



Анализ проблем в сфере контейнерных перевозок на Дальнем Востоке России

eee-region.ru/article/7519/



Авторы

Павлова Валерия Андреевна
кандидат экономических наук, доцент кафедры маркетинга и торговли
Россия, Владивостокский государственный университет
Valeria2003@list.ru

Аннотация

В статье представлен анализ текущей ситуации в сфере контейнерных перевозок на Дальнем Востоке России. Устанавливается, что несмотря на снижение суммарного оборота в российских портах, в портах дальневосточного бассейна происходит активное увеличение контейнерооборота. Выявлены основные причины сложившейся ситуации и обозначены текущие проблемы, затрудняющие развитие направления контейнерных перевозок в дальневосточном регионе, к числу которых относятся: снижение обрабатываемого контейнерного парка, низкий уровень контейнеризации внутрироссийских перевозок, дефицит мест на контейнерных поездах, отсутствие регулирования доли автотранспорта, задействованного в сфере контейнерных перевозок, неравномерность грузопотоков, нехватка мощностей у операторов, владеющих контейнерными терминалами.

Ключевые слова

Дальний Восток, дальневосточный регион, контейнерные перевозки, контейнерооборот, контейнеризация.

Рекомендуемая ссылка

Павлова Валерия Андреевна
Анализ проблем в сфере контейнерных перевозок на Дальнем Востоке России// Региональная экономика и управление: электронный научный журнал. ISSN 1999-2645. — №3 (75). Номер статьи: 7519. Дата публикации: 29.09.2023. Режим доступа: <https://eee-region.ru/article/7519/>

Authors

Pavlova Valeria Andreevna
Candidate of Economics, Associate Professor of Department of Marketing and Commerce
Russia, Vladivostok State University
valeria2003@list.ru

Abstract

The article presents the analysis of the container shipping current situation at the Russian Far East. It is stated that in spite of Russian ports total turnover decrease, there is an active increase in container turnover of the far eastern ports. The main reasons of this situation are established. The current problems hampering the development of container shipping in the far eastern region are determined: reduction in the turnover of container fleet, low level of containerization of domestic Russian transportation, shortage of seats on container trains, lack of regulation of the share of vehicles involved in container transportation, uneven cargo flows, lack of capacity container terminals operators.

Keywords

container shipping, container turnover, Russian Far East, containerization.

Suggested Citation

Pavlova Valeria Andreevna

Analysis of the Russian Far East Container Shipping Problems// Regional economy and management: electronic scientific journal. ISSN 1999-2645. — №3 (75). Art. #7519. Date issued: 29.09.2023. Available at: <https://eee-region.ru/article/7519/>

Введение

Контейнерные перевозки представляют собой один из наиболее безопасных и эффективных способов транспортировки груза с помощью различных видов транспорта. В условиях нынешней транспортно-логистической ситуации, когда происходит переориентация грузопотоков с запада на восток, смена вектора перевозок и перестроение привычных логистических маршрутов, именно контейнерные перевозки становятся одним из наиболее значимых для экономики России способов транспортировки грузов.

В ноябре 2022 года в ходе XVI Международного форума «Транспорт России — 2022» состоялась панельная дискуссия «Контейнерный поток в эпоху глобальных шоков. Актуальные траектории развития рынка», где было отмечено, что несмотря на общую тенденцию снижения общей погрузки в России, объемы контейнерных перевозок находятся в стадии роста. Эксперты подчеркивали, что контейнерные перевозки на сегодняшний день являются самым прогрессивным элементом логистического рынка. Кроме того, практика показывает, что интерес к контейнерам увеличивается в период экономических трудностей, а также при нехватке мощностей в портах и на железнодорожных составах [3].

Таким образом, можно сделать вывод, что проблема обеспечения функционирования системы контейнерных перевозок в России на современном этапе является весьма актуальной.

Целью данной работы является исследование основных рисков, связанных с морскими контейнерными перевозкам на примере портов российского Дальнего Востока.

