

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение	5
Глава 1. Функционирование международных грузовых морских перевозок	7
1.1. История развития морского транспорта и основные торговые маршруты	7
1.2. Правовое регулирование морских перевозок	22
1.3. Специфика организации перевозки морских грузов	41
Глава 2. Порядок производства таможенного оформления и таможенного контроля товаров, перемещаемых морским видом транспорта	53
2.1. Технологии таможенного оформления товаров перемещаемых морским транспортом через границу Евразийского экономического союза	53
2.2. Организация и порядок осуществления таможенного контроля морских грузовых перевозок	68
2.3. Анализ функционирования Владивостокской таможни в регионе деятельности Дальневосточного таможенного управления	83
Глава 3	98
3.1. Анализ таможенного регулирования морских перевозок на примере Соединенных Штатов Америки	98
3.2. Глобальные проблемы морских грузовых перевозок, пути их решения и дальнейшие перспективы	120
3.3. Исследование средств таможенного контроля и доказывания как эффективный способ раскрытия преступлений	143
Заключение	152
Список используемых источников	155
Приложения	163
<i>Приложение 1.</i> Карта морских торговых маршрутов	163
<i>Приложение 2.</i> Морские порты России	164
<i>Приложение 3.</i> Северный морской путь	165

<i>Приложение 4. Общая (генеральная) декларация</i>	166
<i>Приложение 5. Декларация о судовых припасах</i>	167
<i>Приложение 6. Декларация о личных вещах экипажа.....</i>	168
<i>Приложение 7. Судовая роль</i>	169
<i>Приложение 8. Доковая расписка.....</i>	170
<i>Приложение 9. Коносамент.....</i>	171
<i>Приложение 10. Телекс релиз.....</i>	173
<i>Приложение 11. Штурманская расписка</i>	174
<i>Приложение 12. Форма 7501 (таможенная декларация)</i>	175
<i>Приложение 13. Заявка безопасности импортера</i>	176

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования. Мировой океан — это самая большая на Земле транспортная артерия, по которой перевозится большинство экспорта по всему миру. Морское судоходство играет ключевую роль в жизни мировой экономики, занимая центральное место в формирующейся единой системе глобальных транспортных перевозок. Морской транспорт специфичен в том смысле, что он уже по характеру деятельности является отраслью «международной»: известно, что основная функция морского транспорта — обеспечение внешнеторговых связей между различными государствами.

Мы живем в глобальном обществе, которое поддерживается мировой экономикой, и эта экономика просто не могла бы функционировать, если бы не было судов и судоходной отрасли. Немаловажной проблемой в развитии мировой экономики и международных экономических отношений является вопрос о способности и степени влияния на них морского транспорта. Судоходство является связующим звеном мировой экономики: без судоходства, интерконтинентальная торговля, грузовых перевозок сырых материалов и импорт/экспорт доступных продуктов и товаров просто не были бы возможны.

Судоходство — отрасль, занимающаяся перевозкой товаров и пассажиров водными путями. Пассажирские операции были наибольшим компонентом судоходства, однако воздушные перевозки значительно ограничили этот сектор отрасли. Значительное увеличение, однако, в некоторых видах груза, например, нефти, более чем возместили потерю в пассажирских перевозках. Хотя сырые материалы, такие как минеральные руды, уголь, древесина, зерно и другие пищевые продукты составляют значительную и все еще растущую долю грузоперевозок морем, транспортировка производственных товаров существенно выросла со времен Второй мировой войны.

Тема является весьма актуальной, так как около 90 % мировой торговли осуществляется международной судоходной отраслью. Без судоходства импорт и экспорт товаров на уровне, необходимом современному обществу, был бы невозможен. Морская торговля продолжает расширяться, принося выгоды потребителям по всему миру за счет низких конкурентоспособных затрат на перевозку. Определяющая роль морского транспорта целиком сохраняется и в XXI веке.

Целью данной монографии является изучение организации морских перевозок с таможенной точки зрения, а именно процессы таможенного оформления и таможенного контроля товаров, перемещаемых через таможенную границу Евразийского экономического союза (ЕАЭС, Союз).

Объектом исследования является совокупность общественно-экономических отношений, возникающих в связи с организацией

и проведением всех необходимых таможенных операций, осуществляемых при ввозе на территорию и вывозе с территории ЕАЭС товаров и транспортных средств.

