**Правительство Российской Федерации**

**Федеральное государственное автономное образовательное бюджетное учреждение**

**высшего профессионального образования**

**«Национальный исследовательский университет -
Высшая школа экономики»**

**Факультет/отделение факультета/Подразделение** факультет мировой экономики и мировой политики, отделение мировой экономики

**Кафедра**  международных экономических отношений

**ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА**

На тему Современные тенденции развития международного рынка стивидорных услуг

Студент группы №463

Вилинов Георгий Игоревич

 (Ф.И.О.)

Руководитель ВКР

Профессор, доктор экономических наук

Покровская Валентина Васильевна
(должность, звание, Ф.И.О.)

Москва, 2013

**Современные тенденции развития международного рынка стивидорных услуг**

Содержание

Введение…………………………………………………………………3

1. Международный рынок стивидорных услуг

* 1. Понятие «стивидорных услуг» и сфера их применения………6
	2. Разновидности и функции морских портов в
	3. Международной практике………………………………...........14
	4. Принципы регулирование рынка стивидорных услуг за рубежом………………………………………………………….21
	5. Современные тенденции международного рынка стивидорных услуг……………………………………………………………..26

2. Позиции России на международном рынке стивидорных услуг

2.1. Место России на международном рынке стивидорных услуг…34

2.2. Государственное регулирование стивидорного рынка услуг в России…………………………………………………………………..38

3. Перспективы развития международного рынка стивидорных услуг на современном этапе

3.1. Направление развития морских портов в системе международных морских перевозок…………………………………46

3.2. Целесообразность приватизации морских портов в современных

 условиях…………………………………………………………..48

3.3. Перспективы создания портовых экономических зон…………52

Заключение……………………………………………………………..56

**Введение**

Развитие современной экономической системы происходит в условиях устойчивых глобализационных процессов. Они особо ощутимы в системе международного разделения труда, производственно-сбытовой сфере и кооперации компаний разных стран, особенно тех, которые взаимодействуют по менее технологической специализации по выпуску продукции и предоставлению услуг, в том числе транспортных по доставке внешнеторговых грузов. Последнее обстоятельство стимулирует страны к созданию и развитию национальных транспортных узлов, которые являются частью мировой транспортной системы и международного рынка транспортных услуг. Ключевую роль в современных глобальных условиях взаимодействия в сфере международного транспортного обеспечения играет морской транспорт, который осуществляет перевозку большей части всех внешнеторговых грузов. Помимо этого, морской транспорт относится к инфраструктурной отрасли, оказывающей непосредственной влияние как на развитие процессов транспортных технологий, так и технических мощностей, в целях ускорения и роста международных грузоперевозок. К тому же изменение тенденций в сфере международных морских перевозок, объёмов спроса на них и состава услуг в данном секторе, определяется главным образом степенью активности международной торговли продукцией и потребностями мировой экономики. Подтверждением этого является 2008 год, когда из-за мирового финансового кризиса объём международных грузоперевозок резко сократился, свидетельствуя о снижении объёмов мировой торговли и национального производства во многих странах. По мере восстановления мировой экономики и промышленного производства на уровень докризисного периода, о чем свидетельствуют высокие значения индексов мирового ВВП и объёмов мировой торговли, наблюдается увеличение объёма морских перевозок.

Актуальность данной темы определяется тем, что в условиях современной мировой экономической системы, которая характеризуется устойчивыми интеграционными процессами, различной долей участия стран в мировой торговле и международном разделении труда, степенью развитости и открытости их экономик, интенсивности движения товаропотоков между различными компаниями, повышается уровень требований к составу и качеству услуг, сопровождающих грузоперевозки морским транспортом, что влечёт за собой изменение основного предназначения морских портов. Это означает, что из простых узлов взаимодействия различных видов транспорта, морские порты преобразуются в самостоятельные транспортно-логистические центры, в которых формируются прогрессивные транспортно-технологические системы и формы взаимодействия в процессах обеспечения поставок экспортных, импортных и транзитных грузов. Они нацелены на координирующие функции в осуществлении мультимодальных перевозок и повышении качества услуг морских портов.

Целью данной работы является определение значимости сектора услуг морских портов в системе международных морских перевозок, а также выявление базовых основ и предпосылок эффективного функционирования морских портов. Для достижения поставленной цели, необходимо решить следующие задачи:

* выявить основные тенденции международного рынка стивидорных услуг и область их применения;
* определить стратегические направления развития портовой индустрии в международной системе морских перевозок;
* рассмотреть позиции России на международном рынке стивидорных услуг;
* установить уровень конкурентоспособности российских морских портов в международной системе грузоперевозок.

Данная тема не является новой для экономической науки. Проблема значимости и эффективности функционирования международной транспортной системы, как самостоятельного сектора экономики является предметом изучения как отечественных и зарубежных экономистов, так и международных организаций. Информационной базой данной работы являются работы таких специалистов, как Володина. А.В., Назаренко В.М., Шиманского А.А., Павловского П.А., Титова А.В., Булько Е.А., Кипа Н.А., Холопова К.В., а также публикации и аналитические исследования Ассоциации морских торговых портов России, Международного Валютного Фонда (МВФ), Организации Экономического Сотрудничества и Развития (ОЭСР), Организации Объединённых Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД), Федеральной службы государственной статистики и Министерства транспорта Российской Федерации.

**1. Международный рынок стивидорных услуг**

* 1. **Понятие «стивидорных услуг» и сфера их применения**

Устойчивый рост мирового производства и международной торговли в условиях глобализации свидетельствует о том, что все большая часть товаров потребляется не в местах производства. Такая же тенденция характерна и для сырья, которое добывается в одних странах, а перерабатывается и используются в производстве продукции в других странах. Эти обстоятельства вызывают необходимость существования эффективной мировой транспортной системы, которая способна удовлетворить растущие потребности стран и компаний в бесперебойных и своевременных внешнеторговых поставок товаров.

В международной транспортной сфере в качестве отдельного сегмента особо выделяется водный транспорт, на долю которого приходится большая часть внешнеторговых перевозок. Основной инфраструктурной составляющей транспортной сферы являются морские порты, которые осуществляют множество операций, начиная от перевозки пассажиров и перевалки грузов, до предоставления услуг по их хранению и обеспечению судоремонтных работ. По своей структуре, морские порты являются сложным логистическим комплексом инженерных сооружений и устройств, расположенных на прибрежных территориях. Согласно девятой статье Кодекса торгового мореплавания РФ, под морским портом понимается совокупность объектов инфраструктуры морского порта, расположенных на специально отведённой территории и акватории и предназначенных для обслуживания судов рыбопромыслового флота, обслуживании пассажиров, осуществления операций с грузами, в том числе их перевалки, и других работ, обычно оказываемых в морских портах, а также взаимодействия с другими видами транспорта[[1]](#footnote-1).

В состав морских портов входят портовая территория и акватория, гидротехнический и инженерный сооружения и другие объекты, осуществляющие основные функции деятельности порта. Под акваторией принято понимать водную часть морского порта в определённых границах, в которых происходит маневрирование и стоянка судов. В состав акваторий могут входить: подходные каналы, рейды и внутренние бассейны. Подходными каналами называются участки искусственного углубления акватории, которые связывают порт с естественными глубинами. Рейды – это участки ожидания судов при входе и выходе из порта. Участки акватории, прилегающие непосредственно к причалам, на которых осуществляется погрузочная и прочие операции, называются внутренними бассейнами[[2]](#footnote-2).

Особенностью современных морских портов является то, что помимо деятельности по перевалке грузов и осуществлении взаимодействия с различными видами транспорта, на территории портов осуществляют свою деятельность таможенные и пограничные службы, которые обеспечивают реализацию государственной внешнеэкономической политики в целях поддержания необходимого уровня национальной экономической безопасности. По своей функциональной специализации, морские порты могут подразделятся на порты общего и специального пользования. Первые из них обслуживают различные виды грузов и судов, в то время как специализированные только определённые виды грузов, например, лесопродукцию, нефтепродукты или грузы доставляемые в контейнерах.

С экономической точки зрения, морской порт является коммерческой структурой, осуществляющей предпринимательскую деятельность на рынке стивидорных услуг в условиях жёсткой конкуренции. В современных условиях развития рынка стивидорных услуг деятельность морского порта подразделяется на основную и вспомогательную. В состав основной деятельности попадают следующие виды услуг:

* стивидорные услуги;
* складские и буксировочные операции;
* услуги по лоцманской проводке.

К вспомогательным видам деятельности морских портов относятся:

* швартовые операции;
* услуги по обслуживанию судов;
* сюрвейерское обслуживание;
* перевозка пассажиров;
* агентирование судов.

В зарубежной и отечественной литературе не существует однозначного определения «стивидорных услуг», что требует уточнения данного понятия. Так в международной практике термин «стивидор» (от англ. stevedore) имеет два значения. В широком смысле он подразумевает организацию или предприятие, которое осуществляет обслуживание судов в морских портах, в частности погрузочные и разгрузочные операции. В узком смысле стивидором называют сотрудника морского порта, который осуществляет непосредственный контроль над выполнением такого рода работ. Чаще всего операции по погрузке и выгрузке судов осуществляют специализированные стивидорные компании, которые функционируют самостоятельно или входят в структуру морских портов. По сфере принадлежности стивидорные компании могут быть либо полностью государственными, либо частными с малой долей участия государства. В современных морских портах, одновременно, могут функционировать несколько частных стивидорных компаний, учреждённых владельцами портов. Следует отметить, что стивидорные услуги не являются синонимом портовых услуг, как принято считать в последнее время, и поэтому требуют чёткого определения отличий между ними. Так стивидорные услуги подразумевают только погрузочно-разгрузочные работы, осуществляемые портом или стивидорной компанией. В то время как портовые услуги – более широкое понятие, которое включает весь спектр услуг предоставляемые морскими портами, включая также стивидорные услуги.