Результаты исследований

В русле мировой тенденции на современном этапе наблюдается активный рост сегмента контейнерных перевозок, так как они являются наиболее прогрессивным технологическим решением в организации транспортировки грузов. С одной стороны, применение контейнеров позволяет использовать такие инструменты, как укрупнение грузовых мест и консолидация или распределение сборных отправок грузов.

Помимо экономической составляющей, контейнерные перевозки имеют ряд весомых преимуществ:

- Обеспечение сохранности груза. При контейнеризации происходит размещение груза в жесткую каркасную конструкцию, позволяющую защитить груз от механических повреждений и воздействия внешней среды как природного, так и технологического характера. С другой стороны, контейнера оснащаются замочными системами и пломбами, что позволяет избежать хищений или подмены груза.
- Создание оптимальных температурных условий. Для некоторых видов груза используются рефрижераторные контейнера, позволяющие транспортировать скоропортящиеся продукты или товары, требующие заморозки.
- Отсутствие необходимости многократной перегрузки товара. При мультимодальных или транзитных перевозках все операции осуществляются с контейнерным модулем, что позволяет избежать порчи или утери груза вследствие погрузочно-разгрузочных операций.
- Простота таможенного и транспортного оформления. Как правило, даже в условиях транспортировки сборного груза, происходит оформление всего груза одним блоком, что значительно упрощает все процедуры.
- Возможность оптимизации логистических схем посредством применения различных видов транспорта.

Особую роль в построении международных логистических маршрутов играют морские контейнерные перевозки. Данные по контейнерообороту в морских портах России за период 2018-2022 год представлены в Таблице 1.

Таблица 1. **Оборот контейнеров в морских портах России за период 2018-2022 гг.**

	2018	2019	2020	2021	2022
Всего, TEU	5076904	5321722	5442058	5629820	4305690
Импорт, TEU	2131284	2245767	2367295	2375784	1657690
Импорт, %	41,98	42,2	43,5	42,2	38,5
Экспорт, TEU	2105392	2187227	2138729	2268817	1661996
Экспорт, %	41,47	41,1	39,3	40,3	38,6
Каботаж, TEU	749351	787615	832635	821953	848220
Каботаж, %	14,76	14,8	15,3	14,6	19,7
Транзит, TEU	90877	101113	103399	163266	137784
Транзит, %	1,79	1,9	1,9	2,9	3,2

Составлено автором по данным аналитического агентства «Sea News».

Из представленной таблицы видно, что большая часть контейнерного оборота на морском транспорте приходится на импортно – экспортные операции. При этом, объем импортных и экспортных операций находится в одних и тех же пределах: 38-42% от всего контейнерного оборота.

Динамика контейнерного оборота за период 2018-2022 гг. представлена на графике 1.

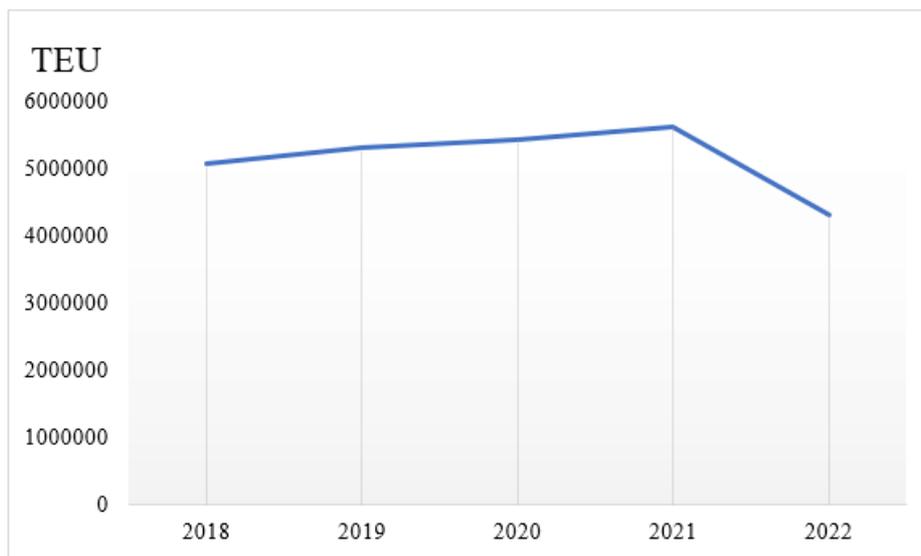


Рисунок 1. **Динамика контейнерного оборота в морских портах России за период 2018-2022 гг.**

