

ВОЗМОЖНОСТИ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ МОРСКИХ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПО АКВАТОРИИ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

OPPORTUNITIES FOR IMPROVING INTERNATIONAL CONTAINER SHIPPING ALONG THE NORTHERN SEA ROUTE

K. Maslov

Summary. This article discusses the issues of improving the organization and implementation of international container shipping along the Northern Sea Route, which makes it possible to increase the efficiency of its use for the further socio-economic development of the Russian Federation. The author proves that the implementation of the project within the framework of public-private or municipal-private partnerships carries the least legal risks due to the fact that in this case the form and conditions of cooperation are determined by the Government of the Russian Federation and are clearly regulated, and the most effective is the placement of cargo terminals on the territory of seaports located on the Asian and European shoulders.

Keywords: international sea container transportation, transport and logistics hub, container fleet management model.

Маслов Кирилл Андреевич

Адвокатское бюро Санкт-Петербурга «Инмарин»
mka@inmarin.ru

Аннотация. В данной статье рассмотрены вопросы совершенствования организации и осуществления международных морских контейнерных перевозок по Северному морскому пути, что позволяет повысить эффективность его использования в целях дальнейшего социально-экономического развития Российской Федерации. Автором обосновано, что наименьшие правовые риски несет реализация проекта в рамках государственно-частного или муниципально-частного партнерств ввиду того, что в этом случае форма и условия сотрудничества определяются Правительством РФ и четко регламентированы, а наиболее эффективным является размещение грузовых терминалов на территории морских портов, расположенных на Азиатском и Европейском плечах.

Ключевые слова: международная морская контейнерная перевозка, транспортно-логистический узел, модель управления контейнерным флотом.

В ситуации санкционных ограничений особого внимания требует расширение использования трансграничных перевозок через акваторию Северного морского пути (далее — СМП), что несет выгоду как для транспортных и логистических компаний (сокращение времени и стоимости доставки грузов), так и для Российской Федерации с позиции улучшения социально-экономического развития северных регионов и получения государством дополнительных финансово-налоговых поступлений [3, 6]. Перевозки морских грузов являются наиболее востребованным видом транспортного сообщения ввиду экономической выгоды [9]. При этом все чаще грузы перевозятся с помощью морских контейнеров, доля которых среди всего объема услуг мирового флота постоянно увеличивается [4].

Но в России на сегодняшний день отмечается недостаток современной транспортно-логистической инфраструктуры, которая могла бы быть успешно использована для расширения перевозок контейнерных грузов. Поэтому для реализации проекта организации перевозки контейнеров по акватории СМП необходимо использование морских терминалов — как со стороны Азиатского плеча, так и со стороны Европейского. Рассмотрим

основные подходы по созданию морских терминалов, возможных к использованию в акватории СМП, с учетом потребностей клиентов, возможностей создания требуемого транспорта и необходимости обеспечения грузопотока.

В качестве схем владения грузовым морским терминалом могут быть рассмотрены следующие:

1. *Приобретение земельного участка в собственность и строительство контейнерного терминала.*

Согласно требованиям российского земельного законодательства физические и юридические лица, а также Российская Федерация, ее регионы и муниципальные образования выступают полноценными участниками земельных отношений. Это позволяет осуществить широкий выбор форм владения морскими терминалами и оформления прав собственности на них.

Грузовой терминал может быть расположен на участке, находящемся в собственности владельца терминала. В данном случае собственник имеет право осуществлять строительство площадок и помещений терминала

на свое усмотрение, но с соблюдением исключительно требований применимого законодательства, ГОСТов и т.д.

При приобретении в собственность земельного участка для строительства терминала близ порта, границы порта могут быть расширены для включения участка контейнерной погрузки/разгрузки в них и контейнерный терминал войдет в них как составляющего морского порта.

В данном случае юридическое лицо, осуществляющее проект перевозки контейнеров по акватории СМП, вынуждено нести самостоятельно все расходы. Учитывая, значительную стоимость оборудования терминалов и необходимость арендной платы за использование земли, значительное время на выход на точку окупаемости и риски рентабельности проекта, данный вариант может быть осуществлен только крупной компанией или бизнес-структурой, что ограничивает число возможных участников проекта.