С экономической точки зрения, стивидорным услугам присущи все свойства услуг, соответствующие классификации Генерального соглашения по торговле услугами (ГАТС). Следует сказать что в данном соглашении отсутствует чёткое определение термина «услуга», вместо этого используется специальный классификатор, который содержит весь перечень услуг, но без их характеристики. Сложность в определении чёткого и единого понятия, которое полно бы отражало всю сущность услуг, обусловлено тем, что огромное многообразие существующих услуг различаются по своему содержанию, качеству, целевому назначению. Также стоит отметить, что приобретение определённых услуг может сопровождаться приобретением определённых товаров, и наоборот. Другая причина сложности в разработке единой трактовке «услуг» заключается в их гибкости. Так одни и те же услуги могут видоизменятся при определённых обстоятельствах или при желании производителя или потребителя услуг. Согласно двадцать седьмой статье ГАТС, предоставление услуг, в любых секторах экономики, происходит путём их продажи на международном рынке услуг в условиях жёсткой конкуренции.

Таким образом, являясь предметом купли-продажи, стивидорные услуги имеют следующие свойства:

* неосязаемость;
* непостоянство качества;
* недолговечность;
* неотделимость;
* неотчуждаемость;
* одновременность.

Неосязаемость услуги означает, что её нельзя почувствовать, то есть увидеть или потрогать, её можно оценить после приобретения, по той полезности, которую она принесла своему получателю. Непостоянство качества услуги объясняется тем, что в процесс оказания стивидорных услуг вовлечено большое количество людей и техники из-за чего возникает риск нестабильного их качества. Поэтому стивидорной компании необходимо постоянно следить за качеством исполнения услуги через системы контроля. Недолговечность услуги определяется тем, что из-за их неосязаемости, стивидорные услуги нельзя складировать, запасти на будущее или сохранить любым другим способом. Обычно, когда спрос на стивидорные услуги достаточно стабилен, это не вызывает особых трудностей в работе компаний. Однако, когда на рынке наблюдается повышенный спрос на данный вид услуг, то стивидорным компаниям приходится нанимать дополнительный персонал, продлевать рабочие часы и задействовать дополнительную технику. Неотделимость услуги от её исполнителя говорит о том, что услуги предоставляемые стивидорной компанией, являются их функциональной деятельностью, которую невозможно отделить от источника предоставления услуги, будь то человек или техника. Следующим свойством, неотчуждаемостью стивидорной услуги, признается отсутствие владения ею. Так потребитель, который приобретает данную услугу, получает только личный доступ к услуге стивидорной компании в том объёме и на такой период времени, которые оговорены в договоре. Воспользовавшись данной услугой, потребитель удовлетворяет свои определённые потребности, но при этом не становится владельцем результата оказанной услуги. Последнее свойство, одновременность производства и потребления стивидорной услуги, определяется тем, что ввиду невозможности их хранения, они обычно предоставляются при условии немедленного потребления, зачастую при участии или присутствии потребителя, который контролирует процесс и результат исполнения данной услуги.

Следует отметить, что стивидорные услуги имеют сложную многокритериальную классификацию. Как показывает Таблица 1

стивидорные услуги классифицируются по 7 основным критериям: по сроку действия договора, по наличию предварительных операций, по уровню сложности работ, по степени опасности груза, по технологической схеме, по логистической схеме и по характеру внешнеторговой сделки.

Таблица 1.

Критерии классификации стивидорных услуг

|  |  |
| --- | --- |
| Критерий | Классификация стивидорных услуг |
| По сроку действия договора | Срок менее года | Срок на 1 год | Срок более года |
| По наличию предварительных операций | с предварительными операциями | без предварительных операций |
| По уровню сложности работ | базовые | средней сложности | высокой сложности |
| По степени опасности груза | безопасные | опасные |
| По структуре груза | навалочные | наливные | насыпные | контейнерные |
| По логистической схеме работ | без склада | через склад |
| По характеру сделки | экспортные | импортные | транзитные |

Источник: Кипа Н.А. Развитие Продуктового Конкурентного Преимущества Стивидорной Компанией На Основе Маркетинга Взаимоотношений. Ростов-На-Дону 2009. с 24.

По характеру внешнеэкономической деятельности, стивидорные услуги подразделяются на экспортные, импортные и транзитные, что определяет направление дальнейшего движения перегруженной продукции. По логистической схеме работ стивидорные услуги могут предоставляться без складирования продукции, то есть непосредственная перегрузка продукции с одного вида транспорта на другой, или с использованием складов. Во втором случае, продукция определённое количество времени, которое оговорено в договоре, храниться на территории морского порта или стивидорной компании. Договора на предоставления данного вида услуг могут быть заключены на срок менее года, на срок один год или на срок более года, что соответствует следующему критерию классификации стивидорных услуг. По технологической схеме работ, услуги стивидорной компании подразделяются на навалочные, наливные, насыпные и контейнерные, что соответствует различным вида грузов. Также грузы, которые обслуживают морские порты имеют разную степень опасности, что является основой для следующего критерия классификации. Стивидорные услуги также классифицируются по сложности их предоставления на базовые, средней и высокой сложности. Последний критерий подразумевает наличие предварительных операций, таких как, например, буксировочные операции, перед осуществлением стивидорных работ.

Исходя из всего вышеперечисленного, можно сделать вывод, что стивидорные услуги, обладающие комплексом неосязаемых характеристик и представленные в форме предпринимательской деятельности, предназначены главным образом для удовлетворения потребностей национальных и иностранных компаний, осуществляющих внешнеторговую деятельность, в перегрузке их продукции, осуществляя тем самым взаимодействие между различными видами транспорта и играя тем самым важную роль в системе международных грузовых перевозок.

**1.2. Разновидности и функции морских портов в международной практике**

На протяжении всего своего существования, морские порты играют важнейшую роль в развитии мировой торговли и международных морских перевозок, что также сопровождается постоянным совершенствованием мировой портовой индустрии в целом. На современном этапе можно выделить два основных положения, которые определяют значимость морских портов как для национальной, так и для мировой экономической системы.

Во-первых, морские порты являются неотъемлемой частью международных морских перевозок, в рамках которых осуществляется большая часть всех внешнеторговых сделок. Поэтому современные морские порты характеризуются высокой степенью концентрации грузов в общем движении товаропотоков.

Во-вторых, в условиях развития глобализационных процессов и международного разделения труда, меняется основные функции деятельности морских портов. Теперь они являются не только связующим элементов различных видов транспорта, а транспортно-логистическим центром в системе международных грузовых перевозок. Так вблизи морских портов создаются производственные предприятия, такие как цементодобывающие, нефтеперерабатывающие, металлообрабатывающие и т.д. Это, как правило, сопровождается созданием благоприятного таможенного и налогового режима, в рамках зоны свободной торговли. Также происходит расширение спектра услуг, предоставляемых морскими портами, что позволяет подразделять морские порты на три категории.

В международной практике, принято выделять три этапа развития морских портов, основным критерием которого является вид деятельности морского порта[[3]](#footnote-3):

* первое поколение (до 1950-х г.);
* второе поколение (1950-1980 гг.);
* третье поколение (с 1980-х г.).

Морские порты первого поколения представляли собой лишь промежуточное звено между морским и наземным транспортом, в рамках движения продукции от места её производства до места потребления. Их деятельность в основном включала погрузку и выгрузку судов, временное хранение груза и его дальнейшая передача или перегрузка на другой вид транспорта.

Морские порты второго поколения представляют следующий этап своего развития, который характеризовался увеличением темпов роста международной торговли и объёмов морских перевозок. Основной характеристикой морских портов на данном этапе развития является то что на их территории создавались производственные предприятия различного характера. Также порты второго поколения рассматриваются как предприятия осуществляющие не только погрузочно-разгрузочные работы, но и предоставляющие коммерческие и производственные услуги. На данном этапе происходит совершенствование и диверсификация портовых услуг.

Морские порты третьего поколения стали появляться с начала 1980-х годов, в период бурного развития контейнерных и мультимодальных перевозок, в рамках международной торговли. На третьем этапе своего развития, морские порты начинаю играть роль транспорно-распределительных центров, осуществляющих взаимодействие с различными видами транспорта, в рамках мультимодальных перевозок. Также следует отметить что появления портов данного типа было обусловлено либерализацией международной торговли и внедрение принципов зон свободной торговли, что привело также к развитию систем производства и распределения грузов.