График показывает, что несмотря на сокращение объемов в мировой торговле в ковидный и постковидный период, с 2018 по 2021 годы оборот контейнеров в российских портах демонстрировал медленный, но стабильный рост. Однако, в 2022 году произошло резкое сокращение объемов контейнерных перевозок, что связано с уходом крупнейших торговых компаний с российского рынка, снижением доли участия России в мировых финансово-экономических отношениях и, как следствие, сокращение внешнего товарооборота. Одной из причин сокращения транзитного потенциала страны также являются санкции, вводимые европейскими и западными государствами. В результате, количество обслуженных TEU (условная единица вместимости грузовых транспортных средств, равная объему 20-футового контейнера) в 2022 году сократилось на 23% в сравнении с 2021 годом [8].

Весьма вероятно, что такое значимое падение связано с перестройкой глобальных экономических процессов и переориентацией рынков и, как следствие, носит временный характер. В пользу данного тезиса говорит активное развитие новых направлений контейнерных перевозок из России. Так, в мае 2023 года было запущено прямое морское сообщение между Пакистаном и Россией – 25 мая контейнеровоз Crystal St Petersburg пришвартовался в порту Карачи. Транзитное время составило 21 день. Планируется, что рейс будет осуществляться на регулярной основе.

В феврале 2023 года был запущен регулярный рейс между Стамбулом (Турция) и Санкт Петербургом (терминал Глобал Портс). Морской переход составил 17 суток. Предполагается, что активное развитие контейнерных перевозок по данному маршруту будет способствовать перераспределению нагрузки между российским северо-западом и югом. Кроме того, данный маршрут сможет создать дополнительные возможности для транспортировки импортных и экспортных грузов.

По данным Министерства Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики, 24 июня 2023 года атомный контейнеровоз «Севморпуть» Росатомфлота вышел в каботажный рейс по маршруту «Санкт-Петербург — порт Восточный (Находка) – Петропавловск-Камчатский – Мурманск». 20 августа 2023 года теплоход «Северный проект» вышел во второй каботажный рейс по расширенному маршруту с заходом в порты Певека, Приморского края и Магадана с применением льготных тарифов на морскую перевозку. Третий рейс в 2023 году планируется в октябре – декабре [4].

Контейнерные перевозки по северному морскому пути имеют большую экономическую эффективность и значительный потенциал. Северный морской путь является альтернативой Суэцкому каналу, по которому происходит основной грузопоток из Азии в Европу. В 2022 году. Кроме того, в 2022 году СМП стал использоваться как канал для отправки груза из Китая в Санкт Петербург.

Таблица: Сравнительный анализ перевозки 20 футового контейнера по маршруту Шанхай-Владивосток в 2022 году [5].

	Южное полушарие	Северный морской путь
Стоимость доставки контейнера 20 футов	11 000 USD	8 000 USD
Период транспортировки контейнера	45-48 дней	35 дней
Расстояние по маршруту Шанхай-Санкт Петербург	21 200 км	15 793 км

Из представленной таблицы видно, что контейнерные перевозки по северному морскому пути по стоимости дешевле на 20-25%. Таким образом, очевидна экономическая эффективность данного вида перевозок и перспективы развития данного направления.

Несмотря на то, что контейнерные перевозки по северному морскому пути являются развивающимся направлением с вполне обозначенными перспективами, едва ли данное направление можно назвать основной точкой роста.

