

УДК 338.242.2

## ЗАВИСИМОСТЬ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ МОРСКИХ ПОРТОВ ОТ ПОРЯДКА ПРОВЕДЕНИЯ КОНТРОЛЬНЫХ МЕРОПРИЯТИЙ

Асанова К.К., Куроптев Н.Б.

*Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии*

## DEPENDENCE OF THE COMPETITIVENESS OF SEAPORTS ON THE ORDER OF CONTROL MEASURES

Asanova K.K., Kuroptev N.B.

*St. Petersburg named after V.B. Bobkov Branch of the Russian Customs Academy*

### Аннотация

В статье рассмотрено понятие конкурентоспособности морских портов, выявлены факторы конкурентоспособности, а также проведен анализ влияния институциональных факторов на порядок проведения контрольных мероприятий в морских портах России.

**Ключевые слова:** конкурентоспособность, морские порты, государственный контроль, морские перевозки, факторы конкурентоспособности, оценка конкурентоспособности, контрольные мероприятия.

### Abstract

The article examines the concept of competitiveness of seaports, identifies competitiveness factors, and analyzes the influence of institutional factors on the procedure for conducting control measures in Russian seaports.

**Keywords:** competitiveness, seaports, state control, sea transportation, factors of competitiveness, assessment of competitiveness, control measures.

Природно-географическое положение России является благоприятным для развития морского торгового сообщения, включая международное. Наша страна обладает не только одной из самых протяженных береговых линий, но и омывается водами трех океанов: Тихого, Северного Ледовитого и

Атлантического. В связи с этим морские порты представляют собой ключевые элементы транспортной инфраструктуры РФ, имея при этом важное стратегическое значение для развития народно-хозяйственного комплекса, экономики и внешней торговли с иностранными государствами.

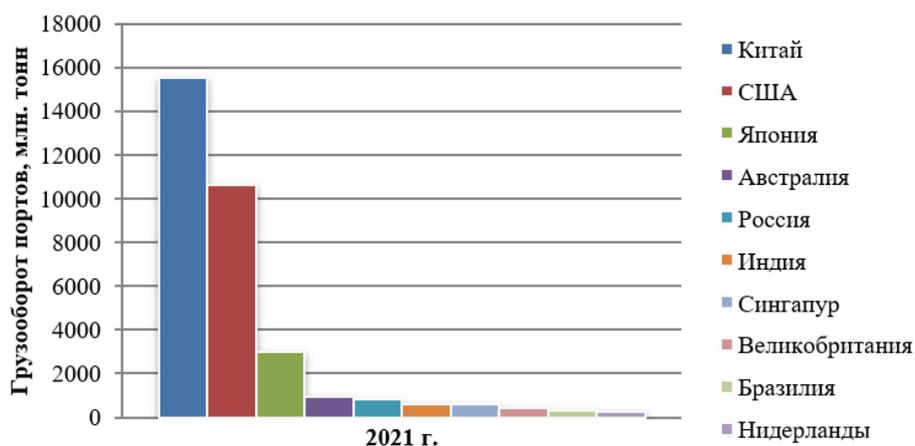


Рис. 1. Объемы перевалки грузов через морские порты стран мира в 2021 г.

По итогам 2021 г. Россия по суммарному грузовому потенциалу морских портов входит в десятку стран-лидеров, занимая 5-е место после Китая, США, Японии и Австралии (как видно из рис. 1).

Согласно информации, содержащейся в стратегических отчетах ФГУП «Росморпорт», перевозки грузов через морские порты РФ в 2010–2019 гг. увеличивались с 526 млн. тонн до 840 млн. тонн. Исключением стал 2020 г., когда мир впервые столкнулся с пандемией COVID-19, которая, безусловно, оказала негативное влияние на портовую инфраструктуру (как видно из рис. 2).

Так, в соответствии с рисунком выше, в

почти 3 млн тонн. Это связано с тем, что отечественная портовая инфраструктура не обладает современными балкерными мощностями и не имеет специализированных, автоматизированных терминалов для перевалки навалочных грузов. Поэтому, можно сделать вывод о том, что на сегодняшний день морские порты РФ не достигли необходимого уровня конкурентоспособности по сравнению с портами стран Балтии, Финляндии и Украины в части отдельных видов грузов.

Для обеспечения транспортных и торговых потребностей, отечественные порты должны оказывать качественные услуги и предоставлять конкурентоспособную пор-



Рис. 2. Грузооборот отечественных портов в 2010–2021 гг.

2020 г. грузооборот отечественных портов снизился на 2,3%. Однако в 2021 г. данный показатель увеличился, составив 835,2 млн. тонн, но не превысил грузооборот 2019 г.

