

УДК 331.1

Рациональные решения по вопросам организации контейнерных перевозок

М. Ю. Агеев¹, Л. М. Чеченова^{1,2}

¹Транспортная группа «ДелЭкспресс», Российская Федерация, 196006, Санкт-Петербург, Заставская ул., 22, корп. 2, лит. А

²Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I, Российская Федерация, 190031, Санкт-Петербург, Московский пр., 9

Для цитирования: Агеев М. Ю., Чеченова Л. М. Рациональные решения по вопросам организации контейнерных перевозок // Бюллетень результатов научных исследований. — 2025. — Вып. 3. — С. 178–192. DOI: 10.20295/2223-9987-2025-4-178-192

Аннотация

Цель: Оценить целесообразность организации перевозок контейнерных грузов с использованием фитинговых платформ в железнодорожной логистике. Определить порядок оказания транспортно-экспедиционных услуг. Классифицировать особенности регулирования транспортно-экспедиционной деятельности по видам транспортных средств. **Методы:** Проведен сравнительный анализ стоимости перевозок контейнерных грузов и затрат времени на транспортировку по ключевым маршрутам. Анализ выполнен с учетом нормативных регламентов, регулирующих железнодорожные перевозки, а также бизнес-процессов организации, предоставляющей услуги транспортной экспедиции. **Результаты:** Охарактеризован объект исследования с учетом его позиции в сегменте рынка транспортно-экспедиционных услуг. Выделены бизнес-процессы компаний-экспедиторов и предложено решение по исключению ряда дублирующих функций. Дана сравнительная оценка себестоимости контейнерного состава оператора и экспедитора, позволяющая обосновать интеграцию фитинговых платформ в существующую логистику перевозок. Рассчитан экономический эффект как разница между себестоимостью контейнерного состава оператора и экспедитора. **Практическая значимость:** Полученные результаты настоящего исследования могут быть внедрены в бизнес-процессы компаний-экспедиторов, что позволит расширить долю рынка в условиях текущей нестабильности, оптимизировать расходы на перевозку, оперативно реагировать на изменения логистики перевозок.

Ключевые слова: Перевозка контейнерных грузов, фитинговые платформы, железнодорожная логистика, транспортная экспедиция, экономическая оценка.

Введение

В последние десятилетия контейнерные перевозки развиваются ускоренными темпами. Только за период с 2021 по 2024 г. объем перевозок внутрироссийских контейнерных грузов показал абсолютный прирост с 43,9 до 73,2 млн т — или в 1,7 раза. По итогам 2024 г. по сети железных дорог России во всех видах

сообщения перевезли 7 млн 880 тыс. груженых и порожних контейнеров, что на 5,9 % больше, чем в 2023 г., за счет увеличения объемов перевозок химической продукции, бумаги, строительных грузов, минеральных удобрений, нефти и нефтепродуктов, зерна, рыбы, картофеля.

Вместе с тем объемы перевозок в контейнерах показали отрицательную динамику по таким номенклатурным позициям, как древесина, промтовары, черные и цветные металлы, автомобили и комплектующие к ним, цветная руда и серное сырье.

В настоящий момент КНР является ключевым торговым партнером России с сохранением высокого уровня объемов контейнерных перевозок на восточном направлении, что определяет модернизацию приграничной инфраструктуры. В сообщении с Китаем увеличиваются объемы перевозок товаров с поддержанием температурного режима. Так, в рефрижераторных контейнерах доставляются фрукты, овощи, замороженное мясо, рыба, электроника, лакокрасочные изделия и пр.

Следует отметить проблемы в организации контейнерных перевозок с КНР. Так, ужесточение требований ОАО «РЖД» к креплению грузов оказало негативное воздействие на скорость и ритмичность работы дальневосточных терминалов: возросли задержки железнодорожных перевозок и, соответственно, увеличилось транзитное время. Этому способствовал дисбаланс импортных и экспортных грузопотоков.

Со стороны КНР увеличению объемов железнодорожных контейнерных перевозок способствует политика Китайских железных дорог по распределению ниток графика движения для ускоренных контейнерных поездов. Кроме того, из-за резкого сокращения грузопотока из КНР в направлении европейских государств по железной дороге через Казахстан значительно возросла квота на поезда в направлении Белоруссии и субъектов РФ.

Таким образом, актуальность темы обусловлена ускоренным развитием внутрироссийских контейнерных перевозок в условиях сокращения транзитных перевозок в направлении Европы и возрастающей роли контейнерных перевозок для экономики страны в восточном направлении.

Материалы и методы исследования

Цель настоящего исследования — проанализировать целесообразность организации перевозок контейнерных грузов с использованием фитинговых платформ в железнодорожной логистике.

Предмет исследования — прикладные аспекты организации бизнес-процессов транспортно-экспедиторской компании в сегменте контейнерных перевозок, в том числе в международном сообщении. В рамках предмета исследования предусмотрено:

- определение стоимости перевозок по ключевым маршрутам;
- расчет затрат времени на транспортировку по ключевым маршрутам.

Кроме того, исследование включает анализ нормативно-правовой базы, регулирующей транспортно-экспедиционную деятельность в Российской Федерации (рис. 1).