Перестройка глобальных экономических процессов в контексте внешней торговли России прямо отразилась на контейнерообороте российских портов. Из Таблицы 2 видно, что в 2020 и в 2021 годах на долю портов Дальневосточного бассейна приходилось порядка 27% процентов общего контейнерооборота, а основной оборот приходился на порты Балтийского и Азово-Черноморского бассейнов.

Таблица 2. Доля морских портов России в общем контейнерообороте за период 2020 – 2022 гг.

Бассейн	2020	2021	2022
Дальневосточный	27,3%	27,9%	53,26%
Балтийский	36,2%	40,6%	24,81%
Азово-Черноморский	31,7%	30,7%	17,74%
Каспийский	4,8%	0,8%	4,19%

По данным аналитического агентства «Sea News» и информационного портала «Port news»

Однако, в 2022 году ситуация резко изменилась: по итогам годового периода на порты Дальневосточного бассейна пришлось порядка 53% общего контейнерного оборота. Очевидно, что данная ситуация связана с перебросом товаропотока на азиатские рынки.

Стоит отметить, что тенденция «поворота на Восток» имеет место в российской политической и экономической повестке начиная с 2012 года, когда в статье американской деловой газеты “The Wall Street Journal” российский президент Владимир Путин заявил, что «наша страна исторически, географически — неотъемлемая часть АТР. Полноформатный выход на азиатско-тихоокеанское пространство мы рассматриваем как важнейший залог успешного будущего России, развития сибирских и дальневосточных регионов». Несмотря на то, что реализация «поворота на Восток» происходит в условиях серьезных экономических санкций со стороны западных стран, ее результаты достаточно весомы — реализуются совместные с зарубежными партнерами иностранные проекты — «Сила Сибири», «Космодром Восточный», «Находкинский завод минеральных удобрений» и т.д. Так, по итогам 2020 года в экономику региона привлечено 1,5 трлн. рублей инвестиций [6].

В 2021 году в крупнейшем торгово-экономическом партнером России на Дальнем Востоке стал Китай, на который пришлось 34,7% товарооборота, на втором месте — Южная Корея (25,4%) и на третьем — Япония (13,4%) [9].

Таким образом, на протяжении 10 лет Дальневосточные регион развивался в ключе «восточного окна России», что повлекло за собой формирование как производственных, так и инфраструктурных объектов. События на Украине в феврале 2022 года подтвердили и усилили актуальность политики «поворота на Восток», однако регион не был готов к столь масштабной переориентации товарооборота.

В рамках реализации концепции «поворота на Восток» в регионе, начиная с 2012 года поддерживали и развивали контейнеризацию грузов. За период 2016-2021 гг. объем обработки контейнеров демонстрировал стабильный рост и вырос в 1,5 раза до 820 тыс. единиц. Такое развитие шло при административной поддержке властей, и в таком формате контейнерные перевозки представлялись стабильным способом транспортировки грузов.

Однако, 2022 год внес свои коррективы и потребовал неординарных решений. Как видно из таблиц 1 и 2, в 2022 году контейнерооборот портов Дальневосточного бассейна вырос на 50% в сравнении с 2021 годом, что фактически повлекло за собой логистический коллапс.

Несмотря на то, что резервы портовых структур позволили обработать возросший объем контейнеров, имеющаяся инфраструктура с трудом справляется с дальнейшим движением товара по территории России, что связано с ограниченными пропускными способностями магистральной инфраструктуры.

Анализируя сложившуюся ситуацию, можно сделать вывод о наличии определенных проблем в сфере контейнерных перевозок в Дальневосточном регионе:

Снижение обращаемого контейнерного парка. Весной 2022 года Россия столкнулась с проблемой дефицита контейнеров, что связано с вывозом собственных контейнеров уходящих с российского рынка компаний, количество которых составляло порядка 40% от общего числа всего обращаемого в стране оборудования. По данным таможенно-логистического портала «Виртуальная таможня», в 2021 году в перевозках по России было задействовано 750 тысяч TEU, из которых 170 тысяч принадлежало европейским компаниям, 100 тысяч — американским и 30 тысяч — бермудским компаниям, контролируемым американским бизнесом.

