

Б А К А Л А В Р И А Т

Я.Е. Бразовская

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МОРСКИХ ПОРТОВ

Рекомендовано
Экспертным советом УМО в системе ВО и СПО
в качестве **учебного пособия**
для направления подготовки бакалавриата
«Юриспруденция»



КНОРУС • МОСКВА • 2025

УДК 347.79(075.8)
ББК 67+67.404.2я73
Б87

Рецензент

В.В. Цмай, заведующий кафедрой права Ивангородского гуманитарно-технического института (филиал) ФГАОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный университет аэрокосмического приборостроения», д-р юрид. наук, проф.,

М.В. Рыбкина, проф. кафедры гражданского и корпоративного права ФГБОУ ВО «СПбГЭУ», д-р юрид. наук

Автор

Я.Е. Бразовская, доц. кафедры международного и морского права ФГБОУ ВО «Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова»

Бразовская, Яна Евгеньевна.

Б87 Правовое регулирование деятельности морских портов : учебное пособие / Я.Е. Бразовская. — Москва : КНОРУС, 2025. — 128 с. — (Бакалавриат).

ISBN 978-5-406-14551-7

Представляет собой анализ нормативно-правовых норм, регулирующих основные вопросы деятельности морских портов. Рассмотрены положения Федерального закона от 08.11.2007 № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», Кодекса торгового мореплавания РФ, Гражданского кодекса РФ и других нормативно-правовых актов, в том числе международного характера. Автор рассматривает систему правового регулирования морских портов, систему государственного управления в сфере деятельности морских портов, в том числе зарубежный опыт организации портовой деятельности морских портов на основе анализа нормативных правовых актов иностранных государств.

На основе норм российского законодательства исследуются оказываемые в морских портах услуги, анализируется содержание гражданско-правовых договоров по оказанию услуг в морских портах, в частности договор перевалки груза, уделяется внимание положениям о правах и обязанностях сторон договора перевалки, вопросам ответственности и ее пределов.

Соответствует ФГОС ВО последнего поколения.

Для студентов бакалавриата, обучающихся по направлению «Юриспруденция» (программа «Морское право и правовое регулирование морского предпринимательства») в качестве дополнительной литературы по дисциплине «Правовое регулирование деятельности морских портов».

Ключевые слова: морской порт; права; управление; портовый контроль; перевалка груза.

УДК 347.79(075.8)
ББК 67+67.404.2я73

Бразовская Яна Евгеньевна

**ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МОРСКИХ ПОРТОВ**

Изд. № 705943. Формат 60×90/16. Гарнитура «Newton».
Усл. печ. л. 8,0. Уч.-изд. л. 7,0. Тираж 500 (2-й завод 31–60) экз.

ООО «Издательство «КноРус».

117218, г. Москва, ул. Кедрова, д. 14, корп. 2.

Тел.: +7 (495) 741-46-28. E-mail: welcome@knorus.ru www.knorus.ru

Отпечатано в полном соответствии с качеством предоставленных материалов
в ООО «Фотоэксперт». 109316, г. Москва, Волгоградский проспект, д. 42,
корп. 5, эт. 1, пом. I, ком. 6.3-23Н

ISBN 978-5-406-14551-7

© Бразовская Я.Е., 2025
© ООО «Издательство «КноРус», 2025

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение	5
I. ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ МОРСКИХ ПОРТОВ	7
1.1. Понятие морского порта	7
1.2. Классификация морских портов.....	10
1.3. Территория и акватория морского порта	23
1.4. Правовой режим морских портов. Создание, открытие и закрытие морских портов	29
II. УПРАВЛЕНИЕ МОРСКИМИ ПОРТАМИ	41
2.1. Общие положения управления морскими портами в Российской Федерации	41
2.2. Структура управления портами	45
2.3. Зарубежный опыт организации портовой деятельности на основе анализа нормативных правовых актов иностранных государств	47
2.4. Государственное регулирование деятельности морских портов в Российской Федерации	53
2.5. Администрация морских портов. Капитан морского порта	58
III. ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ПОРТОВЫЙ КОНТРОЛЬ	64
3.1. Общие положения о контроле судов в морских портах	64
3.2. Государственный портовый контроль за судами в Российской Федерации	68
3.3. Портовый контроль и надзор в порту Гамбург.....	72
3.4. Государственный портовый контроль в Азии. Порт Сингапур.....	74
3.5. Портовый контроль в США	76
IV. ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ОКАЗАНИЯ УСЛУГ В МОРСКОМ ПОРТУ ...	78
4.1. Общие положения оказания услуг в морском порту.....	78
4.2. Плата за оказание услуг в морских портах.....	82
4.3. Особенности оказания услуг по перевалке грузов в морском порту	85