Некоторые специалисты в данной области говорят о существовании портов четвёртого поколения на современном этапе, которые начали формироваться в современных условиях глобализации мировой экономики и международного разделения труда. Глобализационные процессы проявились в секторе морских перевозок главным образом в том, что происходит увеличение грузоподъёмности судов, контейнеризация перевозок, развитие мультимодальных перевозок, используются информационные технологии увеличение конкуренции, создание зон свободной торговли, таможенных союзов. Под портами четвёртого поколения понимается «совокупность перегрузочных комплексов и сооружений, сконцентрированных на специально отведённой территории и предназначенные для обслуживании судов, используемых в целях торгового мореплавания, обслуживания пассажиров, осуществления операций с грузами и других услуг, связанных с переработкой, изменением свойства груза, с целью создания добавленной стоимости и т.д.»[[4]](#footnote-4)

Сегодня в условиях постоянного увеличения темпов роста международной торговли и интернализационных процессов, морские порты осуществляют свою деятельность в условиях жёсткой конкуренции не только на национальном, но и на международном рынке стивидорных услуг. Повышенная конкуренция является как правило негативным фактором для развитие экономик отдельных стран, так как ставит в неравные условия участников рынка, в частности морские порты. Поэтому в настоящее время существует множество критериев классификации морских портов, которые отражены в Таблице 2, раскрывающей всю сущность разновидностей классификации морских торговых портов в международной практике.

Таблица 2.

Критерии классификации морских торговых портов.

|  |  |
| --- | --- |
| Критерии классификации | Виды морских портов |
| По степени принадлежности к учредителю | частные | государственные | смешанные |
| По степени доступности | открытые | закрытые |
| По специализации | специализированный порт | универсальный порт |

Источник: разработано автором.

По степени принадлежности к учредителю в международной практике преобладают государственные морские порты. Это обусловлено зачастую их высокой значимостью для развитии национальной экономики и международной торговли. Под государственным морским портом понимается порт, в котором по меньшей мере инфраструктура порта (территория, акватория, причалы и другие инженерные сооружения) являются государственной собственностью (федеральной, региональной или муниципальной). По форме управления государственные морские порты подразделяются на три основных типа[[5]](#footnote-5):

* порты землевладельцы;
* инструментальные порты;
* сервисные порты.

Порты землевладельцы широко распространены среди морских портов развитых стран, таких как Роттердам, Гамбург и Антверпен. Данный тип портов характерен тем, что государство сдаёт в аренду всю инфраструктуру порта частным стивидорным компаниям, в то время как всё оборудование и техника для осуществления стивидорных услуг является собственностью последних. Таким образом государство, являясь владельцем инфраструктурных объектов порта, не участвует в их эксплуатации.

Инструментальные морские порты распространены как среди развитых стран, таких как США, Австралии, Испании, Италии, Португалии, так и среди развивающихся стран, в том числе Мексике, Аргентины и Чили. В портах данного типа государство предоставляет как инфраструктуру порта, так и все необходимое оборудование частным стивидорным компаниям, которые в свою очередь, за счёт своей рабочей силы, обеспечивают выполнение стивидорных услуг в порту.

Третий тип морских портов – сервисные порты функционируют в Индии, Израиле, Сингапуре и некоторых странах Африки. Они характеризуются тем, что на их территории осуществляет стивидорные работы всего одна организация, как правило государственная, тем самым являясь монополистом и исключая любую конкуренцию в конкретном порту[[6]](#footnote-6).

Следует отметить, что разделение морских портов по данному критерию на три типа достаточно условное, так как в международной практике нередко встречаются случаи когда ,например, в портах землевладельцах государство может также сдавать в аренду частным компаниям дорогостоящее оборудование, а в сервисных портах разрешить предоставлять стивидорные услуги на своей территории нескольким частным компаниям.

Под частным морским портом понимается порт, в котором инфраструктура (как правило, за исключением акватории) и все необходимое оборудование находятся в частной собственности. Данный тип морских портов начал впервые появляться с начала 1980-х годов, в период активной приватизации портов. С 1980 по 1984 год было приватизировано огромное количество морских портов в таких странах как Великобритании, Малайзии и Ямайке и странах Латинской Америки. Важно отметить то что одной из характерных черт частных морских портов является существование так называемых «частных обслуживающих портов», которые принадлежат определённому предприятию и соответственно оказывают стивидорные услуги только ему.

Так же в мировой практике существуют смешанные морские порты, в которых переплетаются формы управления частных и государственных портов.

По критерию специализации в международной практике морские порты подразделяются на универсальные и специализированные[[7]](#footnote-7). Универсальные морские порты способны принимать различные виды грузов, как, например, насыпные, навалочные, наливные и контейнеры. Это обуславливает то, что универсальные морские порты организованны таким образом, что его отдельные части специализируются по отдельным видам грузов. В мире данный тип портов является наиболее распространённым, однако в грузообороте большинства универсальных морских портов преобладает как правило один вид грузов. Специализированные морские порты производят погрузочно-разгрузочные операции грузов одного вида. Данный тип портов широко распространён как в развивающихся, так и в развитых странах. Эти порты чаще всего ориентированы на перегрузку нефтепродуктов, руды и лесопродукции.

Морские порты также принято классифицировать по степени доступности на открытые и закрытые. Под открытыми морскими портами понимаются порты, которые обслуживают непосредственно международные грузоперевозки, и предоставляют свои услуги не только отечественным, но и иностранным компаниям и флоту. Закрытые порты функционируют как правило в рамках внутригосударственного мореплавания, обслуживая военный или рыболовецкий флот. Доступ иностранных кораблей в данный тип морских портов запрещён.

Таким образом, можно сказать что морские порты это комплексные высокотехнологичные предприятия, выполняющие функции по перегрузке различных видов грузов с морского на другие виды транспорта.

**1.3. Принципы регулирования рынка стивидорных услуг за рубежом**

На современном этапе, морские порты являются комплексными транспортными узлами, предназначенные для осуществления деятельности по перегрузке грузов между различными видами транспорта, тем самым играя ключевую роль в системе международных морских перевозок. Рядом с морскими портами также создаются предприятия обрабатывающей промышленности и особые экономические зоны, что имеет важное значение для национальных экономик. Все это обуславливает необходимость в определении правового режима и статуса морских портов и способов их регулирования на международном уровне.

Во всех странах правовой режим морских портов определяется национальным законодательством. Так, при заходе в порт, иностранное судно обязано выполнять правила, закреплённые в национальном законодательстве страны которой принадлежит порт. Государства вправе требовать и следить за исполнением иностранными судами как национальных правил так и международных стандартов в области международных морских перевозок. К методам международного регулирования деятельности морских портов относятся в первую очередь Международное морское право, а также конвенции, одобренные такими международными организациями как Международная Морская Организация (ИМО) и Международная Организация Труда (МОТ). Главной целью данных организаций является улучшение межгосударственного сотрудничества в области судоходства, и развитие морских грузовых перевозок. Результатом такого сотрудничества является ратифицирование международных конвенций, как например, Международная конвенция о грузовой марке, 1966 года, Международная конвенция по охране человеческой жизни на море, 1974 года, Международная конвенция о стандартах подготовки, дипломирования моряков и несения вахты, 1995 года, Конвенция ООН по морскому праву 1982 года, Конвенция об открытом море 1958 года, Конвенция по облегчению международного судоходства 1965 года или международная конвенция относительно вмешательства в открытом море в случае аварийного загрязнения нефтью, которые приобретают статус международных обязательств, требуемые к исполнению странами, которые их ратифицировали[[8]](#footnote-8).

Помимо межправительственных организаций, существуют также международные организации образуемые частными компаниями, осуществляющие свою деятельность в сфере международных морских перевозок. К таким организациям относятся: Международная ассоциация независимых владельцев танкеров (ИНТЕРТАНКО), главной цель которой является защита интересов её членов и сотрудничество с другими организациями в данной отрасли, и Международная палата судоходства (МПС), которая призвана разрешать технические и юридические вопросы в данной сфере[[9]](#footnote-9).

Международное морское право является основным источником международного регулирования рынка стивидорных услуг, однако в нем отсутствует однозначное определение морского порта. Впервые правовой режим морских портов был закреплён в Женевской «Конвенции и Статусе о международном режиме морских портов», от 9 декабря 1923 года. В международной практике встречается множество определений морского порта, и все они имеют право на существование, так как отражают основное его назначение – служить местом для погрузки и выгрузке грузов. Правовой режим морского порта в первую очередь зависит от намерений государства, среди которых стремление к участию в международных морских перевозках и международной торговле. Одной из основных составляющих правового режима порта являются внутренние воды, которые находятся под суверенитетом прибрежного государства. Поэтому иностранные суда при заходе в акваторию порта попадают во внутренние воды другого государства, чем обязаны соблюдать его законодательство, а также другие правила установленные в морском порту. В связи с этим, одной из важных проблем в международном морском праве является определение границ внутренних вод государства и внешних территориальных вод, особенно разграничение территориальных вод с водами морских портов. Данная проблема обусловлена тем, что в условиях постоянного роста объёмов международной торговли, и как следствие, объёмов грузооборота морских портов, появляется необходимость в строительстве новых портовых сооружений, для обработки большего количества грузов и обслуживании более современных судов. Данные сооружения могут выступать на многие километры от берега, в сторону территориальных вод. Согласно 8 Статье «Конвенции о территориальном море и прилежащей зоне», от 24.08.1958 года «при определении границ территориального моря наиболее выдающиеся в море постоянные портовые сооружения, которые являются составной частью системы данного порта, рассматриваются как часть берега»[[10]](#footnote-10). Таким образом суверенитет государства распространяется не только на его сухопутную территорию и внутренние воды, но также и на ту часть территориального моря, которое примыкает к его берегу, в данном случае к портовым сооружениям. Исходя из всего этого, государство может определять национальные морские порты как открытые для доступа иностранных судов осуществляющих торгового мореплавания, так и как закрытые, в которые доступ иностранных судов запрещён, в целях обеспечения национальной безопасности. Важно заметить, что в международном морском праве говорится о том, что ни один морской порт, за исключением военных, не может быть закрыт для иностранного судна терпящего бедствие или ищущего убежище от бури[[11]](#footnote-11).