Российское производство не было готово обеспечить резко возникшую потребность в контейнерах. На сегодняшний день в России выпускается порядка 10 тысяч контейнеров в год, при этом развитие производства затруднено в связи с невозможностью выдержать конкуренцию с китайским производителем в силу высокой себестоимости российской продукции. Однако, китайское производство также не в состоянии оперативно закрыть возникший в России контейнерный дефицит. В результате перевозчики сталкиваются с проблемой ожидания контейнеров, что негативно сказывается на сроках и стоимости доставки груза [6].

- Низкий уровень контейнеризации внутрироссийских перевозок. К контейнерному рынку в России относится внешнеторговый и транзитный оборот российских портов, внешнеторговый и транзитный оборот сухопутных переходов, каботажные перевозки и железнодорожные перевозки по сети РЖД. На сегодняшний день уровень контейнеризации грузов в России составляет порядка 5,5%. Изменение логистических связей, удлинение маршрутов доставки, развитие мультимодальных маршрутов и перестройка логистических цепочек демонстрирует востребованность контейнерных перевозок и необходимость расширения данного рынка [1].
- Дефицит мест на контейнерных поездах из ДВФО в западную часть России. Среди поступающего на Дальний Восток груза лишь незначительная часть остается в регионе. Наиболее оптимальным способом транспортировки контейнеров с точки зрения соотношения стоимости и сроков поставки является отправка по железной дороге. Однако, в силу недоиспользования основных географических возможностей по сухопутной транзитной маршрутизации между Европой и Азией, в том числе ограниченной пропускной способности РЖД, имеет место отставание России по уровню контейнерных перевозок по железной дороге от развитых и развивающихся стран [10].

По данным портала EastRussia в июле 2023 года РЖД на 52% увеличили вывоз из портов и сухих терминалов Дальнего Востока и достигли показателя 3100 TEU в сутки. Увеличение грузопотока обеспечивается за счет внедрения схемы использования полувагонов, прибывающих в порты ДВ с другими видами грузов и выходящих груженными контейнерами.

Однако, такая схема не способна покрыть возрастающую потребность контейнерных перевозок по железной дороге внутри России, поэтому дефицит мест на контейнерных поездах из ДВФО в западную часть России остается актуальным вопросом.

- Отсутствие регулирования доли автотранспорта, задействованного в сфере контейнерных перевозок. Автомобильные контейнерные перевозки являются связующим звеном в смешанных грузоперевозках и позволяют осуществлять доставку «до двери». Процесс автоперевозки контейнеров требует участия таких специализированных технических и транспортных средств, как контейнеровозы, тралы, манипуляторы. В связи с выросшим контейнер оборотом в портах Дальнего Востока возник дефицит обслуживающего контейнера автомобильного транспорта. Автотранспортные компании достаточно оперативно отреагировали на возникший дефицит и довольно оперативно увеличили автопарк перевозчиков контейнеров. Как следствие – на рынке образовался избыток предложения по контейнерным автоперевозкам. В результате компании, недавно нарастившие мощности по контейнерным перевозкам были вынуждены заняться сбытом имеющихся мощностей, что снова привело к дефициту услуг на рынке автомобильных контейнерных перевозок. Такого рода посменный избыток и дефицит контейнерных перевозок грозит принять системный характер в случае, если не возникнет регулирование доли автотранспорта, задействованного в сфере контейнерных перевозок в регионе.
- Неравномерность грузопотоков, приводящая к периодическому избытку или дефициту контейнеров. Дисбаланс грузопотоков вызван рядом внутренних и внешних факторов – карантинные ограничения в смежных портах, природные явления и катаклизмы, изменения курса рубля по отношению к иностранным валютам и т.д. В результате портовые и смежные структуры, задействованные в обслуживании контейнерных перевозок, сталкиваются с невозможностью равномерно распределить оборот груза и, как следствие, обеспечить ресурсы для бесперебойной обработки грузов.
- Нехватка мощностей у операторов, владеющих контейнерными терминалами. Увеличение контейнерного оборота в портах Дальневосточного бассейна является свершившимся фактом, однако в регионе достаточно мало мощностей, способных принимать и обслуживать возросший грузопоток. Так, в 2021 году заместитель министра по развитию Дальнего Востока и Арктики заявил, что в 2020 году не был реализован потенциал по перевозке дополнительно 15 миллионов тонн груза из-за ограничений пропускной способности транспорта [7]. Данная ситуация требует ускоренной модернизации портовой, автомобильной и железнодорожной инфраструктуры в регионе. Однако, реализация данных глобальных проектов требует времени и инвестиций, поэтому в текущем периоде логистическим и экспедиторским компания необходимо постоянно искать способы решения возникающих проблем.