Предметом исследования является особенность таможенного оформления и таможенного контроля товаров и транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу Союза морским транспортом в регионе деятельности Владивостокской таможни; анализ международного и российского законодательства, регулирующего морские грузовые перевозки, деятельность таможенных органов в этой сфере; освещение вопросов, связанных с порядком таможенного контроля товаров, пребывающих на таможенную территорию, и убывающих с таможенной территории ЕАЭС с помощью морского транспорта. Также в данной монографии рассмотрен зарубежный опыт осуществления морских перевозок товаров на примере деятельности таможенных органов Соединенных Штатов Америки (США) и перечень проблем, которые возникают в этой сфере на просторах ЕАЭС, а в частности России.

При написании монографии были использованы положения международных конвенций, законодательные акты государств-членов Союза и России, нормативные правовые акты Евразийской экономической комиссии, Правительства России, Федеральной таможенной службы России, статистические и аналитические материалы Владивостокской таможни, а также материалы, касающиеся деятельности таможенной службы США.

Теоретико-методологическую основу составляют научные работы российских и зарубежных специалистов в области организации железнодорожных перевозок, в области управления таможенной деятельностью, логистики. Для проведения исследования были использованы работы Панова Б. Н., Кропивенцевой С. А., Кокина А. С., Бразовской, Я. Е., Цветкова Ю. С., Королевой Е. А. и др.

Авторами данной монографии являются:

ПЕТРОВА Татьяна Александровна — ассистент кафедры «Таможенное дело» института экономики АНО ВО «РосНОУ», г. Москва.

КАРДАНОВ Валерий Алексеевич — доцент кафедры «Таможенное дело» института экономики АНО ВО «РосНОУ», г. Москва, доцент, канд. пед. наук.

РАМАЛДАНОВ Ханбулат Хизриевич — ст. преподаватель кафедры «Таможенное дело» и кафедры «Государственное и муниципальное управление» инста экономики АНО ВО «РосНОУ», г. Москва.

Вклад каждого участника авторского коллектива следующий:

Т. А. Петрова — разделы 2.1, 2.2, 2.3, 3.1, 3.2; осуществляла техническое оформление материалов.

В. А. Карданов — Введение, разделы 1.1, 1.2, 1.3; Заключение; осуществлял общую редакцию.

Х. Х. Рамалданов — раздел 3.3.

Глава 1. Функционирование международных грузовых морских перевозок

1.1. История развития морского транспорта и основные торговые маршруты

Морские перевозки — являются одним из древнейших вариантов перемещения, который не потерял своей актуальности в настоящее время. Ими принято называть грузовой или пассажирский обмен между районами (государствами), который производится по морским путям. С давних времен человек стремился использовать водные просторы в своих целях, в том числе и для судоходства. Первыми средствами для плавания были примитивные плоты.

История развития морского транспорта восходит примерно к VI–IV тыс. до н. э., когда у человека появилась необходимость в изучении и освоении морей. Первые морские суда были гребными, имевшими в качестве движителя весла. Около 3 тыс. лет до н. э. был изобретен парус, ставший на многие столетия главным приспособлением для движения судов. С III в. до н. э. по V в. н. э. большие размеры приобретает морская торговля средиземноморских стран с Индией и Китаем. Из всех существовавших в древние времена средств перемещения товаров, только корабли (которые, конечно же, сильно изменились с того времени) продолжают трудиться на морских и речных путях мира.

Племена, населявшие территорию России и ее приграничных стран, стали ходить водным путем из Балтийского в Черное море. К IX в. восточные славяне освоили водные пути по Черному и Каспийскому морям, поморские славяне совершали рейсы в Англию, а южные — по Средиземному морю. Особенно быстро развивался морской транспорт в России в конце XVII и начале XVIII вв. в связи с преобразованиями Петра I. В начале XVII в. русские моряки начали исследовать и осваивать побережье Северного Ледовитого океана, а в середине того же века — побережье Охотского и других дальневосточных морей. Оживилась торговля с Западом через Архангельск; с основанием Петербурга (1703) центр торговли переместился на Балтийское море. Начало развиваться торговое мореплавание и на Черном

море, где были сооружены важные порты — Херсон (1778), Севастополь (1784), Одесса (1794). Небольшие тихоходные деревянные суда не могли справиться с нарастающим объемом перевозок в период быстрого роста населения и развития промышленности. Изобретение паровой машины вызвало радикальные перемены на транспорте. В 1850 году было сконструировано первое металлическое судно, с гребным винтом. После замены гребных колес винтами пароходы вытеснили парусные суда. На рубеже XIX и XX веков появились два новых типа двигателей: дизель и турбина. Пароходы уступили место теплоходам.

