

## Международный опыт регулирования линейного контейнерного судоходства в транспортной системе

Русинов И. А.<sup>1, \*</sup>, Щербинин Н. В.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Государственный университет морского и речного флота им. адмирала С. О. Макарова, Санкт-Петербург, Российская Федерация

\* e-mail: RusinovIA@gumrf.ru

ORCID: 0000-0002-6166-2580

<sup>2</sup> Всероссийская академия внешней торговли Министерства экономического развития РФ, Москва, Российская Федерация

ORCID: 0000-0001-7457-5403

### РЕФЕРАТ

Эффективная нормативно-правовая база в сфере морских линейных контейнерных перевозок имеет ряд положительных преимуществ для участников транспортных процессов. Значительное место в настоящей статье отведено обеспечению принципа *common carrier* для доступа широкого круга потребителей к сервисам контейнерных перевозчиков. В связи с трансформацией цепей поставок и транспортно-логистических потоков в условиях новых факторов внешнеэкономической деятельности, а также появлением новых морских линий на российском рынке контейнерных перевозок повышается актуальность данной темы исследования.

**Цель.** Рассмотреть аспекты нормативно-правового регулирования линейного контейнерного судоходства в США, ЕС, КНР и РФ.

**Задачи.** Произвести анализ стратегий морских линий на российском и глобальном рынках, выявить ключевые нормативно-правовые акты иностранных государств в сфере линейного контейнерного судоходства, определить особенности российского законодательства в этой сфере, а также пути его совершенствования.

**Методология.** Были собраны нормативно-правовые акты США, ЕС, КНР и РФ, которые играют чрезвычайно важную роль в развитии международных контейнерных перевозок и повышении конкурентоспособности внешнеэкономической деятельности.

**Результаты.** Проведено исследование релевантных нормативно-правовых баз и инструментов государственного регулирования деятельности морских контейнерных линий для обеспечения недискриминационного доступа потребителей транспортных услуг, общедоступности информации о линейных контейнерных сервисах, высокого качества транспортного обслуживания внешнеэкономических связей.

**Выводы.** В современных внешнеэкономических условиях альянсы и различные формы сотрудничества перевозчиков являются предметом государственного регулирования линейного контейнерного судоходства для защиты конкуренции на рынке. Законодательство США и РФ устанавливает обязательную публикацию тарифов морской линии, при этом согласно положениям законодательства КНР морские линии предоставляют свои тарифы фрахтовой бирже, которая уполномочена компетентным государственным органом. В дополнение к этому международный опыт показывает, что к морским линиям *common carriers* предъявляется ряд других требований. В РФ морские контейнерные перевозки выполняются как на линейных, так и на трамповых судах ввиду того, что определенные перевозчики не зарегистрированы как операторы морской линии, а информация о некоторых регулярных контейнерных сервисах ограничена.

*Ключевые слова:* транспортный комплекс, контейнерные перевозки, линейное судоходство, морская контейнерная линия, фрахтовые ставки, общедоступность информации

**Для цитирования:** Русинов И. А., Щербинин Н. В. Международный опыт регулирования линейного контейнерного судоходства в транспортной системе // Евразийская интеграция: экономика, право, политика. 2024. Т. 18. № 1. С. 38–47.

<https://doi.org/10.22394/2073-2929-2024-01-38-47>. EDN: AUPOGS

## International Practice of Liner Container Shipping Regulation in the Transport System

Igor A. Rusinov<sup>a,\*</sup>, Nikita V. Shcherbinin<sup>b</sup>

<sup>a</sup> Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping, Saint Petersburg, Russian Federation

\* e-mail: [RusinovIA@gumrf.ru](mailto:RusinovIA@gumrf.ru)

ORCID: 0000-0002-6166-2580

<sup>b</sup> Russian Foreign Trade Academy of the Ministry for Economic Development of the Russian Federation, Moscow, Russian Federation

ORCID: 0000-0001-7457-5403

### ABSTRACT

Effective regulatory and legal framework in this field has several positive advantages for the transportation participants. A significant place in the article is given to ensuring the principle of “common carrier” for access of a wide range of consumers to the container carriers service. In connection with the transformation both of supply chains and logistics flows under conditions of new foreign economic factors along with the emergence of new shipping lines on the Russian container market the relevance of this topic will continue to increase.

**Aim.** To consider the aspects of normative and legal regulation of liner container shipping in the USA, EU, PRC and the Russian Federation.

**Tasks.** To analyze the strategies of shipping lines on the Russian and global markets, to identify key regulatory legal acts of foreign countries in the sphere of liner container shipping, to identify the features of the Russian legislation in this sphere and the ways of its development.

**Methods.** Regulatory legal acts of the USA, EU, PRC and the Russian Federation were collected, which play an extremely important role in the development of international container transportation and increasing the competitiveness of foreign economic activity.