Заключение

Таким образом, контейнерные перевозки становятся одним из самых перспективных направлений для российского Дальнего Востока. Однако неготовность региона к возросшему контейнерообороту породила ряд проблем, негативно влияющих на развитие отрасли и порождающих невозможность достижения максимального экономического эффекта.

Библиографический список

1. Боженко, С.А., Новожилова, У.А. Анализ и перспективы развития контейнерных перевозок в РФ в современных условиях // Вестник науки. №7 (64). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/analiz-i-perspektivy-razvitiya-konteynerykh-perevozok-v-rf-v-sovremennykh-usloviyahobra>
2. Владимирова, Д.А., Давыборец, Е.Н., Радиков, И.В. «Поворот России на восток»: новые вызовы и возможности в развитии Дальневосточного региона // Вестник ЗабГУ. 2022. №3. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/povorot-rossii-na-vostok-novye-vyzovy-i-vozmozhnosti-v-razvitii-dalnevostochnogo-regiona> (дата обращения: 13.09.2023).
3. Владимиров, Е.И. Требуются контейнеры, контейнеризация и инфраструктура // Морские порты. 2022. №9 (210). – С.8 – 9.
4. Второй субсидируемый каботажный рейс отправился из морского порта Архангельска по СМП // Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики. URL: https://minvr.gov.ru/press-center/news/vtoroy_subsidiruemyy_kabotazhnyy_reys_otpravilsya_iz_morskogo_porta_arkhangel'ska_po_smp/ (дата обращения: 18.08.2023)
5. Гришков, А.А. Российские грузоотправители «распробовали» Севморпуть // Ведомости. URL: <https://vedomosti-spb.ru/economics/articles/2022/12/27/957197-rossiiskie-gruzootpraviteli> (дата обращения: 18.08.2023)
6. Гусаченко, Н. Отечественный дефицит: производство контейнеров в России все еще на низком старте // Информационное агентство «РЖД партнер. URL: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/comments/otechestvennyy-defitsit-proizvodstvo-konteynerov-v-rossii-vse-eshche-na-nizkom-starte/> (дата обращения: 13.09.2023)
7. Дробышева, И. Почему дальневосточные порты оказались в коллапсе // Российская газета. URL: <https://rg.ru/2021/11/06/reg-dfo/pochemu-dalnevostochnye-porty-okazalis-v-kollapse.html>
8. Малевич, В.Д., Пешина, Э.В. Основа интермодальных перевозок — ISO контейнер // Достижения науки и образования. 2019. №4 (45). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/osnova-intermodalnyh-perevozok-iso-konteyner> (дата обращения: 17.08.2023).
9. Обзор внешнеэкономической деятельности Дальневосточного региона за девять месяцев 2021 года // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2021. №4. С100-108.2023).
10. Чеченова, Л.М. Перспективы развития контейнерных грузоперевозок в системе цепей поставок // БРНИ. 2022. №1. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/perspektivy-razvitiya-konteynerykh-gruzoperevozok-v-sisteme-tsepey-postavok> (дата обращения: 13.09.2023).