В начале XX в. построены первые в мире теплоходы, сначала речные («Вандал», 1903 и др.), а потом и морские («Дело», 1908 и др.); транспортные суда специализировались для перевозки руды, леса, скоропортящихся грузов, нефти и т. д. Однако в целом морской транспорт дореволюционной России был слабо развит. Каботажных перевозок¹ было мало, экспортно-импортные перевозки осуществлялись главным образом на иностранных судах. К примеру, в 1913 году торговый флот составлял около 1 млн регистровых тонн, удельный вес его в общем мировом тоннаже составлял около 2 %².

Во второй половине XX в. развитию морских перевозок способствовало формирование большого территориального разрыва между районами производства и потребления, увеличение зависимости большинства экономически развитых стран от заморских поставок топлива и сырья, а также от сбыта своей продукции. В Великобритании и Японии морской транспорт обслуживает 98 % всех внешнеторговых перевозок, в США — 90 %. А в суммарном мировом грузообороте доля морского транспорта составляет 62 %.

В России из-за больших потерь в морском флоте, береговой инфраструктуре и общей сложной экономической ситуации в стране после распада СССР грузооборот в 1992–2006 гг. уменьшился в 8 раз.

Большинство мировых судов ходят по относительно небольшому количеству основных маршрутов (морских путей).

¹ Каботажное судоходство — морское прибрежное (побережное) судоходство, термин, использующийся для обозначения «плавания коммерческого грузового или пассажирского судна между морскими портами одного и того же государства», морская торговля между портами того же государства.

² https://gufo.me/dict/bse/Морской_транспорт

Морские пути, в зависимости от того, в каких регионах Мирового океана они проходят, принято делить на морские и океанские. Международными океанскими называются пути, которые пролегают между портами различных государств и проходят в водах одного или нескольких океанов. Пути, которые пересекают один или несколько океанов, называют также транс-океанскими³.

Водные объекты являются основой развития водного транспорта. Международное гидрогеографическое бюро в 1953 году приняло современную схему деления Мирового океана на четыре части. По данной схеме в его составе выделены Северный Ледовитый, Атлантический, Индийский и Тихий океаны.

Важнейшие океанские транспортные пути Тихого океана ведут из Канады и США в Тайвань, Китай и Филиппины. Крупные порты: Владивосток, Находка (Россия), Шанхай (Китай), Сингапур (Сингапур), Сидней (Австралия), Ванкувер (Канада), Лос-Анджелес, Лонг-Бич (США), Уаско (Чили). По интенсивности морского судоходства в Тихом океане выделяют три основных направления: американо-азиатское, американо-австралийское и азиатско-австралийское.

Атлантический океан — второй по величине. Он имеет сильно изрезанную береговую линию с выраженными региональными водными объектами — морями и заливами, а также с большим количеством островов. На берегах Атлантического океана расположились 96 стран. Главные трансокеанские грузопотоки в Северной Атлантике проходят по направлениям, связывающим:

- порты Западной Европы с портами Северной Америки (более 21 % грузооборота);
- порты Северной Америки с портами Юго-Западной Европы, Африки и Ближнего Востока через Гибралтарский пролив (около 12 % грузооборота);
- порты Западной Европы с портами Центральной и Южной Америки и стран Тихого океана через Панамский канал (более 10 % грузооборота).

Важнейшие транспортные пути в Индийском океане пролегают из Персидского залива в Европу и Северную Америку, а также из Аденского залива в Индию, Индонезию, Австралию, Японию и Китай.

³ См. Приложение 1.

В течение большей части года Северный Ледовитый океан используется Россией для морских перевозок по Северному морскому пути. В американском секторе Северного Ледовитого океана США и Канадой по Северо-Западному проходу регулярная навигация не осуществляется. Сбалансированный характер имеют перевозки между Гренландией и Данией. Вдоль Норвежского побережья развита круглогодичная навигация. Прибрежные воды Исландии характеризуются развитием каботажного плавания. На Шпицбергене портовые пункты специализируются на вывозе каменного угля.

Моря и океаны соединяются естественными каналами — проливами. Сейчас все морские проливы включены в понятие «море» и открыты для беспрепятственного прохода всех судов⁴.

Ключевой торговый путь для европейской торговли, *пролив Ла-Мани* (578 км) разделяет Великобританию и Францию, а также соединяет Северное море с Атлантическим океаном, что делает его самым загруженным в мире: ежедневно по Ла-Маншу проходят около 500 судов.

Малаккский пролив (протяженность 957 км) соединяет Индийский океан с Тихим, располагаясь между Малайским полуостровом и индонезийским островом Суматра. В год через этот путь проходит около 50 тыс. судов, что эквивалентно 20–25 % всего морского товарооборота. Транспортировка угля, нефти, сжиженного природного газа (СПГ), пальмового масла, индонезийского кофе осуществляется между самыми густонаселенными государствами мира — Индией, Индонезией и Китаем.