4.4. Ответственность оператора морского терминала за причиненные убытки	96
4.5. Претензионно-исковой порядок разрешения споров из договора перевалки грузов	104
V. ВОПРОСЫ ДЛЯ САМОСТОЯТЕЛЬНОЙ РАБОТЫ И КОНТРОЛЬНО-ПРАКТИЧЕСКИЕ ЗАДАНИЯ	107
Вопросы и задания для самоконтроля	107
Контрольно-практические задания	108
Список рекомендуемых источников и литературы	118

ВВЕДЕНИЕ

Портовая деятельность является стратегическим аспектом развития экономики государства и одним из ключевых звеньев функционирования транспортной системы. Значительна роль портов в обеспечении транспортной независимости, обороноспособности, внешней торговли. Через порт проходят многие экспортные и импортные грузы, которые направляются во многие страны, лежащие далеко от ее морских границ. Это важный, а порой и главный пункт, через который осуществляются внешнеторговые операции, оживленный перекресток международных транспортных коммуникаций, место размещения многочисленных промышленных предприятий. Прямо или косвенно порт обеспечивает работой многих жителей страны.

В морских портах реализуется национальная морская, таможенная и пограничная политика, осуществляется государственный портовый контроль. Морские порты являются стратегическими объектами государства, что определяет необходимость совершенствования методов и форм управления их развития на основе современных подходов. Именно по этим причинам важным является рассмотрение правового регулирования деятельности морских портов.

Настоящее учебное пособие позволит сформировать знание о предмете, основных особенностях и тенденции развития правового регулирования деятельности морских портов, об общих понятиях и принципах, конструкциях, которые должны постоянно проверять действительными суждениями юристов по конкретным вопросам правового регулирования деятельности морских портов; умение применять нормы права, решать сложные задачи правоприменительной практики, аргументировать принятые решения, в том числе с учетом возможных последствий, предвидеть последствия принятых им решений, анализировать нестандартные ситуации правоприменительной практики и вырабатывать различные варианты решений, а также квалифицированно толковать правовые акты в их взаимодействии, проводить экспертизу правовых актов данной предметной области. Сформированные знание и умение позволят грамотно выражать и обо-

сновывать свою точку зрения, свободно оперировать юридическими понятиями и категориями, связанными с правовым регулированием деятельности морских портов, навыками работы с правовыми актами, осуществлением профессиональной деятельности на основе развитого правосознания, анализа различных правовых явлений, юридических фактов, правовых норм.

I. ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ МОРСКИХ ПОРТОВ

1.1. ПОНЯТИЕ МОРСКОГО ПОРТА

Возникновение портов относится к глубокой древности. Первоначально стоянками судов служили естественно защищённые от волнения места (залив, губа, устье реки, прикрытый островом берег).

По мере развития торговли и судоходства возникла необходимость в создании причальных и оградительных сооружений. Именно данная необходимость послужила началом портостроения. Первые порты появились в Средиземном море примерно в IV тысячелетии до н.э. Известно о существовании морского порта у г. Месара, на о. Крит (3400 г. до н.э.), двух больших портов у городов Сидон и Тир. В период Римской империи основаны порты на островах Сицилия и Сардиния. Обширным портом (с внешними и внутренними бассейнами) обладал Карфаген. Одним из крупнейших римских портов был порт Остия, сооружённый в устье р. Тибр. В Средние века развитию портостроения способствовали Великие географические открытия, расширение торговли и судоходства, сосредоточение большого количества грузов в портовых пунктах на морских побережьях. Созданы крупные порты в Нидерландах, Испании, позднее в Англии. В России первым морским портом считается Архангельский, построенный в 1584 г.

Среди современных портов самые крупные в мире по количеству перегружаемых грузов — Шанхай и Роттердам¹.

Морской торговый порт — комплексное транспортное предприятие, обладающее морской и сухопутной территорией, находящейся под суверенитетом прибрежного государства, служащее для загрузки и разгрузки судов, участвующих во внешней торговле, посадки и высадки пассажиров, а также осуществляющее определенный надзор за безопасностью судоходства и контроль за соблюдением международных соглашений по торговому мореплаванию². По мнению ряда зарубежных

¹ Большая российская энциклопедия. Т. 5: Морской транспорт. СПб., 2000. https://bigenc.ru/technology_and_technique/text/3159941# (дата обращения 07.01.2021).

² *Иванов Г.Г.* Правовой режим морских портов. М.: Транспорт, 1988.

специалистов, портом называется «участок побережья, специально предусмотренный компетентным административным органом с тем, чтобы служить целям морской торговли»¹. В англоязычных странах термин *port* (порт) означает установленный участок территории на побережье, однако стоит отметить, что данное определение не учитывает существования многочисленных речных портов, через которые в некоторых случаях проходит значительная часть международных грузов, хотя они могут находиться в сотнях миль от моря².

Морские порты — это транспортные узлы, связывающие грузопотоки по ввозу и вывозу грузов всеми видами транспорта, располагающие сложными и дорогостоящими комплексами сооружений — причалами, оснащенными перегрузочным оборудованием, складами, железнодорожными путями. Транспорт как совокупность технических систем, предназначенных для перемещений людей, грузов и информации из одного места в другое³, представляет собой важную составляющую экономики любой страны, которая должна быть урегулирована для целей нормального функционирования.