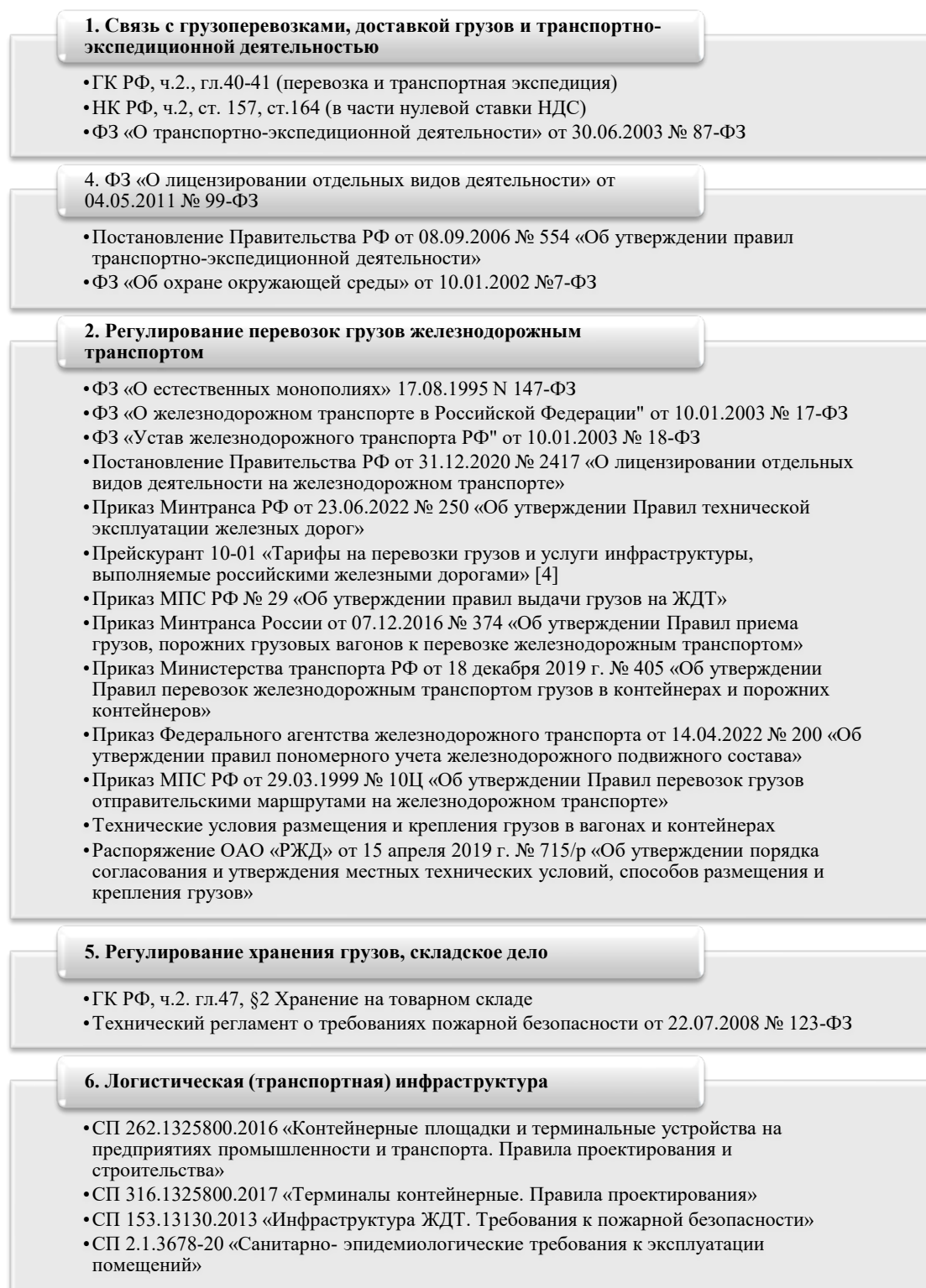


Рис. 1. Классификация нормативно-правовой базы, регулирующей транспортно-экспедиционную деятельность в РФ (составлено авторами по данным [1–9])

Методической основой исследования являются бизнес-процессы транспортно-экспедиторской организации в сегменте перевозок грузов в контейнерах, в том числе в международном сообщении, с возможностью определения стоимости перевозок и затрат времени по ключевым маршрутам в результате интеграции фитинговых платформ в логистику перевозок.

Объект исследования — транспортная компания «ДелЭкспресс» — международная транспортно-логистическая компания. По данным на 2025 год, она имеет филиалы в следующих городах: Москва, Новосибирск, Находка и Нинбо [10].

За годы работы компания зарекомендовала себя как надежный контрагент, предоставляя широкий спектр транспортных услуг (рис. 2).

За период с 2022 по 2024 г. ТК «ДелЭкспресс» демонстрирует стабильный рост показателей:

- объем перевозок и выручка увеличились на 84,3 %;
- валовая прибыль выросла в 5 раз;
- себестоимость возросла на 75 %;
- чистая прибыль увеличилась в 5,5 раза (рис. 3).

Доставка грузов различными видами транспортных средств	• Доля доставки грузов железнодорожным транспортом - 50%, автомобильным - 20%, авиационным - 5%, морским - 25%.
Выбор оптимального транспортного средства, маршрута доставки	• Помощь в выборе оптимального способа доставки груза, маршрута, учитывая требования к времени и стоимости доставки.
Таможенное оформление грузов	• Предоставление услуг, включая подготовку необходимых документов, оформление таможенных деклараций и уплату таможенных пошлин.
Страхование грузов	• Предоставление услуг страхования грузов для защиты от возможных рисков и убытков во время транспортировки.
Технологии отслеживания грузов	• Использование современных технологий отслеживания грузов для получения информации о местонахождении и статусе груза в онлайн режиме.