Ормузский пролив, несмотря на свои довольно скромные размеры (195 км), имеет стратегическую важность в транспортировке газа и нефти, так как это единственный морской путь, соединяющий Оманский залив с Персидским заливом. Около 40 % мирового морского экспорта нефти и нефтепродуктов приходится именно на эту водную артерию. Добываемые в странах Персидского залива углеводороды попадают в третьи страны, в частности в Японию, США и страны Западной Европы.

Датские проливы представляют собой целую систему, соединяющую порты Балтийского моря с портами мирового океана. Располагаются они между Скандинавским и Ютландским

⁴ Панов Б. Н. География водных путей: конспект лекций // ФГБОУ ВО «КГМТУ», 2021. 92 с.

полуостровами и включают в себя проливы Скагеррак (110 км), Каттегат (60 км), Эресунн (10,5 км), Большой и Малый Бельт (3,7 км и 0,5 км соответственно). По оценкам экспертов, через проливы ежегодно транспортируется более 3,2 млн баррелей нефти и нефтепродуктов в сутки.

Пролив Босфор, несмотря на интенсивное движение транзитных судов, паромной переправы, мелких судов, резкие изменения погоды в осенне-зимний период, занимает прочное место в ряду главных артерий морского грузопотока между Европой и Малой Азией. Около 50 тыс. судов ежегодно перевозят по этому пути нефть и нефтепродукты, немалую долю занимают коммерческая и военная торговля.

Построенные человеком морские каналы имеют очень важное значение в развитии мирового судоходства. Благодаря этим путям порты внутренних и окраинных морей получают выход прямо к главным линиям международного морского судоходства.

Панамский канал соединяет одноименный залив Тихого океана с Карибским морем и Атлантическим океаном. Чрезвычайно высокое геополитическое значение канала трудно переоценить: благодаря этому чуду инженерной мысли отпала необходимость огибать Южную Америку, а морской путь из Нью-Йорка в Сан-Франциско сократился в 2 раза — с 22,5 тыс. км до 9,5 тыс. км. В последние годы открываются новые объемные шлюзы, появляются дополнительные стандарты на более крупные суда. Проводка судов в шлюзах осуществляется электровозами. Средняя суточная пропускная способность канала — 36 судов (максимальная — 48). Ежегодно через канал проходит более 15 тыс. судов, перевозящих растительное масло, жиры, химикаты, запчасти и зерновые.

Суэцкий канал служит условной границей между двумя материками, Африкой и Евразией, являясь кратчайшим водным путем между Индийским океаном и акваторией Средиземного моря. Благодаря ему стала возможна транспортировка нефти из Азии в Европу без огибания Африки, разгрузки судов и сухопутной перевозки грузов между морскими акваториями.

Ежегодно на Суэцкий канал приходится около 20 % всей перевозимой нефти и 10 % мировых торговых перевозок, а прибыль от его использования приносит Египту около \$5 млрд. Время прохождения канала 11–15 часов. В среднем по нему проходят ежегодно около 20 тыс. груженых судов и судов в балласте.

В ближайшем будущем планируется создать новые русла, с тем чтобы извлекать еще большую прибыль от увеличения проходимости канала, однако власти соседних стран задумываются о строительстве обходных путей, так как цена за проход по Суэцкому каналу достаточно высока⁵.

Кроме каналов, соединяющих океаны и соседние моря, функционирует множество каналов, облегчающих судоходство в отдельных прибрежных районах Мирового океана и на внутриконтинентальных водных путях. Каналы местного значения обслуживают один морской бассейн или даже одного владельца. С технической точки зрения они могут быть более совершенными, чем каналы мирового значения, но их географическое расположение не влияет на мировое судоходство. К числу важнейших каналов такого типа относится, например Беломорско-Балтийский канал (ББК).

Благодаря строительству ББК путь из Архангельска до С.-Петербурга сократился до 1247 км (протяженность этого пути вокруг Скандинавского полуострова — 5167 км). Кроме того, ББК соединил Белое море с Черным и Каспийским через судоходную систему р. Волга. Продолжительность навигации на ББК прекращается с середины декабря до середины марта. Канал используется морскими судами и судами типа «река-море».

