных операций на сторонних морских линиях, например в части соблюдения расписания [21].

Как было отмечено ранее, кооперация с бизнесом БРИКС и других дружественных юрисдикций также имеет частично неосвоенный потенциал для развития контейнерной логистики страны. Помимо крупнейших судоходных предприятий БРИКС: COSCO Shipping (Китай, № 4 рейтинга Alphaliner, вместимость флота в управлении – 3 млн 585 тыс. TEU), SITC (Китай, № 14, 186 тыс. TEU), Unifeeder, DP World Group (ОАЭ, № 15, 164 тыс. TEU), IRISL Group (Иран, № 17, 144 тыс. TEU) – ресурсами для совместных сервисов располагают компании из других географических регионов (таблица).

Развитие национальных судоходных линий стран Юго-Восточной Азии (таблица) было отмечено в совместном докладе АНО «Информационно-аналитический центр по вопросам внешнеторговой деятельности» при Минпромторге России и Транспортной группы FESCO [22].

Выборка региональных контейнерных перевозчиков в дружественных юрисдикциях

Регион	Наименование компании	Страна	Позиция в рейтинге Alphaliner	Вместимость флота в управлении, TEU
ЮВА	Regional Container Lines (RCL)	Таиланд	22	98 703
	Meratus Line	Индонезия	41	41 206 (полностью собственный флот)
	Tanto Intim Line	Индонезия	43	38 086 (полностью собственный флот)
	Salam Pacific Indonesia Lines (SPIL)	Индонезия	46	31 010 (полностью собственный флот)
	Vinalines (Vietnam National Shipping Lines)	Вьетнам	–	VIMC PIONEER: 588 TEU; VIMC DIAMOND: 1 118 TEU

Регион	Наименование компании	Страна	Позиция в рейтинге Alphaliner	Вместимость флота в управлении, TEU
Персидский залив	Global Feeder Shipping	ОАЭ	19	138 215
	Emitates Shipping Line	ОАЭ	21	108 618 (полностью зафрахтованный флот)
	Folk Maritime	Саудовская Аравия	88	8 302
	Qatar Navigation Q.P.S.C. (Milaha)	Катар	75	10 939

Источник: составлено авторами на основе данных Alphaliner top-100 по состоянию на 09.01.2026.

Таким образом, концепция формирования альянсов отечественных морских линий и консолидации рынка, предложенная А.М. Голубчиком и Е.В. Паком, представляется эффективной с точки зрения технологии транспортных процессов и обеспечит качественное развитие линейного судоходства в части развития новых направлений и повышения ритмичности судозаходов. При этом схема кооперации имеет ряд коммерческих вопросов, которые должны быть предварительно согласованы участниками отрасли: маршруты перевозок со стабильным грузопотоком, общие ставки фрахта по нотисам (FAK rates – Freight all kind / General Tariff), специальные ставки фрахта (NAC rates – Named account rates), терминалы судозахода, размеры слотов под сторонние сервисы и пр. В общей сложности, решение о технологическом сотрудничестве с российскими и(или) иностранными перевозчиками в рамках альянса требует от каждого оператора индивидуального подхода и, безусловно, зависит от конъюнктурных факторов – прежде всего наличия грузовой базы.

Список источников

1. Россия и страны БРИКС+: перспективы роста торговли и контейнерной логистики, Технологии Доверия // TEDO.RU. URL: https://tedo.ru/russia-brics-2024?utm_source=tg-td-1124 (дата обращения: 08.01.2026).

2. *Боева Н.И., Бурменский А.Д.* Обзор развития отечественного контейнерного флота // Современные наукоемкие технологии. 2013. № 8-1. С. 111–112. EDN QYYQUT.

3. Руководящий документ РД 31.07.15-87. Классификатор морских транспортных судов ММФ. Главный вычислительный центр Министерства морского флота СССР, 1988. С. 55–57.

4. Морские сухогрузные транспортные суда. Каталог. Ленинградское центральное проектно-конструкторское бюро Министерства морского флота СССР (ЛЦПКБ), 1985. С. 237–275.

5. *Branch A.E.* Economics of shipping practice and management // Springer Science & Business Media. 2012. P. 80, 87–88. doi: 10.1007/978-94-009-1227-4

6. *Калугин А.* Состав и структура мирового флота, годовое статистическое обозрение // Морской флот. 1989. № 5. С. 53.