Рис. 2. Перечень оказываемых ООО «ДелЭкспресс» услуг
(составлено авторами по данным [10])

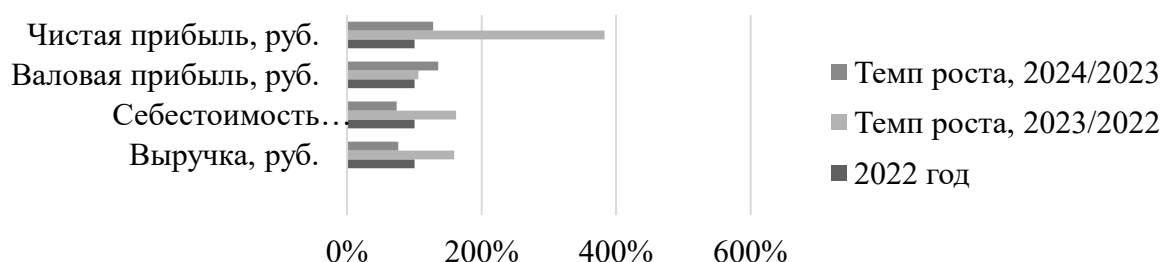


Рис. 3. Динамика темпов роста основных финансовых показателей деятельности
(составлено авторами по данным [11])

Результаты исследования

1. Охарактеризован объект исследования с учетом занимаемой позиции в сегменте рынка транспортно-экспедиционных услуг.

Основными конкурентами ТК «ДелЭкспресс» в сегменте оказания транспортно-экспедиционных услуг являются ТК «SOTA Logistic», «ВЛ Лоджистик», «Логистические решения», «iDeaLog», «ТЛЦ», контейнерный оператор «Тетра Транс» (рис. 4).

Каждый из конкурентов имеет свои сильные и слабые стороны, а также наработанную годами клиентскую базу. При этом:

- «Тетра Транс» (доля рынка — 31 %) — один из крупнейших собственников контейнеров. Компания активно инвестирует в развитие бизнеса: закупает фитинговые платформы, автотранспортные средства и контейнеры.

- «ТЛЦ» (доля рынка — 26 %) обладает важным конкурентным преимуществом — возможностью формировать собственные контейнерные поезда. Это позволяет:

- а) не зависеть от решений железнодорожных операторов;
- б) расширять клиентскую базу;
- в) избегать дополнительных ограничений при планировании перевозок.

Основными конкурентными преимуществами транспортной компании «ДелЭкспресс» являются:

- финансовая стабильность компании за весь период ее существования;
- наличие полиса страхования ответственности экспедитора с агрегатным лимитом до 1 млн долл. США;
- статус надежного контрагента;
- наличие собственного парка автотранспортных средств и контейнеров (рис. 5);
- клиентоориентированная система электронного документооборота [12].

При этом отсутствие фитинговых платформ существенно ограничивает возможности компании на рынке.

За 2024 г. ТК «ДелЭкспресс» отправлено свыше 10 тыс. контейнеров из России в Китай, 5 тыс. из Китая в Россию. Основными локациями в Китае являются ключевые морские порты: Шанхай, Нингбо, Ченду, Нанша. По внутрироссийским перевозкам основными городами отправления являются Санкт-Петербург и Москва, основными направлениями — Новосибирск, Екатеринбург, Иркутск, Красноярск, Хабаровск и Владивосток (рис. 6).

2. Выделены бизнес-процессы компаний-экспедиторов с предложением решения по исключению ряда дублирующих функций.

Нами исследованы основные бизнес-процессы компаний-экспедиторов, систематизация которых представлена в табл. 1.

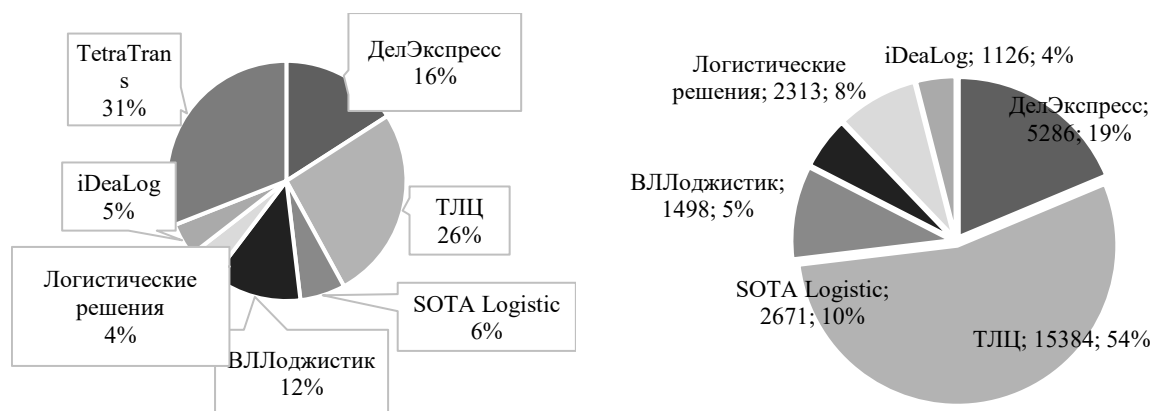


Рис. 4. Доля рынка в зависимости от объемов перевозок грузов за 2024 г.
1 — в целом, %; 2 — в контейнерах (в единицах TEU), % (составлено авторами по данным [11])