Общее количество морских портов мировой статистикой оценивается по-разному. Л. И. Василевский⁶ в свое время привел цифру в 25–30 тыс., учитывая, и самые мелкие порты сугубо местного значения. Встречается и цифра 10 тыс. портов. Однако более крупных портов, участвующих не только в местном каботаже, но и в международных перевозках, примерно 2,2 тыс. Около 900 из них находится в Европе, более 500 — в Америке, около 400 — в Азии, остальные — в других частях света.

Главный показатель работы морского порта — его грузооборот. В мире несколько сотен портов, имеющих грузооборот более 1 млн т в год. Но самое большое значение на мировом

⁵ <https://www.fx.co/ru/photonews/9806>

⁶ Василевский Леонид Исаакович (7(20).6.1904, Кременчуг — 19.9.1984, Москва), российский экономико-географ. Автор трудов в области географии мирового транспорта (типология транспортных систем и др.; разработал показатель «экономическая дальность перевозок»), социально-экономической картографии и математических методов в экономической географии (методы географизированной статистики) и др.

морском транспорте имеют те из них, которые имеют грузооборот более 10–30 млн т и в особенности более 50 и 100 млн т в год. Последние две категории подпадают под понятие «мировые порты», что характеризует их роль в мировом хозяйстве. Всего таких портов в мире около 40.

Все морские порты подразделяют на два основных типа. К первому типу относятся *универсальные порты*, т. е. порты, которые принимают и обрабатывают самые различные грузы — генеральные, наливные, насыпные, навалочные. В связи с этим их отдельные участки обычно рассчитаны на погрузку и разгрузку контейнеров, нефти, угля, руды, зерна, лесоматериалов и т. д. Такие порты явно преобладают в экономически развитых странах с многопрофильной экономикой, да и в мире их подавляющее большинство.

Наибольшим числом крупнейших портов обладают сейчас Китай (8), США (4), Япония (3), Республика Корея (2), тогда как все остальные страны имеют только по одному такому порту.

Ко второму типу относятся *специализированные порты*. В отличие от универсальных они ориентированы на погрузку какого-либо одного массового товара, являющегося предметом экспорта конкретной страны. Специализированные порты характерны для развивающихся стран. Крупнейшие из них возникли в связи с экспортом нефти и находятся в Персидском заливе. Это Рас-Таннур в Саудовской Аравии, Минаэль-Ахмади в Кувейте, о. Харк в Иране. Все они принимают самые крупные супертанкеры, а их грузооборот в период максимальных добычи и экспорта превышал грузооборот Роттердама. К числу очень крупных нефтеэкспортных портов принадлежат также Бонни в Нигерии и Тампико в Мексике, Эс-Сидер в Ливии, Думай в Индонезии, Валдиз на Аляске.

Крупнейшим в мире портом по экспорту железной руды в последнее время стал бразильский порт Тубаран, принимающий рудовозы тоннажем в 250 тыс. т. Специализированные порты есть и в развитых странах, экспортирующих на мировой рынок продукцию горнодобывающей промышленности. Большинство из них находится в Канаде, Австралии, ЮАР и США. Крупнейшие порты по вывозу угля — Хемптон-Роудз (США); фосфоритов — Тампа (США).

Все чаще говорят не об отдельных портах, а о портовых (портово-промышленных) комплексах, которые не просто

представляют собой сумму двух или более портов, сосуществующих на определенном участке береговой зоны, а взаимодополняют друг друга. Ярким примером такого развития может служить японский портовый комплекс Кейхин в Токийском заливе, включающий в себя порты Тиба, Иокогама, Токио, Кавасаки. Такие портовые комплексы есть и в Западной Европе, и в США (например, в заливе Делавэр)⁷.

Россия после распада СССР располагала 43 морскими портами, что составляло $\frac{3}{5}$ портов союза. Но относительно крупных и хорошо оборудованных среди них лишь несколько, а грузооборота в 75 млн т достиг один Новороссийск. В результате более трети внешнеторгового оборота страны осуществляется через порты стран Балтии, Украины и Финляндии. Сегодня морское портовое хозяйство России — это 67 морских портов мощностью около 1003,6 млн т в год с протяженностью причального фронта порядка 148 тысяч погонных метров⁸.

Значение судоходства для России, как одного из членов ЕАЭС, имеющей береговую линию 37 653 км и выход к трем океанам, особенно велико. Морские границы из пяти государств ЕАЭС имеют только Россия и Казахстан. Причем последний располагает лишь выходом к Каспийскому морю — замкнутому внутреннему водоему, который связи с мировым океаном не имеет и формально вообще является озером. Единственный способ получить доступ к морю для Казахстана — Волжская речная система (ее система судоходства, протяженностью около 4 тыс. км, соединяет Белое, Балтийское, Каспийское, Азовское и Черное моря и доступна для судов типа «река-море»), которая, опять же, расположена на территории России.