В открытых портах государством определяется порядок доступа иностранных судов в национальные морские порты, условия пребывания там и соблюдения установленных в порту правил. Однако в условиях международных экономических отношений и мировой торговли государства предоставляют свободный доступ в свои морские порты иностранным судам без какой-либо дискриминации. Открытие морских портов в целях осуществления международной торговли и развития национальной экономики подразумевает исполнение иностранным судном национальных законов и правил, которые в свою очередь должны соответствовать общепринятым международным стандартам и соглашениям, для равноправного международного сотрудничества. Поэтому помимо национального законодательства, которое определяет правовой режим и регулирует деятельность морского порта, применяются специальные международные соглашения. В них предусматриваются два режима: национальный и наибольшего благоприятствования, которые предоставляются иностранным судам при заходе в национальный порт. При отсутствии международным соглашений доступ в морской порт происходит в рамках общего режима без какой-либо дискриминации. Под национальным режимом подразумевается пребывание иностранных судов, с целью перегрузки грузов или получения прочих портовых услуг, происходит на равных условиях с национальными судами. Режим наибольшего благоприятствования означает, что судам одного иностранного государства предоставляются условия не хуже чем те которые предоставляются суда третьего государства. Следует отметить что в международной практике, в рамках международных соглашений, сохраняется тенденция предоставления двух режимов одновременно[[12]](#footnote-12).

Важно отметить что среди источников международного права следует выделить правовой обычай, который также применим и используется для регулирования международного рынка стивидорных услуг. Международный обычай – это термин, который рассматривается как источник и также используется для обозначения самих норм международного права[[13]](#footnote-13). В международном морском праве также выделяется термин «обычаи морского порта» под которым подразумевается правила поведения, сложившиеся и широко применяемые при оказании услуг в морском порту и не закреплённые в национальном законодательстве. Они используются в случаях когда определённые ситуации, в рамках деятельности порта, не содержатся в национальном законодательстве или договоре на оказание стивидорных или прочих портовых услуг. Так как в каждой стране существуют свои подходы к определению и применению правовых обычаев, то практически каждый морской порт формирует свой свод обычаев порта, которые устанавливают режим работы, предоставляемые услуги, правила установленные в порту, требования потребителям портовых услуг и производственные возможности порта. Однако если происходит противоречие положений свода обычаев морского порта с международными или национальными правовыми документами, то приоритет к исполнению имеют последние.

Таким образом можно сказать что вопрос о принципах международного регулирования рынка стивидорных услуг является наиболее актуальным в современных условиях глобализации. Для осуществления международных морских перевозок и международной торговли использование морских портов становится крайней необходимостью. Поэтому страны, имея взаимный интерес в использовании морских портов должны вместе разрабатывать правила, опираясь на принципы недискриминации и взаимного сотрудничества, которые регламентируют деятельность морских портов и регулируют международный рынок стивидорных услуг.

**1.4. Современные тенденции международного рынка стивидорных услуг**

Развитие современной экономики характеризуется высокими темпами роста международной торговли и как следствие высоким спросом на транспортные услуги. Наибольшая часть всего грузооборота приходится на морской транспорт, так как он имеет ряд преимуществ перед другими видами транспорта, которые заключаются в том что морской транспорт позволяет увеличить дальность транспортировки большего количества грузов при относительно небольших затратах. Именно поэтому при осуществлении экспортно-импортных операций сектор международных морских перевозок является наиболее быстро растущим, вместе с которым также динамично развивается международный рынок стивидорных услуг.

Международный рынок стивидорных услуг представляется собой совокупность национальных морских торговых портов, обслуживающих перевозку грузов в рамках международной торговли и активно конкурирующие между собой. Важно отметить что в международный рынок стивидорных услуг входят только крупные, так называемые международные морские порты, чей грузооборот превышает 50 млн. тонн. Стивидорную деятельность морского порта характеризуют два основных показателя: пропускная способность и грузооборот порта. Пропускная способность порта определяет количество грузов в тоннах, которое морской порт может погрузить или выгрузить с судна за определённый период времени. Под грузооборотом порта понимается фактическое количество грузов в тоннах, перегруженного через морской порт за определённый период времени. Морские порты являются ключевым фактором в определении основных географических направлений международных морских перевозок. Сегодня насчитывается более 9,4 тысяче морских портов, однако количество международных морских портов а также портов – гигантов, чей грузооборот превышает 100 млн. тонн не превышает 100 штук[[14]](#footnote-14).

Рассматривая основные направления международных морских перевозок, первое место по их интенсивности занимает Атлантический океан на долю которого приходится почти 60% международных морских перевозок[[15]](#footnote-15). Это объясняется многими природными и экономическими причинами, как например, высокий уровень заселённости и организованности приморских районов и уровня экономического развития стран в данном регионе. Поэтому на берегах этого океана возникло большое количество международных морских портов. В данном регионе сформировалось несколько важных направлений международных морских перевозок: северо-атлантическое, южно-атлантическое и западно-атлантическое. Первое направление связывает США со странами западное Европы, по которому перевозятся как сырьевые грузы (уголь, лес, руды) так и генеральные грузы в том числе контейнеры. Второе направление соединяет Европу со странами Южной Америки а третье со странами западной Африки. По данным направлениям среди приоритетных грузов выделяются нефтепродукты поставляемые в европейские страны. На втором месте по интенсивности морских грузовых перевозок занимает регион Тихого океана, на который приходится около 25% всех международных морских перевозок. Как видно он сильно отстаёт от Атлантического региона, однако в на берегах тихого океана находится не мало крупнейших морских портов мира. Среди основного направления морских перевозок в данном регионе выделяется транс-тихокеаническое, соединяющие США и Канаду со странами Юго-Восточной Азии, и приоритетными грузами которого являются: уголь, лес, руды, рыбопродукты, полуфабрикаты и автомобили. Третье место принадлежит региону Индийского океана, на берегах которого находится почти 30 государств с общим населением в 1,5 млрд. человек. Приоритетные направления международных морских перевозок в данном регионе связывают страны Европы и Азии через Суэцкий канал. Следует отметить что по общей интенсивности морских перевозок данный регион уступает первым двум, однако по объёмам перевозки нефти, из стран Персидского залива, превосходит их. Можно добавить, что по ледовитому океану международное торговое мореплавание не осуществляется.

По оценкам экспертов в виду сильной ограниченности возможностей других видов транспорта на морской транспорт приходится порядка 66% всех перевозок в рамках мировой торговли товарами[[16]](#footnote-16). Поэтому на протяжении всего своего существования морские порты играют важную роль в развитии международных экономических отношений и национальных экономик свои стран обслуживая огромные объёмы товарооборота международной торговли. В начале 1950-х годов объём международных морских перевозок через морские порты был в районе 550 млн. тонн, а в 2011 году составил 8,7 млрд. тонн[[17]](#footnote-17). Таким образом из данных таблицы можно увидеть что объём международных морских перевозок на пол века увеличился более чем в 15 раз в условиях глобализации мировой экономики и развития международных отношений и международной торговли.

Таблица 2.

Объем международных перевозок морским транспортом. (млн. тонн)

|  |  |
| --- | --- |
| Год  | Объём перевозок  |
| 1950 | 550 |
| 1960 | 1110 |
| 1970 | 2605 |
| 1980 | 3704 |
| 1990 | 4008 |
| 2000 | 5984 |
| 2005 | 7109 |
| 2006 | 7700 |
| 2007 | 8034 |
| 2008 | 8229 |
| 2009 | 7858 |
| 2010 | 8409 |
| 2011 | 8748 |

Источник: Unctad. Review Of Maritime Transport, 2012. New York And Geneva, 2012. p 6.

По данным таблицы 3 можно заметить что общая загруженность морских торговых портов распределяется между 3-мя основными группами стран. Наибольшая доля всех погруженных грузов морскими портами, то есть экспортированных грузов, приходится на развивающиеся страны. Так в 2011 году на развитые страны приходилось около 33,9%, на развивающиеся страны 60, 3%, а на страны с переходной экономикой порядка 5,8 % от общего объёма экспортированных грузов[[18]](#footnote-18).

Таблица 3.

Международные морские перевозки (млн. тонн)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Страна  | Погруженные грузы | Выгруженные грузы |
| Все страны | 100 | 100 |
| Развитые страны | 33,9 | 41 |
| Развивающиеся страны | 60,3 | 57 |
| Страны с переходной экономикой | 5,8 | 2 |

Источник: Unctad. Review Of Maritime Transport, 2012. New York And Geneva, 2012. p 8.