Более того, сокращается доля портов сопредельных государств в общем объеме перевалки российских внешнеторговых грузов с 17,5% в 2010 г. до 3,22% в 2021 г. Однако, несмотря на это, некоторые виды отечественных грузов не перестают в большом количестве перегружаться в иностранных портах. В первую очередь, это касается зерна, металлов, минеральных удобрений и угля. Согласно статистическим данным Министерства транспорта России, около трети от всех переваливаемых через морские порты объемов минеральных удобрений и руды до сих пор идет через порты Латвии, Литвы и Украины. А объем перевалки российского зерна через порты Эстонии и Финляндии в 2021 г. вырос на 14%, достигнув

товую инфраструктуру на международном уровне.

В связи с этим в настоящее время Президентом и Правительством РФ принят ряд стратегических документов, в которых первоочередной задачей по развитию морской и портовой инфраструктур является повышение конкурентоспособности российских морских портов.

Под конкурентоспособностью морских портов понимается способность конкретного морского порта предоставлять услуги по обслуживанию судов, перемещению грузов и пассажиров, которые по качественным и количественным характеристикам наиболее привлекательны и выгодны для потребителей (грузовладельцев, судовладельцев, пассажиров), чем услуги других морских портов [1].

При анализе конкурентоспособности морских портов необходимо различать ее

факторы и показатели оценки. Под факторами конкурентоспособности в данном случае понимаются определенные аспекты, которые являются конкурентным преимуществом для порта, под показателями – количественную оценку таких преимуществ. Иными словами, фактор определяет конкурентоспособность морских портов, а показатель – измеряет.

В экономической науке принято выделять 5 групп факторов конкурентоспособности: географические, инфраструктурные, логистико-технологические, геополитические, институциональные.

Определенно, основным фактором конкурентоспособности морских портов является географический аспект. К природно-климатическим факторам следует отнести естественные глубины морского порта, наличие глубоководных подходов к нему, погодные условия вблизи морского порта (наличие льда зимой, вероятность природных катаклизмов, штормов, наводнений и т.д.). Экономико-географические факторы включают в себя расположение порта на пересечении ключевых международных маршрутов, включенность порта в транспортные коридоры, нахождение порта вблизи центров производства и потребления, социально-экономические особенности региона, в зоне деятельности которого располагается морской порт и т.д.).

Инфраструктурные факторы подразумевают под собой портовую инфраструктуру: это не только наличие контейнерных терминалов, объектов для разгрузки и погрузки грузов, определенных причалов, мест стоянки судов, складов для хранения разнообразных товаров, но и железнодорожных, автомобильных дорог для осуществления интермодальных перевозок [1].

К логистико-технологическим факторам относятся: применение в морских портах инновационных технологий, наличие высококвалифицированного персонала, разнообразие услуг, которые предлагаются потребителям, наличие стандартов, обеспечивающих безопасность мореплавания судов и транспортировки грузов.

Геополитические факторы конкурентоспособности морских портов – это расположение портов относительно районов с неблагоприятной политической или нестабильной обстановкой, а также местонахождение портов в районах действия определенных международных договоров и их функционирование в рамках экономической

интеграции (например, сосредоточение морских портов в зоне свободной торговли).

Существенную роль в оказании влияния на конкурентоспособность портов оказывают институциональные факторы, которые включают в себя реализацию мер государственного регулирования деятельности морских портов и мер по проведению таможенного и иных видов государственного контроля. Дело в том, что государственный контроль подразумевает под собой определенные временные затраты, которые связаны с осуществлением контрольных действий, начиная с предоставления документов, заканчивая фактическим контролем грузов и принятием соответствующих решений. Участники ВЭД, в свою очередь, заинтересованы в минимальных сроках не только совершения государственных контрольных мероприятий, но и в целом в сокращении времени нахождения груза в морском порту. Ведь чем меньше часов товар находится на территории порта, тем меньше будет понесено издержек, тем больше порт будет являться привлекательным для потребителей. Более того, в таком случае возрастет не только грузооборот товаров, но и в целом, увеличится конкурентоспособность отечественного порта.

Иными словами, от деятельности таможенных и других контролирующих органов, от времени совершения государственного контроля во многом зависит привлекательность морских портов РФ.

На данный момент время проведения контрольных мероприятий в морских портах сокращается с каждым годом: благодаря обязательному представлению предварительной информации, эксплуатации ИДК, а также функционированию КПС «Портал Морской порт» (далее – Портал). Дальнейшее развитие информационных технологий должно привести к созданию интеллектуального пункта пропуска, который будет функционировать на базе единой цифровой платформы, которая, в свою очередь, будет интегрирована с базами других контролирующих органов, с программным обеспечением технических средств контроля, с техническими средствами таможенного контроля [2].