Общепризнанным в рамках рассматриваемого направления является то, что порт (лат. *portus* — «гавань, пристань») — это место на берегу моря или реки, устроенное для стоянки кораблей и судов и имеющее комплекс сооружений для их обслуживания. Для целей понимания правового регулирования деятельности морских портов необходимо раскрыть сущность понятия «порт» прежде всего с юридической стороны.

В юридической литературе под портом понимается участок суши и часть акватории моря или реки, обустроенные для приема судов, выполнения операций по их загрузке или выгрузке, хранения грузов, доставленных этими судами или другими видами транспорта, получения и передачи этих грузов от операторов внутреннего транспорта и обеспечения деятельности предприятий, технологически и по товарообороту связанных с морскими или речными перевозками⁴.

Например, в ст. 9 КТМ РФ⁵ под портом законодатель понимает «комплекс сооружений, расположенных на специально отведенных

¹ Port Development International. 1999. № 7/8. P. 33, 34.

² Макашина Е.В. Сравнительный анализ современного состояния морских портов в разных странах // Менеджмент в России и за рубежом. 2010. № 2.

³ Трофименко Ю.В., Якимов М.Р. Транспортное планирование: формирование эффективных транспортных систем крупных городов. М.: Логос, 2013. С. 17.

⁴ Ханин М.С. Экономические проблемы развития морского транспорта России и повышение его роли в мирохозяйственных связях: автореферат дис. ... д-ра экон. наук: 08.00.14 / Дипломат. акад. МИД РФ. М., 2002. 50 с.

⁵ Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ (в ред. от 13.07.2020).

территориях и акваториях и предназначенных для обслуживания судов, используемых в целях торгового мореплавания, обслуживания пассажиров, осуществления операций с грузами и других услуг, обычно оказываемых в морском торговом порту».

В законодательстве Канады, в ст. 2.1 Canada Marine Act, S.C., порт определяется как «причал, волнорез, терминал, склад или другое здание, или сооружение, которое находится в судоходных водах, на или рядом с ними, которые используются в связи с судоходством или судоходством, земли, связанные с их использованием, и любые земли, прилегающие к судоходным водам, воды, которые используются для навигации или судоходства»¹.

Морские порты — это пункты, которые могут находиться на берегу реки (речной), моря и океана, к ним прилегают водные (акватория) и сухопутные территории, комплексные сооружения, устройства для причаливания, разгрузка и погрузка судов, перегрузки грузов с одного вида транспорта на другой, складирования грузов, обработка грузов (сортировки, упаковки, таможенного досмотра), снабжения судов и их ремонта, служб навигации и сопровождения судов. В пассажирских портах отдельно устраиваются терминалы для посадки и высадки пассажиров и совершения таможенных формальностей, багажные отделения, кассовые залы, рестораны, залы ожидания, гостиницы, магазины и др.

Для целей определения границ территориального моря следует рассматривать портовые сооружения, которые являются одной из составных частей конкретного порта в соответствии со ст. 11 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., при условии, что к постоянным портовым сооружениям не относят прибрежные установки и искусственные острова².

Портовые сооружения в зависимости от продолжительности их эксплуатации подразделяются на постоянные и временные. Постоянные сооружения предназначены для длительной эксплуатации. Это, как правило, капитальные сооружения, работающие в течение всего навигационного периода. Временные сооружения используют во время строительства и ремонта основных сооружений или в отдельные периоды навигации (например, весенние причалы в речных портах эксплуатируются только в период половодья)³.

Морской порт неразрывно и исторически связан с развитием судоходства, на его местонахождение влияют географические, гидрогра-

¹ Статья 2.1 Canada Marine Act, S.C. 1998, с. 10. <https://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/C-6.7/> (дата обращения: 16.11.2020).

² Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (UNCLOS) заключена в г. Монтего-Бее 10.12.1982) (с изм. от 23.07.1994) // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 09.03.2018).

³ Конспект лекций по дисциплине портовые сооружения. М.: МГУ.

фические и гидрологические, технические, экономико-политические, культурные и иные факторы. Многие порты имеют историю, традиции, которые впоследствии были положены в основу сводов обычаев конкретного порта.

На деятельность порта влияют условия побережья, глубины моря, возможности безопасного подхода, наличие транспортных путей и коммуникаций. Его развитие и строительство определяются уровнем экономического развития района.

1.2. КЛАССИФИКАЦИЯ МОРСКИХ ПОРТОВ

Порт — это сложный комплекс гидротехнических сооружений, транспортный узел, в рамках которого взаимодействуют предприятия различных видов транспорта и которое оснащено всевозможными видами техники и оборудования для выполнения всего комплекса работ, характеризующие данное предприятие транспортной инфраструктуры.