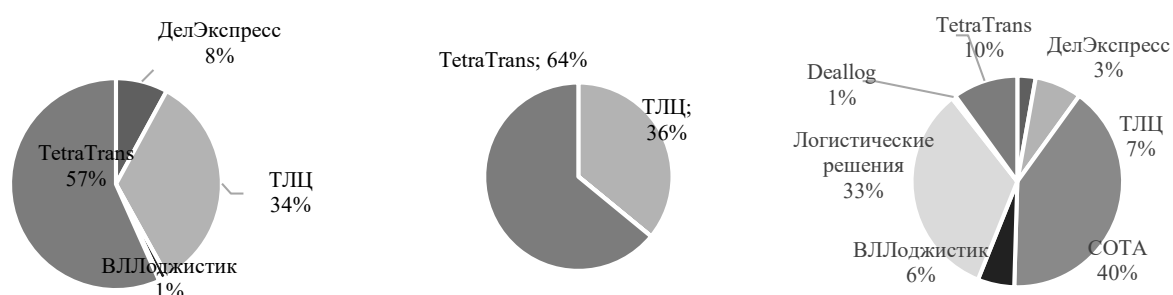


Рис. 5. Структура имущества в собственности (составлено авторами по данным компаний), %:
1 — контейнерный парк; 2 — фитинговые платформы; 3 — автомобили (составлено авторами по данным [10])

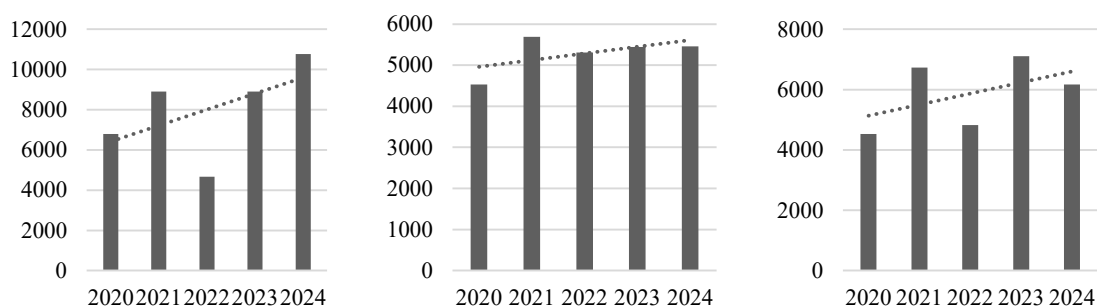


Рис. 6. Динамика перевозок грузов в контейнерах, TEU:
1 — экспорт; 2 — импорт; 3 — внутрироссийские перевозки (составлено авторами по данным [10])

Настоящее исследование представляет интерес для компаний-экспедиторов, стремящихся к оптимизации бизнес-процессов в сфере логистики перевозок.

Ключевой проблемой компаний, осуществляющих перевозку грузов, является дублирование функций при документальном оформлении заявки на перевозку. Это неизбежно ведет к дополнительным расходам, связанным с ростом трудозатрат и увеличением времени на обработку заявки.

ТАБЛИЦА 1. Бизнес-процессы компаний-экспедиторов

Основные бизнес-процессы	Характеристика основных бизнес-процессов	Вспомогательные бизнес-процессы
Прием и обработка заявок на перевозку	Сбор и анализ информации о грузе, маршруте, сроках доставки и других параметрах заявки. Определение стоимости перевозки и согласование условий с клиентом	Управление документооборотом, согласование условий с клиентами
Планирование маршрутов и графиков перевозок	Определение оптимальных маршрутов, расчет времени в пути, учет особенностей груза	Анализ данных о предыдущих перевозках, прогнозирование спроса
Подготовка транспортных средств	Проверка технического состояния, загрузка контейнеров, оформление документации	Техническое обслуживание, обеспечение безопасности
Осуществление перевозки	Контроль за соблюдением графика, обеспечение сохранности груза, соблюдение правил дорожного движения	Мониторинг состояния транспортных средств, связь с водителями
Разгрузка и доставка груза	Оформление документов, передача груза получателю	Организация погрузочно-разгрузочных работ, контроль качества доставки
Расчет стоимости услуг	Учет расходов на перевозку, оценка полученных результатов	Бухгалтерский учет, анализ расходов
Работа с претензиями и рекламациями	Рассмотрение жалоб клиентов, урегулирование конфликтов	Ведение базы данных претензий, взаимодействие с клиентами

В качестве одной из рекомендаций предлагается интеграция структурных подразделений, выполняющих типовые функции. Данное решение наглядно представлено на рис. 7.