Данная тенденция, которая наблюдается с начала 1970-х годом, в основном связана с активным участием развивающихся стран в международном разделении труда и стимулирующей политикой некоторых стран в сфере торгового мореплавания. Если рассматривать на импортированные или выгруженные грузы, то важно отметить что до недавнего времени доминирующая доля от всех выгруженных грузов приходилась на развитые страны. Однако с начала 1970-х годов начался активный рост доли развивающихся стран в общем объёме выгруженных товаров, что отражает их более активное участие в мировой торговле в условиях глобализации. Сейчас на развивающиеся страны приходится около57% от всех выгруженных грузов, в то время как на развитые и страны с переходной экономикой 41% и 2% соответственно.

Таблица 4.

Доля участия развивающихся стран в международным морских перевозках (в %).

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Грузы\года | 1970 | 1980 | 1990 | 2000 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
| Погруженные | 63 | 58 | 51 | 37 | 56 | 63 | 62 | 62 | 61 | 60 | 60 |
| Выгруженные  | 18 | 26 | 29 | 53 | 41 | 46 | 50 | 51 | 56 | 56 | 57 |

Источник: Unctad. Review Of Maritime Transport, 2012. New York And Geneva, 2012. p 10.

Сейчас около 75% всего грузооборота в рамках международных морских перевозок, приходится на долю 25 стран, среди которых крупнейшие являются Великобритания, США, германия и Франция, контролирующие вместе почти 40% от общего объёма грузоперевозок морским транспортом.

Говоря непосредственно о тенденция в сфере морского транспорта, следует отметить что на протяжении нескольких декад происходили кардинальные изменения в данной сфере. Во-первых, наблюдались высокие темпы роста мирового тоннажа судов. В начале 1980-х годов он составлял порядка 700 млн. тонн, а уж в 2012 году превысил отметку в 1,5 млрд. тонн[[19]](#footnote-19). В условиях развития современной науки и технического прогресса стали появляться новые типы специализированных судов, как например танкеры и контейнеровозы. Это также связанно с развитие международной торговли сырьевыми товарами среди которых нефть руда уголь, и активной контейнеризацией морских перевозок. Крупнотоннажные суда стали использоваться преимущественно в межконтинентальных и международных перевозках, в то время как суда среднего и малого тоннажа используются в рамках прибрежного мореплавания. Следует отметить что контейнеризация морских перевозок не только повлияла на создание специализированного флота, но также на создание специализированных контейнерных терминалов в морских портах совершенствуя взаимодействие между различными видами транспорта в рамка мультимодальных перевозок.

Сегодня лидирующее положение среди основных типов судов занимают, как ни странно, сухогрузы, перевозящие в основном навалочные грузы и общий тоннаж которых по данным на 2012 год составляет 623 млн. тонн. На втором месте находятся нефтеналивные танкеры с общим тоннажном в 507 млн. тонн, а замыкают тройку специализированные контейнерные суда с тоннажем в 198 млн. тонн[[20]](#footnote-20). Такое положение контейнерных судов объясняется тем что в международной практике контейнерные перевозки ещё не достаточно развиты, тем самым оставаясь одним из приоритетных направлений развития морских торговых портов в системе международных морских перевозок.

**2. Позиции России на международном рынке стивидорных услуг**

**2.1. Участие России на международном рынке стивидорных услуг**

Россия издавна является морской державой, располагая самой протяжённой береговой линией, а также большим количеством морских портов с развитой инфраструктурой. Расширение внешнеэкономических связей и рост международной торговли являются общемировыми тенденциями на современном этапе, которые также характерны и для России, так как показатели торгового грузооборота нашей страны постоянно увеличиваются. Поэтому морской транспорт и, в частности, морские торговые порты, обеспечивающие перегрузку большей части внешнеторговых грузов продолжает играть важное значение для национальной экономики. Сегодня по данным Ассоциации морских торговых портов России, в Российской Федерации насчитывается 62 морских портов, 34 из которых обслуживают грузы в рамках международной торговли, и 921 перегрузочный комплекс, мощность которых составляет 750 млн. тонн[[21]](#footnote-21).

В начале 2000-х годов через морские порты России было перегружено около 100 млн. тонн грузов, в том числе 80 млн. тонн экспортных и 13 млн. тонн импортных. Большую часть грузов составляло сырье, в особенности нефть уголь металл лесопродукция руды, а также минеральные удобрения и зерно. Сегодня грузооборот российских морских порто вырос в 5,6 раз и составляет 567 млн. тонн, причём товарная структура перевалки грузов почти не изменилась. На их долю приходится около 20% всего товарооборота России и 80% всех объёмов грузооборота в рамках внешней торговли России[[22]](#footnote-22).

Рост грузооборота отечественных морских портов свидетельствует о том что за эти годы в России сформировалась необходимая технологическая база для обслуживания всех видов грузов, тем самым увеличивая пропускную способность и грузооборот национальных морских торговых портов. Морские порты играю роль инструмента, способствующего экономическому развитию страны, повышения её значимости в сфере международных морских перевозок и на международном рынке стивидорных услуг.

Российские морские порты функционируют в довольно сложных условиях. Это обуславливается тем, что помимо того что им приходится конкурировать с отечественными портовыми операторами, они также осуществляют свою деятельность на международном рынке стивидорных услуг, где конкуренция в разы выше. Также около 60% отечественных морских портов являются мелководными, что делает невозможным заход крупных современных судов. Ещё одним осложнением является то что после распада СССР, во времена которого отечественный флот занимал 5 место в мире по тоннажу был одним из самых современных, России досталась только половина всех производственных портовых мощностей[[23]](#footnote-23). Наиболее значительными стали потери некоторых крупнейших морских портов в Черноморским и Балтийском бассейне, а также существенного количества морских торговых судов.

В качестве ещё одной проблемы функционирования отечественных морских портов выделяется преобладание экспортных перевозок, в виду экспортно-ориентированной экономики нашей страны, над транзитными. Не достаточное развития транзитных перевозок через нашу страну не позволяет снизить нагрузку с инфраструктуры отечественных морских портов, в которых сейчас наблюдается дефицит производственных мощностей, специализирующихся на перевалке экспортных грузов.

Ключевой особенностью отечественной портовой индустрии, является уникальное географическое положения России, ввиду чего используется разделение морских портов по принадлежности к определённому бассейну. Это позволяет проводить более глубокий анализ российских морских торговых портов как на отечественном так и международном рынке стивидорных услуг. Всего насчитывается пять бассейнов: Арктический, Балтийский, Азово-Черноморский, Каспийский и Дальневосточный.

Говоря о конкурентоспособности российский морских портов на международном рынке стивидорных услуг, важно заметить что их доля в общей мировой портовой системе довольно низкая. Так общий грузооборот всех портов мира оценивается в 14,23 млрд тонн, в то время ка у отечественных морских портов он оценивается в 750 млн. тонн, что составляет 5,2% от мирового грузооборота[[24]](#footnote-24). Лидирующие позиции по грузообороту занимают морские порты КНР, США, Японии, Великобритания и Австралии[[25]](#footnote-25).

Таблица 5.

Объёмы перевалки грузов через морские порта стран мира

|  |  |
| --- | --- |
| Грузооборот портов | Страны |
| Более 1 млрд. тонн | Китай, США |
| От 500 до 1000 млн. тонн | Япония, Великобритания, Австрия, Россия |
| От 300 до 500 млн. тонн | Италия, Сингапур, Испания, Франция, Бразилия |
| От 100 до 300 млн. тонн | Германия, Турция, Греция |
| От 50 до 100 млн. тонн | Канада, Португалия, Чили |

Источник: Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года. Москва 2012. С. 18.

Одной из последних тенденций на рынке международных стивидорных услуг является контейнеризация морских перевозок. Поэтому во многих крупнейших портах мира контейнеры сейчас занимают основную часть их грузооборота. Так например в Роттердаме их доля составляет 80% в общем грузообороте, в Сингапуре 92%, а в Гамбурге 97%[[26]](#footnote-26). В российских морских торговых портах на долю контейнеров приходится 7% от общего отечественного грузооборота, а в мировом грузообороте их доля составляет менее 1%[[27]](#footnote-27).

Таким образом можно сказать что роль морских портов приобретают всё большую значимость для экономики России, что объясняется постоянным ростом объёмов внешнеторговых перевозок морским транспортом, однако их роль на международном рынке стивидорных услуг остаётся крайне низкой. Это обуславливается тем, что на современном этапе, российские морские порты не имеют достаточно сильных сторон которые позволили бы полностью удовлетворять возрастающие потребности со стороны как отечественных так и зарубежных потребителей услуг морских портов. Поэтому России крайне необходимо продолжать развивать инфраструктуру морских торговые портов, так как они должны технологически соответствовать постоянно растущим темпам роста международной торговли и как следствие российскому товарообороту, чтобы сохранять свои позиции на международном рынке стивидорных услуг.

**2.2. Государственное регулирование стивидорного рынка услуг в России**

Морские порты являются одной из основных частей транспортной системы России. Они приобретают особое экономическое значение в условиях ориентированной на экспорт сырья экономики нашей страны. Морские торговые порты являются своеобразными «воротами экономики» предоставляющие стране выход на мировые рынке и возможность участия в мировой торговле и международных морских перевозках, тем самым оказывая непосредственное влияние на темпы экономического роста России. Отсюда следует что государство неизбежно сталкивается с проблемой контроля и регулирования деятельности отечественных морских торговых портов, несмотря на то, что они могут функционировать как коммерческие частные предприятия.