Прежде всего, порт — это единство гавани (акватории и водные подходы к порту, которые бывают естественными и искусственными, достигающими часто десятков километров и требующих весьма капиталоемких дноуглубительных работ) и собственно порта с его многочисленными сооружениями, расположенными на занимаемой портом территории, и сухопутными подходами к ним и причалам. Каждую из указанных частей порта обслуживают и вкладывают в них средства хозяйствующие субъекты различных форм собственности и преследующие различные цели.

Классификация в своей основе предполагает поиск общих признаков в массе разрозненных объектов, объединение в группы, которая может происходить по различным принципам. Например, один порт может попадать под различные способы классификации и иметь несколько основных характеризующих особенностей.

Обозначим некоторые классификационные признаки портов согласно общепризнанной в научном сообществе точке зрения: по роду деятельности и назначению грузооборота; по естественно-географическим условиям (географическое положение; годовая продолжительность эксплуатации; отношение к уровню воды); по значению для международной торговли и международных торговых путей; по характеру и виду услуг и т.д.

По роду деятельности порты делятся на гражданские и военные, обслуживающие военно-морской флот:

Гражданские порты подразделяются на две группы: торговые, пассажирские и промышленные.

Торговые (транспортные) порты предназначены для обслуживания транспортных судов, перевозящие грузы и пассажиров, при этом суще-

ствуют порты общего назначения, выполняющие обслуживание судов различной грузовой специализации и выполняющие пассажирские операции (порты Нью-Йорк, Владивосток, Лондона) и специализированные порты, предназначенные для операций с грузом одной категории, определяющим характер всей работы порта, например угольный морской порт Шахтерск, лесной порт Пластун, морской нефтяной порт Ашкелона.

Пассажирские порты могут осуществлять и грузовые операции, но они имеют, как правило, второстепенное значение. Например, пассажирский порт Санкт-Петербург — это первый и единственный в Северо-Западном регионе России, а также крупнейший в Балтийском регионе специализированный пассажирский порт, инфраструктура которого отвечает всем необходимым требованиям для приема современных круизных и паромных судов максимальной длиной до 340 м, шириной до 47 м и осадкой до 8,8 м. Отличительными особенностями порта являются современные портовые гидротехнические сооружения, удобная транспортная инфраструктура, а также пункт пропуска через государственную границу РФ, оборудованный и технически оснащенный в соответствии с требованиями контролирующих органов, что позволяет создать условия для удобного и быстрого прохождения процедуры паспортного, таможенного и иных видов контроля.

Пассажирский порт Санкт-Петербург занимает второе место по пассажирообороту среди портов Балтики после Копенгагена. Основными круизными портами также являются Киль, Рига, Росток, Стокгольм, Таллин и Хельсинки¹.

Промышленные порты — обслуживающие отдельные крупные предприятия, таких портов достаточное количество в России, Японии, Китае и странах ЕС. К промышленным относят также порты, обслуживающие деятельность крупных предприятий по завозу сырья и комплектующих и вывозу готовой продукции. Как правило, они находятся в собственности или административном подчинении этих предприятий (фирм). Спецификой этих портов предстает то, что они являются частью инфраструктуры внутризаводского транспорта, включая те суда, которые имеют в собственности подобные предприятия либо фрахтуют их на льготных для себя условиях, поскольку гарантируют судовладельцам объем товаропотока и регулярность.

Следует отметить, что в портах общего назначения часто создаются крупные специализированные районы для перевалки отдельных видов

¹ Пассажирский порт Санкт-Петербург на круизном рынке. 11.09.2015. <http://morvesti.ru/analitika/1692/36214/> (дата обращения 07.01.2021).

грузов. Практически во всех крупных портах строятся специализированные районы для обработки грузов, контейнеров, для подвижной техники и имеющие пассажирские причалы и вокзалы. В рамках единого производственного портового комплекса иногда объединяются рыбный и торговый порты, ремонтная база судов и рыбокомбинаты.

2. Порты, имеющие нетранспортное назначение, — это порты-убежища, бункеровочные порты, промысловые порты и др.

Порты-убежища представляют большей частью незначительные рейды, на которых под искусственной или естественной защитой могут становиться на якоря или бочки суда каботажного плавания, траулеры, промысловые шхуны и моторные боты. Обыкновенно на берегу в таких портах не имеется никаких приспособлений для грузовых операций, но иногда сооружаются небольшие ремонтные устройства в виде простых эллингов и ремонтных площадок. Если в порты-убежища производятся перегрузочные и заготовительные операции с рыбой, то порт является рыбацким и на берегу создаются соответствующие устройства¹.

Бункеровочные порты, или морские станции, размещаются на основных морских путях и служат для обеспечения проходящих судов топливом, пресной водой, продовольствием, для осуществления мелкого ремонта и др.

Промысловые порты обслуживают различные виды морского промысла, в основном это рыбопромысловые порты, предназначенные для рыбопромыслового флота. В таких портах, как правило, помимо складов размещаются и предприятия, перерабатывающие рыбу (Владивостокский морской рыбный порт, Мурманский морской рыбный порт и т.д.).