Так, например, с 1 января по 30 сентября 2019 г. в морские порты, находящиеся в регионе деятельности Балтийской таможни, было осуществлено всего 5968 судозаходов, из них 1185 ед. – с выходом ко-

миссии таможенных и других государственных контролирующих органов на борт судна, без выхода на борт – 4783 ед. То есть, в 80% случае оформление судов происходило «бескомиссионно», а в 2020 г. оформление судов без выхода комиссии увеличилось и составило 90%. Таки результаты были достигнуты благодаря обязательному представлению предварительной информации. Необходимо отметить, что чем полнее представляется предварительная информация о конкретном контейнере или контейнерной партии, тем проще и легче заблаговременно оценить всевозможные риски. Соответственно, если таможенным органам проанализировать все имеющиеся сведения до прибытия судна и убедиться в том, что поставка не является рискованной, то это существенно сократит время нахождения товара в порту, уменьшит издержки участника ВЭД. С помощью предварительного информирования на морском транспорте сотрудники таможенного органа заранее будут знать о необходимости проведения таможенного досмотра и других технологических процессов, связанных с разгрузкой и доставкой товара до досмотровой площадки, а это значительным образом экономит время нахождения груза в порту и увеличивает конкурентные преимущества отечественных портов.

С 2016 г. на всех таможенных постах Балтийской таможни функционирует Портал, с его помощью субъекты ВЭД осуществляют подачу предварительной информации о товаре, а перевозчики – о морском судне. Основная цель данного программного комплекса – сократить время совершения таможенных операций при проведении таможенного контроля и обеспечить взаимодействие таможенных и других государственных контролирующих органов для определения форм государственного контроля. Использование Портала государственными органами позволяет принимать решения о выпуске товаров и их пропуске через государственную границу РФ до выгрузки товаров с борта судна, что значительно сокращает не только сроки совершения контрольных мероприятий, но и издержки участников ВЭД, связанные с простоем контейнеров в морских портах.

Можно сделать вывод о том, что конкурентоспособность морских портов напрямую зависит от времени совершения контрольных мероприятий, которые могут осу-

ществляться либо в пределах от максимальных сроков, установленных законодательством, до минимального времени, позволяющего обеспечить эффективность проводимых контрольных мероприятий.

На основании Приказа ФТС России от 30.08.2019 № 1377 срок осуществления государственного контроля в отношении товаров, ввозимых водным транспортом, составляет не более 3 часов рабочего времени таможенного органа с момента, когда было отправлено уведомление о прибытии судна. Во многих морских портах РФ время контрольных мероприятий в последнее время сокращается в основном благодаря использованию информационных технологий, а в нескольких портах, находящихся в регионе деятельности Балтийской таможни, проводятся различные эксперименты по внедрению электронного взаимодействия сотрудников ФТС России с должностными лицами Россельхознадзора и Роспотребнадзора. Однако в РФ насчитывается 67 портов, и не каждый из них обладает конкурентными преимуществами относительно иностранных морских портов.

Более того, необходимо понимать, что государственный контроль может быть продлен на время, необходимое для совершения сопутствующих контрольных мероприятий. Такое возможно в следующих случаях:

1. В рамках системы управления рисками, когда возникает необходимость проведения таможенного досмотра с разгрузкой контейнера с судна и его последующей доставкой на досмотровую площадку.

2. При проведении иных видов государственного контроля, отличных от таможенного контроля: для проставления отметок, штампов и печатей на разрешительных документах на бумажном носителе необходимо присутствие государственных контрольных органов, на это затрачивается определенное время.

3. При проведении таких видов государственного контроля, как ветеринарного и фитосанитарного карантинного: может быть необходим досмотр (осмотр) соответствующими должностными лицами или отбор проб для исследований.

Все вышеуказанные случаи влекут за собой не только увеличение расходов, связанных с хранением товаров в зоне таможенного контроля, но и замедление последующих логистических операций, а также доставки до конечного потребителя. В совокупности данные факты отрицательно вли-

яют на конкурентоспособность отечественных портов, поэтому участники ВЭД делают выбор в пользу иностранных морских портов, где в среднем оформление контейнера с момента его прибытия составляет 1 сутки,

на территории РФ такое оформление может занять от 5 до 7 суток (в случае применения отдельных форм Таможенного кодекса).

### Список литературы

1. Бодровцева Н.Ю. Систематизация факторов и показателей оценки конкурентоспособности морских портов // Транспортное дело России – 2018. – № 2 – С. 105–109.

2. Малевич Ю.В., Ворона А.А. Развитие пунктов пропуска в экосистеме цифровых транспортных коридоров // Ученые записки Санкт-Петербургского имени В.Б.Бобкова филиала Российской таможенной академии – 2021. – № 2(78) – С. 36-41.

Поступила в редакцию 28.04.2022

### Сведения об авторах:

*Куроптев Никита Борисович* – декан факультета таможенного дела, доцент кафедры таможенных операций и таможенного контроля, кандидат экономических наук, e-mail: [nkuroptev@yandex.ru](mailto:nkuroptev@yandex.ru).

*Асанова Карина Константиновна* – студент факультета таможенного дела Санкт-Петербургского имени В.Б. Бобкова филиала Российской таможенной академии, e-mail: [asakarina@yandex.ru](mailto:asakarina@yandex.ru).

Электронный научно-практический журнал "Бюллетень инновационных технологий" (ISSN 2520–2839) является сетевым средством массовой информации регистрационный номер Эл № ФС77-73203 по вопросам публикации в Журнале обращайтесь по адресу [bitjournal@yandex.ru](mailto:bitjournal@yandex.ru)