**Results.** The research of relevant legal frameworks and instruments of state regulation of sea container lines activity to ensure non-discriminatory access of consumers of transportation services, public availability of information about liner container services, high quality of transportation services for foreign economic relations was carried out.

**Conclusions.** In modern foreign economic conditions, alliances and various forms of carrier cooperation are the subject of state regulation of liner container shipping in order to protect competition on the market. The legislation of the USA and the Russian Federation establishes compulsory publication of shipping line tariffs, while according to the provisions of the PRC legislation shipping lines provide their tariffs to the freight exchange, which is authorized by the competent state body. In addition, international experience shows that sea lines “Common carriers” are subject to a number of other requirements. In the Russian Federation, sea container transportation is carried out by both liner and tramp vessels due to the fact that the certain carriers are not registered as shipping line operators and information about some regular container services is limited.

**Keywords:** transportation complex, container shipping, liner shipping, container line, freight rates, publicly available information

**For citing:** Rusinov I. A., Shcherbinin N. V. International Practice of Liner Container Shipping Regulation in the Transport System // Eurasian Integration: Economics, Law, Politics. 2024. Vol. 18. No. 1. P. 38–47. (In Russ.)  
<https://doi.org/10.22394/2073-2929-2024-01-38-47>. EDN: AUPOGS

## Введение

Линейное контейнерное судоходство определяется как системообразующий компонент национального транспортного комплекса, особенно при тенденциях мультимодальности и контейнеризации мировых грузоперевозок. Одним из важнейших направлений развития перевозок контейнеров в международном сообщении является совершенствование нормативно-правовой базы.

Как правило, линейная форма судоходства в сравнении с трамповой имеет ряд отличительных признаков [10; 11]:

- объявленное расписание, содержащее информацию о движении линейных судов с указанием номера рейса, расчетного времени прибытия (Estimated time of arrival — ETA) и отправления (Estimated time of departure — ETD) линейных судов, базовых и факультативных портов судозахода;
- объявлены категории грузов, которые принимаются к перевозке на морской линии (Container cargo — CC, Break bulk — BB и др.);
- опубликованы тарифы на перевозку грузов и фрахтовые надбавки, поименованы условия перевозок опасных, скоропортящихся, тяжеловесных, негабаритных и прочих грузов;
- опубликованы дополнительные сборы, связанные с сверхнормативным использованием контейнерного оборудования (Demurrage, Detention), сверхнормативным хранением на контейнерном терминале (Port storage);
- морская линия является стороной публичного договора присоединения и имеет статус общественного перевозчика (Common carrier);
- загрузку судна составляет определенное количество грузовых партий разных владельцев, одним рейсом исполняются обязательства морской линии по целому ряду договоров с клиентской базой.

Согласно позиции профессора Э. Л. Лимонова, условия перевозки и тарифы морской линии действуют для всех клиентов. Коммерческая практика контейнерных перевозок подразумевает применение ряда тарифных схем:

- Freight all kind (FAK) — фрахтовые ставки устанавливаются на перевозки генеральных, неопасных и нережимных грузов с использованием стандартных 20- и 40-футовых контейнеров;
- Commodity box rate (CBR) — фрахтовые ставки устанавливаются в зависимости от номенклатуры грузов, перевозимых в конкретном типе контейнера.

Однако в частных случаях морская линия может согласовывать с клиентами скидки с фрахтовых ставок, отказ от штрафов за сверхнормативное использование контейнерного оборудования, специальные условия оплаты фрахта [2].

Заметим, что специальные линейные тарифы могут предоставляться для перевозок грузов конкретного клиента в соответствии с системой скидок (Named Account — NAC). Клиентские категории морской линии подразделяются на ключевую (Key accounts) и неключевую (Non-key accounts). Номинация ключевых клиентов и выделение высокоприбыльных грузопотоков происходит в связи с тем, что они обеспечивают стабильную загрузку морской линии, а также играют существенную роль в региональном развитии бизнеса морской линии.

Снижению операционных расходов и эффективному использованию провозных мощностей контейнерного флота способствуют процессы консолидации в линейном судоходстве, а именно: слияние и поглощение компаний, сотрудничество и интеграция судоходных линий, формирование и укрупнение стратегических альянсов [9].

Развитию консолидационных процессов в сфере морских контейнерных перевозок предшествовала система линейных конференций. Отличительная особенность конференциальной системы заключалась в следовании участниками линейной конференции согласованной фрахтовой политике — применение единых или общих ставок морского фрахта, общих скидок и фрахтовых надбавок [6].

На современном этапе крупнейшие участники рынка морских линейных контейнерных перевозок обеспечивают интеграцию производственной деятельности в рамках стратегических альянсов, которые позиционируются как эксплуатационное сотрудничество. Таким образом, участники альянса осуществляют координацию межфирменных взаимоотношений, в том числе совместное использование контейнерного флота на линейных маршрутах. При этом участники альянса ведут индивидуальную маркетинговую политику и самостоятельно формируют цены на морские контейнерные перевозки [4; 8].