По естественно-географическим условиям все виды портов можно разделить на порты, сооруженные²:

на открытом берегу: для их строительства требуются возведение дорогостоящих оградительных и протяженных сооружений (для защиты от волнения моря, от обмеления при наличии береговых течений и т.д.) и значительные эксплуатационные расходы для поддержания судходных глубин. К таким портам можно отнести и те, которые расположены в частично защищенных бухтах с дополнительной искусственной защитой (Одесский порт);

в образующихся за счет погружение в море участков суши гаванях и бухтах: для их сооружений не требуются значительные заградительные сооружения, а поэтому сооружаемые порты создаются с мини-

¹ Порт-убежище морские. Энциклопедия. http://enc.biblioclub.ru/Termin/1300466_PORTY-UBEZHISHA_MORSKIE (дата обращения 07.01.2021).

² *Прокольев В.Е.* Морской порт как предприятие морского транспорта: особенности развития и управления в современных условиях // Транспортное дело России. 2008. № 2.

мальными затратами, в частности и потому, что имеют достаточные глубины акватории и часто защищены от моря естественными мысами и островами;

в фиордах: из-за значительной длины, относительно небольшой ширины, трудности доступности их с суши, а также расположению в большинстве случаев в периферийных и малонаселенных районах суши относительно небольшое число фиордов используется для строительства крупных портов;

в гаванях коралловых рифов: обычно имеют достаточные глубины для захода крупнотоннажных судов, как правило, требуются дноуглубительные работы на барьерных рифах, к тому же коралловые острова имеют мелководные лагуны;

на естественных или искусственных островах: к их недостаткам следует отнести необходимость транспортного соединения с материком или со значительно большим по размерам островом;

в устье рек: к недостаткам таких портов относятся изменчивость судового хода в связи с естественным режимом реки мелководье речного устья, а следовательно, требуется значительный объем дноуглубительных работ с постоянной поддержкой глубины;

в искусственных гаванях: для их возведения требуется значительный объем технически сложных работ, дополняемых необходимостью углубления дна.

Классификация портов по природно-климатическим критериям включает в себя несколько возможных вариантов классификации, которые зависят от условий, не обеспеченных человеком, а, наоборот, от тех, в которых был построен тот или иной порт. Развитие технологий позволило влиять на некоторые природные процессы или менять существующие условия. Но, к примеру, климатические условия все также неуправляемы, и судоходству остается лишь подчиняться законам природы.

Первую классификацию проведем по глубоководности портов.

Порты, как следует из вышесказанного, делятся на **глубоководные** и **неглубоководные**.

«Глубоководный порт» — термин, широко употребляемый в судоходстве и логистике, касающейся контейнерных перевозок. Значение его просто — это порт, способный принимать суда с низкой осадкой. Но вот содержание понятия менялось со временем и развитием технологий. Во второй половине прошлого века глубоководный порт имел глубину от 9 до 11 м. Этого было более чем достаточно, чтобы принимать всевозможные суда и обслуживать их. Но в то время были другие суда, и отсюда другое понимание глубоководности. Если за точку отсчета брать TEU — морской контейнер, то самое грузоподъемное судно в то время

было способно принять на борт не более 4000 TEU. На данный момент времени эта цифра увеличилась до 10000 TEU, что, следовательно, увеличивает и требуемую глубину морского порта.

Самые крупные суда в мире представлены сегодня судами типа *capsize* и *postpanamax*. Осадка самых крупных из них достигает 24—25 м, а грузоподъемность — до 100000 т.

К примеру, глубоководные порты Юго-Восточной Азии: Нинбо (Китай), Пусан (Корея), Йокогама (Япония). В Европе это порты Зеебрюгге (Бельгия), Гавр (Франция), Пирей (Греция), Истанбул (Турция) и другие. В России это порты Владивосток, Новороссийск и Восточный (Находка). По крайней мере глубины этих портов хватает для того, чтобы принимать достаточно крупные морские суда.

Множество отечественных портов имеют глубины до 15 м. Это приличная глубина, однако даже судно с осадкой в 13 м вряд ли может быть обслужено в таком порту. При полной загрузке осадка увеличится примерно на 1 м, а, согласно всем существующим нормативным актам, от судового днища до дна должно быть не менее 1 м.

На Черном море исключение составляет порт Новороссийск с его нефтяным терминалом Шехарис (глубина 24 м). Впрочем, такие суда в Черное море не заходят. Дело в том, что максимальная глубина осадки в судов, проходящих через пролив Босфор, — 19,7 м.

Морские порты бывают **замерзающие** и **незамерзающие**. В зимнее время при перевозке грузов в замерзающие порты морские перевозчики включают в счёт так называемую зимнюю надбавку — *winter surcharge*, связанную с необходимостью задействовать ледоколы в акватории близ порта. К примеру, порт Восточный (Находка) является незамерзающим. Поэтому если в зимнее время при перевозке в этот порт вам выставляют *winter surcharge*, то скорее всего вы имеете дело с недобросовестным агентом.