Схема текущих бизнес-процессов

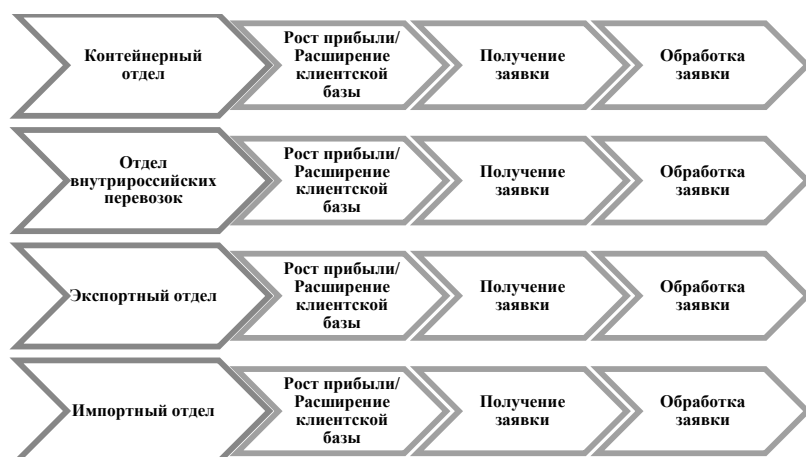


Схема оптимизации



Рис. 7. Решение по оптимизации бизнес-процессов в логистике перевозок (составлено авторами)

Рекомендуемый порядок работы имеет ряд преимуществ:

- укрепление позиций на рынке за счет роста количества перевозок: исключение образования дохода в каждом функциональном подразделении и его консолидация позволит организовать единичный заказ в убыток компании, но при этом перевезет контейнер в более удачную локацию, что обеспечит прирост доходов, значительно превышающий образованный расход в расчете на 1 заказ;
- использование собственного контейнерного парка в интенсивном режиме, что обеспечит снижение расходов за счет исключения простоя контейнеров;
- активная кооперации структурных подразделений в фокусе единого целеполагания, исключающая конкуренцию в части образования доходов.

3. Дана сравнительная оценка себестоимости контейнерного состава оператора и экспедитора, позволяющая обосновать интеграцию фитинговых платформ в существующую логистику перевозок.

В состав тарифа на перевозку контейнерного груза по железной дороге входит перечень услуг по:

- оформлению товарно-транспортных и перевозочных документов, включая заявку на перевозку грузов по форме ГУ-12;
- подаче, уборке железнодорожных платформ;
- крановым операциям на терминале отправления;
- перевозке груза по сети железных дорог до станции назначения;
- предоставлению контейнера;
- обеспечению безопасности и сохранности груза.

Величина конечной стоимости перевозки контейнерного груза, а также прием и выдача контейнера напрямую зависят от двух факторов:

- наличия контейнеров в локации отправления;
- потребности в контейнерах в регионе назначения.

Это обусловлено преимущественным правом оператора управлять стоимостью перевозки контейнера. В частности, оператор может:

- существенно снизить свою долю в стоимости услуги;
- увеличить долю собственника контейнера;
- исключить прием сторонних контейнеров [13].

Имея в собственности подвижной состав, контейнеры и фитинговые платформы, компания имеет следующие преимущества:

- исключение зависимости от сторонних операторов;
- существенное снижение расходов на перевозку контейнеров;
- отсутствие необходимости согласования действий с третьими сторонами;
- гарантированное наличие подвижного состава;
- формирование уникального торгового предложения;
- оптимизация загрузки собственного парка контейнеров;
- оптимизация маршрутов и загрузки.

На примере ряда ключевых маршрутов перевозки грузов в контейнерах, сгруппированных в категории 1–5, апробировано решение интегрировать фитинговые платформы в существующую логистику перевозок:

- маршруты 1-й категории составлены для работы с приоритетными для компании регионами с возможностью оперативной корректировки объемов перевозок / контейнерных составов в зависимости от сезонности спроса и рыночной конъюнктуры;

- маршруты 1-й, 2-й и 5-й категорий имеют отличие от 1-го в части изменения ряда локаций отправки контейнерных составов;

- маршруты 3-й и 4-й категорий адресно разработаны под ключевых для компании клиентов — АО «Русал», ПАО «Сегежа Групп», что делает ее стратегически важной ввиду гарантированных долгосрочных контрактов, стабильного потока заявок и перспектив участия в крупных проектах компаний-клиентов.

В табл. 2, 3 представлен фрагмент сравнительной оценки себестоимости контейнерного состава оператора и экспедитора по маршруту 1 ТК «ДелЭкспресс» за 2024 г.

Полученный результат демонстрирует прирост годового дохода от регулярных отправок одного контейнерного поезда на 11 043 151 рубль. По перечню рассмотренных маршрутов ТК «ДелЭкспресс» имеет возможность корректировать объемы перевозок в зависимости от сезонности спроса и рыночной ситуации без ущерба для своих интересов.

4. Рассчитан экономический эффект как разница себестоимости контейнерного состава оператора и экспедитора.

Экономический эффект выражен в абсолютной разнице себестоимости контейнерного состава оператора и экспедитора. При расчете себестоимости контейнерного состава:

- за основу приняты данные, предоставленные ТК «ДелЭкспресс», за 2024 г. по оптимальным маршрутам с учетом загруженности путей сообщения и основным локациям — Красноярск и Иркутск, в том числе отправка через Москву (ключевые клиенты — АО «Русал», ПАО «Сегежа Групп»);

- учтены недостатки текущего процесса перевозок грузов в контейнерах, а именно: зависимость от поставщиков, невозможность отправить контейнер ввиду отсутствия соответствующей инфраструктуры, риск повышения цен на услуги, сдача в аренду собственного парка контейнеров без личного использования в процессе оказания услуг.

Расчет себестоимости контейнерного состава произведен с учетом оптимизации бизнес-процессов (результат 2 настоящего исследования) в соотношении с маршрутами, описанными выше (результат 3 настоящего исследования) [14]. Полученные результаты сведены в табл. 4.