Вместе с тем, проект может быть реализован по соглашению несколькими различными компаниями, а для его осуществления могут быть использованы заемные финансовые ресурсы. Преимуществом выступает то, что при владении комплексом терминала на праве собственности не подлежат уплате арендные платежи третьим лицам, а также отсутствуют риски расторжения договора аренды.

2. Аренда земельного участка существующего порта или терминального комплекса.

Грузовой терминал может быть расположен на участке, полученном в долгосрочную аренду (примером подобного подхода выступает Контейнерный терминал Санкт-Петербург — ЗАО «КТСП» [5]).

КТСП на сегодняшний день является одним из ведущих в Российской Федерации и наиболее производительным в Большом порту Санкт-Петербург контейнерным терминалом, осуществляющим перевалку и хранение всех видов контейнерных грузов, включая рефрижераторные, негабаритные и опасные. Стивидорным оператором КТСП выступает Первая Портовая Компания [7].

Согласно Федерального закона от 8 ноября 2007 года № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» [1] (далее — Закон о морских портах), срок аренды находящегося в государственной собственности и относящегося к недвижимому имуществу объекта инфраструктуры морского порта, составляет 49 лет, если более короткий срок не будет заявлен самим арендатором такого имущества.

Отметим, что подобный вид владения наиболее популярен в европейских странах. Европейские порты принадлежат, как правило, местным муниципалитетам. На тендерной основе они предлагают свои участки различным стивидорным компаниям, которые осуществляют свою деятельность на арендованных участках земли за определенный процент от получаемой выручки.

В данном случае затраты компании минимизируются, что позволяет получить экономический эффект в кратчайшие сроки. Наиболее выгодным выглядит создание контейнерного терминала в крупном морском порту, имеющем развитую инфраструктуру. Но при этом встает проблема нахождения именно таких морских портов на Азиатском и Европейском плечах. В нынешней ситуации развития морского транспорта и портовой инфраструктуры Российской Федерации выбор достаточно ограничен. Поэтому возможным вариантом реализации проекта создания конвейерного терминала выступает партнерство с органами государственной власти или местного самоуправления.

3. Вступление в государственно-частное партнерство или муниципально-частное партнерство.

При такой форме сотрудничества происходит создание объекта за счет средств инвестора, и предоставления, как правило, недвижимого имущества, находящегося в государственной/муниципальной собственности (в нашем случае — земли, оборудования, части действующей портовой инфраструктуры и т.п.). В ходе осуществления такого партнерства инвестор получает возможность эксплуатировать объект недвижимости на возмездной основе, получая доход в свою пользу.

Условия партнерства, сроки пользования объектом и имуществом, объем инвестиций устанавливаются договором между сторонами. В качестве публичного партнера может выступать либо уполномоченный на это государственный орган власти, либо уполномоченный на это орган местного самоуправления. В первом случае частное партнерство будет считаться государственным (далее — ГЧП), а во втором — муниципальным (далее — МЧП).

Для реализации проекта организации перевозки контейнеров в линейном сообщении по акватории СМП государственным/муниципальным партнером должен выступать собственник земельного участка в порту Восточного или Западного транспортно-логистического узла (далее — ТЛУ). Инициатором создания ГЧП/МЧП может выступать как публичный партнер, так и частный. Требования к форме и условиям ГЧП/МЧП определяются Правительством РФ и четко регламентированы, что снижает правовые риски реализации проекта.

4. Концессионное соглашение.

Возможным вариантом реализации проекта может быть и использование концессионного соглашения, наиболее часто применяемого для реализации крупных транспортных проектов. В этом случае для целей реализации проекта объектом соглашения являлся бы терминальный комплекс. При этом его владелец выступал бы концессионером, а собственник земельного участка, либо готового терминала, частично готового для терминала земельного участка — концедентом. В результате исполнения соглашения владелец создал бы за свой счет или реконструировал бы терминал, получая право пользования объектом соглашения и получения дохода от его эксплуатации.

Примером концессионного соглашения по использованию морского порта выступает Тамань. В данном случае концессионерами «РМП-Тамань» выступают 5 компаний, которые совместно используют порт, но оперируют собственными терминалами в нем (ФГУП «Росморпорт», «Кузбассразрезуголь», СУЭК, «Металлоинвест» и РЖД) [8].