На протяжении долгого времени в России отсутствовали специальные законы, регулирующие деятельность и устанавливающие правовой статус, полномочия, функции, границы территории и акватории морских торговых портов, что препятствовало продуктивному развитию портовой индустрии страны в целом. Из-за их отсутствия также возникали споры относительно необходимости государственного регулирования морских портов. Поэтому для ликвидации провалов в правовом регулировании морских портов в России, в 2007 году был принят Федеральный закон «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

В соответствии с Федеральным закон «О морских портах» основной целью государственного регулирования деятельности морских портов является обеспечение[[28]](#footnote-28):

* безопасности мореплавания, а также жизни и здоровья граждан;
* обороны и безопасности государства;
* порядка в морских портах;
* безопасной эксплуатации объектов инфраструктуры в морских портов;
* комплексного развития морских портов;
* равных условий осуществления деятельности в морском порту;
* равные условий доступа к получению услуг в морских портах;
* предотвращения загрязнения окружающей среды.

Правовое регулирование деятельности отечественных морских портов, согласно данному закону, основывается на Конституции РФ, общепризнанных нормах международного права, международных договорах РФ, Кодексе торгового мореплавания РФ и других федеральных законах и нормативных правовых актах Российской Федерации. Также особое место в регулировании деятельности российских морских торговых портов занимает комплекс имущественных и земельных правовых отношений на их территории. До принятия Федерального закона «О морских портах» в российских нормативных правовых актах не содержалось однозначного определения территории и категории земли морского порта. Согласно 4 Статье Федерального закона «О морских портах» под территорией морского порта подразумевается земельный участок не покрытый поверхностными водами в границах морского порта, в том числе искусственно созданные, под которыми понимается участки созданные путём намыва или отсыпки грунта[[29]](#footnote-29). Также данным законом устанавливается, что теперь земельные участки в границах морского порта относятся к категории земель специального назначения с разрешением использования для размещения морского порта. Ещё одним новшеством является перечень, который содержится в Федеральном законе, объектов инфраструктуры морского порта, которые могут находится только в федеральной собственности. К данным объектам относятся: подходные каналы, подводные сооружения, средства навигационного оборудования, средства автоматической системы контроля судоходства и объекты инфраструктуры необходимые для функционирования систем связи. Регулирование имущественных и земельных правовых отношений на территории морских портов осуществляется уполномоченными Правительством России федеральными органами государственной власти[[30]](#footnote-30).

Важно отметить что морские торговые порты по российскому законодательству являются субъектами естественных монополий, тем самым обуславливая наличие особенностей в экономической деятельности и государственном регулирование российских морских портов. Согласно Федеральному закону РФ «О естественных монополиях» 1995 года под естественной монополией подразумевается «состояние товарного рынка при котором удовлетворение спроса на этом рынке эффективнее в отсутствии конкуренции в силу технологических особенностей производства (в связи с существенным понижением издержек производства на единицу товара по мере увеличения объёма производства) а товары производимые субъектами естественной монополии не могут быть заменены в употреблении другими товарами в связи с чем спрос на данном товарном рынке на товары производимые субъектами естественных монополий в меньшей степени зависит от изменения цены на этот товар чем спрос на другие виды товаров»[[31]](#footnote-31). Говоря непосредственно о морских портах как о субъектах естественной монополии, следует сказать, что наиболее высокий барьер для доступа на рынок стивидорных услуг, является необходимый объём инвестиций для создания ещё одного морского порта в данном регионе. Более того строительство двух морских портов в одном регионе неэффективно с экономической точки зрения, так как в данном случае имеется существование эффекта экономии от масштаба производства. Также экономическая нецелесообразность естественной монополии заключается в том что она может ослабляться за счёт конкуренции с другими видами транспорта, например железнодорожным или авиационным. В экономической теории, как отечественной так и зарубежной существует достаточно много аргументов до неэффективности естественных монополий. Во-первых у естественных монополистом отсутствуют стимулы к снижению своих собственных издержек. Во-вторых, у естественных монополий есть возможность неоправданно завышать цены на свои услуги в виду отсутствии конкуренции. Поэтому возникает острая необходимость государственного регулирования деятельности субъектов естественных монополий и в конкретном случае деятельности морских торговых портов.

Согласно Федеральному закону «О естественных монополиях» «для регулирования и контроля деятельности субъектов естественных монополий образуются федеральные органы исполнительной власти по регулированию естественных монополий в порядке установленном для федеральных органов исполнительной власти»[[32]](#footnote-32). Одним из таких органов является Федеральная служба России по регулированию естественных монополий на транспорте. Согласно 6 Статье данного закона федеральными органами применяются следующие методы регулирования деятельности субъектов естественных монополий:[[33]](#footnote-33)

* ценовое регулирование, осуществляемое посредством определения тарифов на услуги морских портов и их предельного уровня;
* определение потребителей, подлежащих обязательному обслуживанию и установление минимального уровня их обеспечения в случае невозможности удовлетворения их потребностей в полном объёме в товаре производимом субъектом естественной монополии с учётом интересов и законных прав граждан.

В рамках государственного регулирования субъектов естественных монополий, органы регулирования осуществляют непосредственный контроль за их деятельностью, в процессе которой может быть ущемление интересов и прав потребителей товаров выпускаемых естественной монополией или сдерживание экономически оправданного перехода соответствующего рынка из состояния естественной монополии в состояние конкурентного рынка. Объектами государственного контроля естественных монополий являются:[[34]](#footnote-34)

* любые сделки в результате которых субъекты естественных монополий приобретают права собственности на основные средства не предназначенные для производства и реализации товаров в отношении которых осуществляется регулирование в соответствии с настоящим законом если балансовая стоимость таких средств превышает 10% от стоимости собственного капитала субъекта;
* инвестиции субъектов естественных монополий производство товаров в отношении которых не осуществляется регулирование в соответствии с настоящим законом;
* продажей или иной сделки в результате которого хозяйствующий субъект приобретает право собственности или пользования частью основных средств субъекта естественной монополии, предназначенных для производства товаров в отношении которых осуществляется регулирование в соответствии с настоящим законом;
* установлением и применением тарифов в сферах деятельности субъектов естественных монополий;
* соблюдение стандартов раскрытия информации субъектами естественных монополий.

При государственном регулировании сборов и тарифов на услуги в морском порту, ставки на сборы и тарифы, а также правила их взимания устанавливаются в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации «О государственном регулировании и контроле цен(тарифов, сборов) на услуги субъектов естественных монополий в транспортных терминалах, портах, аэропортах и услуги по использованию инфраструктуры внутренних водных путей». Сейчас в отечественных морских портах существует 8 видов сборов: корабельный, канальный, ледокольный, лоцманский, маячный, навигационный, причальный и экологический[[35]](#footnote-35). Под сборами понимается денежная плата за оказание вышеперечисленных услуг, которая взимается с потребителей услуг морских портов. Основной целью данного вида регулирования является создание условий для эффективного функционирования и развития морских торговых портов, а также обеспечение доступности и повышения качества услуг морских портов.

Помимо антимонопольного регулирования, в России активно используется такой метод регулирования деятельности морских торговых портов как лицензирование отдельных видов деятельности морских портов. Под лицензией в соответствии с Федеральным законом «О лицензировании отдельных видов деятельности» 2011 года понимается специальное разрешение на право осуществление юридическим лицом или индивидуальным предпринимателем определённого вида деятельности, которое подтверждается документом выданным лицензирующим органом. В отечественной практике под лицензирование попадают те виды деятельности которые могут нанести ущерб кому-либо и регулирование которых не может осуществляться другими методами. Применительно к российским морским торговым портам лицензированию подлежат такие виды деятельности как:[[36]](#footnote-36)

* перевозка пассажиров морским транспортом;
* перевозка опасных грузов морским транспортом;
* буксировка морским транспортом;
* погрузочно-разгрузочные работы применительно к опасным грузам.

Исходя из всего вышеперечисленного, можно сказать что основной целью государственного регулирования деятельности морских торговых портов России является совершенствование и осуществление их антимонопольного контроля а также защита интересов и прав потребителей стивидорных услуг, создание возможностей для увеличения темпов роста производственной деятельности морских портов, стимулирование инвестиционной деятельности в данной сфере, совершенствование финансового контроля деятельности морских портов, а также осуществление регулирование портовых сборов и тарифов на стивидорные и прочие портовые услуги.

**3. Перспективы развития международного рынка стивидорных услуг на современном этапе**

**3.1. Направление развития морских портов в системе международных морских перевозок.**

В современных условиях рост национальной экономики невозможен без развития транспортной системы страны в целом, и морских торговых портов в частности, которые являются её ключевым звеном. Морские порты представляют собой сектор экономики которому необходимо постоянно развивается и приспосабливается к новым тенденция в мировой транспортной сфере и в системе международных морских перевозок, в целях сохранения конкурентных позиций на международном рынке стивидорных услуг. Именно поэтому постоянно меняется основное направление развития морских торговых портов в мире. Так например в 80-х годах наблюдалась тенденция к приватизации государственных морских портов, 90-е года характеризовались активным строением новых морских портов в соответствии с национальными потребностями стран, в начале 2000-х почти во всех портах мира проводилась деятельность по совершенствования портовой инфраструктуры.