ТАБЛИЦА 2. Результаты расчета себестоимости контейнерного состава оператора

Откуда	Куда	ЖД-перевозка, руб.	Фрахт, руб.	Срок доставки, сут.	Итого, руб.
Нингбо	Владивосток	0	166 000	15	166 000
Владивосток	СПб	290 000	0	30	290 000
СПб	Нингбо	0	215 800	45	215 800
Нингбо	Новороссийск	0	332 000	15	332 000
Новороссийск	Москва	79 460	0	30	79 460
Москва	Красноярск	1	0	30	1
Красноярск	Владивосток	120 000	0	15	120 000
Владивосток	Нингбо	0	62 250	15	62 250
Нингбо	Владивосток	0	166 000	15	166 000
Владивосток	СПб	290 000	0	30	290 000
СПб	Екатеринбург	93 500	0	15	93 500
Екатеринбург	Тяньдзинь	579 000	0	45	579 000
Тяньдзинь	СПб	509 892	0	45	509 892
СПб	Новосибирск	91 670	0	15	91 670
Итого		2 053 523	942 050	360	2 995 573
Итого за 1 контейнерный состав					185 725 526

ТАБЛИЦА 3. Результаты расчета себестоимости контейнерного состава экспедитора

Откуда	Куда	ЖД-перевозка, руб.	Погрузочно-разгрузочные работы, руб.	Аренда, руб.	Фрахт, руб.	Срок доставки, сут.	Итого, руб.
Нингбо	Владивосток	0	0	0	66 400	15	66 400
Владивосток	СПб	168 930	16 000	37 500	0	30	222 430
СПб	Нингбо	0	0	0	249 000	45	249 000
Нингбо	Владивосток	0	0	0	66 400	15	66 400
Владивосток	Москва	164 197	16 000	37 500	0	30	217 697
Москва	Красноярск	128 727	16 000	37 500	0	30	182 227
Красноярск	Владивосток	124 680	13 333,33	15 625	0	15	153 638
Владивосток	Нингбо	0	0	0	62 250	15	62 250
Нингбо	Владивосток	0	0	0	66 400	15	66 400
Владивосток	СПб	168 930	16 000	37 500	0	30	222 430
СПб	Екатеринбург	85 000	16 000	18 750	0	15	119 750
Екатеринбург	Тяньдзинь	579 000	13 333,33	46 875	0	45	639 208
Тяньдзинь	СПб	306 440	16 000	56 250	0	45	378 690
СПб	Новосибирск	136 187	16 000	18 750	0	15	170 937
Итого за 1 контейнерный состав							174 682 375

ТАБЛИЦА 4. Результаты расчета экономического эффекта для компании-экспедитора
в расчете на 1 контейнерный железнодорожный состав

Категория маршрутов	Себестоимость контейнерного состава, млн руб.		Экономический эффект, млн руб.
	оператора	экспедитора	
1	185	174	11
2	175	146	28
3	110	126	–16
4	152	120	31
5	160	145	14

Таким образом, совокупный экономический эффект от интеграции фитинговых платформ в логистику перевозок ТК «ДелЭкспресс» по данным за 2024 г. составил порядка 70 млн руб.

Заключение

Интеграция фитинговых платформ обеспечит снижение себестоимости услуги по перевозке груза в контейнерах, привлечение новых клиентов за счет более конкурентоспособных ставок тарифа, возможность формирования адресного коммерческого предложения, реализацию собственного контейнерного парка под свои нужды, гарантированное наличие подвижного состава.

Полученные результаты позволяют утверждать, что предложенное решение имеет практическую целесообразность и экономически обоснованно, является оптимальным для компаний-экспедиторов [15], ограниченных в мощностях, но при этом имеющих потенциал развития с учетом текущих рыночных тенденций и изменения маршрутов перевозок.

Список источников

1. Приказ Министерства транспорта РФ от 7 декабря 2016 г. № 374 «Об утверждении Правил приема грузов, порожних грузовых вагонов к перевозке железнодорожным транспортом». — URL: <https://base.garant.ru/71635664/> (дата обращения: 29.09.2025).
2. Приказ Министерства транспорта РФ от 23 июня 2022 г. № 250 «Об утверждении Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации». — URL: <https://base.garant.ru/405042985/> (дата обращения: 28.10.2025).
3. Постановление Правительства РФ от 31 декабря 2020 г. № 2417 «О лицензировании отдельных видов деятельности на железнодорожном транспорте» (с изменениями и дополнениями). — URL: <https://base.garant.ru/400169332/> (дата обращения: 28.10.2025).
4. Постановление ФЭК РФ от 17 июня 2003 г. № 47-т/5 «Об утверждении Прейскуранта N 10-01 “Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами” (Тарифное руководство N 1, части 1 и 2)» (с изменениями и дополнениями). — URL: <https://base.garant.ru/12131790/> (дата обращения: 28.10.2025).