Грузооборот морских портов России за январь-декабрь 2021 года увеличился на 1,7 % по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составил 835,2 млн т.

Объем перевалки сухогрузов составил 412,8 млн т (+2,0 %), в том числе: угля — 202,7 млн т (+7,6 %), грузов в контейнерах — 61,2 млн т (+6,1 %), зерна — 42,4 млн т (-15,8 %), черные металлы — 29,0 млн т (+7,8 %), минеральных удобрений — 19,3 млн т (+0,4 %), руда — 11,9 млн т (-9,6 %).

⁷ Панов Б. Н. География водных путей: конспект лекций // ФГБОУ ВО «КГМУ», 2021. 92 с.

⁸ См. Приложение 2.

Объем перевалки наливных грузов составил 422,4 млн т (+1,5 %), в том числе сырой нефти — 238,1 млн т (+1,3 %), нефтепродуктов — 146,7 млн т (+2,7 %), сжиженного газа — 32,3 млн т (-0,7 %), пищевые грузы — 4,2 млн т (-7,9 %), перевалка осталась на уровне прошлого года и составила 216,3 млн т.

Экспортных грузов перегружено 660,9 млн т (+2,2 %), импортных грузов — 40,5 млн т (+10,8 %), транзитных — 64,2 млн т (+4,1 %), каботажных — 69,5 млн т (-8,7 %).

Грузооборот морских портов Балтийского бассейна составил 252,8 млн т (+4,7 %), из них объем перевалки сухих грузов составил 118,2 млн т (+4,8 %), наливных грузов — 134,6 млн т (+4,6 %). Грузооборот портов Усть-Луга составил 109,2 млн т (+6,5 %), Большой порт Санкт-Петербург — 62,0 млн т (+3,6 %), Приморск — 53,0 млн т (+7,5 %), Высоцк — 16,9 млн т (-9,3 %).

Грузооборот морских портов Азово-Черноморского бассейна составил 256,8 млн т (+1,9 %), из них объем перевалки сухих грузов составил 114,3 млн т (+2,4 %), наливных грузов — 142,5 млн т (+1,4 %). Грузооборот портов Новороссийск составил 142,8 млн т (+0,7 %), Тамань — 35,8 млн т (рост в 1,6 раза), Туапсе — 24,7 млн т (-8,1 %), Кавказ — 17,1 млн т (-21,9 %), Ростов-на-Дону — 15,6 млн т (-12,9 %).

Грузооборот морских портов Каспийского бассейна составил 7,0 млн т (-14,0 %), из них объем перевалки сухих грузов составил 2,6 млн т (-22,3 %), наливных грузов — 4,4 млн т (-8,0 %). Объем перевалки грузов портов Махачкала снизился до 4,4 млн т (-12,6 %), Астрахань до 2,3 млн т. (-10,4 %).

Грузооборот морских портов Арктического бассейна составил 94,3 млн т (-1,9 %), из них объем перевалки сухих грузов составил 29,0 млн т (-3,8 %), наливных грузов — 65,3 млн т (-1,0 %). Грузооборот портов Мурманск составил 54,5 млн т (-3,0 %), Сабетта — 27,9 млн т (+0,4 %), Варандей — 4,6 млн т (-5,7 %) и Архангельск — 3,2 млн т (-2,0 %).

Грузооборот морских портов Дальневосточного бассейна составил 224,3 млн т (+0,6 %), из них объем перевалки сухих грузов составил 148,7 млн т (+1,4 %), наливных грузов — 75,6 млн т (-1,0 %). Грузооборот портов Восточный составил 77,7 млн т (+0,4 %), Ванино — 35,4 млн т (+5,5 %), Владивосток — 29,6 млн т (+19,8 %), Находка — 26,8 млн т (+0,1 %), Пригородное — 14,5 млн т (-11,8 %), Шахтерск — 10,9 млн т (-9,0 %).

За январь — декабрь 2021 года в морских портах было обслужено 20,9 тыс. пассажирских судов (+39,9 %) и морскими пассажирскими терминалами было обслужено 12 190,1 тыс. человек, в том числе количество отправленных пассажиров из портов составило 11 980,5 тыс. человек, прибывших — 303,7 тыс. человек. Обслуживание транзитных пассажиров составило 5,8 тыс. человек.

Основное количество пассажиров было обслужено на специализированных пассажирских терминалах в портах Севастополь — 11 577,4 тыс. человек, Ялта — 366,2 тыс. человек, Сочи — 184,7 тыс. человек⁹.