На современном этапе, развитие морских портов происходит по следующим основным направлениям:

* модернизация портовой инфраструктуры;
* повышение качества предоставляемых потом услуг;
* строительство специализированных терминалов.

Основной составляющей любого морского порта является его инфраструктура, в особенности транспортные пути по которых грузы доставляются в порт. Помимо водного транспорта для морского порта огромное значение играет железнодорожные транспорт, которым доставляются контейнерные и навалочные грузы, и трубопроводный, по которому осуществляется поставка нефтепродуктов. Также в последнее время заметна тенденция повышения роли автомобильного транспорта, что связанно с тем что для ряда потребителей услуг морских портов использование данного вида транспорта является более выгодным, по сравнению, например, с железнодорожным. Поэтому одним из основных направлений развития морских портов является совершенствования взаимодействия между данными вида транспорта, в целях формирования транспортно-логистических центров. В качестве ещё одного направления развития морских портов выделяется повышение качества предоставляемых ими услуг. Высокий качества услуг морского порта является основой его конкурентного преимущества на международном рынке стивидорных услуг.

Одним из самых приоритетны направлений развития морских торговых портов в международной практике выступает создание специализированных терминалов, которые предназначены для обработки какого-либо одного вида грузов. В мире наиболее распространены специальные терминалы по перегрузке угля, нефтепродуктов и лесопродукции. На современном этапе осуществляется строительство специальных контейнерных терминалов, ввиду контейнеризации международных морских перевозок. Некоторые эксперты отмечают что контейнерные перевозки являются одними из наиболее быстро растущих секторов международных морских перевозок. Это объясняется несколькими причинами:

* во первых, контейнерные перевозки охватывают достаточно большой спектр грузов, которые могут быть перевезены в контейнерах, делая данный их наиболее универсальным видом морских перевозок;
* во-вторых, контейнеры могут перевозится не только морским, но и железнодорожным и автомобильным транспортом, что играет огромную значимость в рамках мультимодальных перевозках.

Важно заметить что контейнерные перевозки стали стремительно развиваться между регионами в которые характеризуются высокими темпами производства готовой продукции, которая перевозится преимущественно в контейнерах. В 1990 году общий грузооборот контейнеров составил 85 млн. ДФЭ, а в 2011 году он вырос в 6 раз и составил 570 млн. тонн[[37]](#footnote-37).

Таким образом перспективными направлениями развития морских портов в рамках контейнерных перевозок является создание специализированных контейнерных терминалов, нацеленные на обработку и перегрузку контейнеров. Данное направление уже активно использую некоторые крупнейшие порты мира, среди которых Шанхай, Гонконг и Сингапур на долю которых приходится около 15% мирового грузооборота контейнеров[[38]](#footnote-38).

**3.2. Перспективы приватизации морских портов в современных условиях.**

Морские порты на протяжении всего своего существования являются одной из важнейших частей инфраструктуры государства. В международной практике, инфраструктурные отрасли, как правило характеризуются как естественные монополии, что применительно и к морским портам, которые представляют стратегическую значимость для национальной экономики. До недавнего времени морские порты находились полностью в государственной собственности и подвергались жёсткому государственному регулированию. Однако с начала 1980-х годов во многих странах наметилась тенденция к ослаблению государственного контроля в экономической жизни страны. Применительно к морским портам приватизация стала необходимым условием для улучшения эффективности управления ими их деятельности а также прекращение государственного финансирования данной отрасли. Эти преобразования по ослаблению государственного контроля, в том числе приватизация, были обусловлены тем что для достижения страной и сохранения конкурентных преимуществ на международных рынках ей в первую очередь необходимо понять факторы некоторые непосредственно будут влиять на конкурентную способность конкретных отраслей экономики. Не смотря на множество способов, которыми может проводится приватизация, основной целью являлось становление отрасли морских портов рыночно-ориентированным сектором, который бы чутко реагировал на потребности потребителей.

В экономической теории существует множество обоснований неэффективности естественных монополий и необходимость государственного вмешательства в их деятельность. Так в случае отсутствия конкуренции и контроля со стороны государства у естественных монополистом отсутствуют стимулы, к осуществлению эффективной деятельности путём снижения производственных издержки повышению качества предоставляемых ими услуг, так как они нацелены только на удовлетворении своих собственных потребностей. Однако полный контроль естественных монополий, в частности морских портов, государствам также доказал свою неэффективность в мировой практике. В первую очередь это связано с тем, что государственные органы управления морскими портами отсутствует мотивация к контролю финансовых рисков, так как финансирование деятельности морских портов происходит за счёт государственного бюджета. Ещё одним бременем для государственного бюджета является осуществления деятельности по строительству специальных портовых сооружений или развитию его инфраструктуры, что требует огромного объёма инвестиций. Так же важно отметить, сравнимая различные формы собственности порта, что частные морские порты стремятся минимизировать свои издержи, в том числе путём сокращения персонала, в то время как государственные порты не преследуют такую цель, что может потребовать дополнительные выплаты из госбюджета. Поэтому многие страны в период 1980-х годов стали активно приватизировать морские порты с целью преодолеть вышеперечисленные недостатки государственного регулирования и улучшить эффективность деятельности морских портов.

Говоря о термине «приватизация», важно отметить что его определение является непростой задачей, так как в российской и зарубежной литературе существует множество вариантой его толкования. Применительно к морским портам, приватизация определяется как передача прав собственности на активы из государственного в частный сектор или применения частного капитала для осуществления инвестиций в портовые сооружения, строения или системы[[39]](#footnote-39). К основным целям приватизации в современных условиях также добавляется расширение спектра предлагаемых в морском порту услуг и увеличение его грузооборота, что иногда не может быть достигнуто в рамках государственного управления портом.

В зарубежной практике выделяется несколько форм и методов приватизации государственных морских портов. К основным формам приватизации относится: полная приватизация и частичная. Под полной подразумевается передача всех активов и обязательств морского порта в частный сектор, иными словами его полная продажа. Частичная приватизация означает передачу только части активов порта в частный сектор. Очень часто в рамках частичной приватизации морские порты функционируют как совместные предприятия, в которых сочетаются в равной степени интересы частного и государственного сектора.

К основным методам приватизации морских портов относятся[[40]](#footnote-40):

* продажа активов порта, которая может осуществлять путём первичного размещения акций на фондовой бирже, и их последующей продажи любому желающему.
* концессионные соглашения, под которыми понимается специальные договора аренды.

В международной практике существует несколько видов концессионных соглашений:

* договор BOT (от англ. Build-Operate-Transfer);
* договор BOO (от англ. Build-Own-Operate).

Под договором BOT понимается такое соглашение согласно которому участник договора взявший морской порт в аренду имеет право строить на территории сооружения и пользоваться ими, однако он никогда не получит право собственности на него, и по истечению срока договора обязан вернуть его собственнику, то есть государству, к которому в собственность также переходят построенные сооружения. Основным отличием договора BOO является то, что право собственности на морской порт переходит арендателю.

Таким образом, что наиболее часто встречаемым методом приватизации государственных морских торговых портов, в международной практике, является продажа активов, которая также активно используется и в России, хотя данный метод имеет некоторые недостатки, как например возможность приобретения порта его основным конкурентом. Следует отметить что в современных условиях деятельность морских портов неразрывно связанна с инвестиционной деятельность, целью которой является совершенствование инфраструктуры и строительству новых портовых сооружений, для осуществления которой все активнее привлекается частный капитал. Поэтому может сделать вывод что приватизация сохранит своё существование в будущем как один из способов пополнения средств государственного бюджета путём привлечения частного капитала в данную отрасль.

**3.3. Целесообразность создания портовых экономических зон**

На современном этапе рост национальной экономики очень сильно зависит от развития национальных транспортных сетей, к которым как раз относятся морские порты. Поэтому одним из способов создания благоприятного инвестиционного климата и содействия развитию национальной экономики является создание особых портовых экономических зон.

Такие зоны как правило располагаются в непосредственной близости от морского порта или его производственных предприятий, либо прямо на его территории. Обычно, свободные экономические зоны имеют площадь от 2 до 6 тыс. квадратных км. большая часть которой расположенная на сухопутной территории морского порта. Следует подчеркнуть что данные зоны создаются только в морских портах открытых для иностранных судов, осуществляющих торговое мореплавание. В международной практике в портовых экономических зонах могут осуществляться следующие виды деятельности[[41]](#footnote-41):

* стивидорные работы;
* складирование товаров;
* техническое обслуживание судов;
* переработка различных товаров;
* предпродажная подготовка различных товаров;
* оптовая торговля различными товарами;
* прочие виды деятельности в соответствии с национальным законодательством.

Таможенный режим в данной зоне как правило определяется национальным законодательством, но в международной практике чаще всего используется режим свободной таможенной зоны, который подразумевает беспрепятственных ввоз как иностранных так и отечественных товаров на территорию зоны без таможенного контроля и уплаты таможенных пошлин[[42]](#footnote-42). Данный режим имеет крайне благоприятное влияние на морской порт, позволяя ему перегружать большее количество грузов, тем самым повышая своё благосостояние. Как утверждают зарубежные специалисты такие зоны особенно полезны для стран с ограниченной экспортной базой, так как обеспечивают приток грузов, для перегрузки морскими портами, с целью, например, их реэкспорта[[43]](#footnote-43). Портовые экономические зоны также характеризуются льготным режимом налогообложения. Например в рамках данной зоны могут понижать ставки налога на прибыль, либо временной освобождение от уплаты определённых видов налогов. В международной практике создание свободных портовых зон происходит как правило сроком на 12 лет[[44]](#footnote-44), в то время как в российской практике, данные зоны создаются на срок 9 лет и продлению не подлежат[[45]](#footnote-45).