5. Приказ Минтранса РФ от 18 декабря 2019г. № 405 «Об утверждении Правил перевозок железнодорожным транспортом грузов в контейнерах и порожних контейнеров». — URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/73712588/> (дата обращения: 28.10.2025).
6. Федеральный закон от 30 июня 2003 г. № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности». — URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_43006/ (дата обращения: 28.10.2025).
7. Приказ Минтранса РФ от 11 февраля 2008 г. № 23 «Об утверждении Порядка оформления и форм экспедиторских документов». — URL: <https://base.garant.ru/12159320/> (дата обращения: 28.10.2025).
8. ГК РФ, Глава 41 «Транспортная Экспедиция». — URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_9027/dfe46eb17d8b852987049332ca429b48b665b8a9/ (дата обращения: 28.10.2025).
9. Национальный стандарт РФ ГОСТ Р 52298—2004. Услуги транспортно-экспедиторские. Общие требования (утв. приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 30 декабря 2004 г. № 148-ст). — URL: https://rosogosts.ru/file/gost/03/080/gost_r_52298-2004.pdf (дата обращения: 28.10.2025).
10. Официальный сайт компании ТК «ДелЭкспресс». — URL: <https://delekspress-ooo.orgs.biz/> (дата обращения: 28.10.2025).
11. Данные бухгалтерской отчетности и финансового анализа ТК «ДелЭкспресс». — URL: https://www.audit-it.ru/buh_otchet/7805634210_ooo-delekspress/ (дата обращения: 28.10.2025).
12. Гулый И. М. Экономические последствия цифровизации железнодорожных контейнерных перевозок / И. М. Гулый // Экономические науки. — 2021. — № 200. — С. 57–61.
13. Гулый И. М. Перспективы развития перевозок грузов по маршрутам мультимодального международного транспортного коридора «Север — Юг» / И. М. Гулый // Экономика Центральной Азии. — 2022. — Т. 6. — № 4. — С. 341–354.
14. Волкова Е. В. Влияние логистических затрат на финансовые показатели работы компании / Е. В. Волкова, А. В. Стримовская // Логистика и управление цепями поставок. — 2018. — № 5(88). — С. 53–61.
15. Журавлева Н. А. Трансформационное лидерство и устойчивое развитие российских транспортных систем / Н. А. Журавлева // Инновационные транспортные системы и технологии. — 2022. — Т. 8. — № 2. — С. 92–111.

Дата поступления: 21.06.2025

Решение о публикации: 08.08.2025

Контактная информация:

ЧЕЧЕНОВА Лиана Мухамедовна — д-р экон. наук, доц.; liana1981-149@mail.ru

АГЕЕВ Максим Юрьевич — экономист департамента экономики²; аспирант кафедры «Экономика транспорта»¹; maxim.ageev.19@yandex.ru

Efficient Solutions for Containerized Freight Transportation Management

M. Yu. Ageev¹, L. M. Chechenova²

¹Delexpress Transport Group, 22, bld. 2, lit. A, Zastavskaya str., Saint Petersburg, 196006, Russian Federation

²Emperor Alexander I Saint Petersburg State Transport University, 9, Moskovsky pr., Saint Petersburg, 190031, Russian Federation

For citation: Ageev M. Yu., Chechenova L. M. Efficient Solutions for Containerized Freight Transportation Management. *Bulletin of scientific research results*, 2025, iss. 4, pp. 178–192. (In Russian) DOI: 10.20295/2223-9987-2025-4-178-192

Summary

Purpose: To substantiate the benefits of utilizing fitting platforms for container freight transportation within railway logistics; to consider the procedures involved in providing freight forwarding services; and to classify the regulatory specifics governing freight forwarding activities according to different vehicle types. **Methods:** A comparative analysis and assessment of the costs associated with transportation of containerized freight, the duration of transportation along major routes, and the relevant regulatory frameworks that oversee railway freight transportation, alongside the operational processes of organisations that offer comprehensive freight forwarding services. **Results:** The research object is characterized with respect to its position within the transport and forwarding services market segment. Business processes of freight forwarding companies have been systematized, and a solution has been proposed to eliminate a range of redundant functions. A comparative analysis of cost structures between the operator's and the forwarder's container fleets has been presented, thereby substantiating the integration of fitting platforms into extant transportation logistics frameworks. The economic effect has been determined by the difference in cost structures associated with the container fleets of both the operator and the forwarder. **Practical significance:** The results of this study can be applied within the business processes of freight forwarding companies, facilitating an increase in market share during periods of instability, optimizing transportation expenses, and enabling swift adaptations to evolving logistical conditions.

Keywords: Containerized freight transportation, fitting platforms, railway logistics, freight forwarding, cost assessment.

References

1. *Prikaz Ministerstva transporta RF ot 7 dekabrya 2016 g. № 374 "Ob utverzhdenii Pravil priema gruzov, porozhnikov gruzovykh vagonov k perevozke zheleznodorozhnym transportom"* [Order of the Ministry of Transport of the Russian Federation dated December 7, 2016 No. 374 "On approval of the Rules for accepting cargo and empty freight cars for railway transportation"]. Available at: <https://base.garant.ru/71635664/> (accessed: September 29, 2025). (In Russian)
2. *Prikaz Ministerstva transporta RF ot 23 iyunya 2022 g. № 250 "Ob utverzhdenii Pravil tekhnicheskoy ekspluatatsii zheleznnykh dorog Rossiyskoy Federatsii"* [Order of the Ministry of Transport of the Russian Federation dated June 23, 2022 No. 250 "On approval of the Rules for technical operation of railways of the Russian Federation"]. Available at: <https://base.garant.ru/405042985/> (accessed: October 28, 2025). (In Russian)
3. *Postanovlenie Pravitel'stva RF ot 31 dekabrya 2020 g. № 2417 "O litsenzirovanii ot del'nykh vidov deyatel'nosti na zheleznodorozhnom transporte" (s izmeneniyami i dopolneniyami)* [Resolution

of the Government of the Russian Federation dated December 31, 2020 No. 2417 “On licensing certain types of activities in railway transport” (as amended and supplemented)]. Available at: <https://base.garant.ru/400169332/> (accessed: October 28, 2025). (In Russian)