7. Merchant fleet by flag of registration and by type of ship, annual (analytical), UNCTADstat // UNCTADSTAT.UNCTAD.ORG. URL: https://unctadstat.unctad.org/datacentre/dataviewer/US.MerchantFleet (дата обращения: 07.01.2026).

8. Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Федеративной Республики Бразилии № 2169 о морском судоходстве. Москва. 20.10.1972.

9. Соглашение о морском судоходстве между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Мексиканских Соединённых Штатов. Москва. 07.07.1979.

10. *Голубчик А.М., Пак Е.В.* Альянс как перспективная форма организации линейного судоходства в современной России // Российский внешнеэкономический вестник. 2025. № 7. С. 83–91. doi: 10.24412/2072-8042-2025-7-83-91

11. *Щербинин Н.В., Кархова И.Ю.* Аналитический обзор моделей управления морскими контейнерными портами // Транспорт и логистика устойчивого развития территорий, бизнеса, государства (драйверы роста, тренды и барьеры) : материалы II Междунар. науч.-практ. конф., Москва, 30 марта 2023 г. М. : Гос. ун-т управления, 2023. С. 418–422.

12. Группа компаний «Дело» закрыла сделку по приобретению 30,75% акций Global Ports, Пресс-центр ГК «Дело» // WWW.DELO-GROUP.RU. URL: https://www.delo-group.ru/news/816/?q=APM+TERMINALS (дата обращения: 07.01.2026).

13. PublicTop100, Alphaliner // ALPHALINER.AXSMARINE.COM. URL: https://alphaliner.axsmarine.com/PublicTop100/?_gl=1%2Aaf2bll%2A_gcl_au%2AMjE0MzU5NDkwMS4xNzY3ODcwODEz (дата обращения: 08.01.2026).

14. Федеральный закон от 1 марта 2020 г. № 34-ФЗ «О внесении изменений в статью 4 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации».

15. SeaLogic представил рейтинг морских линий в РФ за II кв. 2025 года. Новости – Контейнеры // SEALOGIC.IO. URL: https://sealogic.io/news/6871338c0563388b332f67a6 (дата обращения: 08.01.2026).

16. Логистика в условиях турбулентности: мультимодальные решения для новых транспортных реалий // EXTRACONF.RU. URL: https://extraconf.ru/#rec1214166996 (дата обращения: 08.01.2026).

17. *Чевелюк А.В.* Меры защиты и поддержки российских судоходных компаний в условиях возможного возврата иностранных морских перевозчиков, Транспортная неделя 2025 – Итоги, Презентации // TRANSWEEK.DIGITAL. 2025. URL: https://2025.transweek.digital/ru/result/presentations/?id=357 (дата обращения: 09.01.2026).

18. *Русинов И.А., Щербинин Н.В.* Международный опыт регулирования линейного контейнерного судоходства в транспортной системе // Евразийская интеграция: экономика, право, политика. 2024. Т. 18, № 1 (47). С. 38–47. doi: 10.22394/2073-2929-2024-01-38-47

19. Законопроект № 452647-8 «О внесении изменений в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации (о системе вывоза грузов в морских портах)».

20. Дайджест – апрель 2025, Контейнеры. Аналитические материалы, АО «ИЭРТ» // IEDT.RU. URL: http://iedt.ru/analitika (дата обращения: 08.01.2026).

21. *Тюленев К.Г.* Управление контейнерными перевозками во внешнеэкономической деятельности. СПб. : ИПТ РАН, 2017. С. 34.

22. Развитие индустриально-логистического сотрудничества со странами Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН). Центр по внешней торговле при Минпромторге России, Доклады // FTAC.RU. С. 109–111 URL: http://ftac.ru/upload/medialibrary/f39/doccjj57d8m6pumpa81s4ascoa32o34t.pdf (дата обращения: 09.01.2026).

References

1. *TEDO.RU.* (n.d.) Rossiya i strany BRIKS+: perspektivy rosta torgovli i konteynernoy logistiki [Russia and the BRICS+ countries: prospects for trade growth and container logistics]. [Online] Available from: https://tedo.ru/russia-brics-2024 (Accessed: 08.01.2026).