Грузооборот морских портов России по итогам января — июня 2022 года составил 410 млн т, что остается на уровне аналогичного периода прошлого года (-0,5 %), сообщает Ассоциация морских торговых портов РФ.

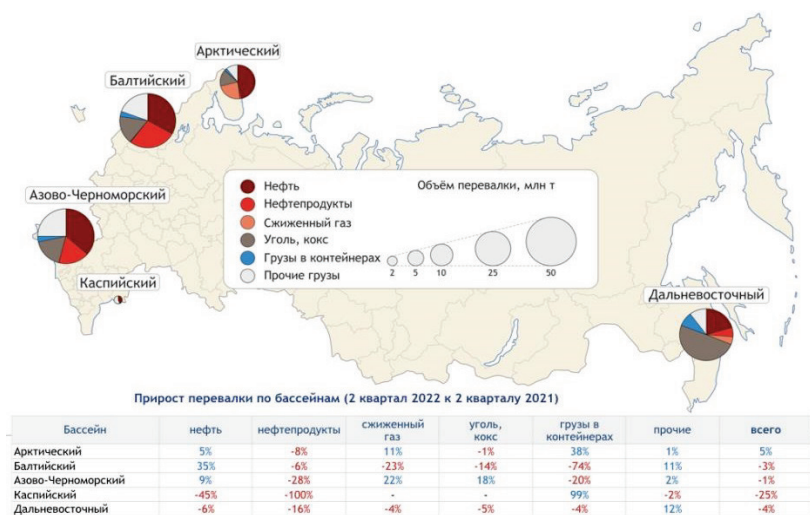


Рис. 1. Морские порты России. 2 марта 2022 г.

Перевалка наливных грузов выросла относительно прошлого года на 4 % год к году, до 220,08 млн т, в то время как перевалка сухих сократилась на 5,4 %, до 189,97 млн т.

⁹ <https://www.morport.com/rus/news/gruzooborot-morskih-portov-rossii-za-12-mesyacev-2021-g>

Грузооборот портов Азово-Черноморского бассейна остался на уровне прошлого года 124,7 млн т (-0,6 %). Перевалка наливных грузов составила 70,84 млн т (-1,8 %), сухих — 53,9 млн т (+0,9 %).

Балтийским бассейном за отчетный период перевалено 123,32 млн т, что также остается на уровне прошлого года (-0,2 % год к году). Оборот наливных грузов вырос на 13,3 %, сухих — сократился на 15,6 %.

Дальневосточный бассейн сократил перевалку грузов на 1,9 %, до 110,96 млн т. Перевалка сухих грузов сократилась на 2 %, до 73,64 млн т.

Порты Арктического бассейна нарастили грузооборот на 4,8 %, до 48,45 млн т, рост перевалки наливных грузов составил 8,8 %. Перевалка грузов в Каспийском бассейне составила 2,57 млн т (-30,6 %).

В июне текущего года грузооборот портов России сократился относительно аналогичного периода прошлого года на 3 %, до 69,33 млн т. Темпы спада ускорились по сравнению с — 0,4 % в мае и — 2,8 % в апреле. Оборота месяц к месяцу (июнь/май) упал на 3 %¹⁰.

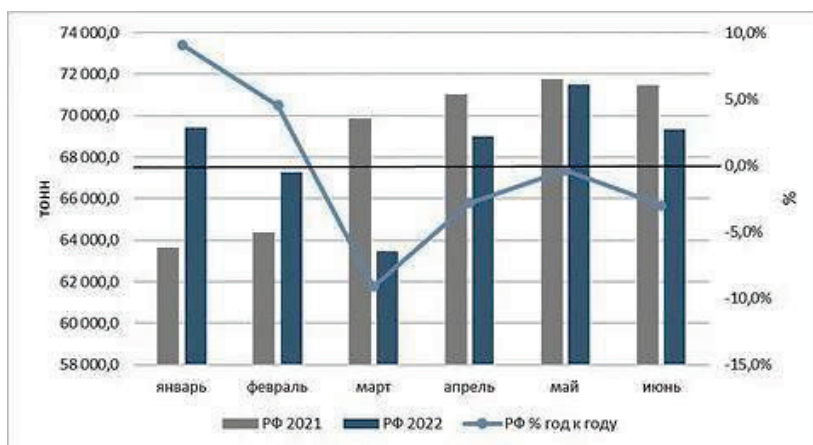


Рис. 2

¹⁰ <http://infranews.ru/logistika/more/59981-gruzooborot-portov-rossii-v-yanva-re-iyune-2022-goda-ostaetsya-na-proshlogodnem-urovne/>