Bibliography

1. Bozhenko, S.A., Novozhilova, U.A. Analysis and prospects for the development of container transportation in the Russian Federation in modern conditions [analiz i perspektivy razvitiya konteynerykh perevozok v RF v sovremennykh usloviyakh]// Bulletin of Science. 2023. No. 7 (64). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/analiz-i-perspektivy-razvitiya-konteynerykh-perevozok-v-rf-v-sovremennykh-usloviyahobra>
2. Vladimirova, D.A., Davyborets, E.N., Radikov, I.V. "Russia's turn to the east": new challenges and opportunities in the development of the Far Eastern region [«Povorot Rossii na vostok»: novyye vyzovy i vozmozhnosti v razvitii Dal'nevostochnogo regiona]// Bulletin of ZabGU. 2022. No. 3. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/povorot-rossii-na-vostok-novye-vyzovy-i-vozmozhnosti-v-razvitii-dalnevostochnogo-regiona> (date of access: 09/13/2023).
3. Vladimirov, E.I. Containers, containerization and infrastructure are required [Trebuyutsya konteynery, konteynerizatsiya i infrastruktura]// Sea Ports. 2022. No. 9 (210). – P.8 – 9.

4. The second subsidized cabotage voyage departed from the seaport of Arkhangelsk along the NSR [Vtoroy subsidiruyemyy kabotazhnyy reys otpravilsya iz morskogo porta Arkhangel'ska po SMP]// Ministry of the Russian Federation for the Development of the Far East and the Arctic. URL: https://minvr.gov.ru/press-center/news/vtoroy_subsidiruyemyy_kabotazhnyy_reys_otpravilsya_iz_morskogoporta_arkhangel'ska_po_smp/ (access date: 08/18/2023)
5. Grishkov, A.A. Russian shippers “taste” the Northern Sea Route [Rossiyskiye gruzootpraviteli «rasprobovali» Sevmorput']// Vedomosti. URL: <https://vedomosti-spb.ru/economics/articles/2022/12/27/957197-rossiiskie-gruzootpraviteli> (date of access: 08/18/2023)
6. Gusachenko, N. Domestic deficit: container production in Russia is still at a low start [Otechestvennyy defitsit: proizvodstvo konteynerov v Rossii vse yeshche na nizkom starte]// Information agency “Russian Railways Partner”. URL: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/comments/otchestvennyy-defitsit-proizvodstvo-konteynerov-v-rossii-vse-eshche-na-nizkom-starte/> (access date: 09/13/2023)
7. Drobysheva, I. Why the Far Eastern ports collapsed [Pochemu dal'nevostochnyye porty okazalis' v kollapse]// Rossiyskaya Gazeta. URL: <https://rg.ru/2021/11/06/reg-dfo/pochemu-dalnevostochnyye-porty-okazalis-v-kollapse.html>
8. Malevich, V.D., Peshina, E.V. The basis of intermodal transportation is the ISO container [Osnova intermodal'nykh perevozok — ISO konteyner]// Achievements of science and education. 2019. No. 4 (45). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/osnova-intermodalnyh-perevozok-iso-konteyner> (date of access: 08/17/2023).
9. Review of foreign economic activity of the Far Eastern region for nine months of 2021 [Obzor vneshneekonomicheskoy deyatel'nosti Dal'nevostochnogo regiona za devyat' mesyatsev 2021 goda]// Customs policy of Russia in the Far East. 2021. No. 4. S100-108.9.2023).
10. Chechenova, L.M. Prospects for the development of container cargo transportation in the supply chain system [Perspektivy razvitiya konteynerykh gruzoperevozok v sisteme tsepey postavok]// BRNI. 2022. No. 1. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/perspektivy-razvitiya-konteynerykh-gruzoperevozok-v-sisteme-tsepey-postavok> (date of access: 09/13/2023).