2. Boeva, N.I. & Burmenskii, A.D. (2013) Obzor razvitiya otechestvennogo konteynernogo flota [Review of the development of the domestic container fleet]. *Sovremennye naukoemkie tekhnologii*. 8-1. pp. 111–112. EDN QYYQUT.

3. USSR. Ministry of the Maritime Fleet. (1988) *Rukovodyashchiy dokument RD 31.07.15-87. Klassifikator morskikh transportnykh sudov MMF* [Guiding Document RD 31.07.15-87. Classifier of Maritime Transport Ships of the International Maritime Fleet]. Main Computing Centre of the Ministry of the Maritime Fleet of the USSR. pp. 55–57.

4. USSR. Leningrad Central Design and Engineering Bureau of the Ministry of the Maritime Fleet (LTsPKB). (1985) *Morskie sukho gruznye transportnye suda. Katalog* [Maritime Dry Cargo Transport Ships. Catalogue]. pp. 237–275.

5. Branch, A.E. (2012) *Economics of shipping practice and management*. Springer Science & Business Media. pp. 80, 87–88. doi: 10.1007/978-94-009-1227-4

6. Kalugin, A. (1989) Sostav i struktura mirovogo flota, godovoe statisticheskoe obozrenie [Composition and structure of the world fleet, annual statistical review]. *Morskoy flot*. 5. p. 53.

7. UNCTADstat. (n.d.) *Merchant fleet by flag of registration and by type of ship, annual (analytical)*. [Online] Available from: https://unctadstat.unctad.org/datacentre/dataviewer/US.MerchantFleet (Accessed: 07.01.2026).

8. USSR & Brazil. (1972) *Soglashenie mezhdu Pravitel'stvom Soyuza Sovetskikh Sotsialisticheskikh Respublik i Pravitel'stvom Federativnoy Respubliki Brazilii № 2169 o morskom sudokhodstve* [Agreement between the Government of the Union of Soviet Socialist Republics and the Government of the Federative Republic of Brazil No. 2169 on Maritime Navigation]. Moscow, 20.10.1972.

9. USSR & Mexico. (1979) *Soglashenie o morskom sudokhodstve mezhdu Pravitel'stvom Soyuza Sovetskikh Sotsialisticheskikh Respublik i Pravitel'stvom Meksikanskikh Soedinennykh Shtatov* [Agreement on Maritime Navigation between the Government of the Union of Soviet Socialist Republics and the Government of the United Mexican States]. Moscow, 07.07.1979.

10. Golubchik, A.M. & Pak, E.V. (2025) Al'yans kak perspektivnaya forma organizatsii lineynogo sudokhodstva v sovremennoy Rossii [Alliance as a promising form of organising liner shipping in modern Russia]. *Rossiyskiy vneshneekonomicheskiy vestnik*. 7. pp. 83–91. doi: 10.24412/2072-8042-2025-7-83-91

11. Shcherbinin, N.V. & Karkhova, I.Yu. (2023) [Analytical review of management models for maritime container ports]. *Transport i logistika ustoychivogo razvitiya territory, biznesa, gosudarstva (drayvery rosta, trendy i bar'ery)* [Transport and Logistics of Sustainable Development of Territories, Business, State (Growth Drivers, Trends and Barriers)]. Proceedings of the II International Conference. Moscow, 30 March 2023. Moscow: State University of Management. pp. 418–422. (In Russian).

12. Delo Group. (n.d.) *Gruppa kompaniy "Delo" zakryla sdelku po priobreteniyu 30,75% aktsiy Global Ports* [Delo Group closed the deal to acquire 30.75% of Global Ports shares]. Press Centre of Delo Group. [Online] Available from: https://www.delo-group.ru/news/816/?q=APM+TERMINALS (Accessed: 07.01.2026).

13. Alphaliner. (n.d.) *PublicTop100*. [Online] Available from: https://alphaliner.axsmarine.com/PublicTop100/ (Accessed: 08.01.2026).

14. Russian Federation. (2020) *Federal'nyy zakon ot 1 marta 2020 g. № 34-FZ "O vnesenii izmeneniy v stat'yu 4 Kodeksa torgovogo moreplavaniya Rossiyskoy Federatsii"* [Federal Law No. 34-FZ of 1 March 2020 'On Amendments to Article 4 of the Merchant Shipping Code of the Russian Federation'].