Глобальные морские контейнерные линии при рассмотрении их организационных структур представляются транспортно-логистическими холдингами. База ресурсов группы компаний включает в себя как основную морскую составляющую — собственный и зафрахтованный флот контейнеровозов, парк контейнеров, так и составляющие в сегменте стивидорных услуг, транспортно-экспедиционной деятельности, складской логистики. В дополнение к этому определенные морские линии применяют стратегию вертикальной интеграции (например, в сферы производства контейнеров и судостроения), а также диверсификацию бизнеса в другие области транспортной индустрии [3; 5].

В этой связи система эффективного регулирования линейной формы судоходства необходима для обеспечения функционирования линейных контейнерных сервисов, повышения конкурентоспособности морских портов РФ, развития внешней торговли и создания устойчивых логистических и производственных цепочек при ограничениях, введенных крупнейшими контейнерными линиями в отношении перевозок российских внешнеторговых грузов. Далее обратимся к международному опыту правового регулирования морского линейного судоходства.

## Опыт иностранных государств в области регулирования линейного судоходства

Принятый в США Shipping Act of 1984 содержит описание контролирующих функций Федеральной морской комиссии США (FMC) в области транспорта, обязанности общественных перевозчиков (Common carriers) и конференций по предоставлению в FMC информации о тарифах с приложением описания линейного сервиса, образца коносамента, проформы договора перевозки и прочих соглашений, а также о заключенных сервисных контрактах с грузоотправителями или ассоциацией грузоотправителей. Более того, такая информация должна быть доступна грузоотправителям.

В соответствии с законом морские перевозчики не могут взимать более высокую плату за перевозку, чем та, что указана в тарифах или в сервисном контракте, более того, запрещается дискриминация по предоставлению мест на судне и прочим параметрам линейного сервиса. Дополняя вышенаписанное, FMC может обязать общественного перевозчика предоставить отчет, документальный материал или иные данные, которые относятся к деятельности по морским перевозкам грузов<sup>1</sup>.

В дальнейшем нормативно-правовая база США в области линейного судоходства была дополнена законом Ocean Shipping Reform Act of 1998 (OSRA). Закон установил обязательное предоставление тарифов на услуги общественных перевозчиков в электронном виде, однако предоставление сервисного контракта в FMC стало конфиденциальной процедурой, так как определенные существенные положения соглашения морского перевозчика и грузоотправителя не публиковались. Также в электронном виде публикуются тарифы и условия оказания услуг операторов морских терминалов. При этом FMC уполномочена устанавливать требования к доступности и точности электронной информации о линейном сервисе и о терминальных услугах<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> The Shipping Act of 1984. United States of America. 10.03.1984 [Электронный ресурс] // Congress.gov. URL: <https://www.congress.gov/98/statute/STATUTE-98/STATUTE-98-Pg67.pdf> (дата обращения: 20.02.2024).

<sup>2</sup> The Ocean Shipping Reform Act of 1998. United States of America. 14.10.1998 [Электронный ресурс] // Congress.gov. URL: <https://www.congress.gov/105/plaws/publ258/PLAW-105publ258.pdf> (дата обращения: 20.02.2024).

Ocean Shipping Reform Act of 2022 устанавливает необходимые требования к процедуре взимания морским перевозчиком сборов за сверхнормативное пользование контейнерным оборудованием (detention & demurrage), противодействует необоснованному отказу и дискриминации в отношении грузоотправителей и прочих заказчиков транспортных услуг. Отдельно прописан процесс проверки государственными органами США необоснованных отказов морских перевозчиков от перевозки опасных грузов<sup>1</sup>.

При регулировании линейного судоходства в ЕС особое внимание уделяется вопросам развития конкуренции в отрасли. При ратификации с оговорками Конвенции о кодексе поведения линейных конференций в 1979 г. впоследствии был издан документ Council Regulation (EC) No 1419/2006. Закон устанавливает, что рынок морских линейных перевозок не является уникальным, более того, не существует доказательств, что использование системы линейных конференций приводит к стабильности фрахтовых ставок и повышению качества сервиса, а следовательно, действие исключений из антимонопольных правил в отношении линейных конференций отменено. Альтернативными формами интеграции в отрасли морских линейных перевозок являются консорциумы и альянсы<sup>2</sup>.

В законе Commission Regulation (EC) No 906/2009 зафиксировано, что консорциумы способствуют повышению производительности и качества линейного сервиса ввиду достижения эффекта масштаба, эффективного использования контейнеровместимости флота, возможности ротации линейных судов при колебаниях спроса и предложения<sup>3</sup>. Однако в октябре 2023 г. Европейская комиссия не продлила антимонопольные преференции для альянсов и партнерств морских линейных контейнерных перевозчиков<sup>4</sup>.