Вместе с тем, пример реализации указанной концессии показывает, что данный механизм достаточно сложен и противоречив — особенно, если в нем участвуют государственные компании (ФАС России неоднократно указывал, что согласно нормативным подходам концессионером не может выступать государственная организация иначе нарушается сам принцип концессии). Проект сухогрузного района порта Тамань должен был реализовываться, начиная с 2019 года, но на момент проведения данного исследования остаются нерешенными вопросы организационного и финансового характера.

В таблице 1 систематизированы основные сравнительно-правовые подходы к поиску управленческого решения для владения грузовым морским терминалом.

Таким образом, согласно представленным данным, компанией, реализующей проект создания терминала для доставки контейнеров по акватории СМП, может быть выбрана любая из указанных схем — вопрос экономической оценки, окупаемости и рентабельности проекта не входит в круг задач данного исследования. Вместе с тем, отметим, что наименьшие правовые риски несет реализация проекта в рамках ГЧП или МЧП, т.к. форма и условия сотрудничества определяются Правительством РФ и четко регламентированы.

Владельцем контейнерного терминала по организационно-правовому статусу может выступать самостоятельное юридическое лицо или структурное подразделение промышленного, торгового, транспортного, а также другого, более крупного предприятия. Оперирование терминалом может строиться в соответствии со схемой на рисунке 1.

Таблица 1.

Сравнение схем подходов владения грузовым морским терминалом

Схема	Преимущества	Недостатки
Приобретение земельного участка в собственность и строительство контейнерного терминала	Возможность реализации проекта вблизи морского порта с последующим вхождением терминала в него. При владении комплексом терминала на праве собственности не подлежат уплате арендные платежи третьим лицам, а также отсутствуют риски расторжения договора аренды	Необходимость нести исключительно собственные расходы
Аренда земельного участка существующего порта или терминального комплекса	Затраты минимизируются, что позволяет получить экономический эффект в кратчайшие сроки. Возможно создание контейнерного терминала в крупном морском порту, имеющем развитую инфраструктуру	Ограниченность выбора крупных морских портов на Азиатском и Европейском плечах
Вступление в ГЧП или МЧП	Частичное финансирование проекта государственными или муниципальными властями. Форма и условия ГЧП/МЧП определяются Правительством РФ и четко регламентированы, что снижает правовые риски реализации проекта	Более долгий процесс согласования условий и финансирования, что ведет к рискам задержки реализации проекта
Концессионное соглашение	Частичное финансирование проекта участниками	Механизм достаточно сложен и противоречив, возможные конфликты между участниками

Руководство терминалом принимает на себя оператор — независимая коммерческая организация либо ее дочерняя компания. Согласно требованиям Федерального закона от 4 мая 2011 года № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» [2] оператору потребуется лицензия при осуществлении погрузочно-разгрузочной деятельности применительно к опасным грузам в морских портах. В соответствии со ст. 9 Закона о морских портах сведения об Операторе вносятся в Реестр морских портов. Размеры ответственности оператора морского терминала за утрату, недостачу или повреждение грузов, произошедшие по его вине, согласно требованиям ст. 24 Закона о морских портах систематизированы на рисунке 2.