Классификация портов по природно-климатическим критериям подразумевает их деление в зависимости от ветровой нагрузки, влажности воздуха, величине и продолжительности осадков, подверженности действия приливов и отливов, периодов покрытия площади порта туманом и льдом.

Последняя составляющая характерна для большинства российских портов, которые делятся на замерзающие, частично покрываемые льдами в определенные периоды года и незамерзающие.

Рассматривая порты как совокупности различных портовых сооружений, следует обратить внимание на порт как комплекс устройств, с помощью которых происходит обслуживание судов (их погрузка, выгрузка).

С этих позиций порты различаются числом и размерами набережных и причалов для швартовки судов, наличием складских помещений и площадей для складирования различных грузов в виде транзитных и таможенных складов и их инфраструктурой, помещений для пассажиров и таможенного досмотра грузов, контор различных фирм и посредников в оказании транспортных услуг, но главное — наличием и качеством работы шоссейных, железнодорожных и водных подъездных путей.

По отношению к международной торговле морские порты подразделяются на **порты мирового, международного и внутреннего значения**.

Мировые порты являются центром мировой торговли, предназначены для переработки, перевалки грузопотоков между странами. Порты международного значения принимают суда, плавающие в пределах того бассейна, на котором расположен сам порт. Порты внутреннего значения, или каботажные порты, обслуживают внутренние перевозки между портами одной страны.

По характеру и полноте оказываемых судам услуг порты делятся на:

— базовые, или порты-распределители грузопотока, в которых обслуживаемые портовой инфраструктурой суда получают весь комплекс услуг и снабжения. Как правило, они обрабатывают не менее 800 судов, а грузопоток превышает 6 млн т в год, а для наливных грузов — 12 млн т.

Данные порты принимают крупнотоннажные суда с осадкой 20 м и более. Из этих портов грузы распределяются в порты других классов судами меньшей грузоподъемности и осадкой;

— порты, имеющие годовой грузооборот в пределах 1,5—6 млн т и обслуживающие в год 600—800 судов. Они могут принимать танкерные суда и контейнеровозы грузоподъемностью 25—250 тыс. т и другие суда с осадкой от 12 до 20 м;

— остальные порты, предназначенные для каботажного грузооборота и обслуживания местных (региональных) линий и портов двух первых видов.

Следует также отметить, что в мировой транспортной портовой инфраструктуре в последние годы наметились процессы расслоения **портов на глобальные** (магистральные и порты транshipmenta — порты по перевалке различных грузов), **региональные** и **фидерные**.

В мире существует более 2000 морских портов, однако основные грузопотоки сосредоточены в портах-гигантах, перерабатывающих более 50 млн т грузов ежегодно. Таких портов насчитывается около 60. Грузооборот 30 портов мира превышает 100 млн т (в их число входит девять портов Китая, включая Гонконг). Крупнейшим портом мира с 2005 г. является Шанхай, заметно опережающий Сингапур и Роттердам.

Грузооборот Шанхая и Сингапура превышает грузооборот всех российских портов, Роттердама — почти равен ему. Доля российских портов в мировом портовом грузообороте составляет 2%.

Соответственно возможно классифицировать морские порты по экономическому значению или, как выражаются многие специалисты в области морских перевозок, по грузообороту. Грузооборот порта с экономической точки зрения — это наиболее важный показатель, характеризующий развитие того или иного региона, а также масштабы и географию проходимости через него грузов.

Наиболее незначительные и имеющие, соответственно, наименьший грузооборот порты — это **местные порты**. Например, на Черноморском побережье РФ к таким относятся Азов, Анапа, Темрюк, Геленджик, Кавказ. Расположены на побережье, в устьях рек, внутри суши: на берегах рек и иных судоходных естественных или искусственных водоемов. Такие порты значимы только в рамках отдельной местности или региона. Суда, обслуживающиеся в подобном порту, как правило, действуют в рамках прибрежного плавания. Основная задача, которую выполняют порты местного значения, — перевалка грузов в небольших количествах, а также зачастую прием пассажирских судов. Распределение нагрузки на маленькие порты необходимо, чтобы избежать перегрузки мощностей центральных, основных портов.

Следующий вид портов, согласно классификации на основе данных о грузообороте, — **внутригосударственные**. Мы также не учли такого рода порты в общее количество портов двумя абзацами выше. Внутригосударственные можно характеризовать тем, что они связывают различные регионы страны, не выходя при этом в своей сфере деятельности за государственные границы. Они по своей природе достаточно малы. К таким портам в полной мере можно отнести речные порты страны.

Третьими в данной классификации идут **международные порты**. Они уже влияют на ведение хозяйства в отдельном географическом регионе, связывая в рамках одного водного бассейна различные страны с их собственными экономическими интересами. Например, системы таких связанных между собой портов существуют на Черном или Средиземном море, выход к которым имеют разные государства, сотрудничающие и торгующие между собой исторически.