Европейская комиссия также взаимодействует с крупнейшими морскими контейнерными линиями в целях обеспечения прозрачности ставок фрахта и повышения уровня конкуренции. При этом, согласно документу Communication of the Commission published pursuant to Article 27(4) of Council Regulation (EC) No 1/2003 in Case AT.39850 — Container Shipping, на морские линии не возлагаются обязанности по публикации тарифов, однако если линия примет решение опубликовать свои тарифы, то они должны иметь соответствующую структуру<sup>5</sup>.

Помимо вышеизложенного, требуется подчеркнуть, что Европейская комиссия выполняет контролирующие функции по надзору слияний и поглощений морских контейнерных линий. Можно привести следующие примеры:

- CMA CGM Group и Neptune Orient Lines (поглощение);
- Harap-Lloyd и United Arab Shipping Company (слияние);
- Maersk Line и Hamburg Sud (поглощение);
- Nippon Yusen Kabushiki Kaisha — NYK, Mitsui O.S.K. Lines — MOL, Kawasaki Kisen Kaisha — K Line (слияние).

Предлагается рассмотреть действующие в КНР нормативно-правовые акты, регулирующие деятельность в области морского линейного судоходства.

1. The Regulations of the People's Republic of China on International Maritime Transportation (RIMT).
2. Circular No 64 [2013] on the Implementing Rules of the International Container Liner Precise Freight Filing.

<sup>1</sup> The Ocean Shipping Reform Act of 2022. United States of America. 16.06.2022 [Электронный ресурс] // Congress.gov. URL: <https://www.congress.gov/117/plaws/publ146/PLAW-117publ146.pdf> (дата обращения: 20.02.2024).

<sup>2</sup> Council Regulation (EC) No 1419/2006 of 25 September 2006 repealing Regulation (EEC) No 4056/86 laying down detailed rules for the application of Articles 85 and 86 of the Treaty to maritime transport, and amending Regulation (EC) No 1/2003 as regards the extension of its scope to include cabotage and international tramp services [Электронный ресурс] // Executive Agency "Maritime Administration". URL: <https://www.marad.bg/en/node/1508> (дата обращения: 20.02.2024).

<sup>3</sup> Commission Regulation (EC) No 906/2009 of 28 September 2009 on the application of Article 81(3) of the Treaty to certain categories of agreements, decisions and concerted practices between liner shipping companies (consortia) [Электронный ресурс] // EUR-Lex. URL: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:256:0031:0034:EN:PDF> (дата обращения: 20.02.2024).

<sup>4</sup> Communication to the commission, Expiry of Commission Regulation (EC) No 906/2009 of 28 September 2009 on the application of Article 81 (3) of the Treaty to certain categories of agreements, decisions and concerted practices between liner shipping companies (consortia), Brussels, 10.10.2023 C (2023) 6700 final [Электронный ресурс] // EUR-Lex. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52023SC0671> (дата обращения: 20.02.2024).

<sup>5</sup> Document 52016XC0216(01) Communication of the Commission published pursuant to Article 27 (4) of Council Regulation (EC) No 1/2003 in Case AT.39850 — Container Shipping [Электронный ресурс] // EUR-Lex. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A52016XC0216%2801%29> (дата обращения: 20.02.2024).

Ст. 14 гл. 3 Регламента деятельности в области международных морских перевозок RIMT содержит требование о наличии сертифицированной квалификации судоходной линии, которая предоставляет сервис внешнеторговых перевозок в портах КНР. Данный разрешительный документ выдается Министерством транспорта при Госсовете КНР (до 2008 г. — Министерство коммуникаций при Госсовете КНР) по заявлению линии с приложением определенного ст. 15 гл. 3 RIMT перечня документов и информации, включая расписание судоходной линии с указанием портов судозахода, ставки морского фрахта, образец коносамента<sup>1</sup> [7].

Информационное сообщение Министерства транспорта КНР № 64 от 15.10.2013 устанавливает обязательства судоходных линий по предоставлению ставок морского фрахта на контейнерные перевозки китайских экспортных грузов на Шанхайскую фрахтовую биржу (Shanghai Shipping Exchange — SSE) в установленном формате при согласовании со стороны Министерства транспорта КНР.

В документе упоминаются два уровня тарифов морской линии: Tariff rates (базовые ставки морского фрахта), Negotiated rates (специальные ставки морского фрахта, предоставляемые конкретным клиентам), в этой связи морская линия также направляет на Шанхайскую фрахтовую биржу данные о специальном уровне тарифов. Помимо ставки морского фрахта (Freight rate) форма для подачи тарифов включает данные о размере фрахтовых надбавок (BAF, CAF), о стоимости погрузо-разгрузочных работ (O.THC, D.THC). Отметим, что информация, предоставляемая морскими линиями на Шанхайскую фрахтовую биржу, является конфиденциальной<sup>2</sup>.