Отдельно хочется выделить Северный морской путь¹¹, который законодательством России определен как «исторически сложившаяся национальная единая транспортная коммуникация России в Арктике». Северный морской путь (СМП) проходит по морям Северного Ледовитого океана (Карское, Лаптевых, Восточно-Сибирское и Чукотское) и связывает Европейскую часть России с Дальним Востоком, простираясь на 5600 км, что в 2 раза меньше, чем, если бы транспортная коммуникация осуществлялась по суше. Надо четко понимать, что у СМП нет фиксированной трассы. В зависимости от погодных и ледовых условий трасса может меняться.

СМП является частью Северного транспортного коридора, который начинается от порта Мурманск и заканчивается мысом Дежнева. Крупнейшими портами Северного транспортного коридора являются Мурманск и Архангельск, а в зоне СМП — Игарка, Дудинка, Диксон, Тикси и Певек. До конца первого десятилетия XXI века основным назначением СМП было обеспечение продовольствием и другими товарами жителей Арктических регионов, а также перевозки полезных ископаемых с арктических месторождений. Основными пользователями Северного морского пути в России сегодня являются «Норильский никель», «Газпром», «Лукойл», «Роснефть» и др.

Северный морской путь был открыт для международного судоходства в 1991 г., после распада СССР. После затяжного снижения объемов перевозок по СМП в период с 1994 до 2010 г., когда перевозки осуществлялись, в основном, для задач Норильского промышленного узла, новые промышленные проекты в Арктике и позиционирование СМП, как альтернативного маршрута между Европой и Азией, привели к существенному росту перевозок.

В 2009 году два коммерческих судна последовали курсом из Европы в Азию через северные воды России. В 2010 г. транзитные перевозки по СМП составили около 110 тыс. т (проведено 4 судна). В 2011 г. транзитные перевозки по СМП составили более 820 тыс. т (проведено 34 судна). В 2012 г. транзитные перевозки по СМП за летне-осеннюю навигацию составили 1,26 млн т (проведено 46 судов). В этом же году состоялась первая в мире перевозка СПГ по СМП. Танкер-газовоз *Ob River* перевез

¹¹ См. Приложение 3.

134 500 м³ газа из Норвегии в Японию. Подсчитано, что грузопоток по СМП может увеличиться в перспективе до 50 миллионов тонн в год.

В результате глобального потепления и, как следствие, массового таяния арктических льдов, Севморпуть открывает новые возможности для навигации вдоль северных берегов России. Но, тем не менее, тяжелые ледовые условия в Арктике требуют ледокольного сопровождения. По данным ФГУП «Атомфлот» существенно растет объем ледокольной проводки и единичный gross тоннаж судов, осуществляющих плавание в Арктике. Средняя продолжительность прохождения СМП снизилась с 15 суток в 2014 г. до 9,5 суток в 2019 г. До 2030 года объем грузоперевозок по СМП будет формироваться за счет российских грузоотправителей¹².

Плюсами Северного морского пути являются:

- Более короткое расстояние от азиатских до европейских портов, что дает возможность экономить на топливе и других расходах. Россия не берет плату за проход по своей части Северного морского пути, а это значительная часть маршрута (3024 морские мили). Для сравнения: власти Суэцкого канала взимают около 300–400 тысяч долларов США за проход контейнеровоза или сухогруза среднего размера.

- В регионе нет пиратства. Побережье малонаселенно, поэтому шансы встретить здесь диких животных, гораздо выше, чем людей. Предпочтительный выбор для моряков, по сравнению с нестабильным побережьем Восточной Африки.

- Для прохода по Севморпути нет очередей. С таянием льдов, в летние месяцы маршрут можно покорить самостоятельно; а зимой российские атомные ледоколы могут сопровождать коммерческие суда, пробивая арктический лед толщиной в 2,25 метра и оставляя за собой проход в 33,5 метра (ледоколы класса «Арктика»).

Кроме того, сейчас Россия строит ледоколы нового поколения, которые могут проходить через лед толщиной до 4-х метров и оставлять позади коридор шириной 60 м.

- Красоты дикой природы Севера. Возможно, это — не традиционный аргумент в выборе судоходного маршрута, но

¹² Том 3. Северный морской путь: история, регионы, проекты, флот и топливообеспечение // Центр энергетики Московской школы управления Сколково, июль 2020. 105 с.

Конец ознакомительного фрагмента.

Приобрести книгу можно

в интернет-магазине

«Электронный универс»

e-Univers.ru