Наиболее крупные порты именуется мировыми портами, или портами мирового значения, они же представляют наибольший интерес при изучении вопроса классификации портов. Показатель их годового грузооборота колеблется в районе от 10 млн т. При этом настоящие «гиганты» среди них имеют грузооборот 100 млн т и выше.

Согласно данным рейтинга World Port Rankings (рейтинг мировых портов), рекордсменами по контейнерному трафику являются азиатские порты, которые наращивают свое влияние на этом рынке с начала 2000-х годов. Лидерами в грузообороте и между прочим в контейнерообороте являются Шанхай (КНР) с грузооборотом 42,01 млн TEU и Сингапур с грузооборотом 36,60 млн TEU. Первый из европейских портов в рейтинге — порт Роттердам (Нидерланды) с грузооборотом за 2018 г. 14,51 млн TEU¹.

Такие огромные порты обслуживают в основном перевозки между континентами. Например, контейнеры из США, направляющиеся в порт Санкт-Петербург, попадут, скорее всего, вначале в порт Роттердам, Гавр или Бремерхафен (выбор порта зависит от конкретного морского перевозчика), а там будут перегружены и отправлены судном меньшего размера далее в Санкт-Петербург. Из примера видно, что мировые порты — это глобальные связующие распределительные узлы, не являющиеся конечной точкой для прибывающих грузов. Судно, забирающее груз из мирового порта и распределяющее по меньшим портам и населенным пунктам, называют **фидерным**. Фидерное судно — это корабль, имеющий сравнительно небольшую (относительно океанских кораблей) емкость контейнеров и перевозящий грузы на сравнительно небольшие расстояния. Данное судно имеет меньшее водоизмещение и экономически целесообразно на данном конкретном направлении.

Морские перевозки подразделяются на магистральные, то есть перевозки между базовыми портами континентов, и фидерные, используемые для каботажного сообщения между портами одной страны или одного континента.

Основная тяжесть грузопотоков падает на базовые (магистральные) порты континентов, например Нью-Йорк, Чарльстон, Саванна, Лонг Бич в Северной Америке; Гамбург, Бремерхафен, Роттердам в Европе; Кобе, Гонконг, Сингапур на Дальнем Востоке.

Примером фидерных портов на севере Европы могут служить Санкт-Петербург (Россия), Котка, Хельсинки (Финляндия), Мальмё (Швеция), Аархус (Дания).

В мировой морской транспортной сети наметилась четкая тенденция увеличения доли грузов, перевозимых в контейнерах, что на фоне требований рынка к снижению уровня транспортных издержек привело к росту потребности в контейнеровозах вместимостью свыше 7500 ДФЭ (двадцатифутовый эквивалент).

¹ URL: <https://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports> (дата обращения: 07.01.2023).

Указанные тенденции привели к необходимости строительства портов-хабов с глубиной 17—21 м, способных принимать и обрабатывать такие и более крупные суда для перевалки грузов на фидерные суда с последующей их доставкой в пункт конечного назначения.

Порт-хаб — это, по сути, логистический центр, в который поступают партии грузов с дальнейшим распределением по местам их назначения на берегу либо по более мелким портам. Понятно, что статус порта-хаба гарантирует большой объем грузопотока и развитие соответствующих логистических сервисов. Не удивительно, что стать хабом стремятся многие порты.

Потребность в строительстве подобных портов вызвана следующими тенденциями развития морских перевозок:

- в настоящее время примерно 30% мировых объемов контейнерных перевозок — это траншипмент или перевалка груза;
- траншипмент позволяет грузоотправителю использовать и выбирать дополнительные альтернативные маршруты транспортировки и позволяет сократить транзитное время;
- морской транспорт в настоящее время опирается на траншипмент как на средство сокращения количества единовременно используемых судов.

Порт можно рассматривать и с точки зрения звена транспортно-логистической инфраструктуры. Обычно его характеризуют с позиций морского транспорта, определяют как звено, где сосредоточены начало и конец работы судна.

Можно сказать, что порт («сухой порт») — это звено транспортной цепи, в котором сосредоточено начало и конец работы любого транспортного средства, задействованного в данной цепи. Это в полной мере относится к автомобилям-контейнеровозам, железнодорожным вагонам и платформам для перевозки этих контейнеров.

Рассмотрение большинством исследователей этой характеристики порта только с позиций нахождения судна в порту (время стоянки в порту, время выгрузки (погрузки), время стоянки на рейде перед портом, время причаливания и т.п. показатели) в полной мере относятся и к другим видам транспорта как средствам доставки груза в порт и вывоза с его территории. Особенно это актуально для российской транспортной системы. Однако объем перевозки каждым из перечисленных видов транспорта значительно отличается от морского транспорта, которому в анализе эффективности работы порта и системы управления им уделяется большее внимание.