## Правовые основы деятельности морских линий в Российской Федерации

Правовое регулирование организации морских линейных контейнерных сервисов в РФ осуществляется на базе следующих источников.

1. «Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации» от 30.04.1999 № 81-ФЗ (ред. от 28.02.2023).
2. Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (с изменениями и дополнениями).
3. Приказ Министерства транспорта РФ от 22 октября 2021 г. № 356 «Об утверждении Положения о морских линиях» (с изменениями и дополнениями).

Вступление в силу Федерального закона от 03.07.2016 № 282-ФЗ предусматривает дополнение КТМ РФ гл. VII.1. «Перевозки на морской линии», а также внесение изменений во второй документ вышеуказанного перечня для предоставления преференций зарегистрированным морским линиям.

Порядок регистрации морской линии изложен в Положении о морских линиях, утвержденном приказом Министерства транспорта РФ. Для регистрации морской линии в Федеральное агентство морского и речного транспорта (Росморречфлот) направляется заявление с приложением определенной информации и документов, которые имеют отношение к организации линейного сервиса.

Подтверждение Росморречфлотом регистрации морской линии содержит следующие данные: наименование линии и оператора, регистрационный номер, основные и факультативные порты захода, сведения о типах и количестве линейных судов.

<sup>1</sup> Implementing Rules of the Regulations of the People's Republic of China on International Maritime Transportation (Adopted at the 14th Ministerial Executive Meeting of the Ministry of Communications of December 25, 2002, promulgated by Decree No. 1 of the Ministry of Communications on January 20, 2003, effective as of March 1, 2003 and amended at the 10th Ministerial Executive Meeting of the Ministry of Transport (formerly Ministry of Communications) on August 22, 2013. The Amendments enter into force as of August 29, 2013) [Электронный ресурс] // EN.SSE.NET.CN. URL: <https://en.sse.net.cn/resource/file/Implementing%20Rules.doc> (дата обращения: 20.02.2024).} {Regulations of the People's Republic of China on International Maritime Transportation (Adopted at the 49th Executive Meeting of the State Council on November 5, 2001, promulgated by Decree No. 335 of the State Council of the People's Republic of China on December 11, 2001, effective as of January 1, 2002, and amended at the 10th Executive Meeting of State Council on May 31, 2013. The Amendments enter into force as of July 18, 2013) [Электронный ресурс] // EN.SSE.NET.CN. URL: <https://en.sse.net.cn/resource/file/Maritime%20Transportation%20Regulations.doc> (дата обращения: 20.02.2024).

<sup>2</sup> Circular No. 64 [2013] on the Implementing Rules of the International Container Liner Precise Freight Filing Issued by the Ministry of Transport of People's Republic of China on October 15th, 2013. [Электронный ресурс] // EN.SSE.NET.CN. URL: <https://en.sse.net.cn/resource/file/Circular%20on%20the%20Implementing%20Rules.doc> (дата обращения: 20.02.2024).

Согласно ст. 114.4 «Условия перевозки на морской линии» оператор зарегистрированной морской линии обязан разместить на официальном сайте расписание линейного флота и информацию о предельной стоимости перевозки единицы груза, при этом устанавливаются требования к содержанию расписания морской линии и к максимально допустимому отклонению от расписания. При несоблюдении оператором морской линии данных условий перевозки морская линия снимается с регистрационного учета по решению Росморречфлота на основании п. 17 Положения о морских линиях.

Линейное расписание фиксируется на три месяца с даты регистрации, по истечении этого срока оператор имеет право корректировать расписание движения судов. Допустимое отклонение составляет четверо суток, при систематическом нарушении (два раза и более) морская линия снимается с регистрационного учета.

На практике такие требования могут ограничивать контейнерных перевозчиков при оперативном управлении флотом. При регулярных морских перевозках в Дальневосточном и Азово-Черноморском бассейнах транзитное время может составлять от трех до десяти суток. При высокой частоте судозаходов возникает риск отклонений от расписания, следовательно, операторы морских линий обычно публикуют расписание на 1–2 месяца.

Горизонт планирования при межконтинентальных перевозках (Deep Sea сервисы) значительно расширен, расписание публикуется на три месяца или даже на более продолжительный срок. При этом транзитное время в пути составляет порядка 40–60 суток, перевозка может включать операцию перевалки (траншипмента), а регулярность составляет два-четыре судозахода в месяц. В целом на данном сегменте срок планирования движения флота является достаточным для формирования расписания в соответствии с условиями перевозки на морской линии.

Однако следует отметить и основные причины отклонения от расписания морской линии: избыточное количество портов судозахода, длительное ожидание постановки судна к причалу, техническая неисправность судна, неполучение разрешения на выход из морского порта, перестановка судов на линейных сервисах, навигационные условия, военные риски и прочее. П. 20 Положения о морских линиях освобождает оператора от ответственности при отклонениях от расписания ввиду стихийных бедствий и военных действий, то есть тех факторов, которые оператор не мог предотвратить.