15. SeaLogic. (n.d.) *SeaLogic predstavil reyting morskikh liniy v RF za II kv. 2025 goda* [SeaLogic presented the ranking of maritime lines in the Russian Federation for Q2 2025]. [Online] Available from: https://sealogic.io/news/6871338c0563388b332f67a6 (Accessed: 08.01.2026).

16. *EXTRA CONF*. (n.d.) Logistika v usloviyakh turbulentnosti: mul'timodal'nye resheniya dlya novykh transportnykh reality [Logistics in conditions of turbulence: multimodal solutions

for new transport realities]. [Online] Available from: https://extraconf.ru/ (Accessed: 08.01.2026).

17. Chevelyuk, A.V. (2025) *Mery zashchity i podderzhki rossiyskikh sudokhodnykh kompaniy v usloviyakh vozmozhnogo vozvrata inostrannykh morskikh perevozchikov* [Measures of protection and support for Russian shipping companies in the event of a possible return of foreign maritime carriers]. Transport Week 2025. [Online] Available from: https://2025.transweek.digital/ru/result/presentations/?id=357 (Accessed: 09.01.2026).

18. Rusinov, I.A. & Shcherbinin, N.V. (2024) Mezhdunarodnyy opyt regulirovaniya lineynogo konteynernogo sudokhodstva v transportnoy sisteme [International experience in regulating liner container shipping in the transport system]. *Evraziyskaya integratsiya: ekonomika, pravo, politika*. 18 (1)47. pp. 38–47. doi: 10.22394/2073-2929-2024-01-38-47

19. Russian Federation. (n.d.) *Zakonoproekt № 452647-8 O vnesenii izmeneniy v Kodeks torgovogo moreplavaniya Rossiyskoy Federatsii (o sisteme vyvoza gruzov v morskikh portakh)* [Draft Law No. 452647-8 On Amendments to the Merchant Shipping Code of the Russian Federation (on the system of cargo removal in seaports)].

20. IERT. (2025) *Daydzhest – aprel' 2025, Konteinery. Analiticheskie materialy* [Digest – April 2025, Containers. Analytical materials]. [Online] Available from: http://iedt.ru/analitika (Accessed: 08.01.2026).

21. Tyulenev, K.G. (2017) *Upravlenie konteynernymi perevozkami vo vneshneekonomicheskoy deyatel'nosti* [Management of Container Transport in Foreign Economic Activity]. St. Petersburg: IPT RAN. p. 34.

22. FTAC. (n.d.) *Razvitie industrial'no-logisticheskogo sotrudnichestva so stranami Assotsiatsii gosudarstv Yugo-Vostochnoy Azii (ASEAN)* [Development of industrial and logistics cooperation with the countries of the Association of Southeast Asian Nations (ASEAN)]. pp. 109–111. [Online] Available from: http://ftac.ru/upload/medialibrary/f39/doccjj57d8m6pumpa81s4ascoa32o34t.pdf (Accessed: 09.01.2026).

Информация об авторах:
Зворыкина Ю.В. – доктор экономических наук, профессор кафедры менеджмента и маркетинга, Всероссийская академия внешней торговли Министерства экономического развития Российской Федерации (Москва, Россия). E-mail: kpss2008@mail.ru
Щербинин Н.В. – аспирант, Всероссийская академия внешней торговли Министерства экономического развития Российской Федерации (Москва, Россия). E-mail: scherbi.nik@yandex.ru

Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Information about the authors:
Y.V. Zvorykina, Dr. Sci. (Economics), professor at the Department of management and marketing, Russian Foreign Trade Academy of the Ministry for Economic Development of the Russian Federation (Moscow, Russian Federation). E-mail: kpss2008@mail.ru
N.V. Shcherbinin, postgraduate student, Russian Foreign Trade Academy of the Ministry for Economic Development of the Russian Federation (Moscow, Russian Federation). E-mail: scherbi.nik@yandex.ru

The authors declare no conflicts of interests.

Статья поступила в редакцию 13.01.2026;
одобрена после рецензирования 15.05.2026; принята к публикации 28.05.2026.

The article was submitted 13.01.2026;
approved after reviewing 15.05.2026; accepted for publication 28.05.2026.