К тому же порт — это, прежде всего, предприятие морского транспорта, и увеличение ходового, а не стояночного времени работы судна является его основной задачей.

Грузоперевалочные операции на судах подразделяются на береговые, когда судно пришвартовано к причалу, и рейдовые, когда работы по загрузке (выгрузке) производятся у рейдовых причалов или на плаву.

Береговые операции можно подразделить на три вида:

1) прямой — перегрузка (перевалка) груза непосредственно с одного вида транспорта на другой (вагон — борт судна, борт судна — вагон; трубопровод — борт, борт — трубопровод);

2) складской (накопительный), когда процесс погрузки (выгрузки) груза опосредуется нахождением его на складе, где он комплектуется по партиям и направлением отправки, хранится определенное время, растаможивается и затаможивается и т.п.;

3) смешанный вариант, когда часть груза поступает на склад, а часть загружается, например, напрямую в вагоны или на фидерные суда.

Оптимизация этих операций и выбор варианта должны быть направлены на сокращение время стоянки судна под грузовыми операциями.

Морской порт предстает также звеном, соединяющим внутреннюю транспортную систему и инфраструктуру с внешними морским и транспортными системами других стран и международных транспортных коридоров. Важным элементом системы подобной состыковки предстает тот вид транспорта и его информационно-логистическая составляющая, удовлетворяющая или неудовлетворяющая условиям эффективного подключения ее к мировым транспортным и информационно-логистическим системам.

Именно от этого зависит объем перевалки и транзита грузов по национальным транспортным артериям, объем загрузки и эффективность инвестиций в портовую инфраструктуру.

К сказанному выше следует добавить, что в порту кроме непосредственной деятельности по перевалке и обработке грузов часто ведется активная хозяйственная и промышленная деятельность. В частности, на территории порта действуют нефтеперерабатывающие предприятия, промышленные комплексы по переработке сырьевых материалов, поступающих к ним через каналы морских перевозок, предприятия, отгружающие свою продукцию непосредственно на грузовые терминалы порта. Наглядным примером могут служить порты Японии, Республики Корея, Китая, Роттердам.

Также возможно классифицировать порты по обрабатываемым в них грузам. В наши дни все чаще порты конструируются или переоборудуются по принципу специализации.

Специализированные порты — это порты, приспособленные для приема судов, точнее сказать, грузов одного вида. Например, это могут быть нефтяные порты или порты, обрабатывающие исключительно контей-

неры. Более обширное разделение предполагает специализированные на сырье и сухогрузные порты. Часто появление в некотором районе специализированного порта влечет за собой появление целой агломерации с тесными связями внутри региона, сосредоточенной на обработке одного вида грузов. Именно в специализированных портах чаще всего создаются глубоководные терминалы.

Различного вида специализированные порты позволяют сократить время стоянки судов, уменьшить затраты на их обработку, шире внедрять автоматизацию и механизацию в грузовые работы. В результате в специализированных портах производительность погрузочно-разгрузочных работ выше, чем в универсальных. Некоторые специализированные порты достигают огромных объемов грузооборота. Например, грузооборот нефтяного порта Мена-эль-Ахмади (Кувейт) превышает суммарный грузооборот всех портов Норвегии и Дании, вместе взятых. Однако этот порт нельзя относить к крупнейшим портам мирового значения, так как в нем недостаточно развит весь портовый комплекс, он не служит базой регулярным судоходным линиям, не входит в состав крупных городов, он обслуживает лишь суда наливного класса.

Современные специализированные порты в основном обслуживают экспорт топлива и сырья. В мире преобладают нефтяные порты. Их наибольшее число сконцентрировано в Персидском и Оманском заливах. Среди этих портов ведущее положение занимают Рас-Таннур (Саудовская Аравия), Харк (Иран), Мена-эль-Ахмади (Кувейт), Хор-эль-Амая (Ирак) и др. Группа крупных нефтяных портов расположена на берегах американского материка: Ла-Салина и Пуэрто-Мирандо (Венесуэла), Ораньестада (остров Аруба), Виллемстада (остров Кюрасао, владение Нидерландов), Хьюстон, Бомонт (США, Мексиканский залив). В Северной Африке крупными нефтяными портами считаются Беджаия (Алжир), Сехира (Тунис), Марса-эль-Брега, Эосидер (Ливия) и в Западной Африке — Бонни (Нигерия). В Индонезии нефтеэкспортными портами стали Баликпапан, Пладжу, Думай и др.

В специализированных нефтяных портах практикуется строительство рейдовых причалов, выносных швартовых буев, аванпортов и устройств, позволяющих принимать крупнотоннажные танкеры и загружать их сырой нефтью по трубопроводам, протянутым сюда от береговых нефтехранилищ. Это ускоряет судооборот и увеличивает интенсивность эксплуатации танкеров.

Специализированные сухогрузные порты приспособлены для переработки массовых, главным образом навалочных, грузов, для которых оборудованы склады и соответствующие механизмы. Приме-