Операторам морских контейнерных линий, зарегистрированных в соответствии с действующим законодательством РФ, предоставляется ряд преференций: обеспечивается первоочередной порядок движения и оказания услуг по обслуживанию при государственном контроле, применяются понижающие коэффициенты к ставкам портовых сборов для линейных судов. Таким образом, при организации морских линейных контейнерных сервисов операторы получают возможность как снизить длительность выполнения транспортных операций в порту, а следовательно, улучшить качество предоставляемых услуг, так и снизить расходы, связанные с осуществляемыми судозаходами. Однако при снятии морской линии с регистрационного учета до истечения срока регистрации оператор возвращает полученные скидки по портовым сборам в полном объеме.

Кроме того, Федеральная антимонопольная служба осуществляет государственный контроль на рынке линейных контейнерных перевозок. В качестве примера можно привести Решение ФАС России по делу линейных перевозчиков (Решение по делу № 1-11-313/00-22-13)<sup>1</sup>. В 2015 г. был установлен факт необоснованного завышения ставок морского фрахта крупнейшими контейнерными линиями и их агентами. ФАС России квалифицировала эти действия как «синхронное и единообразное поведение», которое нарушает антимонопольное законодательство. Одновременное увеличение цен на услуги морских линий имеет негативный эффект для клиентов в части роста их транспортных расходов, а также ограничивает конкуренцию.

Тем не менее контейнерные операторы активно участвуют в отраслевых объединениях (альянсы, ассоциации, союзы, советы и прочие) и согласовывают свои действия для достижения различных целей, в том числе для расширения международного сотрудничества, координации взаимодействия, анализа

<sup>1</sup> Решение ФАС России по делу № 1-11-313/00-22-13 о нарушении антимонопольного законодательства на рынке линейных контейнерных перевозок [Электронный ресурс] // FAS.GOV.RU (Федеральная антимонопольная служба (ФАС России)). URL: <https://fas.gov.ru/documents/400390> (дата обращения: 10.09.2023).

конъюнктуры транспортного рынка, подготовки предложений по развитию отрасли. Данная тенденция сохраняется и в условиях санкционного режима логистики.

Отмечается важное значение работы морских линий на общедоступных и публичных условиях при функционировании и оптимальном развитии линейного судоходства в РФ<sup>1</sup>.

Тем не менее в настоящее время не все контейнерные перевозчики предоставляют логистические сервисы по принципу *common carrier*, то есть практикуется перевозка грузов корпоративных клиентов, а доступ широкого круга грузоотправителей к этим сервисам ограничивается. Однако наряду с этим контейнерные перевозчики выполняют транспортные операции на регулярной основе с учетом объявленного расписания, не регистрируя морскую линию и не получая преференции оператора морской линии. Таким образом, на контейнерных перевозчиков не возлагаются обязанности по публикации тарифов и соблюдению расписания.

Ввиду того что одним из ключевых конкурентных преимуществ на рынке морских контейнерных перевозок является стоимость логистического сервиса, контейнерные перевозчики при осуществлении своей коммерческой деятельности могут оценить размещение тарифов в открытом доступе как неприемлемые риски.

Стоит также упомянуть особенность конкурентной среды рынка морских контейнерных перевозок России, которая заключается в том, что подавляющая часть рынка контролируется региональными операторами. В процессе преобразований транспортного комплекса начали запускаться сервисы новых морских контейнерных линий для повышения тоннажа при обслуживании основных направлений внешней торговли [1]. Дополняя вышенаписанное, опубликованные тарифы зарегистрированной морской линии могут быть использованы конкурентами (в том числе трамповыми перевозчиками) как маркетинговая информация для продвижения своих сервисов по заниженным ценам.

На фоне действующих внешнеэкономических факторов возрастает роль диверсификации транспортных маршрутов и развития новых контейнерных сервисов при распределении нагрузки на инфраструктуру<sup>2</sup>. Запуск морских линейных контейнерных сервисов через Суэцкий канал и Северный морской путь в сообщении «Азия — РФ» без операции траншипмента в европейских портах-хабах служит иллюстрацией переключения грузопотоков на альтернативные маршруты.

Для повышения степени информированности клиентской базы о линейных контейнерных сервисах и совершенствования общедоступности услуг линейного судоходства применяются следующие инструменты:

- публикация на официальном сайте контейнерной линии тарифов на морские и комбинированные перевозки грузов;
- размещение на официальном сайте стивидорных компаний (операторов морских контейнерных терминалов) информации о регулярных сервисах морских линий и об их судоходах;
- ведение сводного реестра морских линий Росморречфлотом;
- публикация аналитических докладов (например, составленные InfraNews и SeaLogic рейтинги морских контейнерных линий), а также мониторинг отраслевыми СМИ текущих и планируемых сервисов контейнерных перевозчиков.