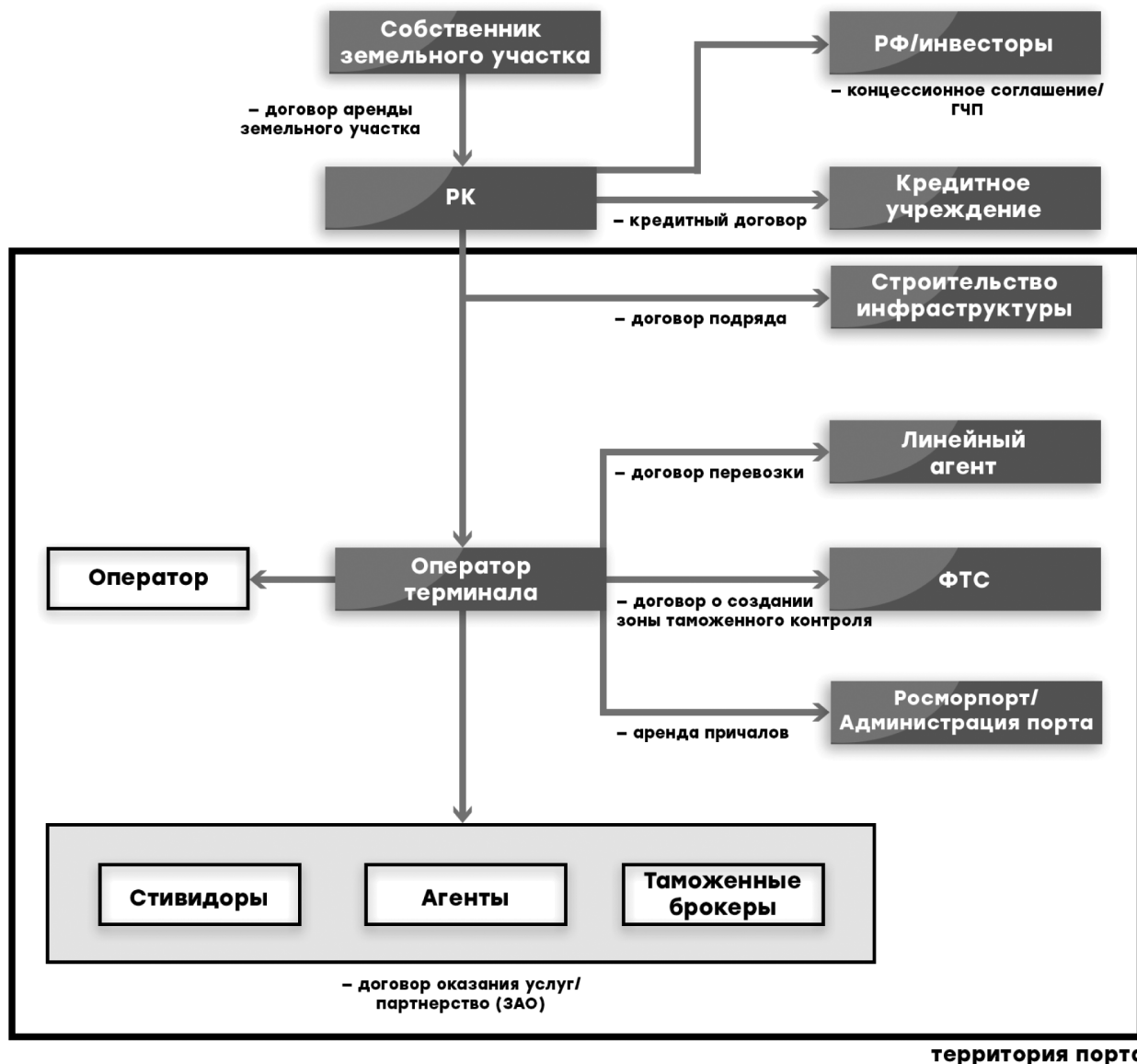


Рис. 1. Схема оперирования терминалом (авторская разработка)

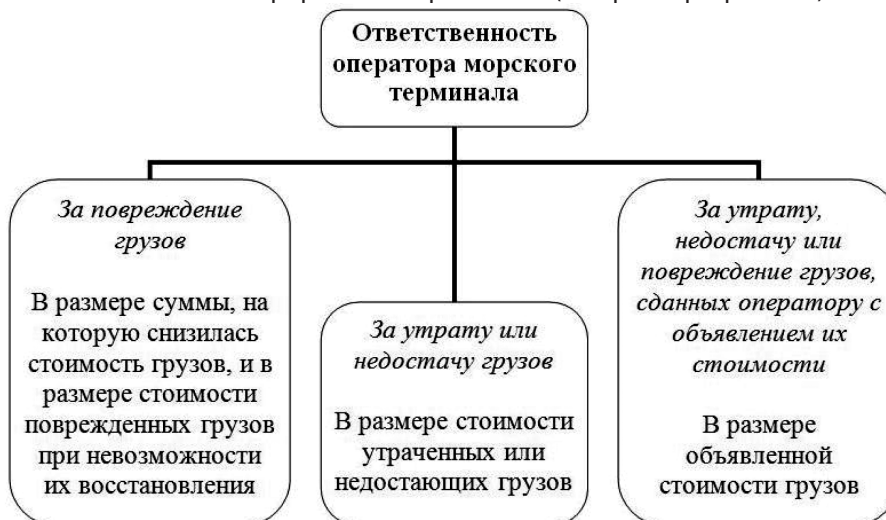


Рис. 2. Ответственность оператора морского терминала за утрату, недостачу или повреждение грузов, произошедшие по его вине (по Закону о морских портах [1])