Целесообразность создания особых портовых зон как в отечественной так и в зарубежной практике объясняется наличием существенных выгод для национальных экономик. Во-первых, она улучшает экономическую активность внутри экономики страны, а также создаёт дополнительные рабочие места и условий труда. Помимо этого портовая зона рационализирует использование экономических ресурсов внутри страны вместе с инфраструктурой порта, вблизи которого она создаётся. Под этим подразумевается создание новых транспортных линий (автомобильных железнодорожных и т д ), которые являются основной составляющей транспортной системы страны. путём предоставления беспошлинного ввоза товаров, портовая зона способствует улучшению торгового баланса страны. Также она может способствовать развитию конкуренции в конкретной отрасли, побуждая предприятия снижать цены и действовать в условиях конкурентных рынков, ввиду увеличения импорта. Развивая торговлю товарами и международное сотрудничество между странами, зоны создают благоприятный инвестиционный климат, что порождает рост иностранных инвестиций в данную отрасль. Результатом привлечения иностранных инвестиций может стать также модернизированные систем управления персоналом, разработки новых стандартов и технологий в рамках международного сотрудничества. Такие зоны также позволяют намного улучшить экономическую и политическую стабильность в регионе, развивать международные морские перевозки.

Таким образом, можно сказать что целесообразность создания портовых особых экономических зон определяется тем что они не только способствуют развитию национального но и международный рынок стивидорных услуг, позволяя стране укрепить позиции в качестве международного транспортно-логистического центра.

**Заключение**

В условиях современной глобализации, страны уделяют пристальное внимание созданию и развитию национальных транспортных узлов, которые являются частью мировой транспортной системы. Ключевую роль в данной сфере играют морские торговые порты, основной целью которых является осуществления взаимодействия между различными видами транспорта в рамках международной перевозки грузов и международной торговли. Потребителями стивидорных услуг, предоставляемые морскими портами, являются как правило отечественные и иностранные компании осуществляющие внешнеторговую деятельность. Поэтому морские порты обслуживают большую часть всех внешнеторговых грузов. Помимо функционирования на отечественном рынке, морские порты конкурируют и на международной арене, образуя тем самым международный рынок стивидорных услуг.

Особенностью функционирования морских портов является, то что в условиях современной мировой экономической системы, которая характеризуется устойчивыми интеграционными процессами, различной долей участия стран в мировой торговле и международном разделении труда, степенью развитости и открытости их экономик, интенсивности движения товаропотоков между различными компаниями, повышается уровень требований к составу и качеству стивидорных услуг, сопровождающих грузоперевозки морским транспортом, что влечёт за собой изменение основного предназначения морских портов. Это означает, что из простых узлов взаимодействия различных видов транспорта, морские порты преобразуются в самостоятельные транспортно-логистические центры, в которых формируются прогрессивные транспортно-технологические системы и формы взаимодействия в процессах обеспечения поставок экспортных, импортных и транзитных грузов. Рядом с ними создаются производственные предприятия и особые портовые экономические зоны, что помогает привлечь иностранные инвестиции в данный сектор и содействовать развитию национальной экономики.

Таким образом, можно сказать, что на современном этапе сектор стивидорных услуг приобретает все большую значимость как для национальной, так и для мировой экономики, являясь неотъемлемой частью международных морских перевозок и оказывающий непосредственное влияние на развитие международной торговли.

1. Кодекс Торгового Мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 N 81-ФЗ. Гл. 1. Ст. 9. [↑](#footnote-ref-1)
2. Водный Кодекс Российской Федерации от 03.06.2006 N 74-ФЗ. Гл. 1. [↑](#footnote-ref-2)
3. Титов А.В. Методика Формирования Логистической Стратегии В Морских Портах. Дис. канд. тех. наук. Государственная академия им. Адмирала Макарова. Санкт-Петербург 2009. C58. [↑](#footnote-ref-3)
4. Там же. С. 68. [↑](#footnote-ref-4)
5. Трунин Е.Г. Совершенствование государственного регулирования развития морских перевозок. Дис. Канд. Экн. Наук. Государственный проектно-изыскательский и научно-исследовательский институт морского транспорта. Москва 2002. С 42. [↑](#footnote-ref-5)
6. Там же. С 43. [↑](#footnote-ref-6)
7. Там же. С. 45. [↑](#footnote-ref-7)
8. Балобанов А.О. Правовое регулирование морского судоходства. Tempus-Tacis, Афины 2003. С. 12. [↑](#footnote-ref-8)
9. Там же. С. 24. [↑](#footnote-ref-9)
10. «Конвенции о территориальном море и прилежащей зоне», от 24.08.1958. Женева. Ст.8. [↑](#footnote-ref-10)
11. Балобанов А.О. Правовое регулирование морского судоходства. Tempus-Tacis, Афины 2003. С. 94. [↑](#footnote-ref-11)
12. Павловский П.А. Морские Грузовые Перевозки В Системе Международной Торговли И Возможность Использования Зарубежного Опыта РоссийСкими Перевозчиками. Дис. Канд. Наук. Москва 2008. С. 30. [↑](#footnote-ref-12)
13. Ашавский Б.М Международное право: учебник для студентов. Изд-во Омега-Л. - 2006. - С. 82. [↑](#footnote-ref-13)
14. Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года. Москва 2012. С. 17. [↑](#footnote-ref-14)
15. Андрианов В.Д. Тенденции развития международного и российского морского транспорта. БИКИ №6 2005 г. С. 3. [↑](#footnote-ref-15)
16. Павловский П.А. Морские Грузовые Перевозки В Системе Международной Торговли И Возможность Использования Зарубежного Опыта РоссийСкими Перевозчиками. Москва 2008. С.9. [↑](#footnote-ref-16)
17. Unctad. Review Of Maritime Transport, 2012. New York And Geneva, 2012. p 6. [↑](#footnote-ref-17)
18. Там же. p 8 [↑](#footnote-ref-18)
19. Там же. p 34 [↑](#footnote-ref-19)
20. Там же. p 34 [↑](#footnote-ref-20)
21. Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года. Москва 2012. С. 17. [↑](#footnote-ref-21)
22. Ассоциация Морских Торговых Портов. Обзор Перевозок Грузов Через Морские Порты России, Балтии, Украины За 2012 Год. Морцентр – Тэк. Москва, 2013. C 4 [↑](#footnote-ref-22)
23. Павловский П.А. Морские Грузовые Перевозки В Системе Международной Торговли И Возможность Использования Зарубежного Опыта РоссийСкими Перевозчиками. Москва 2008. С. 63 [↑](#footnote-ref-23)
24. Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года. Москва 2012. С. 17. [↑](#footnote-ref-24)
25. Там же. C 18 [↑](#footnote-ref-25)
26. Там же. C 18 [↑](#footnote-ref-26)
27. Ассоциация Морских Торговых Портов. Обзор Перевозок Грузов Через Морские Порты России, Балтии, Украины За 2012 Год. Морцентр – Тэк. Москва, 2013. C 4 [↑](#footnote-ref-27)
28. Федеральный закон «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 08.11.2007 г. Ст. 8. [↑](#footnote-ref-28)
29. Там же Ст. 4. [↑](#footnote-ref-29)
30. Там же Ст. 4. [↑](#footnote-ref-30)
31. Федеральный закон РФ «О естественных монополиях» от 17.08.1995 г. Ст. 3. [↑](#footnote-ref-31)
32. Там же. Ст. 5. [↑](#footnote-ref-32)
33. Там же. Ст. 6. [↑](#footnote-ref-33)
34. Там же. Ст. 8. [↑](#footnote-ref-34)
35. Постановление Правительства Российской Федерации «О государственном регулировании и контроле цен(тарифов, сборов) на услуги субъектов естественных монополий в транспортных терминалах, портах, аэропортах и услуги по использованию инфраструктуры внутренних водных путей» от 23.04.2008. [↑](#footnote-ref-35)
36. Федеральный закон «О лицензировании отдельных видов деятельности» от 04.05.2011. Ст. 12. [↑](#footnote-ref-36)
37. Unctad. Review Of Maritime Transport, 2012. New York And Geneva, 2012. p 18. [↑](#footnote-ref-37)
38. Там же. p 18. [↑](#footnote-ref-38)
39. Lourdes Trujillo. PRIVATIZATION AND REGULATION OF THE SEAPORT INDUSTRY. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. P 14. [↑](#footnote-ref-39)
40. Там же. P20. [↑](#footnote-ref-40)
41. Федеральный Закон «Об особых экономических зонах в Российской Федерации» от 22.07.2005. Гл. 1. [↑](#footnote-ref-41)
42. Там же. [↑](#footnote-ref-42)
43. Alan E. Branch. Elements Of Port Operation And Management. New York 1986. P 109 [↑](#footnote-ref-43)
44. Там же. p112 [↑](#footnote-ref-44)
45. Федеральный Закон «Об особых экономических зонах в Российской Федерации» от 22.07.2005. Гл. 3. [↑](#footnote-ref-45)