## Заключение

Обобщая вышеизложенное, можно заключить, что услуги линейного контейнерного судоходства обладают особой значимостью при качественном транспортном обслуживании внешней торговли и развитии национального транспортного комплекса. Как следствие, уполномоченные государственные органы США, ЕС, КНР и РФ ведут деятельность по регулированию отрасли морских линейных контейнерных перевозок

<sup>1</sup> Комиссия по законопроектной деятельности одобрила законопроект о государственном регулировании линейного судоходства [Электронный ресурс] // GOVERNMENT.RU (Правительство России) URL: [http://government.ru/dep\\_news/20092/](http://government.ru/dep_news/20092/) (дата обращения: 10.09.2023).

<sup>2</sup> Проблемы контейнерной логистики в сообщении со странами АТР. Презентация В. Н. Маркова [Электронный ресурс] // 2022.TRANSWEEK. DIGITAL (Транспортная неделя 2022). URL: <https://2022.transweek.digital/upload/iblock/009/ku9b71t52fobponqsyat8qd60wo6nk/MARKOV%20VIKTOR.pptx> (дата обращения: 10.09.2023).



при обеспечении общедоступности информации о сервисах и тарифах линий. Нормативно-правовая база РФ предусматривает регистрацию морской линии Росморречфлотом при установлении определенных преференций для линейных судов, вместе с этим ряд перевозчиков оказывают регулярный сервис по перевозке контейнерных грузов, не регистрируя морскую линию и не выполняя полный перечень условий перевозки на морской линии (ст. 114.4 КТМ РФ).

## Литература

1. Голубчик А. М., Пак Е. В. Внешнеторговая транспортная логистика России в условиях санкционного режима: год спустя // Российский внешнеэкономический вестник. 2023. № 10. С. 77–84. DOI: 10.24412/2072-8042-2023-10-77-84. EDN: UYKWME
2. Лимонов Э. Л. Внешнеторговые операции морского транспорта и мультимодальные перевозки. Изд. 3-е, перераб. и доп. СПб. : Модуль, 2006. 599 с. EDN: PABPBK
3. Мудрова О. М., Лихачева М. А. Организационные структуры крупнейших контейнерных перевозчиков (Азия — Европа — Азия) // Сб. научных трудов АО «ЦНИИМФ»: сб. статей / Центральный научно-исследовательский и проектно-конструкторский институт морского флота. СПб. : Акционерное общество «Центральный ордена Трудового Красного Знамени научно-исследовательский и проектно-конструкторский институт морского флота», 2021. С. 63–73. EDN: DBKVGH
4. Нелогов А. Г., Уами А. Альянсы морских контейнерных перевозчиков. Суть явления и практическое значение // Российское конкурентное право и экономика. 2021. № 1 (25). С. 44–51. DOI: 10.47361/2542-0259-2021-1-25-44-51. EDN: GUMWHS
5. Нелогов А. Г. На пути к Олимпу // Вести морского Петербурга. 2018. № 3. С. 18–20 [Электронный ресурс] // WWW.MORSPB.RU URL: [http://www.morspb.ru/files/vesti-3\\_2018.pdf](http://www.morspb.ru/files/vesti-3_2018.pdf) (дата обращения: 10.09.2023).
6. Русинов И. А., Гаврилова И. А., Нелогов А. Г. Коротко о линейных конференциях // Морской вестник. 2016. № 2. С. 113–116. EDN: VYXNSF
7. Русинов И. А., Гаврилова И. А., Нелогов А. Г. Политика КНР в области линейного судоходства // Эксплуатация морского транспорта. 2017. № 3 (84). С. 26–37. EDN: ZXQXVB
8. Тенишев А. П., Хамуков М. А. Картели в линейном судоходстве: эволюция или трансформация? // Морской флот. 2015. № 5. С. 28–32 [Электронный ресурс] // MORVESTI.RU (Морские вести России). URL: <https://morvesti.ru/analitika/1692/60279/> (дата обращения: 10.09.2023).
9. Тюленев К. Г. Управление контейнерными перевозками во внешнеэкономической деятельности. СПб. : ИПТ РАН. 2017. 112 с. EDN: XOYVYT
10. Холопов К. В., Голубчик А. М., Исакова М. А. Экономика и организация транспортного обеспечения внешнеэкономической деятельности. М. : Всероссийская академия внешней торговли Министерства экономического развития Российской Федерации. 2016. 236 с. EDN: VYKUSB
11. Шутенко В. В. Коммерческая работа на морском транспорте. Ч. 1. : учебник. СПб. : ГМА им. адм. С. О. Макарова, 2011. 216 с. EDN: QVFXVD