Таким образом, российским юридическим лицом возможно самостоятельное осуществление функции оператора грузового терминала, либо сдача участка и стоящих на нем сооружений терминального комплекса в аренду, в том числе своей дочерней компании, либо иной компании, которая будет выполнять функции оператора.

Для реализации проекта создания терминала для доставки контейнеров по акватории СМП может быть выбрана любая из приведенных схем (приобретение земельного участка в собственность и строительство контейнерного терминала, аренда земельного участка существующего порта или терминального комплекса, вступление в ГЧП или МЧП, концессионное соглашение), преимущества и недостатки которых нами обозначены. Но наименьшие правовые риски несет реализация проекта в рамках ГЧП или МЧП, т.к. форма и условия сотрудничества определяются Правительством РФ и четко регламентированы.

Принимая во внимание, что реализация проекта контейнерных перевозок по акватории СМП требует оперативной перегрузки грузов в контейнерах с фидерных судов на суда внутреннего плавания, наиболее эффективным является размещение грузовых терминалов на территории морских портов, расположенных на Азиатском и Европейском плечах. Полагаем, что размещение терминала на иной территории, даже вблизи порта, создает необходимость проведения дополнительных логистических операций — вывоз грузов с территории порта, и их транспортировка, возврат грузов в порт для погрузки на суда и дальнейшей перевозки. Такая схема не может считаться эффективной, т.к. существенно увеличивает риски утраты/причинения ущерба грузу на отрезке «порт — терминал», а также возникают дополнительные расходы на организацию перевозки в целом.

ЛИТЕРАТУРА

1. Федеральный закон от 08.11.2007 № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (ред. от 23.05.2025) // Собрание законодательства РФ. — 2007. — № 46. — Ст. 5557.
2. Федеральный закон от 04.05.2011 № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» (ред. от 23.05.2025) // Собрание законодательства РФ. — 2011. — № 19. — Ст. 2716.
3. Вериго С.А., Кудряшов А.Б. Северный морской путь как международный транспортный коридор // Экономика: вчера, сегодня, завтра. — 2023. — Т. 13. — № 5-1. — С. 63–70.
4. Калининко В.А., Сеницын М.Г. Контейнерные перевозки по СМП: проблемы и пути решения // в сборнике: Совершенствование науки в наши дни: междисциплинарные аспекты. Материалы XLIV Всероссийской научно-практической конференции. Ростов-на-Дону, 2022. — С. 330–332.
5. Контейнерный терминал Санкт-Петербург. [Электронный ресурс]. URL: <https://terminalspsb.ru> (дата обращения 22.12.2025).
6. Лебедева А.С., Будрина Е.В., Рогавичене Л.И. К вопросу о развитии Северного морского пути в условиях санкций // Современные проблемы инновационной экономики. — 2023. — № 10. — С. 217–224.
7. Первая Портовая Компания. [Электронный ресурс]. URL: <https://port.one> (дата обращения 22.12.2025).
8. Порт на пятерых: как изменилась модель концессии порта Тамань [Электронный ресурс]. URL: <https://kuban.rbc.ru/krasnodar/16/07/2019/5d2d73ad9a7947e1e9544ab2> (дата обращения 22.12.2025).
9. Тойменцева И.А., Федоренко Р.В. Перспективы развития транспортно-логистической инфраструктуры Северного морского пути в рамках программы «Один пояс, один путь» // Вестник Волжского университета им. В.Н. Татищева. — 2023. — Т. 2. — № 1 (51). — С. 140–149.

© Маслов Кирилл Андреевич (mka@inmarin.ru)

Журнал «Современная наука: актуальные проблемы теории и практики»