4. *Postanovlenie FEK RF ot 17 iyunya 2003 g. № 47-t/5 “Ob utverzhdenii Preyskuranta N 10-01 “Tarify na perevozki грузов i услуги инфраструктуры, vpolnyaemye rossiyskimi zheleznymi dorogami” (Tarifnoe rukovodstvo N 1, chasti 1 i 2)” (s izmeneniyami i dopolneniyami)* [Resolution of the Federal Energy Commission of the Russian Federation dated June 17, 2003 No. 47-t/5 “On approval of Price List No. 10-01 ‘Tariffs for cargo transportation and infrastructure services provided by Russian Railways’ (Tariff Manual No. 1, Parts 1 and 2)” (as amended and supplemented)]. Available at: <https://base.garant.ru/12131790/> (accessed: October 28, 2025). (In Russian)

5. *Prikaz Mintransa RF ot 18 dekabrya 2019 g. № 405 “Ob utverzhdenii Pravil perevozok zheleznodorozhnym transportom грузов v konteynerakh i porozhnikh konteynerov”* [Order of the Ministry of Transport of the Russian Federation dated December 18, 2019 No. 405 “On approval of the Rules for transportation of cargo in containers and empty containers by railway transport”]. Available at: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/73712588/> (accessed: October 28, 2025). (In Russian)

6. *Federal’nyy zakon ot 30 iyunya 2003 g. № 87-FZ “O transportno-ekspeditsionnoy deyatel’nosti”* [Federal Law dated June 30, 2003 No. 87-FZ “On freight forwarding activities”]. Available at: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_43006/ (accessed: October 28, 2025). (In Russian)

7. *Prikaz Mintransa RF ot 11 fevralya 2008 g. № 23 “Ob utverzhdenii Poryadka oformleniya i form ekspeditsionnykh dokumentov”* [Order of the Ministry of Transport of the Russian Federation of February 11, 2008 No. 23 “On Approval of the Procedure for Registration and Forms of Forwarding Documents”]. Available at: <https://base.garant.ru/12159320/> (accessed: October 28, 2025). (In Russian)

8. *GK RF, Glava 41 “Transportnaya Ekspeditsiya”* [Civil Code of the Russian Federation, Chapter 41 “Freight Forwarding”]. Available at: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_9027/dfe46eb17d8b852987049332ca429b48b665b8a9/ (accessed: October 28, 2025). (In Russian)

9. *Natsional’nyy standart RF GOST R 52298—2004. Usługi transportno-ekspeditsionnye. Obshchie trebovaniya (utv. prikazom Federal’nogo agentstva po tekhnicheskomu regulirovaniyu i metrologii ot 30 dekabrya 2004 g. № 148-st)* [National Standard of the Russian Federation GOST R 52298—2004. Freight forwarding services. General requirements (approved by Order of the Federal Agency for Technical Regulation and Metrology dated December 30, 2004 No. 148-st)]. Available at: https://rosgosts.ru/file/gost/03/080/gost_r_52298-2004.pdf (accessed: October 28, 2025). (In Russian)

10. *Ofitsial’nyy sayt kompanii TK “DelEkspress”* [Official website of the company TK “DelEkspress”]. Available at: <https://delekspress-ooo.orgs.biz/> (accessed: October 28, 2025). (In Russian)

11. *Dannye bukhgalterskoy otchetnosti i finansovogo analiza TK “DelEkspress”* [Data of accounting reports and financial analysis of TK “DelEkspress”]. Available at: https://www.audit-it.ru/buh_otchet/7805634210_ooo-delekspress/ (accessed: October 28, 2025). (In Russian)

12. Gulyy I. M. Ekonomicheskie posledstviya tsifrovizatsii zheleznodorozhnykh konteynernykh perevozok [Economic consequences of digitalization of railway container transportation]. *Ekonomicheskie nauki* [Economic Sciences]. 2021, Iss. 200, pp. 57–61. (In Russian)
13. Gulyy I. M. Perspektivy razvitiya perevozok грузов po marshrutam mul'timodal'nogo mezhdunarodnogo transportnogo koridora "Sever — Yug" [Prospects for development of cargo transportation along the routes of the multimodal international transport corridor "North — South"]. *Ekonomika Tsentral'noy Azii* [Economics of Central Asia]. 2022, vol. 6, Iss. 4, pp. 341–354. (In Russian)
14. Volkova E. V., Strimovskaya A. V. Vliyanie logisticheskikh zatrat na finansovye pokazateli raboty kompanii [Influence of logistics costs on financial performance indicators of a company]. *Logistika i upravlenie tsepyami postavok* [Logistics and Supply Chain Management]. 2018, Iss. 5(88), pp. 53–61. (In Russian)
15. Zhuravleva N. A. Transformatsionnoe liderstvo i ustoychivoe razvitie rossiyskikh transportnykh sistem [Transformational leadership and sustainable development of Russian transport systems]. *Innovatsionnye transportnye sistemy i tekhnologii* [Modern Transportation Systems and Technologies]. 2022, vol. 8, Iss. 2, pp. 92–111. (In Russian)

Received: June 21, 2025

Accepted: August 08, 2025

Author's information:

Liana M. CHECHENOVA — Dr. Sci. in Economics, Associate Professor; liana1981-149@mail.ru

Maxim Yu. AGEEV — Economist, Department of Economics²; Postgraduate Student of the Department of Transport Economics¹; maxim.ageev.19@yandex.ru