## Об авторах:

**Русинов Игорь Александрович**, заведующий кафедрой коммерческой эксплуатации водного транспорта Института международного транспортного менеджмента Государственного университета морского и речного флота им. адмирала С. О. Макарова (Санкт-Петербург, Российская Федерация), доктор технических наук, профессор;  
e-mail: [RusinovIA@gumrf.ru](mailto:RusinovIA@gumrf.ru); ORCID: 0000-0002-6166-2580

**Щербинин Никита Вячеславович**, магистрант Факультета внешнеторгового менеджмента Всероссийской академии внешней торговли Министерства экономического развития Российской Федерации (Москва, Российская Федерация);  
e-mail: [scherbi.nik@yandex.ru](mailto:scherbi.nik@yandex.ru); ORCID: 0000-0001-7457-5403

## References

1. Golubchik A. M., Pak E. V. Logistics of Russia's Foreign Trade and Economic Sanctions: Marking First Anniversary // Russian Foreign Economic Journal [Rossiiskii vneshneekonomicheskii vestnik]. 2023. No. 10. P. 77–84. (In Russ.) DOI: 10.24412/2072-8042-2023-10-77-84. EDN: UYKWME
2. Limonov E. L. Foreign Trade Operations in Maritime Transport and Multimodal Transport. Saint Petersburg : Modul, 2006. 3rd ed. 599 p. (In Russ.) EDN: PABPBK
3. Mudrova O. M., Likhacheva M. A. Organizational Structures of the Largest Container Carriers (Asia — Europe — Asia) // Collection of Scientific Works CNIIMF JSC : collection of articles / Central Marine Research and Design Institute. Saint Petersburg, 2021. P. 63–73. (In Russ.) EDN: DBKVGH
4. Nelogov A. G., Ouami A. Alliances of Maritime Liner Container Carriers: The Essence of this Phenomenon and Its Practical Significance // Russian Competition Law and Economy [Rossiiskoe konkurentnoe pravo i ekonomika]. 2021. No. 1 (25). P. 44–51. (In Russ.) DOI: 10.47361/2542-0259-2021-1-25-44-51. EDN: GUMWHS
5. Nelogov A. G. On the Way to Olympus // News of Marine Petersburg [Vesti Morskogo Peterburga]. 2018. No. 3. P. 18–20 [Electronic resource] // WWW.MORSPB.RU. URL: [http://www.morspb.ru/files/vesti-3\\_2018.pdf](http://www.morspb.ru/files/vesti-3_2018.pdf) (accessed: 10.09.2023). (In Russ.)
6. Rusinov I. A., Gavrilova I. A., Nelogov A. G. Shortly about Linear Conferences // Morskoy Vestnik. 2016. No. 2. P. 113–116. (In Russ.) EDN: VYXNSF
7. Rusinov I. A., Gavrilova I. A., Nelogov A. G., China's Policy on Liner Shipping // Operation of Maritime Transport [Ekspluatatsiya morskogo transporta]. 2017. No. 3 (84). P. 26–37. (In Russ.) EDN: ZXQXVB
8. Tenishev A. P., Khamukov M. A. Cartels in Liner Shipping: An Evolution or a Transformation? // Maritime Fleet [Morskoi flot]. 2015. No. 5. P. 28–32 [Electronic resource] // MORVESTI.RU. URL: <https://morvesti.ru/analitika/1692/60279/> (accessed: 10.09.2023). (In Russ.)
9. Tyulenev K. G. Container Shipping Management in Foreign Economic Activity. Saint Petersburg : ITP of RAS. 2017. 112 p. (In Russ.) EDN: XOYVYT
10. Kholopov K. V., Golubchik A. M., Isakova M. A. Economics and Organization of Transport Support of Foreign Economic Activity. Moscow : Russian Foreign Trade Academy of the Ministry of Economic Development of the Russian Federation. 2016. 236 p. (In Russ.) EDN: VYKUSB
11. Shutenko V. V. Commercial Work on Maritime Transport. Chapter 1. Saint Petersburg : Admiral Makarov State Maritime Academy, 2011. 216 p. (In Russ.) EDN: QVFXVD.

## About the authors:

**Igor A. Rusinov**, Head of the Department of Commercial Operation of Water Transport of the Institute of International Transport Management of the Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping (Saint Petersburg, Russian Federation), Doctor of Technical Sciences, Professor;  
e-mail: [RusinovIA@gumrf.ru](mailto:RusinovIA@gumrf.ru); ORCID: 0000-0002-6166-2580

**Nikita V. Shcherbinin**, Master's student at the Foreign Trade Management Department of the Russian Foreign Trade Academy of the Ministry for Economic Development of the Russian Federation (Moscow, the Russian Federation);  
e-mail: [scherbi.nik@yandex.ru](mailto:scherbi.nik@yandex.ru); ORCID: 0000-0001-7457-5403